Long way up – Dagisgruppen på Lofoten

Kort efter förra årets resa framkastade Claes Lennmarken idén, att vi någon gång borde åka till Lofoten – och ”någon gång” blev 2008. Ett minimum av eftertanke gav vid handen, att en vecka inte räcker för en sådan resa. Alltså avsattes två. Denna all time high avseende längd och tidsåtgång resulterade samtidigt i en all time low, vad gällde antalet deltagare.

Charley Boorman och Ewan McGregor har ju gjort resorna *Long Way Round* – från London österut till New York – och *Long Way Down* – från John o’Groats i nordligaste Skottland till Kapstaden. Vår resa blev inte lika lång som dessa men fick ändå namnet *Long Way Up*.

Dag 1, Linköping – Kvarnsjö: Vid 8.30-tiden måndag 4 augusti samlas Claes Lennmarken (BMW K 1200 GT), Olle Rosin (Honda VFR VTEC) och jag (BMW K 1200 RS, ”Sigurd”) vid Snoddas korvmack, mätta, tankade, packade och klara. SMHI har varnat för annalkande storm och stora regnmängder söderifrån, och himlen är halvmurrig – men vackrare norrut. För första gången i dessa resors historia tar vi inte vägen via Laxsjöarna utan vinklar norrut vid Borensberg och njuter som vanligt av ringlandet ända upp till Hjortkvarn.

Centralt i Pålsboda finns ett kondis, vars inredning är densamma nu som 1944, då den kostade 14 500:-. Där kryllar av nostalgivibbar – men idag är vädret så vackert, att fikat blir på uteplatsen.
Himlen är murrig i söder, så det bär snart av igen – och det sydliga ovädret kommer aldrig ikapp. Däremot kör vi in i ett nordligare strax före Borlänge. Regnställ på.

Norr om Orsa är himlen blåsvart och landskapets konturer suddiga. Färden genom Orsa Finnmark påminner tidvis om att köra i en biltvätt. (Faktiskt upptäcker vi efter ankomsten till Kvarnsjö, att cyklarna inte är nämnvärt smutsiga, så ”biltvätt” är ingen oäven beskrivning!) Regnställen fungerar på det hela taget bra, och humöret är oförändrat gott. Alla har elvärme i handtagen, så regngenomslag i handskarna är tolerabelt.

I Sveg har regnet upphört vid 17-tiden, och himlen har börjat ljusna. Vägen förbi Vemhån och Vemdalen har jag kört förr, men aldrig sommartid. Den håller bra standard, så milen rullar undan. Backen upp mot Vemdalsskalet är imponerande också sommartid, även om anläggningarna sover sommarsömn. Därefter vidgas vyerna under den korta passagen över fjället.

Efter Klövsjö – ofta ansedd som Sveriges vackraste fjällby – börjar jag spana. Den mindre vägen dyker upp efter någon mil, och några avslutande kilometer för upp mot Kvarnsjö by, som denna allt vackrare kväll inte är någon oäven konkurrent till Klövsjö. Trippmätaren visar 618 km. Värdinnan Anna tar vänligt emot, våta persedlar får logi i pannrummet och vi själva i en fin trebäddslägenhet – som dock genast överges för den bokade, varma bastun.

Paus i ”biltvätten” genom Orsa Finnmark.

Grillkåtan i Kvarnsjö – och fina vyer.

Kvarnsjö Camp har fina fiskevatten inpå krokarna. Frukost serveras – men inga andra måltider. Nyfångad röding med tillbehör kan köpas för egen hantering – liksom folköl. Alltså sitter vi snart i grillkåtan med ett kok dillkryddad mandelpotatis puttrande över elden, innan det blir dags att lägga Annas kryddade och folieinlagda rödingfiléer över glöden. Väntetiden är en fröjd, som inte försämras av medhavd Laphroaig Quarter Cask.

I väntan på dillkokt mandelpotatis och foliegrillad rödingfile – Kvarnsjö.

Dag 2, Kvarnsjö – Saxnäs: Frukosten har bara ett fel; Massor av godsaker måste prioriteras bort – men fil, müsli, ägg, sill, grovt, nybakat bröd och nylagad tjockpannkaka med sylt och grädde räcker ju långt. Att alltihop – boende, bastu, kvällsmåltid och frukost – totalt går på 975:- för oss alla tre(!) gör inte saken sämre.

Morgonen är vacker men kylig, så det blir långkalsingar och extratröja på, innan vi tar farväl av värdparet. Inom kort inses, att jag tänkt fel avseende klädseln. De tre föregående Norgeresorna har gjorts i skinnjeans och jacka – stundtals med en windstoppertröja under – vilket fungerat utmärkt. Men nu bär det av betydligt längre norrut, och här råder andra temperaturer. Trots att solen skiner, blir det snart obehagligt kallt om ländryggen. Skinnbrallorna av snickarbyxmodell hade varit rätt val. Elhandtagen är en välsignelse.
Lösningen blir att vid första paus dra på Gore-Tex-jackan, som täcker längre ned. Enda problemet blir då, att alla klädlager gör det svårt att böja i armbågsleden, så att jag får problem med att knäppa halskragen!

Sista avsnittet före Strömsund är 7 km raksträcka. Förmiddagsfika intas i den vackra hembygdsparken, vid älven och bron. Fundersamma tittar vi på fem olika teckningar av olika broar i exakt samma omgivning. *Så* många broar kan väl inte ha funnits här? Till slut inses, att detta är olika förslag på, hur bron skulle byggas.

Från början hade vi tänkt köra hela E 45 upp genom Sverige, men en skildring av *Vildmarksvägen* i *Allt om MC* 6/08 har väckt nyfikenhet, så nu giras vänster. Vägen är bra, tidvis 110, men i början tämligen enformig – vilket i stort sett varit fallet ända sedan Hjortkvarn. Halvvägs till Gäddede blir det *mycket* roligare – vägen börjar ringla och får snart vatten på ena sidan, där den löper längs Ströms Vattudal. Vi njuter storartat hela vägen upp till Gäddede, som nås i strålande solsken. Mitt klädexperiment har också visat sig utmärkt. Enbart ullfrottétröja, skinnjacka och Gore-Tex-jacka blir både lagom varmt *och* smidigt, när jag väl kommit i sadeln. Resten av resan företas antingen med denna klädsel – och då fryser jag aldrig – eller utan Gore-Tex-jackan, när vädergudarna är på sitt soligaste humör.

Gäddede Hotell ligger vackert vid Kvarnbergsvattnet och erbjuder lunchkorv med stuvade morötter och potatis. Styrkta av detta svänger vi in på Vildmarksvägen, norrut, och det roliga börjar direkt. Även denna väg är kuperad och ringlande – stundtals dolt av skog och sly, men ofta öppnar sig hänförande vyer över sjö och fjäll på vänster sida. Vägen är bra, men som så ofta i Norrland tjälmärkt, dvs med gropar och bulor i den i och för sig obrutna asfalten. Jag lägger ofta kroppstyngd på fotpinnarna, för att cykeln skall ta ojämnheterna lättare, och i en böj tar fotpinnen i, när en grop passeras.

Ankarede kyrka utifrån…

…och inuti.

Minnestavlan och den synliga ytan av det, som en gång var Stekenjokkgruvan.

Efter sjön Lill-Jorm bär det uppför ordentligt, därefter nedför mot den mycket vackra Stor-Blåsjön, och så håller det på – upp och ned, kringelikrok. Vid infarten till Ankarvattnet visar vägmätaren precis 100 mil, och jag inser, att jag missat avfarten till Ankarede. Tillbaka 8 km, och så 7 km ringelväg till denna vackra plats – en samisk kyrkby som ligger ocentralt ur vägsynpunkt, men mycket centralt, om man färdas på vattnet. Det senare var dock lättare förr, innan sjön reglerades.

Den berömda friden i Ankarede störs idag av, att kyrkogården fejas med tvåtaktsdriven trimmer, men platsen är vacker och speciell. Vi får låna nyckeln och beser den lilla stilrena kyrkan.
Så bär det vidare norrut, upp på kalfjället. Vädret blir kulnare, men vyerna är storslagna, mångmilavida. Naturligtvis tas en paus vid Stekenjokk. Spåren av den nu vattenfyllda gruvan är tydliga, även om alla byggnader är borta, och det är egendomligt att tänka sig att den bara drevs under 12 år. De flesta anställda bodde då i Klimpfjäll, ett par mil österut, och eftersom snöfrihet här bara kan förväntas två månader per år, gjorde Europas största snöslunga tjänst. Snödjup på upp till 7 meter förekommer längs vägen!
Dagens malm- och metallpriser gör, att det kan bli lönsamt att återuppta brytningen – vilket naturligtvis skulle ge ett enormt uppsving för bygden. Vi får se.

Saxnäsgården är sammanbyggd med en vårdcentral och ett äldreboende och ligger mycket vackert vid Kultsjön – med utsikt över Marsfjället.

Vy från Saxnäsgården: Kultsjön med Marsfjället i bakgrunden.

I tonåren läste jag ”I Marsfjällets skugga” av Bernhard Nordh, och först nu får jag klart för mig, att huvudpersonen, nybyggaren Lars Pålsson, är en verklig person – även om Nordh väl aldrig gjorde anspråk på att skriva historiskt korrekta romaner.

Trippmätaren anger dagens etapp till 499 km. Stugan är utmärkt, och bastun är varm. 195:- för en trerättersmåltid är facilt, men den blir något av en besvikelse. Gubbröra på rostat bröd, helstekt kotlettrad och citronfromage är utmärkt mat, men med fjällens råvaror bokstavligen inpå knuten känns det, som att annat borde kunna erbjudas.

Dag 3, Saxnäs – Arjeplog: Frukosten ger inga anledningar till klagomål. Morgonen är grå och lite kulen, och första stopp blir, när motorerna nätt och jämnt varmkörts – vid Trappstegsforsen, sannolikt ett av Sveriges mest fotograferade motiv.

Trappstegsforsen.

Första fikapaus tas i Vilhelmina. Orten ligger vackert, högt ovan Volgsjön. Medan Olle besöker en sportaffär för att köpa impregneringsspray, förstärker jag whiskyförrådet med en flaska Bowmore, varefter vi ses på ortens vittberömda fik, Stenmans. Det ligger vid huvudgatan, väl synligt i en rund byggnad – och förtjänar sitt rykte.

E 45 norrut är snabb – ofta 110 – och i gott skick, om än med de obligatoriska tjälbulorna, men särskilt rolig är den inte. Stora delar löper nära Inlandsbanan, särskilt vid älvövergångarna, där de gamla fackverksbroarna låter sig beskådas. Den klassiska bro, där järnvägen och bilvägen delade samma körbana (tågföraren stannade före överfarten och fällde bommar för bilvägen, varpå tåget körde över, och bommarna höjdes igen), är dock numera ersatt av separata broar.

Inlandsbanan över Vindelälven.

Morgonen före avresan hade jag upptäckt, att en av skruvarna till toppbox-hållaren försvunnit, och nu märker vi, att ytterligare en håller på att gänga ur. Den dras fast, men nu blir det intressant att hitta en järnhandel. En sådan finns i Sorsele. Skruv och bricka kostar 2:50, men för att minska risken för nya lösa skruvar inhandlas även en flaska Loctite – á 116:-! Därefter sitter dock alla skruvar resan ut.

Tjejen på fiket i Sorsele Folkets Hus tittar lite förvånat på oss, där vi stegar in bland hantverkare och lekande barn, vars mammor tar sig en kopp, men hon är strax parat att fixa varma landgångar (mycket goda). Övriga gäster lämnar före oss, så vi får en pratstund. Hon har inte mycket till övers för husvagns- och husbilsfolk, som på sin höjd stannar på platsen utanför och fikar i vagnen – men hojåkare gillar hon, för vi ger inkomster. Alltså presentas vi med var sin liten chokladbit som färdgodis.

Uppgifterna, huruvida vägen Slagnäs – Arjeplog är grus eller asfalt, har varierat, men butiken i Slagnäs ger säkert besked: ”Bra asfalt – men gott om djur.” Detta sparar ett antal mil, eftersom vi slipper kroken förbi Arvidsjaur. Jag kör först. Vägen är utmärkt, men tråkig, och dikesrenarna är röjda minst tio meter på varje sida, så eventuella djur bör gå att upptäcka. Mycket riktigt tar det bara någon mil, innan ett antal

mörka gestalter ses tvärs över vägen – en flock på tjugotalet djur inklusive några kalvar. Renar är notoriskt opålitliga, så det blir till att sakta ned ordentligt, men sikten är god, och allt går lugnt till. Under den fortsatta färden siktas ren ytterligare tre gånger. I dessa situationer är varningsblinkers utmärkta, och vid något tillfälle möter vi andra hojåkare med tända blinkers. Sammantaget konstateras, att begreppen ”vägren” och ”dikesren” nu fått en alternativ, högst konkret betydelse. Vi passerar också en plats, vars namn – Gasa – borde göra den till sporthojsåkarnas pilgrimsmål.

Arjeplog – samiskans *Arjepluovve*, där *pluovve* betyder ”stor myr” och anses vara besläktat med svenskans ”flo” – ligger på ett smalt näs mellan Sveriges djupaste sjö Hornavan i norr och Uddjaure i söder. Kommunens yta är större än Blekinge och Skåne tillsammans, men 1988 bodde där totalt 3 888 personer, varav 70 % i tätort.

Kraja Camping har utmärkta, om än något små stugor. Direkt, efter att vi installerat oss, tar Claes – som för 32 år sedan hade ett av sina allra första läkarvikariat här uppe, varvid han också lärde känna den berömde ”lappmarksdoktorn” Einar Wallqvist – med oss upp på fjället *Galtispuoda*. Vägen är slingrande och brant men asfalterad hela vägen upp till liftarnas toppstationer och den väl tilltagna radio-/TV-masten – som enligt Olle ”gläder ett gammalt Ericssonhjärta”. Härifrån är utsikten makalös åt alla håll, och vi njuter i kvällssolen.

I väntan på renfilén – Kraja Camping.

Från Galtispuoda mot sydost – Uddjaure …

… och mot nordväst – Hornavan, Sveriges djupaste sjö.

Olle har noterat, att mitt halvljus inte lyser. Efter konsultation i handboken inskaffas en H 7-lampa. Det är bara att konstatera, att BMW K 1200 RS inte byggts med den primära idén, att lampbyte skall vara enkelt. Den, som håller i lampan, ser inte, vad han gör, utan måste guidas av någon annan med fritt synfält! (Detta – tillsammans med skruvarna ovan samt Olles dagliga sprayningar av kedjan – blir hela resans enda underhållsåtgärder.) Trippmätaren säger 365 km.

Krajas gamla restaurang brann för en tid sedan. Den nya byggnaden har formen av en stor, åttakantig kåta. Renfilén sitter som en keps tillsammans med en flaska rött, medan solen sjunker bakom fjällkammen på andra sidan sjön.

Dag 4, Arjeplog – Narvik: Morgonen är strålande, men det mulnar tidigt under färden längs Silvervägen. Ungefär i höjd med avfarten mot Vuoggatjålme – känt från väderleksrapporterna – passeras polcirkeln. Mängden öppna fik är milt uttryckt begränsad, så på sista anhalten före fjället – Sandviken – chansar vi. Paret, som driver campingen, har kiosken i sitt bostadshus, och *naturligtvis* finns det kaffe. Som de har lugnt just då, kommer vi i samspråk. Även detta par gillar hojåkare, som är bra för affärerna – trots att vi bara köpt någon chokladbit samt kaffe – á 5:-/kopp! (Det kommer att regelmässigt kosta minst 20 NOK på andra sidan gränsen.) Mannen uttalar sitt synnerliga förakt för bussturister, husbilsfolk i allmänhet och tyskt sådant i synnerhet. ”De stannar här, väller in på toaletterna och köper inget. Husbilsfolket vill inte betala för att tömma sina toaletter utan gör det i smyg, när de tror, att ingen ser – och en och annan tysk kopplar in sig på elnätet med hänvisning till allemansrätten!” Det senare hade även inträffat i Norge – där allemansrätten aldrig existerat.

Så är vi då i Norge.

Saltdalsfjorden, Rognan.

Mångmilastigningen upp mot gränsen förbyts – som vanligt – i en betydligt brantare norsk utförslöpa, som ringlar nedför en dalsida med vattnet långt nedanför. Denna väg vill jag någon annan gång köra åt andra hållet! En skur går snabbt över, och eftermiddagen blir allt vackrare, efter att vi nått E 6 och så småningom Saltdalsfjorden vid Rognan. Vägen ringlar, och färden är en fröjd.

Fauske har en nybyggd, bred brygga längs vattnet, men märkligt nog inte en enda servering vid detta utmärkta läge. En sådan hittas något kvarter inåt staden, varpå färden fortsätter. E 6 blir bara krokigare och mer kuperad, medan asfalten är utmärkt, och vi njuter i sadlarna. Panoramat från färjan över Tysfjorden är hänförande.

I Narvik frågar vi en rysk(!) student om bra, billigt boende och blir direkt hänvisade till *Gjestehus Breidablikk* ett par kvarter från huvudgatan.

För några år sedan jobbade kollegan Jon Harr i såväl Linköping som Norrköping, men han har därefter återvänt till hemstaden med svenska frun Ulrika och barnen. De bor i en personallägenhet i väntan på, att deras nya hus skall bli klart, och vi får en kvällsfika där under glatt samspråk om svunna och nuvarande tider.
Jon rekommenderar en bra krog bara ett stenkast från Breidablikk, och där inmundigas kvällens måltid – Pasta Mexicana för Claes och mig, och en sallad för Olle. Eftersom vi skall köra hoj därifrån, blir det vatten till maten. Trippmätaren visar 473 km.

På natten har någon rökt på den lilla toaletten. Tänk, att för sådär 30 år sedan skulle ingen ens ha reagerat över detta, men nu stinker både toan och korridoren.

Dag 5, Narvik – Toftenes: Breidablikk (som var namnet på asaguden Balders och hans maka Nannas boning) gör skäl för namnet. Utsikten från frukostmatsalen över centrala Narvik och fjällen på andra sidan fjorden är utmärkt. Staden förstördes svårt, när tyskarna drog sig tillbaka under kriget. Den byggdes snabbt upp igen, men kvalitet och estetik sattes inte överst på prioriteringslistan, så vyn har sina sidor.

En sydsvensk på besök i Narvik känner sig vara långt norrut, men att Norge inte tar slut där, visas av vägskylten vid norra utfarten: ”Kirkenes 1040, Alta 550”. Visserligen är norska vägar krokiga, så fågelvägen är betydligt kortare – men ändå!

Olles förslag om en sväng upp till Riksgränsen anammas direkt. Vägen ringlar uppåt, fjället tar över, och vyerna blir vidare. Någon kilometer före ankomst passeras resans 200:e mil.

Vintersportanläggningen Riksgränsen har inga snökanoner. Sådana har aldrig behövts, då det naturliga snödjupet här uppe kan mätas i meter! Nu är här dock tämligen stängt.

En del av det fantastiska panoramat vid Tysfjorden.

Frukost på Breidablikk – Narvik.

Informationsskyltarna om byggandet av Malmbanan/Ofotenbanan (den norska delen) är intressant läsning. Disciplinen var sträng, och det tidvis mycket hårda arbetet pågick året runt. (Hur i hela friden byggde man järnväg för över hundra år sedan, när snödjupet var flera meter?!) Rallarlagen var på ungefär 15 man. Varje lag anställde en hushållerska, som skötte mat, tvätt och städning – säkert ingen lätt uppgift under dessa förhållanden. Hon var en fullvärdig medlem i laget – med samma lön som de andra – ett tidigt exempel på jämställdhet, om än med skilda arbetsuppgifter.

Tillbakaresan bjuder på öppnande vyer ut mot hav och fjäll, medan molnen glesnar allt mer, varför förmiddagsfikat intas på en terrass i Bjerkvik – givetvis med havsutsikt.

Härefter väljer vi inte ”huvudleden” E 10 – *Kong Olavs Veg* – västerut utan fortsätter E 6 upp till Gratangsbotn, vilket visar sig lyckat. Vägen längs Gratangen – en del av Astafjorden – är vacker och ringlig, och vädret är utmärkt hela vägen fram till Harstad, där vi – så fort motorerna tystnat – möter en man, som vi två dagar tidigare träffade på en färja, grensle över en BMW K 1200 GT. Nu är han hemma i Harstad och tipsar om en bra skaldjuraffär bara hundra meter bort. Naturligtvis har de ”kjempefine ferske reker”. Bröd och mineralvatten inhandlas i annan butik, och så slår vi oss ned på piren för en alldeles utmärkt lunch.

200 meter bort står en tysk turistbuss med motorn på tomgång, medan reseledaren portionerar ut medhavd lunch; korv, senap och surkål. Jag gillar korv och surkål, men hur dum får man vara, när man besöker en trakt med ett fiske i världsklass och i stället äter medhavd mat? Högst sannolikt gillar väl inte heller norrmännen denna typ av turism, där resenärerna bara passerar förbi, sliter på omgivningen, lämnar sopor och spyr ut avgaser.

Vid Gratangen, norrut …

…och söderut.

Kollegan Per Svensson i Norrköping hittade sin hustru Hilde på sjukhuset i Stokmarknes. Han har rekommenderat ett besök i Nyksund, längst ut i havsbandet på Vesterålen. Här finns ett galleri, en gourmetkrog och ett bra hotell i mycket speciell miljö, så dit ställer vi kosan. Vägen är utmärkt och de makalösa vyerna avlöser varandra – djupa dalar, små slätter och överallt branta väggar, fjäll som draktänder! Jag sitter och sörjer över, att ingen av oss har passagerare, eftersom denna hade kunnat fotografera nästan oavbrutet. Skulle vi ha stannat för att plåta alla vackra ställen, hade det inte blivit många mil dessa dagar.

De sista sju kilometrarna är grusväg, och vid framkomsten vet vi inte, vad vi skall tro. Orten är mycket liten, och ett enda hus ser välhållet ut, medan övriga verkar stadda i mer eller mindre förfall, även om några av dem fräschats upp med målarfärg. Det gamla fiskeläget ger en surrealistisk känsla av Vilda Västern-stad korsad med Klondyke och några stänk ”Den sista färden”.

Det enda välhållna huset visar sig mycket riktigt vara hotellet, som är fullt, så vi får vända åter – tyvärr, för restaurangen ser ut att kunna bjuda på kulinariska upplevelser.

Kort därefter får vi reda på, att Nyksund nyligen figurerat i TV-programmet ”Där ingen kunde tro, att någon kunde bo”! http://www1.nrk.no/nett-tv/klipp/240394 Programmet är en halvtimme långt och ger ett helt annat intryck, än det vi fick. Förfallet har varit än värre, och flera filmer har spelats in där, bland annat den utmärkta norska thrillern ”Insomnia”, som senare gjordes i en Hollywoodversion med Al Pacino i huvudrollen – och med handlingen förlagd till Alaska.

Nyksund.

Vid Toftenes.

Bland annan tack vare sin utmärkta naturhamn, som avlägset för tankarna till bohuslänska Smögen, var Nyksund en gång i tiden hela Vesterålens huvudort! Då skedde alla väsentliga transporter på vattnet, varför det naturligtvis var lätt att ta sig dit. På den tiden fanns inte ens en väg – och när en sådan till slut byggdes, dog orten! Nyare fiske- och produktionsmetoder hade tagit vid.

Vid den nuvarande centralorten Myre följs en vägvisare mot en campingplats – som dyker upp först efter en dryg mil, när alla tror, att vi missat den. Toftenes Camping har några tält och husvagnar på plats och ett fåtal stugor. Några lekande barn i tio-tolvårsåldern blir mycket intresserade av våra hojar, undrar över ”hvor mange kúbikk” de är på och hjälper gärna till med att hitta brädlappar att lägga under sidostöden efter dagens etapp på 408 km.

Stället verkar stängt, men receptionsdörren är öppen, och ledig stuga finns. Som så ofta på norska landsbygden visar sig huvudbyggnaden innehålla en väl tilltagen, rustikt och vackert möblerad restaurang. Innehavarinnan lyser upp, när tre oväntade gäster vill ha såväl middag som frukost. Claes är inne på ställets fisksoppa, men vi faller för värdinnans rekommendation om husets specialitet; Stenbit med gräddsås och grönsaker.
Dryckeslistan anger ”vitt vin” eller ”rött vin” á 50:- glaset eller 150:- flaskan – utan att ange någon sort. Värdinnan förklarar sig öppenhjärtigt okunnig om de viner hon har, men redogör för, vad som finns, och låter oss välja själva. Där finns en Riesling, som kunde vara intressant, men utan närmare angivelse finns risken, att den kan vara för söt, så vi tar ett säkert kort – australiensisk Chardonnay.
Stenbiten är verkligen fin, gräddsåsen har en mycket god smaksättning, som alla känner igen utan att kunna precisera – och vinet sitter helrätt.

Dag 6, Toftenes – Andenes: Morgonen är mulen men regnfri. De första milen höjer mungiporna direkt, medan vägen ringlar fram längs fjorden. Per och Hilde kommer att bjuda på lunch nere i Bö, på sydvästligaste Vesterålen, så förmiddagen fortsätter med en sväng ned längs Eidsfjordens östsida. Vägen är liten och välhållen i början men övergår efter några mil i grus. Chansningen går hem – grusdelen varar bara någon mil.

Utsikten från sydöstligaste Vesterålen ger detta område i koncentrat: En fjord, som korsas av en smäcker bro, och Lofotens draktänder i fonden. Orten luktar kattfoder – pellets av torkad fisk?

En av US’ narkossköterskor, som jobbat i Stokmarknes, har berättat, att hon gladde sig åt att kunna köpa fin, färsk fisk – och blev konfunderad, eftersom orten saknade fiskaffärer. Förklaringen kom prompt från hennes infödda arbetskamrater: ”Den, som vill ha färsk fisk här, drar upp den själv.”

I Stokmarknes finns *Hurtigrutens Hus*, eftersom idékläckaren – den tyskättade norske köpmannen Richard With – kom härifrån. Fram till för cirka 100 år sedan gick alla frakter längs norska kusten med segelskutor – dagtid, långsamt och oberäkneligt. Withs idé var ångfartyg på tidtabell – också på natten. Detta revolutionerade kusttrafiken, och Hurtigruten blev en norsk institution.
Med dagens perspektiv kan namnet diskuteras. Bergen – Kirkenes och åter tar 11 dygn. Problem har inte saknats, och trafikens existens har varit hotad många gånger, men den verkar stabil idag och bedrivs med dagliga avgångar. Det äldsta fartyget i trafik är från 1960-talet, relativt litet och marknadsförs med mysighetsfaktorer, medan de nyaste, toppmoderna, påminner om Finlandsfärjor. Fartygens namn ”går i arv” – som ”Vesterålen”, ”Midnatsol”, ”Trollfjord”, ”Nordkapp” och – förstås – ”Richard With”.
Hurtigruten nyttjas av både norrmän, som gör nyttoresor längs kusten, och turister, som vill uppleva det, som marknadsförs som ”Världens vackraste sjöresa”. Hustrun och jag åkte (efter att jag inte blivit stormästare i *Jeopardy!* men väl fått ett andrapris) Harstad – Bergen i april 2005, och vi hade inga skäl att ifrågasätta reklamdevisen. En sådan resa är inte billig, men den känns ändå värd sitt pris.

Vy från Bö mot Lofoten. Bron går till Stokmarknes, Hadselöya.

Slättlandet vid Bö – med Gaukvaeröya i bakgrunden.

Hadselöyas omkrets på 40 km avverkas på någon timma. Märkligt nog finns små skyltar med kilometermarkeringar längs hela vägen. Förklaringen kommer vid återkomsten till Stokmarknes: Idag löps ett maratonlopp runt ön.

Stora vägen för oss på en dryg timma i en stor båge till Vesterålens sydvästdel Bö, som är atypisk i sammanhanget. Här finns ett slättland, som för ett par sekler sedan var helt obebott, medan Gaukvaeröya – den klippiga ön någon kilometer bort – hade ett samhälle på flera hundra personer. Idag är det tvärtom.

Per, Hilde och hennes mor tar emot med rågade fat: Smörgåsar med ägg och rökt lax, alternativt torkat fårkött, smurte lefser (lefser påminner om Hönökaka, fast sötare), mylta (krossade hjortron), möltkrem (mylta i vispgrädde – en lokal, sanslöst god specialitet!) och därefter tårta! Ingen reser sig hungrig efter den måltiden.

Samtalet har förstås rört sig om Vesterålen och Lofoten förr och nu, och Hildes mor ger fina tips om vägarna upp till dagens etappmål Andenes – resans norra vändpunkt, längst upp på Andöya – innan det är dags att tacka och åter grensla cyklarna.

Denna bild och de två nästa: Längs Andöyas västsida i strålande aftonsol.

Receptionen i Andenes.

Vädret blir allt vackrare. När vi passerat Andöyas sydliga metropol Risöyhamn och girar västerut, öppnar sig plötsligt ett landskap, som för tankarna till Alvaret på Öland – om det inte vore för bergen i norr och söder. Upplevelsen blir inte långvarig, för den mycket fina vägen norrut längs Andöyas västsida hamnar snart mellan en smal landremsa och höga, branta klippor. Färden är en fröjd, och när jag vrider av tändningen denna kväll, efter att halva restiden avverkats, anger trippmätaren, att sammanlagt 2 748 km tillryggalagts – varav 385 denna dag.

En äkta *rorbu* är byggd på pålar ute i vattnet, men uttrycket används numera även om hus, som ligger på land, mycket nära vattnet. Ett sådant bor vi i denna natt, längst norrut i Andenes, 69 grader och 25 minuter nordlig bredd, något norr om Treriksröset! (Linköping ligger tämligen precis 11 grader längre söderut.) Receptionen är en tidigare handelsbod, där en kanske hundra år gammal inredning pietetsfullt bevarats.

Olles bror har varit narkossköterska i Stokmarknes och därmed utforskat stora delar av detta område. Han har tipsat om en bra krog. Under vandringen dit noteras, att nattlivet ute på gatorna denna lördagkväll verkar obefintligt.

Andenes en lördagkväll – inte direkt hålligång.

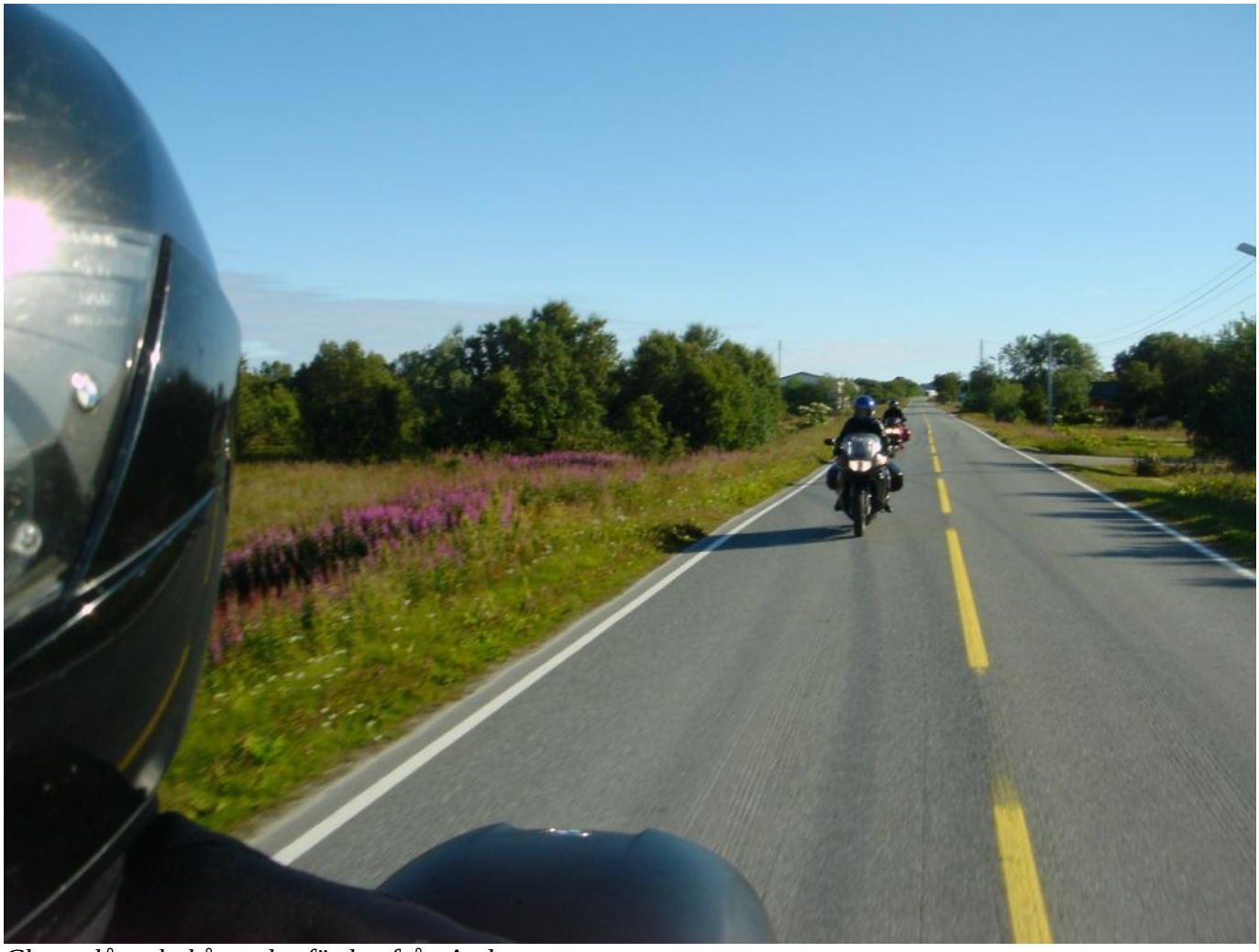
”Lusthuset” har en finurlig affärsidé. I entrén ligger ett gatukök – ”för den, som har ont om tid och pengar”. Finns mer av bådadera, går man vidare in i lokalen och hamnar i restaurangen, där vi denna kväll avnjuter en förträfflig marulk i sällskap med ännu en flaska australiensisk Chardonnay.

Promenaden tillbaka till rorbun ger ett lika övergivet intryck. Kvällen är solig men kylig. Havet ligger stilla. När jag drar för gardinerna 23:30 slås jag plötsligt av, att det fortfarande råder dagsljus, och *ljuset kommer från norr*, där solen står strax under horisonten. Vi *är* långt norrut!

Moderna rorbuer.

Morgon i Andenes.

Dag 7, Andenes – Saltstraumen: I ursprungsplanerna ingick en valsafari, men en sådan tar en dag, och den dagen behöver läggas på vägarna. Claes har fått beskedet, att en färja Moskenes – Bodö avgår 14.00, nästa 19.30. ”Kom i tid. För motorcyklar finns alltid plats.” Det låter ju betryggande, och körsträckan är dryga 30 mil, vilket inte borde vara något större problem att klara på 4 – 5 timmar. Alltså kommer vi iväg vid 08.30-tiden.



Claes plåtar bakåt under färden från Andenes.

Morgonen är vacker, men kylig. Den större vägen längs Andöyas östsida är utmärkt, men tråkig, och de första 15 milen går snabbt, följda av en kort fika i Gullesfjordbotn, innan vi svänger in på E 10, som löper ända ned till Å på Lofotens sydända. E 10 är rena drömmen i början; kalasbeläggning, kuperat, svepande kurvor och alltjämt denna storslagna natur med draktänder och ideliga havsvikar.

Men säg den glädje, som varar beständigt. Fortsättningen hämmas allt mer av de norska trafikmyndigheternas närmast parodiska vana att sätta upp 60-skyltar, så snart ett par hus står inom femtio meter från vägen. Kombinera detta med ideliga husbilar, så blir medelhastigheten låg, och efter tankning i Lofotens huvudort Svolvaer inses, att det kan bli kärvt att nå Moskenes i tid.

Problemen har bara börjat. Sista delen av vägen går över några enkelfiliga, ljusreglerade broar – vackert men *långsamt* – och först 13.50 svänger vi in på färjeläget. Då har färdsträckan nyligen passerat 300 mil.

Makalösa vyer!

Svolvaer.

Det är OK för motorcyklister att köra förbi köerna. Färjepersonalen dirigerar oss efter eget gottfinnande. Här konstateras dock efter tio minuter, att färjans portar och visir stängs – och nästa lägenhet är om fem och en halv timma! Bara att bita i det sura äpplet.

Vi får alltså gott om tid att bese Å, där vägen tar slut, en knapp halvmil söder om Moskenes, med utsikt mot de två öarna Vaeröy och Röst, och kan inta sen lunch på en bryggrestaurang. Där serveras buffé med allehanda havets läckerheter, men priset för denna något stökiga lunch är väl tilltaget; 180 NOK per skaft! Per och Hilde varnade oss: Allt är dyrare på Lofoten.

Söder om Å – med Vaeröy och Röst i fonden.

Några fiskare landar en låda med stora, fina torskar. Arten verkar inte hotad överallt, och det känns vettigt, att fisket här uppe alltjämt sker från små båtar – inte från moderna jättetrålare med förmågan att dammsuga havet på fisk.

Claes köpte många år tidigare en ”kongeskarv” av en känd konstsmed i Sund, någon mil norrut. Han fick tjata mycket och komma tillbaka nästa dag, då han fick en skarv med öppen näbb. Alla andra skarvskulpturer han sett hade näbben stängd, så han frågade varför. Svar: ”Som Du snackar, är det klart, att näbben måste vara öppen!”

Nu åker han för att utröna, ifall verksamheten alltjämt är igång. Ja och nej – den gamle smeden är död, men en ättling, som inte var född, när Claes köpte sin unika skarv, driver verksamheten vidare. Enligt Claes saknar dock alstren den elegans, som den gamle gav sina verk.

Kongeskarvsmedjan är alltjämt i bruk – vilket syns på skorstenen.

Under tiden har Olle och jag bokat boende i Saltstraumen, någon mil söder om Bodö, köpt biljetter och hunnit läsa något lite. Vi noterar en nästan ny BMW R 1200 RT med ett par stora, fula packväskor av plåt och mycket ovanpå dem. Paret, som färdas på den, visar sig vara mycket trevliga australiensare, som lagt upp en fyramånaders hojresa i Europa. Där fick vi för våra tolv dagar!

Till slut kommer färjan, och denna gång vinkas vi in först av alla för att stuvas undan i prång. Färden från Lofoten blir mycket vacker, då kvällen är solig och molnfri, så att hela den dramatiska kedjan av öar och berg ligger fullt synlig ända ut till Vaeröy och Röst, medan solen dalar – en tydligen inte alltför vanlig syn, eftersom de ofta är insvepta i låga moln.
Till fastlandet är det trots många mil inga svårigheter att se, för topparna är lika höga där och glöder i kvällssolen.

Resan hinner bli långtråkig, innan det är dags att köra av strax före 23.30. Bodö är nattmörkt – en närmast häpnadsväckande skillnad mot Andenes kvällen före. Färden genom staden blir irriterande långsam på grund av några husbilsförare, som envisas med att köra i 40 på 60-väg! Till slut kommer vi förbi dem, och kort därefter dyker Riksväg 17 upp – *Kystriksvegen*, som skall föra oss söderut i ett par dygn. Vid 00.30-tiden når vi Saltstraumen Fiskecamp, får rumsnyckeln och törnar tämligen snabbt in. Trippmätaren visar 387 km.

I väntan på färjan.

Lofoten i kvällssol – kamerasvep från norr till söder (3 bilder).

Vaeröy och Röst i bakgrunden.

Dag 8, Saltstraumen – Sandnessjöen: Saltstraumen har fått namnet från det mycket trånga gatt, som förbinder havet med den stora Skjerstadfjorden innanför. Tidvattnet ger här mycket starka strömmar och virvlar, som i sig är en attraktion. Under tonåren läste jag Edgar Allan Poes ”Ned i malströmmen”, som utspelar sig i Norge, sannolikt inspirerad av just Saltstraumen.
Idag finns broar, men för 40 år sedan åkte Claes färja här – en osannolikt piruetterande färd.
Värden har dykutrustning i receptionen och berättar, att dykare kommer från när och fjärran för att ”flyga” i de starka strömmarna!

Morgonen är strålande vacker, och restaurangen ger första parkett ut mot det virvlande vattnet, som hela tiden skiftar. Det vackra vädret har dock sin gräns bara någon kilometer söder om oss, för så snart vi passerat dagens första krön, mulnar det.

Kystriksvegen är precis, vad namnet anger; en välhållen väg längst ut vid kusten. Eftersom denna hela tiden är sönderskuren av vikar och sund, blir det en både kurvig och kuperad upplevelse. Samtidigt är det lättorienterat – bara att hålla sig på väg 17!

Alldeles efter Glomfjord bär det in i Svartistunneln, som inte oväntat är den blötaste tunnel jag åkt i. Efter några kilometer kommer så ett par ställen med fin utsikt över en liten del av denna stora glaciär, Engabreens tunga. Där finns det perfekta tillfället att ta den obligatoriska bilden ”Jag och hojen”.

Morgon vid Saltstraumen.

Polcirkeln passeras söderut.

En resa på Kystriksvegen blir långsam också av ett annat skäl: Färjorna är inte få och kan innebära mer än en timmas väntetid, innan man ens kommer ombord. Dessutom verkar de inte inbördes synkroniserade. Vi kommer ibland fram, alldeles efter att färjan lagt ut – och hojåkare är inte långsamma på vägen! Alltså utnyttjas väntetiden vid Foröy till en tillbakaresa till Halsa, vars ICA-butik har gott bröd, renkorv och dryck, vilket avnjuts vid färjelägets rastbord.

Kort efter en ilandkörning inser jag, att mina 20 år gamla, ömt vårdade solglasögon med fotokroma mineralglas – som alltså ändrar svärta beroende på ljuset – inte är på plats. Sådana finns inte att köpa idag, eftersom dagens ”glas” är av icke fotokrom plast. Jag glömde dem baktill på cykeln. Stopp – och där ligger de, ovanpå höger sidoväska, oskadda! Läge för att köpa penninglott!

Under den drygt timslånga färjeresan mellan Jektvik och Kilboghamn passeras polcirkeln, väl utmärkt av en jordglobskulptur på en klippa. Passagerarna skickar många SMS till nära och kära just då.

Kurvor, vyer, väntan och färjor fortsätter till Sandnessjöen. Tack vare oljan har Norge åtminstone 1 400 *miljarder* NOK på kistbotten – ingen statsskuld här, inte – och kritik saknas inte mot detta väldiga sparande. Åtskilliga miljarder har dock lagts på vägar, flera kilometer långa tunnlar samt broar. De sistnämnda är ett kapitel för sig – ofta med en spännande, direkt vacker utformning. Helgelandsbrua strax norr om Sandnessjöen är ett utmärkt exempel, och hotellet strax bredvid ger möjlighet att studera den närmare – plus att utsikten i övrigt är strålande. Där ligger nämligen också ”De Sju Söstre” – en kedja med sju näraliggande fjälltoppar, magnifikt.

Helgelandsbrua.

Nej, köket hade inte stängt – och färsk fisk i Norge var inte fel den här kvällen heller.

Hotellet verkar vara under ombyggnad men har rum till bra pris, så vi klipper till direkt. Trippmätaren anger 304 km.

Kvällen är solig men rejält blåsig, och när Claes går ut för att hämta in den sista delen av packningen, svävar två havsörnar alldeles i närheten. De är stora fåglar. En fullvuxen havsörn kan ha ett vingspann på mer än 2,5 meter och vingbredden 60 cm!

Servitrisen är ung, söt och trevlig men verkar inte kunna sitt jobb särskilt bra, för hon inleder med att förklara, att köket strax stänger, och att bara en anrättning finns att få! På något sätt får hon dock kontraorder från kocken – köket är öppet.

Husets specialitet är stekt lax med en mängd tillbehör. När tallrikarna bärs in kan lugnt konstateras det kloka i, att vi avstod från förrätt. Maten är utmärkt och ackompanjeras denna kväll av det lokala bryggeriets lika utmärkta alster.

Dag 9, Sandnessjöen – Steinkjaer: Jag brukar alltid vakna först, men denna dag drar Olle isär gardinerna med repliken: ”Jag har trampcykelkort!” Klockan visar på 8, solen skiner, och jag begrundar yrvaket trampcykelkortet för att till slut fråga honom. Han nekar med emfas. Alltså drömde jag!

Centralt i Sandnessjöen finns Torolv Kvällulvssons Gate. Denne vikings sista ord är berömda: ”Tre fot kom jag för kort”, sade han, ”när svärd och spjut stod genom honom”, efter ett misslyckat anfall mot Harald Hårfagre.

Idiotiskt nog gör jag samma misstag idag som igår. Det blir stressigt i en färjekö, och denna gång står inte lyckan bi. Solbrillorna återfinns – överkörda – på färjan. Ena glaset är krossat, och det andra är märkt av den gröna färgen från ståldäcket – men front och skalmar är häpnadsväckande oskadda! Bra kvalitet! Efter att tidigare i år ha sett Tor Sandström ”renovera” dessa bågar på någon minut med en plattång och några vana handgrepp beslutar jag att behålla dem och kolla med honom – men förmodligen blir det väl billigast att köpa nytt rakt igenom. Dessa nya brillor skall dock inte behöva löpa samma sorts risk, eftersom nästa hjälm skall ha inbyggt solvisir – men jag nyttjar ju solglasögon även i andra sammanhang.

Under alla färjeturer har vi träffat på landsmän, som följt samma rutt, särskilt då Mats från Tällberg. Till vardags är han yrkespilot och ser ofta Norge från luften, medan han på fritiden genomkorsar det med en BMW R 1150 RT. Hans GPS-navigator underlättar resan, när vi senare under dagen överger väg 17, då denna lämnar kusten. I stället tas de mera kustnära vägarna 802, 771 och 769 – ett vackert och ringligt lyckokast.

Mats har väntande vänner, bastu och whisky i Trondheim, medan vi planerar en något kortare dagsetapp, så vi skiljs i Namsos. Vädret, som största delen av dagen varit fint, murrar till sig, och himlen blir allt mer blåsvart, ju närmare Steinkjaer vi kommer. Vid infarten i en tunnel undrar jag, ifall det skall regna, när vi åker ut, och så är mycket riktigt fallet. Samtidigt ser vi vägvisaren till ett hotell och svänger ditåt. Hotellet visar sig hålla god klass och har ett enda familjerum ledigt till anständigt pris. Eftersom regnet övergått i skyfall, och åskan dundrar, är det inget snack. Det tar vi! Medan Claes reder ut detta, har Olle och jag förvånat åsett, hur en Mercedes med släp körs in på parkeringen och ställs så, att den blockerar bilen på platsen bredvid. Absurt nog står ekipaget tydligen så hela natten – trots att det finns en väl tilltagen parkering hundra meter bort! Hur dum får en bilist bli?
Trippmätaren anger 331 km.

Dag 10, Steinkjaer – Bud: Gårdagskvällens oväder drog snabbt över, morgonen är vacker, och vi når snart E 6. Milen rullar undan, föga inspirerande men raskt – med ett undantag: En nollvisionssträcka är under uppbyggnad. Nämnda sträcka är ett par mil lång, har en fil i vardera körriktningen och konstant heldraget, dvs omkörningsförbud. I kön bakom en personbil med släp går det inte fort, och köerna bakom ekipaget växer. OK; långsam framfart och omkörningsförbud kan nog föra en bit mot nollvisionen – ända tills någon förare blir vansinnig av irritation och kör om mer eller mindre väl övervägt.
Därefter blir det betalmotorväg, men hojar körs gratis.

E 39 västerut efter Trondheim är i början likadan – betalmotorväg av hög standard genom många tunnlar – raskt men inte inspirerande. Men så – några mil senare – börjar det roliga igen. Motorvägen tar slut och ersätts av en kuperad asfaltorm, som genast skapar leenden inne i hjälmarna. Vädret är vackert och vyerna omväxlande vida, uppe på krönen, och fjordnära.

I Halsanaustan missar vi precis färjan, så matbutiken får kunder. Strax dessförinnan indikerar vägmätaren 400 körda mil.

Kort före Kristiansund är det ny betalväg – denna gång också för hojåkare. Vägen löper i havsnivån, när en skylt varnar för 8 % utförslöpa! Först fattar vi inget, men så dyker tunnelmynningen upp, och visst, den går ju under Kvernesfjorden, varvid resans bokstavliga bottennivå nås, gissningsvis kring 100 m.u.h.

I Kristiansund skiner solen, och där är liv och kolifejs. I hamnen ligger fartyg, vars utseende vi aldrig skådat förr. Ett har en närmast halvklotformad stäv, som går ända upp till bryggan. Det ser ut, som att båten dragit underläppen ända upp till ögonen!
Ett annat verkar servicefartyg till offshoreindustrin – med helikopterplattan *framför* bryggan och en kran av sällan skådade dimensioner monterad längre akterut. Inget av dem är vackert, men vi får det definitiva intrycket, att dessa fartyg specialbyggts för speciella uppgifter – funktion före estetik – och på färjan till Bremsnes berättar en hojåkande pendlare, att fartyget med den egendomliga stäven designats för att klara sjögång på ett unikt sätt.

Efter Bremsnes är det någon mil till resans andra mål. *Atlanterhavsvegen* har en brittisk resebyrå utnämnt till världens vackraste väg. Den felfria asfaltslingan löper över en serie öar, några låga och en högre bro alldeles ute vid kustlinjen, och den *är* vacker – men så unikt vacker är den inte – och även svårfotograferad från marken, eftersom den är rätt flack. Dessutom börjar vädret busa till sig, så det blir ingen bild.

Väderprognosen för denna dag har visat ett rejält regnväder precis över vår rutt, men hittills har de tilltagande mörka molnen hållit sig längre in över land. Det tjocknar dock till och börjar blåsa allt mer – och i Elnesvågen kommer regnstänken. Skyltar har indikerat boende och restaurang i det lilla fiskeläget Bud ett par mil västerut, så vi svänger däråt.

Orten verkar som så ofta lite halvdöd, och när vi tror, att vi missat stället och kört för långt, dyker *Bryggjen i Bud* upp. En skylt förkunnar, att den utsågs till en av Norges bästa krogar 2002. Det låter ju lovande – ifall köket fortfarande håller samma standard.

Bra boende finns, cyklarna parkeras efter dagens etapp på 390 km, och någon timma senare bänkar vi oss med var sin pils. Ställets specialitet är en tallrik med fyra olika slags fisk, bl.a. marulk och något nytt för oss – tre år gammal sej(!). Fisken är inte tre år gammal, när den fångas, utan har hängt torkad i tre år och därefter anrättats.

Torsk, lax, marulk och tre år gammal sej – med var sin sås och tillbehör.
När man sedan får Chablis till samma lägre pris som den Chardonnay, som tagit slut, hör inga protester!

Busväder i Bud – och Hurtigruten på väg in till Molde.

Varje fisksort har en egen sås. Alla är delikata – även om jag fortfarande rankar marulk högst – och sejen är helt OK. Beställd Chardonnay visar sig vara slut, men krogen erbjuder en kostsammare Chablis till samma pris. Sådant tackar man inte nej till, och måltiden blir en av resans absoluta höjdpunkter. Att den dessutom intas precis i havsbandet, med halvruskigt väder, blygrå himmel och dito hav direkt utanför fönstret, gör inte saken sämre – inte heller att ett av Hurtigrutens fartyg passerar på väg in till Molde.

Efter maten tar Claes och jag en kort promenad och upptäcker det gamla kustfortet Ergan – numera museum. En av 15,5 cm-pjäserna står kvar – höggradigt obrukbar – uppe på berget. Tvärs över fjorden syns ljusen från ett annat fiskeläge – tilltagande, medan det skymmer.

Dag 11, Bud – Idre: Denna dag tar väderlyckan slut. Ute till havs är himlen mörkt blygrå, och i färdriktningen ser det inte ett dugg bättre ut. Märkligt nog är himlen lite ljusare just över Bud, så vi kan packa cyklarna utan att bli blöta, men regnställen är på från start.

Bryggjen är resans dyraste ställe. Drygt 2 800 SEK för gourmetmat och utmärkt boende för tre känns ändå anständigt, men frukost ingår inte. Den intas i stället på ett hotell i Molde några mil senare. Då har vi kört i hällregn – och hittat svaga punkter. Mina Gore-Tex-brallor är täta men ursprungligen inte avsedda för hojåkning utan har genomsticksslitsar, för att man skall nå byxfickorna innanför. Naturligtvis har jag slarvat och inte dragit upp regnbrallorna ordentligt, så vatten har runnit in på vänster lår.
Åtgärderna vid frukosten blir två: Silvertape över slitsarna både på in- och utsidan, samt uppdragning av brallorna, så långt det går. Detta funkar, och resten av dagen är det tätt.

Verkligen tätt, visar det sig, för vid förmiddagsfikat ett par timmar senare, är skinnstället – och jag – torra, medan det blir en pöl på golvet, där jackan hänger. Bra grejor!

Färden går längs väg 70 – över Sunndalsöra och Oppdal. Vägen är vacker, kuperad och ringlande, men idag njuts detta inte mycket. Koncentrationen ligger på vägbanan och övrig trafik, medan regnet häller ned.

Vid Ulsberg girar vi nästan 180 grader från E 6 in på väg 3. Regnet har lättat, och vyerna vidgas, men därifrån vi kommit, är det fortfarande blåsvart och ogenomträngligt. Vägen är fin och ringlande. Milen rullar undan till Tynset, varefter färden fortsätter på väg 30 mot världsarvsstaden Röros och en sen lunch.

Regnet håller i, men inte lika intensivt, och snart är vi i sadlarna, på väg mot Sverige. Funäsdalens skidområde tar emot med många skyltar, men nu råder förstås dödsäsong. Vid 17-tiden hålls rådslag på Hotell Funäsdalen om fortsättningen. Jag dricker i regel espresson svart, men just nu sitter en vuxenvälling (caffe latte) perfekt – mer varm vätska och lite kolhydrater. Vi enas om, att Sälen blir väl optimistiskt i kväll, och ringer Idre Fjäll. Med egna lakan och handdukar fås en stuglägenhet för totalt 450:-! Svensk prisnivå i lågsäsong.

Piloten Mats hade tipsat om, att väg 311, som går söderut mot Idre, är en höjdare. Först begriper vi inget. Den ringlar, så det räcker och blir över, men är rätt smal. Asfalten är bucklig och kurvorna i regel skymda, så framfarten blir måttlig – så mycket mera, som att strörenar skymtas här och där.
Halvvägs blir det dock andra bullar. Plötsligt är vägen bredare, med nylagd, röd, sträv asfalt, svepande kurvor och bredare, röjda dikesrenar – allt stämmer. Den fortsatta färden ända ned till väg 70 blir en fest – som inte försämras av, att vädret lättat lite och regnet upphört. Den sista milen mot Idre har vi t.o.m. solen i ögonen. Dagsetappen blir 591 km.

Stuglägenheten är utmärkt, och torkskåpet får göra tjänst. Bastun är egentligen avsedd endast för Pernilla Wiberg Hotells egna gäster, men under lågsäsong är det inte så noga, och snart sitter vi i densamma – med panoramafönster!

Claes och Olle dricker lageröl i baren, medan jag hittar en obekant storhet; S:t Peter's Cream Stout. Kan den vara i klass med min gamla favorit Caffrey's – "flytande kavring", som får Guinness att smaka blask? Jäpp, den är höggradigt njutbar!

Restaurangens specialerbjudande sparrissoppa, följd av Wallenbergare, accepteras överlag – åtföljd av mer lager/stout.

Dag 12, Idre – Linköping: Morgonen är murrig. Regnställ. Milen ned till Malung rullar på, och vi stannar vid Halvarssons/Jofamas/Lindstrands huvudkontor i tron, att de har en fabriksbutik – men tji. Bara att åka vidare till närmaste fik. Där berättar jag för Claes och Olle om djävulen i Malung. Vokalseptetten Fjedurs ledare Anders Nyberg kommer därifrån och berättade vid en konsert för sådär 20 år sedan på klingande dalmål, att "i Malung är djävulen en sån outsägligt trist och tråkig figur, att han inte är svart, utan grå."

Idag skall vi hem, och etappen är lång, men omvägen över Nås – Lindesberg – Fredriksberg är alltid värd att göra. Där finns ett 25-kilometersavsnitt, som verkligen höjer mungiporna – så även idag. I Nås har vi kört exakt 500 mil.

Det är dags att tanka i Fredriksberg och börjar regna, så ortens kondis får leverera lunch. De har bara kaffebröd i disken, men ett anslag visar vilka mackor, som görs på beställning – och dem är det garanterat inget fel på!

Vidare söderut, förbi Grythyttan. Där skogen tar slut, strax norr om Karlskoga, tar vi bensträckarpaus – och har plötsligt kommit tillbaka till sommaren. Himlen är blå, solen skiner och det är varmt – på ett sätt, som inte känts sedan avresan! Regnställen hamnar i packningen, och färden går vidare.

Mellan Laxå och Revelbadets camping har vi tur. Inga stoppklossar stör njutningen i kurvorgien. Efter ett tag blixtrar Olle förbi och försvinner som en avlöning framöver. Denna väg har han kört på hoj oräkneliga gånger sedan mer är trettio år tillbaka, så den kan han!

Även i år görs ett – kort – stopp vid Revelbadet, men ingen av oss är fikasugen, och alla vill hem. Efter en bensträckare grenslas cyklarna igen, och resten av resan är problemfri. Strax efter kl. 17 svänger vi in på Statoilmacken i Ryd och tar ett kort farväl – förundrade över dessa tolv dagars harmoni och problemfrihet och ännu omtumlade av alla upplevelser – varpå var och en åker till sitt. Vägmätaren anger dagsetappen till 570 km – och en totalt körd sträcka på 5 321.

Sigurd får dock inte vila ännu. Hustrun och jag är bjudna på surströmmingsfest vid Stora Rängen, och jag är sen. Det är bara att tanka och köra vidare, direkt. Denna norrländska specialitet har jag ätit förr, men aldrig iförd skinnställ – som dock passar utmärkt på en veranda denna vackra men svala kväll.

När vi så småningom, många timmar senare, svänger in på garageplanen i augustinatten, har Sigurd ytterligare 50 km på mätaren.

Epilog I: Dagen därpå – lördag 16 augusti – gifter sig Claes ”Bikestop” Gustafsson med sin Annika. Min förmiddag ägnas åt att ge Sigurd en synnerligen behövlig tvätt. Väderleken är ostadig, så det jobbet kan visa sig ogjort, eftersom jag inte har något annat fordon för resan till vigseln – men det blir hyfsat. Mörka moln i väster, lite blöt vägbana i höjd med Brokind – och strålande sol i Vårdnäs!

Brudparet har tur, och vigseln kan genomföras i utomhuskyrkan. (Det har varit ovisst in i det sista.) De har valt en originell ”best man”; Alla ler, när deras rhodesian ridgeback Riva bär fram ringen i ett sidenband om halsen. Själv övervarar jag – för första gången och som enda gäst – en vigselakt klädd i skinnställ.

Lycka till allt framgent, Annika och Claes!

Epilog II: Ibland får jag frågor om kostnader. Denna 12-dagars resa kostade var och en av oss c:a 10 100 SEK – alltså knappt 900:- per dygn – i boende och mat. Som framgår ovan, bodde vi ”enkelt men bra” (stugor/hotell) – och åt alldeles utmärkta, i vissa fall gourmetklassade måltider. Norsk mat har inte världens bästa rykte, men fiskrätter i kustorter blir sällan fel – och ofta mycket goda!

Norge är inget billigt land, men utanför de stora städerna kan man hitta förvånansvärt prisvärt boende – och dito mat.

Till detta kommer bensin – i mitt fall 295 liter á c:a 14 SEK (soppan är dyr i Norge), dvs drygt 4 000:-. Naturligtvis tillkommer värdeminskningen på hojen, samt servicekostnad – i mitt fall hälften av en 1 000-milaservice – men det är upp till var och en att räkna in sådant i en resebudget.

Slutsats: Den gamla tumregeln ”1 000:-/dygn plus ett par tusen i reserv” håller bra, om man vill slippa en obehagligt tunn plånbok mot slutet.

Epilog III: Två veckor efter hemkomsten svänger jag förbi Tor Sandström i Norrköping. Han konstaterar, att bågarna definitivt är brukbara, och beställer nya glas. Trotjänaren kan hänga med länge än.