Inte längst i norr, inte längst åt nordost – Nordkap 2011

Efter resan till Lofoten 2008 hade en vända till Nordkap diskuterats, och i år blev den av. Ursprungstanken var upp genom Sverige och Norge samt hem genom Finland, men tidigt kläcktes idén att vända hela rutten. Då kunde vi ta Helsingforsfärjan första natten och hade sedan inga fixa tider alls att passa utan kunde utforma varje dagsetapp efter behag.

Redo på garageplanen.

17 juli samlas Olle Rosin (Honda VFR V-TEC) min svåger Thomas Gårdelöv, som dagen innan kört upp från Göteborg på sin Yamaha FJR 1300 A, och jag på ”Sigurd” – min BMW K 1200 RS, skodd med nya Michelin Pilot Road 2 – traditionsenligt vid Snoddas’ korvmack. Vilka står väl där, om inte en skock ur Cruisarklubben – med hövdingen själv i spetsen och några gäster från Qnyppling MC, alla redo för en sväng. Ingen av dem verkar dock på förfrågan redo att hänga med på vår planerade resa.

För att njuta och ge Thomas lite fina östgötaupplevelser på köpet kör vi Söderköping – Stegeborg – Bråvikenfärjan. Ursprungsplaneringen innefattade mindre vägar upp till Stockholm inklusive ”slingerbulten” – väg 257 från klassiska hojfiket Rosenhill till Tungelsta – men verkligheten blir annorlunda, så av tidsskäl blir det E 4 från Jönåker.

Vädret är strålande, resan är problemfri, och vi hinner tanka omedelbart före infarten på Tallink Siljas terminal. Köandet där blir ett svettbad, och Thomas hittar en elegant lösning. En

blindfil slutar i skuggan av incheckningsbåset. Dit åker vi och hittar lite svalka. Sedan är det bara att vänta, tills den bil, som stod framför oss i kön, checkar in – varpå vi gör detsamma. Inga sura miner någonstans.

Tallink Silja har en ovanligt enkel och elegant lösning på, hur hojar fixeras. De parkeras på tvären, med sidostödet nere, framhjulet dikt an mot en ”trottoarkant”, en kil in under bakhjulet och en in under hojen. Ingen surrning, men stabilt och bra. Sannolikheten för, att ett så stort fartyg skulle stampa, så att hojarna äventyras, måste vara obefintlig under en östersjöresa, och rullningen lär inte heller skapa problem.

På färjan.

Medan vi riggar om och duschar, ringer Thomas Hasselblad (BMW R 1200 GS). Han och hustrun, min Stockholmskollega Nina Kjellqvist (Kawasaki ER6-f), ytterligare två femtedelar av årets expedition, är på ingående.

Över var sin Lapin Kulta träffas alla lite senare på Silja Symphonys soldäck, som denna dag verkligen gör skäl för namnet. Utseglingen – punktlig kl. 17.00 – från Värtahamnen blir vacker. Buffé är bokad till 20.00, så det blir tid till strosande och inköp av maltwhisky.

Buffén är utomordentlig och lämnar inget att önska avseende vare sig mat eller dryck. Som vanligt, när fisk och skaldjur håller hög klass, koncentrerar jag mig på dessa och blir naturligtvis så mätt, att vidare strävanden är lönlösa. ”Anden är villig, men magen är full.”

18 juli möter Helsingfors’ skärgård med strålande solsken. Trots att alla sovit knackigt, blir frukosten en trivsam historia. Debarkeringen går problemfritt, men naturligtvis tar köandet på plattan lång tid, och trots den tidiga timman blir det mycket svettigt. Det hela förvärras av omfattande gatuarbeten i centrala Helsingfors, just där trafiken från färjorna drar fram, så utfärden blir långsam och *varm*. Så småningom nås dock motorvägen, och fartvinden ger svalka.

Lapin Kulta på soldäck.

Inför resan hade finska kollegor och medlemmar i BMW-MC-klubben tillfrågats om bästa vägen upp genom Finland och eventuella trivsamma vägavsnitt: Längs österbottniska kusten eller längre österut? Svaren var tämligen eniga: Den västra rutten är snabb men tråkig, medan Karelen är vackrare. Dessutom anges karelarna mera öppna än västfinnarna – även om det kan vara svårt att hitta någon, som talar något annat språk än finska eller ryska.
Likaså kom diverse tips om fina vägavsnitt och sevärdheter, men i takt med att resplanerna utarbetades vidare beslutades, att målet för denna resa var Nordkap och nordnorska kusten. Alltså valdes finska sevärdheter och trivselvägar bort. De får bli föremål för en senare resa.

Följaktligen kör vi nordostvart via Lahtis, Jyväskylä och Koupio för att avsluta 57-milaetappen i Kajaani. Vägarna är utmärkta – om än inte särskilt inspirerande – så tempot kan hållas raskt. Riksvägarna vid sidan av E 75 visar sig inte roligare än motorvägarna – raka och med gles trafik men kräver lägre tempo – så vi söker oss snart ut mot raskare möjligheter

igen. Mycket skog blir det – och en och annan vy över vackra sjöar. Vädret är fortsatt vackert och varmt.

Ankomstöl i Kajaani.

Scandic Hotel Kajanus erbjuder rum till facilt pris, och restaurangen serverar pasta med lammragu och grillad getost i tomatsås.

En medlem i BMW-MC-klubben hade skrivit, att man i denna del av Finland envisas med att inte krydda maten, och det visar sig stämma. Möjligen har kocken gått förbi spisen med saltkaret, men så värst många korn hamnade nog inte i vare sig pastakoket eller ragun, som har en mild tomatsmak och enbart getosten som smaksättare. Men saltkar finns – och rödvinet är gott.

19 juli är vädret fortsatt vackert. Skog dominerar fortfarande, men då och då öppnas perspektivet, när vägen löper längs eller över stora sjöar, och vyerna blir vida över blått vatten och flackt landskap.

Snacka om vägrenar!

Första fikapaus tas i Suomussalmi – med mycket vacker sjöutsikt. Härifrån är det bara några mil till ryska gränsen, och här stod för sex decennier sedan mycket hårda strider mot det invaderande Sovjetunionen. Stalin hade som vanligt inte brytt sig om att kolla faktiska realiteter utan skickade hela divisioner – *en del i sommaruniform!* – upp till den nordfinska vintern, där de sovjetiska soldaterna i princip kunde välja, hur de skulle dö: De kunde frysa ihjäl direkt, alternativt tända eldar att värma sig vid (varvid de föll offer för finska prickskyttar) eller dricka vodka (som egendomligt nog i regel fanns tillgänglig), vilket gav en tillfällig upplevelse av värme men sedan fick dem att frysa ihjäl ännu snabbare.
Till slut fällde dock Stalins fullständiga likgiltighet för det egna landets människoliv avgörandet, och i kraft av Sovjetunionens ”oändliga” tillgång på folk besegrades Finland. Då hade 22 000 finska soldater dött – och tagit med sig 128 000 motståndare. Till detta kom 45 000 sårade finnar – mot 300 000 på andra sidan.
Denna strålande vackra dag känns allt detta synnerligen overkligt, men av finska bekanta har jag förstått, att det – föga förvånande – är en mycket viktig del av deras 1900-talshistoria.

Suomussalmi.

Svågern Thomas har känt sig lite krasslig, och ett gammalt problem med ena örat verkar kunna blomma upp. En akut öroninflammation just nu behöver han naturligtvis lika mycket som tandvärk. Varken Nina eller jag tror, att en svensk läkare sådär utan vidare kan skriva ut recept i Finland, men det kostar ju inget att fråga, och vid infarten till Kuusamo – också en plats för hårda strider för sex decennier sedan – ses en apoteksskylt. Thomas och jag stegar in, och jag beskriver problemet. Till min förvåning nickar receptarien, och jag kan skriva ut en laddning penicillin på en bit vanligt rutigt papper – inte ens en receptblankett! Heder åt Finland för obyråkratisk attityd och smidiga lösningar.

Farhågor om språkproblem har än så länge visat sig tämligen ogrundade. Finland är officiellt tvåspråkigt – finska och svenska – men därmed är det sisådär i praktiken. Jag brukar inleda varje konversation med frågan: ”Talar Du svenska?” Svaret blir oftast nekande eller: ”Mycket

lite”, varvid jag byter till engelska, som i regel går utmärkt. Vi får intrycket, att de flesta förstår svenska åtminstone lite grand, men att de känner sig osäkra på att tala språket.

Bensinmackarna är egendomliga. Även i Östeuropa brukar det gå bra att använda internationella betalkort i automatstationerna – men i Finland; Nix! Där gäller antingen kontanter i automaterna eller betalning i kassan inne på macken – där det går utmärkt med samma kort, som nobbas i automaten! När sedan automaternas funktion varierar, och det enda språket i maskinernas display är finska – då kan det ta en stund att få pumpen att leverera soppa!

Vi börjar komma så pass långt norrut, att skogen inte är lika mäktig som söderöver. Det är fortfarande flackt, men här öppnar sig fler vyer över grunda sjöar, och rastplatserna är inte valda på måfå. Landskapet påminner bitvis en del om Norrbotten. Då och då påminns vi om, att Finland är en framstående backhopparnation.

Etappmålet blir Kemijärvi, som påminner om Arjeplog – en liten ort, omgiven av stora, vackra sjöar. Hotell Kemijärvi ger mycket starka vibbar av tidigt, helt orenoverat 1970-tal i

svenskt norrländskt inland; mörka färger, heltäckningsmattor och fortfarande roterande disco-kula i taket – även om den numera sitter över ett biljardbord.

En stilla öl efter ankomsten till Kemijärvi. 70-talsvibbarna står som spön i backen.

Hotellrestaurangen *Flame* har specialiserat sig på hett kryddade anrättningar – en heter *Flamethrower!* – men man kan också få renskav med potatismos, lingon och saltgurka. Jag har dock ätit bättre anrättade versioner än den, som serveras denna kväll.

20 juli innebär fortsatt strålande väder – och mer skog. Eftermiddagstemperaturen ligger dessa dagar kring 27 grader. Landskapet blir lite mer kuperat och öppnar även idag ut mot stora, vackra sjöar, innan dagens etapp för enda gången i Finland för oss upp över trädgränsen – men bara under någon mil.

Tankning och förmiddagsfika i Sodankylä och buffélunch i Ivalo Vi brukar äta lätt under dagarna för att inte tappa skärpan, men buffén är stadig och god, så det blir en stund på rygg i gräset utanför restaurangen. Ivalos nordliga läge och vargavintrar gör det till ett omtyckt testområde för stora fordons- och däckstillverkare, precis som i Arjeplog, och Michelin har ett vinterdäck med namnet *Ivalu*.

En skylt i en rondell anger 303 kilometer till Murmansk.

Ut ur Kemijärvi.

Svenska Lappland utgör en fjärdedel av vårt lands yta, och finska Lappland bör vara minst en tredjedel. Redan när vi passerade detta landskaps sydgräns, fanns varningsskyltar för renar på vägen – i högsta grad befogade. Den, som kör först, håller järnkoll framåt, och varningsblinkers tänds ofta för renar på eller omedelbart vid sidan av vägen. Renar är ökänt opålitliga. De kan stå stilla vid vägkanten och betrakta ett annalkande fordon i någon minut, varpå de kan hoppa ut mitt i vägen, när bara några tiotal meter återstår, så det gäller att anpassa hastighet och bromsberedskap.

Ovan trädgränsen – i en kvart!

Lunchkoma i Ivalu.

Vägarna blir trivsammare, ju längre norrut vi kommer. Här uppe finns såväl kurvor som backar – de senare dock i tämligen modest omfattning – och allt oftare blänker sjöar vid sidan av vägen.

Från Inari, som ligger något längre norrut än Treriksröset, är det knappt 20 glesbygdsmil till norska Neiden, så vi tankar fullt. Vägen anges på min karta som ”scenic route”, där den går längs Inarijärvis (Enare Träsks) västsida, men utsikterna över denna stora sjö blir inte många. I regel skymmer lågvuxen skog. Denna etapp är också den enda, som mera påminner om halvbra svenska vägar – med tjälbulor och gupp, om än i måttlig omfattning. Fram till nu har annars vägarna varit bättre än sina motsvarigheter i Sverige.

Naturligtvis stannar vi vid finsk-norska gränsen för fotografering. Ett mötande schweiziskt par till fots agerar fotografer. De är på väg till den gränshandel, som finns ett par kilometer in på finska sidan, och blir lite nedstämda, när de får höra, att de har så långt kvar. Vi erbjuder oss omgående att skjutsa dem på var sin hoj, och först tar de glada emot erbjudandet – för att därefter ångra sig. Vi har intrycket, att damen gärna vill åka hoj, men att mannen inte verkar våga – trots att vi naturligtvis skulle ha kört i mycket maklig fart.

Längs Inarijärvis västsida.

Knappt en mil kvar till Norge.

Det är märkligt med gränsövergångar till Nordnorge. Precis som från Sverige blir det roligare väg nästan på en gång. Landskapet börjar slutta nedåt mot kusten, och vägen slingrar lite. Neiden är en bro och en trevägskorsning, där vi girar österut på E 6. Landskapet känns som Bohuslän på anabola steroider – havsvikar och böljande, kulligt landskap med mycket gråberg, men allt i mycket större skala.

Infarten till Kirkenes är mycket vacker. De första hotellen vill ha bra betalt, så vi letar vidare, hittar ett tämligen sunkigt vandrarhemsliknande hotell – och så kommer svågern Thomas med det dyraste fyndet av alla, men också det bästa! Nyöppnade Hotell Thon ligger nere i hamnen med vacker utsikt och restaurang med altan direkt ovan vattnet.

Klockan är kring 20. Vi sitter fortfarande i hojmundering, men runt oss sitter folk i t-shirts och shorts – femtio mil norr om polcirkeln!

Ölet på altanen inmundigas i sommarvärme. En taxichaufför berättade, att Kirkenes har ett helt annat klimat än Nordkap. Kirkenes har många fler varma och soliga dagar – som denna – medan Nordkap är närmast okänt för dimma, regn, blåst och kyla.

Västerut skäms vyn svårt av två synnerligen rostiga ryska trålare, men ditåt behöver man inte titta mer än nödvändigt. Rummen är rymliga och fräscha – och restaurangen anges ha målsättningen att vara den bästa i Norge norr om polcirkeln. Det låter lovande.

Naturligtvis väljs fisk till kvällsmåltiden, och ingen blir besviken. Vid middagen dyker plötsligt en man upp och frågar efter mig. Det visar sig vara en av färdkamraterna från resan i Pyrenéerna 2009, Lulebon Rolf Johansson, som känt igen min hoj och är i Kirkenes tillsammans med bl.a. BMW-MC-klubbens distriktsordförande i Norrbotten. Världen är liten!

Kvällen fortgår, och det är alltjämt dagsljus, men någon midnattssol ser vi inte, för det kommer moln i vägen. Mörkare än på bilden blir det dock aldrig – knappt ens så mörkt. Fotoblixten luras.

СКАРУС

Mitt i ”natten”.

Strax start mot Grense Jakobselv.

21 juli – efter frukost och sedvanligt packande – ställs kosan mot Grense Jakobselv. Norge är det enda land i världen, där NATO har direkt landgräns mot Ryssland, 196 km, och detta märktes naturligtvis redan under gårdagens färd mot Kirkenes. Militära installationer syns här och där, och det är ingen orimlig gissning, att fler, dolda, finns. Likaså finns flerspråkiga skyltar om militära skyddsområden.

Gränsstationen.

Sådär två mil öster om Kirkenes nås gränsstationen mot Ryssland. Alldeles dessförinnan giras norrut med ytterligare fyra mil kvar. Vägen ringlar genom det kuperade landskapet, upp till c:a 200 m ö h, som så här långt norrut utgör trädgränsen. Den sista knappa milen är lättkörd grusväg, och före den finns ännu en skylt, som anger restriktioner. Man får inte fotografera ryska militära installationer eller rysk militär personal och inte heller gå in i Ryssland. Det senare verkar annars enkelt här, eftersom älven inte alls är stor och verkar vadbar på åtskilliga ställen. Å andra sidan är det väl ingen långsökt gissning, att dess sidor är nerlusade med övervakningssystem.

Vi har hur som helst ingen önskan att korsa gränsen utan fortsätter i det strålande sommarvädret fram till kapellet, där Rolf med kompisar återses – och jag kan konstatera, att han bytt sin tidigare R 1200 RT mot en K 1600 GT.

Under gångna sekler var gränstvister mellan norska och ryska fiskare vanliga här uppe, och norska regeringen mottog begäran om kanonbåtar för att stötta de sina. Någon kom på den alternativa idén att bygga ett kapell, som samtidigt blev ett lätt igenkännligt sjömärke – och det verkade fungera. Kapellet besöktes så småningom av Oscar II, som gav det sitt namn och därmed markerade den östligaste punkten i det svensk-norska riket. Det är alltjämt i bruk. På den lilla kyrkogården vilar människor från olika nationaliteter och kristna inriktningar – ortodoxa ryssar invid lutheranska norrmän. Tyvärr – men naturligtvis – är kapellet stängt, så vi får nöja oss med att betrakta utsidan.

Grense Jakobselv – bad- och vadningsförbud på fyra språk!
Annars skulle det nog gå att vada till Ryssland!

Det gröna är Norge – kullarna där bortom är Ryssland.

Gränsbevakningstorn i öster och väster.

Någon kilometer norr om kapellet tar vägen definitivt slut – vid en liten, halvt nerrasad pir och en förbluffande fin sandstrand! Några husbilar står parkerade där, och Olle ombeds ta ett foto på en finsk gentleman, som tar ett dopp. Han blir inte kvar i det kristallklara vattnet någon längre stund, och själva avstår vi.

I det strålande vädret syns land långt norrut, och en informationstavla anger, att det är Varangerhalvöya, sex mil bort. Där får vi också veta, att Oscar II var felinformerad, för det norska fastlandets östligaste punkt är inte Grense Jakobselv utan Kibergodden, strax söder om Vardö (som är en ö och ligger ytterligare lite längre österut). Lite snopet, men utan jordglob är det lätt att lura sig på kartprojektioner så här långt norrut.

Härifrån bär det västerut.

Tillbaka i strålande väder, lunch i Kirkenes och sedan västerut. Vägvalet är mycket enkelt, eftersom alternativ till E 6 saknas. Vyerna är fortsatt magnifika – med Varangerfjorden i norr och böljande fjäll i söder, men vädret murrar till sig en smula. 14 mil senare – vid Tana Bru, över älven med samma namn – gör E 6 en drygt 25 mil lång böj söderut mot och längs norsk-finska gränsen. Vi väljer att ta veg 98 i en nordlig båge – 21 mil längs Tanafjorden och vidare upp över Ifjordfjellet, innan den återförenar sig med E 6 i Lakselv. Valet visar sig måttligt lyckat. Dels har vädret inte blivit bättre, och dels blir vägen allt buckligare – för att över Ifjordfjellet delvis bestå av vägarbeten. Att köra i bitvis lerigt lösgrus, medan det regnar, är ingen trivsam upplevelse med våra hojar, men det är bara att åka vidare.

Tana bru.

Allt sämre väg och väder mot Ifjord.

Ifjords camping.

En informationstavla anger, att i Ifjord finns gästgiveri, camping, bilverkstad, bensinmack och en hoper andra faciliteter. Bra – det får bli dagens etappmål. Väl framme upptäcker vi, att Ifjord är en trevägskorsning, och att samtliga faciliteter tillhandahålls på två ställen.

Att den nordnorska definitionen av begreppet gästgiveri skiljer sig drastiskt från den skånska är ingen överdrift, för ställets matsedel är spartansk och föga inbjudande – och hur som helst är det fullt. Campingen har *en* stuga kvar och ett dubbelrum. Så får det bli. Nina och Thomas tar rummet och vi andra stugan – närmast en friggebod med elljus, kyl och rinnande vatten, med dusch och toa i separat byggnad en bit bort.

Restaurangen erbjuder gatuköksmat och öl till astronomiska priser, men alternativen är obefintliga och hungern en utmärkt krydda.

Inte luxuöst – men funktionerligt.

22 juli avstår vi från campingens frukost, då även den betingar astronomiskt pris. Vädret är murrigt men inte regnigt, och efter någon timmas körning hittas en öppen speceributik med rastbord utanför – och gratis kaffe i termoskanna! Där inhandlas och aväts frunch. Intressant är, att mitt i denna glesbygd jobbar unga människor i butiken. Åtskilliga anslag visar, att även om här bor lite folk, saknas inte sociala aktiviteter.

En inte lika ung gentleman utanför berättar, att den väg vi nu kör tidigare utgjorde E 6, men att man senare lade om vägarna, och veg 98 har fått förfalla – vilket vi ju inte kunnat undgå att märka. Dock var tydligen de vägarbeten, som vi körde igenom, början på en total upprustning, så om några år kan läget vara helt annorlunda.

I Lakselv nås åter E 6, som efter 64 kilometer lämnas vid Olderfjord. Jag har alltid trott, att en Europaväg passerar minst två länder, men det kan inte stämma, för E 69 verkar enbart utgöra de tolv milen mellan Olderfjord och Nordkap. Strunt samma; vägen är en gudagåva till turister i allmänhet och hojåkare i synnerhet! Dess mjuka böjar sveper fram i det kuperade landskapet med fjorden Porsangen i öster och lågfjället i väster – en oblandad fröjd att köra.

Frunch i det fria – fortfarande råkallt, men uppehåll efter morgonens regn.

I tunneln till Mageröya passeras resans lägsta punkt, 212 m u h. Vid 14-tiden rullar vi in i Honningsvåg och nästan det första, som möter, är en vandrarhemsskylt. Detta drivs av en vänlig polska, och 300 NOK per skaft – inklusive sänglinne, handdukar och frukost – är ju inget att diskutera, varpå det blir sen macklunch på ett fik inne i orten.

Rast vid Porsangen.

Resans lägsta punkt.

Vandrarhemmet i Honningsvåg.

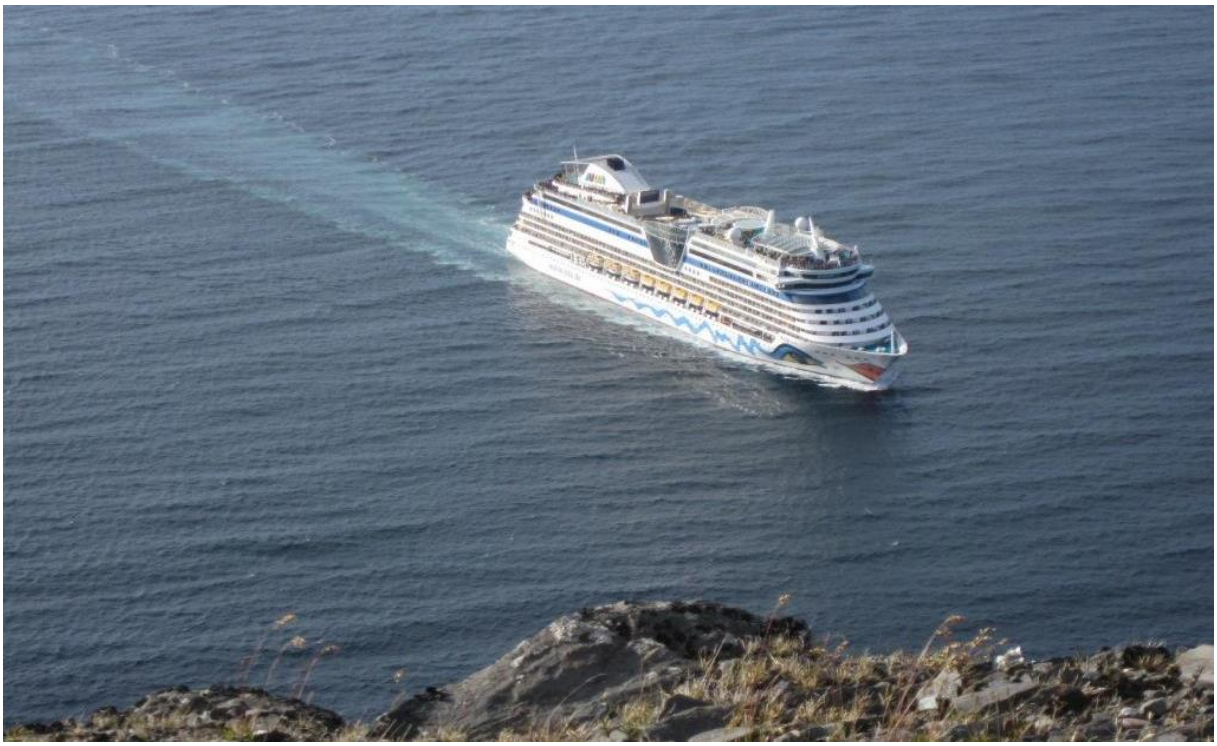
Sista etappen – mot Nordkap.

Mageröya gör skäl för namnet.

Vi får sol och blå himmel!

Mageröya kan möjligen ha fått sitt namn av, att den inte har några träd(?), och att betet måhända är magert. Fördelen är, att vyerna är underbara. Vägen ringlar sig upp till en böljande högplatå, och hojåkandet är en fortsatt fröjd – med milsvida vyer. Vädret har långsamt blivit allt bättre, och två kilometer från målet inträffar miraklet – solen bryter igenom molnen och förgyller allt! Nordkap är ökänt för sitt miserabla väder, och hundratusentals turister har varit där utan att uppleva annat än kyla, blåst, regn och/eller dimma, men vi får uppleva denna makalösa plats – 71 grader, 10 minuter och 21 sekunder nordlig bredd, drygt 300 m ö h – i strålande sol, även om det BLÅSER! Motorerna stängs av nästan exakt 17.00. Utsikten åt alla håll är grandios, och långt under oss stävar ett tyskt lyxkryssningsfartyg runt udden på väg mot Honningsvåg.

Nordkap upptäcktes på 1500-talet av en engelsk sjökapten, som med sin tids navigationsinstrument bedömde det vara Europas nordligaste punkt. Han ledde en expedition med tre fartyg, men de två följefartygen kom ifrån honom i ett oväder. Deras besättningar tog sig i land på den ryska nordkusten, men alla dog. Själv klarade han sig i land med livet i behåll och färdades 50 mil i släde till Moskva, där han blev väl mottagen av tsar Ivan den Förskräcklige och med tiden kunde återvända hem.



Idag har Nordkap en stor turistanläggning med mängder av information, ett stilfullt kapell, restauranger, barer och utställningar – inklusive beskrivningar av prominenta personers besök, som kung Oscar II och hans kollega Chulalongkorn av Siam. Den senare var där 1907 – och måste ha gillat Norden. Han besökte även Sverige 1897. Till minne av det besöket finns en långt senare uppbyggd paviljong i Jämtland.

Likaså finns en beskrivning av slaget vid Nordkap, då en grupp allierade fartyg under andra världskriget sänkte det tyska slagskeppet *Scharnhorst* – i full vinterstorm och under förhållanden, som ur alla tänkbara synvinklar var värsta tänkbara. *Scharnhorst* gick till botten med 1 900 mans besättning – bara ett drygt femtiotal överlevde.

Äntligen framme!

Rakt norrut.

Midnattssolen såg vi bara på foto.

Knivskjellodden på karta och foto.

Men Nordkap är INTE, vad de flesta tror (inklusive vi själva, fram till nu)! Det ligger på en ö och är således inte det europeiska fastlandets nordligaste punkt. Det är inte ens Mageröyas nordligaste punkt! Den ligger någon mil västerut – på Knivskjellodden, 71 grader, 11 minuter och 8 sekunder nordlig bredd – men dit går ingen farbar väg, utan dit måste man färdas till fots – eller sjöss – och den platsen är inte lika spektakulär som Nordkaps höga klippa med de branta stupen.

Här finns inte heller Norges nordligaste punkt, eftersom Svalbard är norskt territorium – och dit är det långt! Möjligen är Knivskjellodden den nordligaste punkten på den europeiska kontinentalsockeln ovanför havsytan?

Strunt samma vilket. Nordkap är spektakulärt, och vi njuter av att vara där i så vackert väder. Efter ett par timmar vänder vi dock åter, och först halvvägs till Honningsvåg slår det mig, att ingen ens diskuterat att äta på restaurangen och stanna kvar för att se midnattssolen! Detta visar sig inte spela någon roll, för det mulnar senare på kvällen – men återresan äger rum i vackrast tänkbara väder.

Åter mot Honningsvåg under en vacker kväll.

Hustrun och jag håller daglig sms-kontakt, och kort efter att vi nått Nordkap, meddelar hon, att en kraftig explosion ägt rum i centrala Oslo. Vår son, som bor och arbetar där, stekte pannkakor, när det small, och är lyckligtvis oskadd. Kort därefter kommer nyheter om skottlossning på Utöya, och denna gång visar sig misstankar om sedvanlig medial hype helt obefogade. Under de närmaste timmarna och dagarna växer insikten fram om det närmast ofattbara illdådet – i Norge av alla länder! Det präglar naturligtvis alla nyhetssändningar, som vi ser och hör under resten av resan. Men medan vi befinner oss på Nordkap, vet vi föga om detta.

Enda haken med vårt boende är, att det ligger en halvtimmas promenad från restaurangerna i Honningsvågs centrum. Det löses med matinköp i butik och anrättande på vandrarhemmet – där ett gäng italienska cyklister hyllar sitt hemlands princip med långdragna måltider och efter densamma lugnt sitter kvar i köket, medan vi får tränga ihop oss på den lilla plats, som de behagar upplåta.

Lyckligtvis finns rejäla gardiner, för det är helt ljust ”natten” igenom.

Trångt i köket…

23 juli innebär bättre armbågsrum till frukosten. E 69 är minst lika trivsam att köra söderut, varpå det blir fika i Olderfjord och därefter högergir på E 6 mot Alta, där flaggorna vajar på halv stång denna dag, när katastrofens omfattning börjar stå klar. Under denna lunch – och praktiskt taget alla pauser under resten av resan – ser vi TV-sändningar från Oslo. Respekten för statsminister Jens Stoltenbergs sätt att hantera detta nationella trauma växer snabbt till beundran.

Här uppe är t o m E 6 en fröjd att köra!

Atna.

Lunch i Atna. TV sänder hela dagarna om illdåden i Oslo och på Utöya.

Längre västerut – mer vertikaler.

Hotell Gildetun – med makalös utsikt.

Eller vad sägs?

Gildetuns originella restaurang.

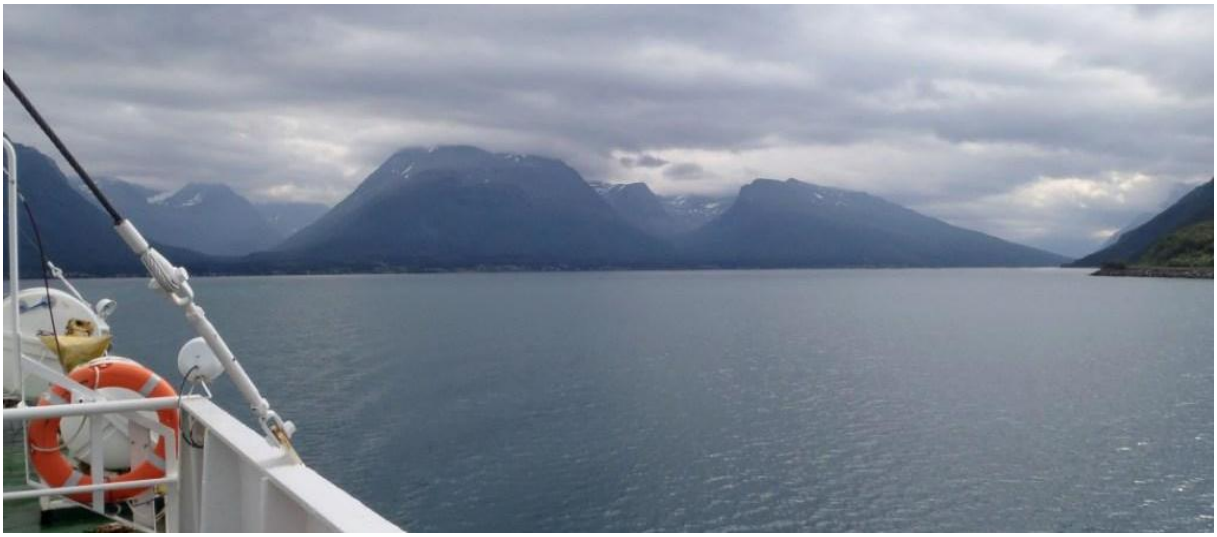
E 6 är fortsatt härlig att köra, men det från börjar hyfsade vädret murrar till sig, och när skylten till Hotell Gildetun dyker upp 16.45, svänger vi dit. Stället ligger makalöst vackert, några hundra meter ovanför fjorden Kvaenangen, med strålande vyer över fjord, öar och branta fjäll. Priset för ett dubbelrum plus en halvstor hytte är överraskande överkomligt, liksom för kvällens buffé, så vi slår till, och snart avnjuts den traditionella pilsen. Någon timma senare regnar det, medan vi bänkar oss i den originellt designade restaurangen. Lax och renskav med tillbehör. Kocken är inte i klass med utsikten, men det är fullt ätbart. Därefter vidtar fortsatt planläggning.

24 juli regnar det vid avfärden men lättar så småningom. Hur resten av resan skall läggas upp är inte spikat i detalj, och när färjeläget vid Olderdalen nås, lämnas E 6 för veg 91 mot Tromsö. Under väntan och färjeresan kommer vi i samspråk med en norrman på en väl använd BMW R 80 G/S. Han anser sig ha kört de flesta vägar i Norge och tipsar om veg 862

Regnig morgon vid Gildetun – men det blir bättre.

från Tromsö, via färja ut på ön Senja – varifrån man i sin tur kan färja vidare över till Andenes, längst norrut på Vesterålen. Då Thomas, Thomas och Nina inte varit där, spikar vi det.

Redan under gårdagens eftermiddag började naturen skifta karaktär. Nordligaste Norge är – förstås – kargt, och landskapet påminner alltså om Bohuslän i förstoring; fjällen är lågkulliga, konturerna är runda och fjordarna breda. Nu har vi kommit in i ett mer dramatiskt landskap. Fjällen är högre, väggarna är brantare, och fjordarna ofta smalare. Denna naturtyp – som ofta ger svindlande vyer – kommer att vara vår omgivning under de närmaste dagarna.



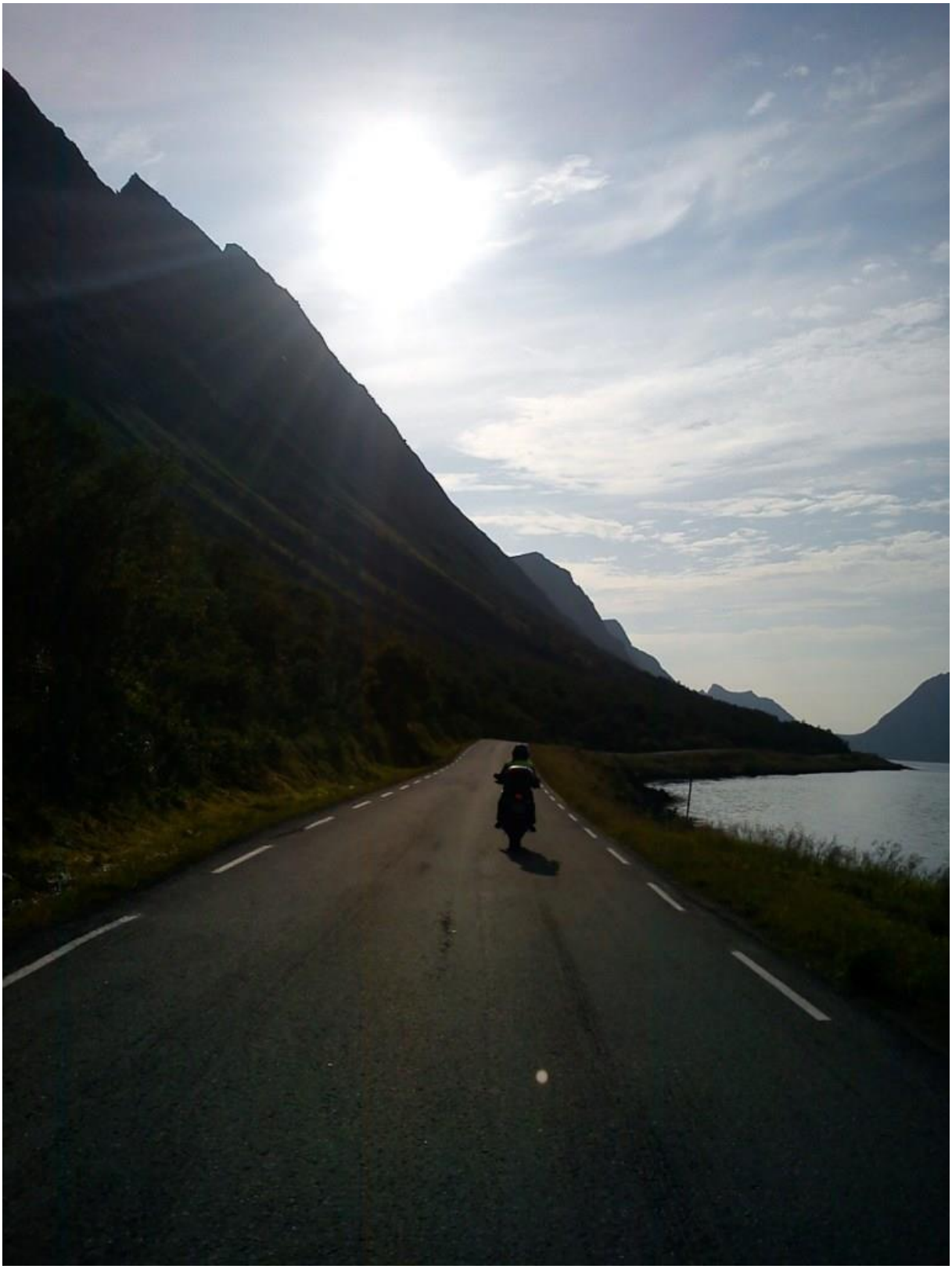
Allt vackrare väder och mer dramatiska omgivningar på väg mot Tromsö.

Nina skulle nog duga till jägarsoldat; Vilar medan hon kan – på vad som står till buds.

Dagen blir allt vackrare under ringlandet, som inkluderar ytterligare en färjeresa, fram mot Tromsö – med den karaktäristiska bron. Ingen tror, att vi skall hinna med färjan till Andenes denna dag, men där har vi fel, och eftermiddagens körpass blir enastående. Veg 862 är osannolikt vacker och har allt: Fjordar, omgivna av många hundra meter höga fjäll, som stupar rakt ner i vattnet, serpentiner och passövergångar varvas med smaragdgrönt gräs och betande får på små slättland längst inne i vikarna. Norge är orättvist vackert!

Tromsö.

En bildsvit från Senja.



Nej, Thomas har inte svimmat på färjan från Gryllefjord!

Men inga valar.

Vägen tar slut i Gryllefjord, längst i nordväst på Senja. Tidigare färjeturer har gått inne i fjordarna, men denna sju kvart långa resa går över öppet hav, så här surras hojarna ordentligt av färjans personal – så ordentligt att jag är rädd, att sidostödet skall knäckas!

Solen glöder i fjälltopparna kring Gryllefjords hamn, när färjan lägger ut kl. 19, men ut mot Vesterålen ligger en del dimma. Sjön häver sig påtagligt, så att en och annan oförsiktig passagerare dråsar omkull, när han eller hon stegar iväg utan att tänka efter, men ingen kommer till skada.

Längs denna rutt ses ofta val, men den turen har vi inte. Inte heller finns någon ledig rorbu i Andenes, men Hotell Andrikken har enkelt och funktionellt boende till anständiga priser.

Den restaurang, i vars gourmetdel vi för tre år sedan inmundigade en utsökt marulk, är stängd denna kväll, men gatuköksdelen är öppen, och chicken nuggets med tillbehör smakar bra.

25 juli *regnar* det – som om själva himlen gråter under den dag, som Norge särskilt avsatt för att med en tyst minut kl. 12.00 hedra offren för dåden i Oslo och på Utöya. Lämpligt förmiddagsfik är stängt enligt skylten, men värden öppnar, och vi kommer in en stund från hällregnet.

De hade egentligen inte öppnat ännu – men gjorde det för oss.

Just idag kan Nina tänka sig att byta fordon!

Efter fikat råder fortsatt hällregn. Naturligtvis stannar vi 11.59, slår av motorerna och står stilla i hällregnet under ett par minuter. Alla norrmän följer dock inte uppmaningen, utan åtskilliga bilar forsar förbi.

De närmaste timmarna blir milt absurdistiska. Under en kort paus i Stokmarknes hamnar vi bredvid en Rolls Royce – och just denna dag hade det kanske inte varit så dumt att färdas under tak i ståndsmässig fyrhjuling.

Färjeläget i Melbu har inte ens ett öppet fik(!), och det är en timma kvar, tills färjan går. Därmed inköps macklunch i speceributik – och aväts vid postboxarna i entrén till densamma. Förvisso inte den mest inspirerande av miljöer – eller menyer – men vi slipper regnet.

Vi har lunchat i trivsammare miljöer – men det var i alla fall torrt och varmt.

Ursprungsplanen är att köra hela vägen ned till Moskenes på sydligaste Lofoten och sedan ta färjan till Bodö kl. 20, men ihållande hällregn är måttligt roande, och trots högklassiga mc-ställ söker sig vätan med tiden in i hals- och ärmlinningar, så vi nöjer oss med etappen till Svolvaer, där färja till Skutvik på fastlandet avgår kl. 16.

Regnet avtar under väntan på färjan, och världen visar sig än en gång liten. En man, som vi frågade om bra fik i Sodankylä, kommer fram och hälsar. Även de avnjuter Nordnorge – men med bil.

Färjeturen tar två timmar, och vädret blir vackrare, medan vi långsamt torkar upp, och Lofoten försvinner akteröver.

Vägen från Skutvik in mot E 6 är underbar, och en fiskecamp vid orten Hamaröy – på ön med samma namn – har ledig, fräsch hytte, pub och liten restaurang. Den sistnämnda drivs av en svenska från Skellefteå och hennes dotter, och på förfrågan om rekommendation svarar hon prompt: ”Torsk! Heinz, som bor här på campen, drog upp och filéade den för mindre än en timma sedan.”

Hon ljuger inte, och hon kan verkligen laga mat, för fisken är så mjäll, att man kan tugga den med tungan! Tillbehören håller samma kvalitet, så vi öser beröm – och dricks – över dem båda. Enligt norsk tradition blir det rött vin till – klart passabelt.

Mot Hamaröy.

Hamaröy fiskecamp – med den lilla restaurangen nere vid vattnet.

Finfin stuga – om än lite trång.

Torsken nästan sprattlade på tallriken!

Sista fikapausen tillsammans. Härifrån tar Nina och Thomas kortaste vägen hem.

26 juli kan vi kasta ett sista getöga på campen från andra sidan sundet. Vädret är vackert, och E 6 en fortsatt fröjd att köra.

Nina och Thomas måste vara hemma senast 28 juli, så de får ta ett någorlunda rakt spår hemåt, och detta blir våra sista mil tillsammans. Efter förmiddagsfika med våffla vid forsen i Kolbackselva – med vacker utsikt åt alla håll – kramas farväl. Här hittar Olle också ett minne från kriget – ett tunnelbygge, igångsatt av tyskarna men aldrig färdigt.

Svågern Thomas, Olle och jag girar västerut mot Bodö till Kystriksvegen – veg 17. Denna körde Olle, Claes Lennmarken och jag 2008, men Thomas har inte upplevt den tidigare. Efter någon mil nås Saltstraumen – världens starkaste tidvattenström – och vi har turen att passera, just när ebbflödet från den stora Skjerstadfjorden ut mot havet är som starkast. Alltså ställs hojarna, och vi tar en promenad ut på det höga brospannet.

Jag har aldrig sett något liknande. En sak är sedvanliga horisontella virvlar med några meters diameter – men vattnet virvlar också i vertikalled, så att det trånga gattet bitvis påminner om en vulkankrater med uppflödande lava! Skådespelet skiftar hela tiden, och många tittar – på en show, som återkommer regelbundet två gånger per dygn, aldrig är helt lika men alltid gratis!

Saltstraumen.

Thomas vid Engabreen.

Polcirkeln passeras.

Kystriksvegen gör skäl för namnet och ringlar hela tiden längs fjordarna, en fröjd att köra hoj på men inte lika kul för den, som har bråttom. Vad Claes, Olle och jag inte insåg för tre år sedan är, att den är det enda alternativet (på land) för folk, som bor i de många småorterna längs kusten. Förbindelse till E 6 finns bara på ett fåtal ställen längs en över 20 mil lång sträcka i norr. I övrigt ligger mäktiga fjäll som naturliga barriärer mellan kusten och inlandet.

Svartistunneln är 7 600 meter lång, och efter den ses flera smärre glaciärtungor falla ned från den mäktiga Svartisen uppe bland fjälltopparna. Naturligtvis stannar vi vid utsiktspunkten mot Engabreen, som är en idealisk plats för foton av typen ”jag på hojen”. Sådant fixade Olle, Claes och jag 2008, och nu får Thomas samma chans.

Turistindustrin längs Kystriksvegen ligger inte på latsidan. Under den timslånga färjeturen mellan Jektvik och Kilboghamn – när Polcirkeln passeras – kommer en ung dam, vars t-shirt förkunnar, att hon är turistvärd, fram och erbjuder sig att fixa boende. Inom kort har hon bokat en hytte vid en camping, bara tre kilometer efter färjans ankomst.

Stugan är inte stor men fräsch och välhållen, och utsikten över fjorden är som vanligt betagande. Jag går upp till serveringen för att köpa var sin pilsner ner till stugan men möts av beskedet, att sådan måste drickas i serveringen. ”Sådan er det i Norge”, säger värden beklagande. Vi skall ju ändå äta där, så det är inget problem.

På kvällen kommer sms från Nina och Thomas, som nått Tärnaby och mår utmärkt.

Vy från stugan.

27 juli innebär fortsatt kringlande och färjeåkande. Vid tankning i Sandnessjöen visar min vägmätare 077777 km!

2008 lämnade vi sydligaste delen av Kystriksvegen – som där nere inte längre gör skäl för namnet – för att göra en mer kustnära avslutning, men i år följs väg 17 hela vägen till strax norr om Steinkjer, och den fortsätter att vara en njutning – med fjordar, kurvor och backar. Det tar liksom aldrig slut!

Best Western Hotel i Steinkjer ger ett till synes frestande erbjudande; ett trebäddsrum med kvällsbuffé och frukost för allt som allt *1 350 NOK för alla tre!* Men – det är ett rum för rökare, och c:a 10 sekunder där inne räcker för att inse, att där kommer vi inte att må bra.

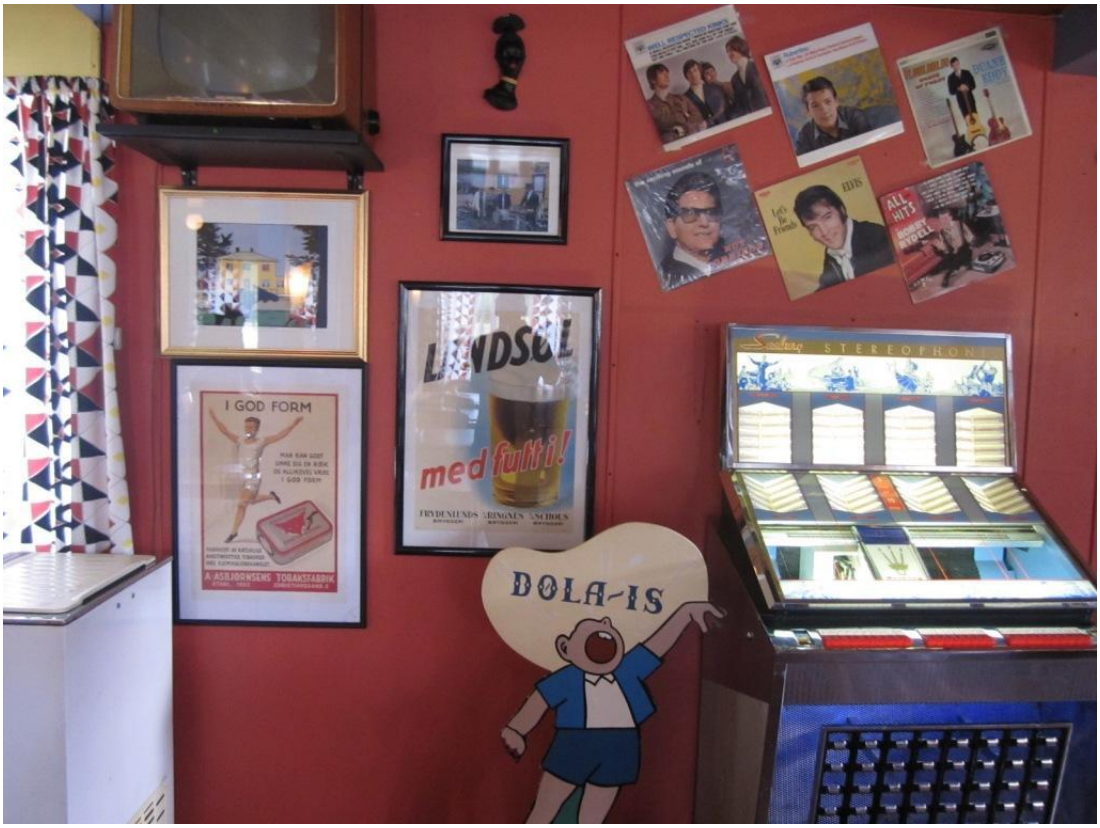
I stället hittas en camping med lägenheter. Det verkar vara något slags internatskola, som har alternativ användning under sommaren. Lägenheten är stor och har kök, så jag drar iväg för att proviantera. När varorna läggs upp på bandet, tar kassörskan undan sixpacken med öl och påpekar, att hon inte får sälja sådant efter kl. 20. Norskt regelverk. Jag stönar, betalar allt det andra och säger, att jag måste kila in i butiken och fixa annan dryck. Till min ohöljda förvåning tar hon då upp sixpacken på bandet igen med kommentaren: ”Vi säger, att Du kom in i butiken före kl. 20.”(!)

Nina och Thomas har efter en lång etapp nått Ljusdal – trötta och nöjda.

28 juli visar Thomas’ GPS, att E 6 inte är det självklara valet för vidare resa. I stället kan man köra veg 761/755 – ”den gyllene omvegen” – norr om Trondheimsfjorden och ta färjan mellan Rörvik och Flakk, väster om Trondheim. Olle och jag minns inte E 6 här nere med några varmare känslor, så det alternativet tar vi, och det erbjuder betydligt trivsammare körning i mycket vacker miljö.

Efter färjeturen följer en del kringlande, innan E 6 nås – här nere lika tråkig, som den är rolig i Nordnorge! Där uppe är trafiken gles, så vägens kapacitet räcker bra. Här nere är vägen inte större, och 70-sträckorna är många, men trafikintensiteten är mångdubbelt större och långtradarna betydligt fler. Alltså välkomnas Ulvik, där vi girar sydostvart in på veg 3 mot Tynset. Landskapet är fortsatt dramatiskt med stora höjdskillnader och djupa, smala raviner. Vi befinner oss nära det stora ”centralmassivet” i de norska fjällen, och det märks.

2005 hamnade det årets resa av en slump på ett originellt fik i Atna, tiotalet mil söder om Tynset – mycket pietetsfullt bevarat i 1960-talsstil, med annonser, skivomslag etc. på väggarna och en fullt fungerande jukebox. Dit åker vi igen. Det förut vackra vädret har förbytts i skurar, och jag kommer för sent ihåg, att den smala Atna Bru, byggd 1928, har körbana av träplank. Eftersom denna är högst mitt i vägen och sluttar lite ut mot kanterna, blir det inte helt behagligt att köra över bron i regn, men allt går bra.



Fiket i Atna – ljuva sextital.

I Norge serveras våfflor ofta som kaffebröd och är då kalla och mjuka, men här får vi nygräddade, frasiga – med jordgubbssylt och syrad grädde, römme, till. Jag stoppar en tia i jukeboxen. Strax ljuder Roy Orbisons ”Oh, Pretty Woman” och därefter ”Silence Is Golden” med The Tremeloes. Skall man minnas sina tonår, kan man göra det ordentligt!

Idre Fjäll.

Sämre utsikt kan man ha under frukosten.

Vädret vackrar på sig under vidare färd söderut mot Koppang och en stor U-sväng norrut på veg 30 mot Åkreströmmen, där vi vinklar österut mot Drevsjö. Den vägen kördes västerut 2005, och sedan dess har jag velat köra den åt andra hållet. Tyvärr har antingen mitt minne eller vägen blivit sämre, för den är påtagligt bucklig, så denna krokiga uppförslöpa blir inte det nöje vi hoppats på – även om den inte direkt är trist att köra.

Renar vid Idre Fjäll.

Norges största sjö Femunden glittrar norr om vägen, och kort därefter blir det vänstergir i Drevsjö. Denna väg visar sig vara desto finare, med röd, sträv, nästan helt buckelfri asfalt, och de avslutande milen blir ett nöje.

För 750:- fås en fin stuga på Idre Fjäll, där värdshusets grillbuffé sedan får stilla hungern, medan India Pale Ale gör detsamma med törsten.

Det är konstigt med trubadurer. Den, som sitter i värdshuset, har skruvat upp volymen så till den grad, att vi genast söker annan plats att inmundiga maten, och si – det finns ett ledigt bord på altanen, där utsikten över de böljande dalaskogarna är milsvid i den vackra kvällen.

Nina och Thomas har haft en vacker sista etapp på 44 mil, ner längs ”Tidernas Väg” och via Roslagskusten till sitt hem i Saltsjö-Boo.

29 juli inmundigas frukosten vid samma bord och i samma vackra väder. Vid utfarten från anläggningen avkonterfejas betande renar med ståtliga hornkronor. Färden går till Sälen, där det är dags för fika. Thomas har dock så dags fått upp både ångan och hemlängtan ordentligt, så han avstår och tar farväl, varpå Yamahan morrar vidare söderut. (Efter hällregn i Värmland och norra Dalsland får han finare väder och når Göteborg kl. 17.)

Olle och jag följer Västerdalälven till Nås för den givna höjdaren ner till Fredriksberg. Den vägen är inte ett dugg trist idag heller.

Sista lunchen – i Säfsen.

I Säfsen verkar jag alltid ha tur. Trots att vi anländer lite efter 14 – i strålande väder – ges beskedet, att man ”bara har lättlunch”. Utmärkt! Denna visar sig bestå av varma mackor med matig grekisk sallad, som både smakar och mättar alldeles utmärkt under altanens solparasoll.

Vidare via Gåsborn till Hällefors, därifrån mot Örebro och en sista vätskepaus en mil norr om Pålsboda. Därifrån mot Borensberg och Linköping, som nås vid 19-tiden. Olle och jag tar ett kort farväl på Statoilmacken i Ryd, och mindre än tio minuter senare rullar jag in genom den av hustrun öppnade garageporten.

Sallad och vin står framdukade på det solbelysta altanbordet. Hojstället är tämligen genomsvettigt, och jag medges ett kort dopp i poolen, innan det är dags att stilla även denna dags kvällshunger.

Trippmätaren anger, att årets resa blev 5 345 kilometer – under 13 (mestadels) underbara dagar med många upplevelser att smälta länge efteråt. Alla kan dock genast konstatera, att samtliga cyklar fungerat helt problemfritt under hela resan. Vi mådde precis så bra, som nedanstående bilder utvisar.
Det enda smolket i bägaren – ett stort sådant – var det vettlösa illdådet i Oslo och på Utöya.

Nina.

Thomas Hasselblad.

Thomas Gårdelöv.

Bror.

Olle.

Bror Gårdelöf skrev, och allihop fotograferade – Thomas Hasselblad utan jämförelse mest av oss alla!