Favorit i repris – eller omväxling förnöjer? – 2012 års Norgeresa

Efter sedvanliga preludier i god tid blev årets Norgeresa delvis en repris på tidigare sträckor – vilket är ett av skälen till, att fotona är färre ä vanligt.

Dag 1: 24 juli lastar hustrun, dottern och svärsonen in sig i bilen och åker. Sigurd – min BMW K 1200 RS, 2002, nyservad och försedd med nya Michelin Pilot Road 2, som numera finns med extra styva stommar, vilket passar en tungbumse – är packad och klar, och jag avreser ungefär samtidigt. Vädret är anständigt under resan via Askersund och Laxå till Kristinehamn, som nås någon kvart före systern Barbro (Suzuki Gladius) och svågern Thomas (Yamaha FJR 1300 A), som startade från Göteborg.

Vädret blir murrigare, och det börjar regna kort före Filipstad – bröderna John och Nils Ericssons stad. De föddes i Långbanshyttan, men Filipstad uppmärksammar dem med monument och museum.

John Ericsson var med i planeringen av Göta Kanal och är känd för utvecklingen av ångmaskiner. Hans tekniskt framsynta ånglok *Novelty* förlorade dock i den berömda engelska tävlingen mot George och Robert Stephensons mer konventionellt konstruerade *Rocket*.

Tvärt emot vad som ofta påstås, uppfann inte John Ericsson propellern, men han vidareutvecklade idén till att bli praktiskt användbar – till exempel på nordstaternas fartyg

Monitor, som under det nordamerikanska inbördeskriget utkämpade den berömda striden mot sydstaternas *Merrimac* vid Hampton Roads.
Merrimac var ett för tiden relativt konventionellt fartyg på 4 000 ton, ovan vattenlinjen täckt av 10 cm pansarplåt och försett med totalt 10 fasta kanoner runt om.
Som kontrast hade *Monitor* mycket liten – men pansrad – yta ovanför vattenlinjen, med lågt, plant däck, ett deplacement på 1 000 ton och ett vridbart torn med enbart två kanoner. Motståndarna kallade henne föraktfullt för ”en ostkupa på en pråm”, men ostkupan visade sig svårbekämpad och anses idag vara det första moderna krigsfartyget. (Någonstans har jag läst, att *Merrimacs* kanoner helt enkelt inte kunde skjuta tillräckligt lågt för att få träff på *Monitor*! Samtidigt kunde *Monitor* skjuta ur vilken vinkel som helst, medan *Merrimacs* befälhavare var tvungen att manövrera hela fartyget för att få kanonerna riktade mot motståndaren.)
Slaget vid Hampton Roads anses idag inte ha någon direkt segrare, men det var en indirekt förlust för sydstaterna, som inte kunde blockera nordstaternas sjötrafik i denna viktiga hamn.

Idag påminns besökare i Filipstad om gångna tider av två silhuetter – föreställande *Merrimac* och *Monitor* – i den parkdamm, som finns vid stadens södra infart.

Nils Ericsson är mest känd som Sveriges järnvägsbyggare nummer ett och står staty utanför Stockholm C. Dessutom heter Göteborgs trafikknutpunkt *Nils Ericssonterminalen* sedan ett antal år tillbaka. Dessa två bröder var inte direkt gjutna i någon standardform.

Den vägkrog, där vår familj för många år sedan åt lunch på väg till fjällen, finns fortfarande kvar, men även om vi blir vänligt bemötta, är standarden bara en skugga av förr. Dock kan vi beskåda en silhuettbild av Nils Ferlin, som pryder en rondell. Ferlin – en av mina favoritskalder – är väl mest känd som Klarabohem, men han kom från Filipstad.

Efter en lätt lunch drar vi vidare i regnet, som så småningom avtar. Norr om Hällefors bjuds som vanligt trivsam väg i dito omgivningar, och det blir en ny paus på den vackra rastplatsen i Fredriksberg. Därefter kommer dagens besvikelse. Den tidigare så underbara asfaltslingan upp till Lindesnäs och Nås har inte åldrats med något större behag utan på bara något år blivit påtagligt tjälbucklig, även om den inte har några öppna sår i asfalten. Barbro, som fått höra så mycket om denna fina väg, undrar över hypen och får förklarat, att vägen var bättre förr.

Noret – Leksand är inte inspirerande, men det går att hålla raskt marschfart. Eftersom klockan är mycket, skippas den vackra slingan förbi Tällberg, och vi kör direkt till dagens etappmål. Hotell Gärdebygården vid infarten till Rättvik har anständiga rum till facilt pris, och där återser jag hustru, dotter och svärson.

Efter dusch och klädbyte promeneras den korta biten upp till Hantverksbyns restaurang, som erbjuder god mat till facilt pris. Vår servitris påminner inte så lite om Aung San Suu Kyi.

Dag 2: Det är mulet men uppehåll. Som så ofta vaknar jag irriterande tidigt, medan frukosten dröjer ytterligare en timma. Det blir en promenad uppför de branta backarna till Vidablick, som gör skäl för namnet. Vyn över Siljan går inte av för hackor.

På frukosten kan ingen klaga. Därefter tar bilisterna standardrutten norrut via Mora, men hojåkarna girar höger redan i Rättvik och tar vägen mot Furudal för att där ta vänster via Skattungbyn mot E 45. Vår rutt är mer kuperad – med flera vackra och kurviga partier.

Barbro får problem med, att hela högerhandtaget inte sitter helt fast mot styret – förmodligen en konsekvens av eftermonteringen av värmehandtag – men hon och Thomas lyckas fixa till det, och vi rullar vidare under allt finare väder till förmiddagsfikat i Noppikoski. På vägen dit passeras den skylt, som utvisar vägen mot Koppångens naturreservat – den stora myr, som givit namn åt Per-Erik Moraeus' underbart vackra låt, som fått en lika vacker text av Py Bäckman.

Bron omedelbart norr om fiket/macken utgör gränsen mot Norrland, här representerat av Gävleborgs län. Förra gången jag körde denna väg – 2008 – grät himlen så till den grad, att hojen var rentvättad, när vi kom fram till etappmålet! Idag är vädergudarna på bättre humör, och milen rullar undan snabbt – upp till Sveg och vidare norrut.

Någon mil före Vemdalen stannar jag på vinst och förlust vid Vålkojan. Det blir kanonvinst. Restaurangen ligger mycket vackert vid en krök av ån Veman, och deras gubbröding – mörkt bröd med gubbröra, toppad av en bit halstrad röding – är precis så god, som det låter. En sådan lunch i strålande sol är en oblandad njutning.

Vidare över Vemdalsskalet – nära trädgränsen – och Klövsjö med mäktiga, svepande backar, tills E 45 åter nås vid Åsarna. Knappt två mil senare blir det väg 321 väster om Storsjön. Vädret är fint och vyerna strålande – inte bara vid Hallens kyrka, där vi tar en kort fikapaus.

”Våra” bilister har tagit paus i Mörsil och ser oss köra förbi, men vi missar dem. E 14 löper vackert längs Indalsälvens nordsida, och jag hinner reflektera över, att det måste vara en njutning att vara lokförare på sträckan Östersund – Trondheim. Åreskutan visar upp sig i hela sin imponerande storlek, fri från moln.

Dag 3 – 6: Den stuga, som vi hyr av en av Barbros och Thomas’ bekanta, ligger rätt nära Åre by men ändå påtagligt avskilt, och jag har svårt att begripa, hur den faktiskt kunde byggas – i brant sluttning och utan farbar väg ända fram! Hur som helst bor vi ypperligt de närmaste fem nätterna, och under fyra dagar vandras i fjäll, cyklas downhill och besöks diverse ställen i alla sorters väder – från strålande sol till hällregn. Mer om det kan den få veta, som kontaktar mig. Vare nog sagt, att detta blir hustruns och mitt första besök i Huså – på Åreskutans nordsida. Det är intressant att tänka sig, att innan järnvägen drogs, var gruvsamhället Huså betydligt större än Åre, och det var inte självklart, att linjen skulle dras söder om Åreskutan. Om järnvägen i stället dragits via Huså, hade rimligen mycket varit annorlunda idag.

Likaså blir hustruns och min lunch på Huså Herrgård en njutning, både vad gäller mat och miljö. Tjälknul i kantarellsås! Först efter lunchen, när vi beser utställningen, inser vi, att Huså Herrgård på 1970-talet var rena rucklet – obebott sedan mycket länge och mycket nära rivning – men finansiering ordnades, och idag är byggnaden pietetsfullt renoverad till tidigare skönhet.

Dag 7: Alla packar, och stugan städas, varpå bilisterna startar mot Linköping, som nås drygt 11 timmar senare.

Barbro, Thomas och jag packar motorcyklarna i strilande regn och startar sedan västerut. Ursprungsplanen var att lämna E 14 vid Sta, strax väster om Åre, och via Vaerdal norr om Trondheimsfjorden ta ”den gyllene omvegen”, veg 761/755, för att färja över fjorden mellan Rörvik och Flakk. Vädret inspirerar emellertid inte till den typen av exkursion, utan vi hoppas på mindre uselt väder ute vid norska kusten och tar därför E 14 mot Trondheim.

Killen på macken i Storlien tittar på våra våta uppenbarelser och kastar en kik på datorns väderprognos. Det skall bli *ännu intensivare* regn de närmaste timmarna!

E 14 är inte så pjåkig hojväg – som vanligt i Norge – och vi rullar på. En dryg mil norr om Trondheim blinkar Thomas in mot macken och hotellet i Stav. Barbros kläder har inte hållit måttet, utan hon är blöt, om än inte kall. Vi går in på hotellet och förvandlar en kortare paus till en dryg timmas lättare lunch, varunder klädseln kan justeras i torra, varma och bekväma lokaler. Utsikten över Trondheimsfjorden är strålande – om det nu inte vore för det envisa regnandet.

E 39 västerut från Trondheim är från början bred och lättkörd, inte särskilt inspirerande, men med vacker utsikt över fjorden. Detta ändras helt strax efter Orkanger, när vägen drar uppåt i serpentiner, och de följande milen är en fröjd att köra. Det blir inte heller sämre av, att regnet avtar för att till slut upphöra, när Vinje och Vinjefjorden nås.

Framme vid Halsanaustan kan vi i stort sett köra direkt ombord på färjan till Kanestraum. Därefter blir det några mil på fantastiska veg 70 ovanför Tingvollfjorden och vidare mot etappmålet Sunndalsöra. Ju närmare målet, desto svartare himmel, och sista halvtimman står den åter vidöppen.

Direkt vid ankomsten känner jag igen den körsbärsmetallicröda Honda VFR VTEC, som står på parkeringen. Olle Rosin startade i morse från släktgården i norra Dalsland, tillryggalade raskt 60 mil och nådde fram någon kvart före oss.

Vandrarhemmet i Sunndalsöra drivs av en man, född i Holland men sedan länge brittisk medborgare (skotte), även om han alltså numera finner sin utkomst i Norge. Han visar sig kunna erbjuda i stort sett alla sorters boende: Camping i tält, husvagn eller husbil, boende i hytte, enkel vandrarhemsstandard, enkel hotellstandard eller konventionell, god hotellstandard. Förklaringen till denna ovanliga mångfald är, att ett stort tunnelbygge pågår i närheten, och åtskilliga av hans boende jobbar där. Alltså har han skapat enkla, men fullt acceptabla hotellrum genom att montera ihop en massa byggfuttar – var och en innehållande två små hotellrum med egen dusch och toa – till två större byggnader. Estetiken utifrån lämnar en hel del att önska, men standarden inomhus ger inga skäl att klaga. Olle och jag tar var sitt sådant, medan Barbro och Thomas hittar ett rymligt dubbelrum.

Efter inledande pils blir det dusch, klädbyte och mat; god buffé med lokala råvaror.

Dag 8: 835 NOK för halvpension – inklusive totalt tre pils – i enkelrum med hyfsad hotellstandard anser jag vara högst acceptabelt.

Ursprungsplanen för denna dag var att börja med *Aursjövegen*. Sunndalsöra ligger längst inne i en fjord med mycket branta väggar, och en dalgång med ännu brantare väggar fortsätter inåt land. I slutet av 1940-talet byggdes två stora kraftverksdammar uppe på fjället, och anläggningsvägen för dessa finns alltjämt kvar – idag som betalväg (hojar körs gratis) och stor turistattraktion. Vägen går alltså från havsytan upp till knappt 1 000 m ö h och tillbaka igen i en lång slynga, varav 51 km är grus. Vyerna där upp är något i hästväg, och man kan göra åtskilliga stopp för att avnjuta ytterligare sevärdheter i närheten. Intresserade kan Googla. Flera hojåkare har gjort fina filmer från denna väg. Dessutom är Aursjöhyttas våfflor vida berömda.

Men – även denna dag gråter himlen, och molnbasen ligger långt nere på fjällsidorna, så en tur på Aursjövegen erbjuder rimligen inte några vyer alls! Eftersom det dessutom regnat mycket även dagarna före, och vi åker på tunga asfalttourers, är det lätt att inse, att grusvägen nu kan vara ”spännande i överkant” – så den får vara till ett annat år.

HOSTELLING INTERNATIONAL
NORWAY

Himlen är något ljusare i väster, så i hopp om att detta skall dra in över oss, väntar vi för att se, om regnet avtar. Det blir ingen större skillnad, så vid 10-tiden grenslas hojarna, och vi drar iväg norrut på veg 62/666 längs Sunndalsfjordens/Tingvollfjordens västsida för att sedan runda Bergsöyfjorden/Batnfjorden. Under färden ljusnar himlen mycket riktigt, och regnet upphör så småningom.

Veg 62/666 har hållit bra standard, så vi blir lite förvånade, när E 39 mot Kristiansund snarast är sämre. I början är det närmast konstant 60 genom olika småorter – men det är inte så många mil till den några år gamla, vackra bron till Bergsöya, och efter betalstationen före tunneln under Kvaernesfjorden rullar det på bättre.

Det är mulet men ljust i Kristiansund, och caféet *Onkel og vennen* erbjuder god lunch med vacker vy över hamnen Barbro ser flera gånger något röra sig i vattenytan. En tumlare på besök i hamnbassängen?

2008 fick man ta färja söderut till Averöya, men nu är tunneln under Bremsnesfjorden färdigbyggd, så denna gång går det raskare, och efter några mil är vi framme vid *Atlanterhavsvegen* – av en brittisk tidning utnämnd till världens vackraste turistled, och av någon annan till Norges finaste hojväg. Jag håller inte med om någotdera, men även efter att man skalat av hypen, är detta en mycket vacker väg.

Alltså kör vi den tre gånger; framåt, tillbaka och framåt igen. Den höga Storseisundsbron är byggd med vägbanan krökt i två dimensioner – såväl i lod som våg, vilket ur vissa vinklar ger bron ett mycket märkligt utseende, men den är inte på minsta vis svårkörd.

Vi fortsätter kustnära, på vackert ringlande mindre vägar hela sträckan ut till Bud och vinklar sedan söderut mot Molde, medan vädret blir allt vackrare. Denna kväll har boende bokats i en *leilighet* någon mil från Åndalsnes, så vi behöver bunkra såväl dryck som mat. Thomas frågar sig fram till en Vinmonopolet-butik i Molde, medan vi andra parkerar tillfälligt och håller oss i närheten av cyklarna, så att de skall kunna flyttas prompt. Efter några minuter kommer vad som måste vara Moldes suraste kärring i en Nissan Micra. Hon parkerar i rutan bredvid, blänger länge på oss – utan att yttra ett ord – och påpekar slutligen, att våra motorcyklar är farliga och inte får repa hennes bil(!). Min tanke går genast till Abraham Lincoln: ”Det är bättre att tiga och tas för en narr än att tala och undanröja alla tvivel” – men det säger jag inte högt.
När samma kärring kommer tillbaka några minuter senare, påpekar Olle, att hon måste vara försiktig, så att hon inte repar hans blanka sidoväska. Kärringen, som uppenbarligen inte var med, när Gud delade ut humor, ser ut, som om hon fått ett slag i ansiktet, kliver in i bilen och avger en lång, ilsken tutning, när hon kör iväg.

Den timslånga färjeturen över Moldefjorden till Vestnes blir vacker, och det avslutande körpasset längs Romsdalsfjordens västsida är en njutning.

Hyrlägenheten visar sig mycket fin och rymlig, och 800 NOK totalt för den känns klart anständigt. Snart har Barbro och Thomas svängt ihop en pastarätt, som tillsammans med sallad sköljs ner med två flaskor rött vin. Vi mår fånigt bra.

Dag 9: Det är uppehållsväder och allt klarare himmel, när vi startar, strax passerar Åndalsnes och kör upp till Trollveggen, som denna dag kan beskådas i sin helhet, utan skymmande

moln, och ger klara associationer åt Mordor i *Sagan om Ringen*! Vindförhållandena här är opålitliga, så här får man inte ägna sig åt base-jumping, men väggen är känd i alpinistkretsar – både för att den klättrats, och för att en del klättrare inte överlevt den.

Så vänder vi tillbaka och svänger in i Isterdalen – mot Trollstigvegen. Alla utom Barbro har kört den förr, och vädergudarna här verkar gilla mig, för 2005 var vädret strålande vackert, och det är inte mycket sämre idag. Det blir korta pauser före den egentliga vägen, vid bron och vattenfallet halvvägs, och förstås när vi kommit upp.

Sedan 2005, när jag var här förra gången, har en helt ny anläggning byggts ovanför Trollstigvegen. Den gamla stugan är ersatt med en stor byggnad med butik, utställning och fik/restaurang, den lilla älven med sitt kristallklara vatten är delvis invallad och försedd med ”trappsteg”, innan den kastar sig utför branten, och turiststigen bort mot utsiktsplatserna är breddad och moderniserad. Även utsiktsplatserna är moderniserade – med djärvt utskjutande partier, där man står ”mitt ute i luften” ovanför stupet.

Norsk turistnäring satsar stora summor på att göra landets spektakulära natur mer åtkomlig för turister, och byggnationerna för detta spänner över hela skalan – från att mjukt smälta in i omgivningen till att bjärt kontrastera mot den. Det jag sett är mycket lyckat, och de starkt kontrasterande byggena är estetiskt mycket tilltalande.

Efter att ha avnjutit detta makalösa sceneri, grenslar vi hojarna och drar vidare. Jag minns, att vägen var trivsam, men att den var *så* trivsam, hade jag glömt, och vi njuter ohejdat i utförsserpentinerna – innan vi även denna gång stannar för fika vid *Jordbaerstova*, som jag berättat lyriskt om. Den ligger alltså mitt i ett jordgubbsdistrikt, och skörden pågår för fullt. Åtskilliga språk – mest östeuropeiska? – surrar i luften, när plockare går förbi fikets uteservering. Precis som i Sverige sitter ungdomar under parasoller var hundrade meter längs vägen och säljer fantastiskt fina jordgubbar, och *Jordbaerstovas* gigantiska tårtbitar är lika goda nu som för sju år sedan.

Medan vi väntar på färjan i Linge, kommer en ryss på en Honda, som sånär som på packväskorna är identisk med Olles. Han pratar hyfsad engelska och berättar, att han är medlem i Moskvas VFR-klubb, som har hundra medlemmar.

Eftersom serpentinvägen söder om Eidsdal är smal, ser vi till att komma först av färjan och njuter senan ostörda av uppfärden, den höga terrängen, pasströskeln och den tidiga nerfärden till *Örnesvingen*, där ”alla” stannar för att avnjuta den grandiosa utsikten – inklusive den ryske VFR-åkaren.

Under den vidare färden luktar det brända bromsbelägg, och vi inser, att åtminstone en del husvagnars påskjutsbromsar aktiveras nästan kontinuerligt i den branta utförsserpentinen. Någon kilometer senare lyser varningsblinkers. Ryssen har gått omkull på insidan av en hårnålskurva, där vägbanan är närmast lodrät, och asfaltkanten dessutom ligger minst en decimeter ovanför det inre diket. Cykeln ligger tippad inåt – med däcken i högre nivå än styret, ”tre kvarts upp-och-ner”. Vi stannar förstås och tänder varningsblinkers. En dansk hojåkare, som kommit före oss, säger, att ryssen mötte en buss och fick ont om utrymme på insidan i svängen, varpå han vippade i mycket låg fart. Han är på benen och förefaller kroppsligt väsentligen oskadd – bara smärre skrapsår på ena handen.
Två personer har inte en chans att få cykeln på rätt köl, men när fyra tar i, går det bättre. Den har läckt en del bensin men verkar i övrigt OK, bortsett från en del repor – förbluffande få, när man tänker på, hur den låg.

Vi avvaktar några minuter och pratar med honom. I egenskap av läkare rekommenderar jag honom uttryckligen att köra lugnt och stilla ner till Geiranger och där ta en *lång* lunchpaus, så att adrenalinet hinner sjunka undan ordentligt, innan han kör vidare. Vi erbjuder honom färd dit tillsammans med oss, men han vill åka ensam, så vi tar farväl.

Orten Geiranger är nerlusad med turister, så vi kör vidare upp till ”Juvet” – den smala klyftan med den kända klippa, där hugade personer kan sitta och dingla med benen över bråddjupet och avnjuta utsikten. Dinglandet får vara för vår del, och vi fortsätter uppför, söderut, på den osannolikt roliga och lika krokiga vägen – drygt en kilometer i höjd på en mils körning!

Jag har pekat ut Dalsnibba för Barbro, som först trott, att jag drivit med henne. ”Upp till den sockertoppen går det ju inte att köra!” Men jag har varit där förr och vet, att baksidan är körbar även med bussar – som det kryllar av uppe på toppen, 1 476 m ö h, med grandios utsikt över de omgivande fjällen och Geirangerfjorden, som vi alltså körde förbi mindre än en timma tidigare.

Efter att ha inmundigat medhavd, enkel förtäring, sett oss mätta på vyerna och konstaterat, att vädrets makter är på lite halvdåligt humör, snirklar vi långsamt nerför grusserpentinen från Dalsnibba och är snart på asfalt igen. (2005 var hela Dalsnibbavägen grus. Nu var det asfalt någon fjärdedel upp, så om några år kanske hela vägen är asfalterad?) Vägen ringlar i mjuka bukter, långt ovan trädgränsen, invid Djupvatnet, och börjar sedan sänka sig ner mot veg 15, där vi tar höger mot Stryn.

Tunnlarna är mindre, än jag minns, och vägen lite buckligare, men nerfärden är vacker. Fjällsidorna här är mycket branta, och ovanför oss till vänster anas utlöpare av den nordeuropeiska kontinentens största glaciär, *Jostedalsbreen*. (Enbart Vatnajökull på Island är större på dessa breddgrader.) Inte långt från Stryn finns ett ”Glaciärens hus”, men vi kommer för sent för att kunna avnjuta det.

Vandrarhemmet i Stryn har italiensk receptionist och portugisisk ägare/kock, som erbjuder sitt lands nationalrätt bacalão – som numera inte är ovanlig i Norge. (Råvarorna är ju fisk och skaldjur.) De har inte alkoholrättigheter, så Olle grenslar hojen för att köpa en sixpack pils. I den branta, smala och grusiga uppförslöpan från parkeringen promenerar några japaner(?), som bor i rummen bredvid våra, och när han kommer, blir de helvirriga och lämnar inte fri väg, varför han tvingas att stanna oplanerat och tippar. Cykeln förblir dock oskadd, så när som på en del repor på packväskan. (Efter hemkomsten kan han åstadkomma ett förbluffande fint resultat med en tuschpenna i rätt kulör!)

Maten smakar utmärkt, och efter den botaniseras i vandrarhemmets DVD-förråd. Min son, som bor i Oslo, har varmt rekommenderat ”En ganske snill man” med Stellan Skarsgård i huvudrollen, och denna svarta kriminalkomedi roar oss kungligt.

Dag 10: Vädret är murrigt, med i huvudsak uppehåll, när vi startar och rundar Innviksfjorden, som vägen följer de första tre milen. I uppförsserpentinerna till Karistova blir det tätt moln och börjar regna ymnigt. Det avtar så småningom, nere i Byrkjelo, medan E 39 mjukt slingrar mot och förbi Skei, längs Jölstravatnets nordsida. Några mil senare – vid Moskog – girar vi vänster, söderut in på veg 13, som åtminstone på kartan ser mycket inbjudande ut.

Det visar sig vara ett lyckokast, då denna väg, *Gaudarfjellvegen*, dels håller överlag bra kvalitet och dels vindlar fram genom ett vidunderligt vackert landskap, där vattenfallen kan vara 600 – 800 meter höga – ibland med fria fall på 150 meter – och åtskilliga vattendrag visar upp magnifika forsar.

Det bär uppåt, neråt och uppåt igen, och vägens självklara höjdpunkt är serpentinpartiet vid Gaudarfjell. Därefter blir det flackare – men inte mindre vackert.

Ett par mil därefter blir det paus vid färjeläget i Dragsnes. Några tyska hojåkare väntar på samma färja – bland dem en kvinna, som åker i partnerns sidovagn. Själv åker hon glidare hemmavid och har inte riktigt litat på sin förmåga att köra en sådan på dessa vägar. Hon blir mycket intresserad av Barbros lilla (sänkta) Suzuki Gladius och verkar börja fundera på att byta hoj.

Färjeturen över Sognefjord är kort, men vi hinner klämma i oss en macka och en mugg kaffe före ankomsten till Vangsnes. Därefter fortsätter veg 13 längs fjorden och drar sedan upp i nästa pass, innan den vindlar ner till Vinje och E 16, som nu leder oss österut

Barbro, som vill komma fram till etappmålet Gol, tar raka vägen genom den 24 500 meter långa Laerdalstunneln och kan senare rapportera om en mycket speciell upplevelse – i positiva ordalag. Olle, Thomas och jag viker av mot *Stalheimskleiva* – en kort passage av en äldre väg, som är något alldeles extra. Utförsserpentinen är så brant, att motorbromsen som regel blir på ettan, och då kan ändå en och annan dutt på bromsen behövas!

Vid Aurland tas förstås *Aurlandsvegen* över fjället i stället för Laerdalstunneln. Uppförslöpan längs fjorden är något i hästväg men förstörs tyvärr av omdömeslösa bilister, som inte fattar, att det vore enkelt att släppa förbi oss efter någon av de många hårnålarna. I stället ligger de konstant som jätteproppen Orvar – innan det kommer några lite bredare partier, där vi kan slinka förbi.
Högt ovanför fjorden har man byggt ytterligare en spektakulär utsiktsplats – med en ”brygga” som går rakt ut över stupet och har hela fjorden nedanför. Bredvid den finns en toalett, med

vad som måste vara världens vackraste utsikt från en sådan inrättning, men den är av någon anledning stängd.

Aurlandsvegen når upp till 1 307 m ö h. Här uppe är det kargt och stenigt, nästan sterilt, men vägen är i mycket bra skick, och Jotunheimen i fonden är en magnifik syn. (Ursprungsplanerna innefattade en bestigning av Galdhöpiggen, men väderprognosen för dessa dagar var så usel, att vi strök det. Huruvida prognosen slog in, vet vi inte, och en besviken Barbro sade: ”Jag vill inte veta.”)
Varje gång jag kört denna väg, har det legat får på ungefär samma ställe – *på* vägen – och så är fallet även denna gång!

Efter den branta serpentinnerfarten till Laerdal blir det E 16 igen till Borlaug (som får mig att tänka på den norskättade amerikanen Norman Borlaug – en tidigare mottagare av Nobels fredspris. Något med en vete- eller rissort?). Här girar vi in på veg 52. Det bär uppåt igen, och efter en fin serpentinuppfart busar vädret till sig ordentligt. Färden över fjället och ner via den klassiska vintersportorten Hemsedal är – med Olles ord – som att köra i en biltvätt. Det lättar något, när vi till slut närmar oss Gol, men den kvällen finns inte en flugprick på vare sig hjälmen eller visiret. Allt är bortspolat av det intensiva regnet – och det är ett mycket gott betyg åt mitt Rukka Armas, att jag alltjämt är torr!

Ankomstöl på Pers Hotell i Gol, där Barbro och Thomas bott förr, dusch (utmärkt rum) och buffé av högsta klass. Som vanligt klarar jag bara en bråkdel av allt, som serveras. Det är inga problem att bli mätt.

Dag 11: Vädermakterna är på sitt nådiga humör, så packningen blir smidig, och vi rullar söderut på veg 7 genom Hallingdal – vackert. Att passera Oslo på genomfart är ingen direkt höjdare, så vi tar höger vid Hamremoen och siktar på färjan Horten – Moss. Veg 280 visar sig vara ännu en höjdare, där den ringlar mjukt genom skogen. Vädret är vackert hela vägen till Vikersund, där det är dags för förmiddagsfika.

Nu har vi kommit ner i den skandinaviska sommaren igen (det har varit lite si och så med det ända sedan Åre), så första åtgärden, före fikat, blir att anlita kondisets toalett för att plocka ur fodret ur mc-ställets byxor!

I Vikersund var jag förra gången 1966 och besåg då skidflygningsbacken. Jag kan ha fel, men minnet påstår, att det dåvarande världsrekordet på 145 meter satts just i den backen. Idag är anläggningen mycket större – och jag har ingen aning om vare sig nuvarande världsrekords längd, eller var det satts.

Veg 45 för vidare via Åmot och Hokksund till E 18, som erbjuder en kort stunds motorväg, innan färjeläget i Horten nås. Vi kan köra ombord nästan direkt och har räknat med lunchpaus på denna färja, men därmed blir det lite si och så. Vinden har ökat och ligger på från sidan, så färjan kränger en del. Förmodligen är det ingen risk, att hojarna skall välta, men vi vill inte ha fel, så det blir att knalla ner till bildäck igen med fikabrickorna och äta mackan med ena handen, medan den andra håller i hojen. En vindpust välter min kaffemugg, så jag får klara mig med en liten slurk ur Barbros.

Färden från hamnen i Moss är en genomtrist historia, där trafikleden inte på långa vägar är byggd för belastningen från färjan. Olle och Thomas viker därför av från den tänkta huvudleden, men Barbro och jag blir efter, och vi förlorar kontakten. Detta medför, att Barbro och jag gör en liten sightseeingslinga till Larkollen och sedan letar oss ut mot E 6. Det är

vackert men går inte fort. Via sms spikar vi jernbanestasjonen i Halden som återföreningspunkt.

Här tas farväl av Olle, som vänder österut, in i Dalsland, mot släktgården, medan Barbro, Thomas och jag tar veg 22 söderut mot svenska gränsen och njuter av serpentinerna över Idefjorden samt den vackra vägen väster om Bullarensjöarna.

Kort stopp vid klassiska Hotell Kung Rane, söder om Hällevadsholm, innan vi lägger sista insatsen mot min mor i Uddevalla. Där blir kvällen fin, och med som vanligt god mat.

Dag 12: Efter förmiddagskaffet är cykeln packad och klar. Jag tar farväl av allihop och vänder hemåt – via Trollhättan, Grästorp, den mindre, trivsamma vägen förbi Såtenäs till Lidköping och upp till Götene.

Brännebrona Gästis, strax norr om Götene, har en märklig historia. Detta motell och restaurang byggdes av traktens cementkung under tidigt 1960-tal i en klart uppseendeväckande stil, kaliforniska *Googie* (Nej, inte Google!), och var då något av ett inneställe för halva Skaraborgs län. Bilköerna för alla, som ville avnjuta deras filet mignon black and white, var tidvis flera kilometer långa.

Efter att dåvarande E 3 lades om, försvann det mesta av kundunderlaget, stället slog igen och förföll under ett antal år – men så lades E 3/E 20 om igen(!), varpå man rustade upp och öppnade på nytt. Interiören andas fortfarande tidigt 1960-tal – med tidstypiskt möblemang, gamla TV- och radioapparater, tidningsomslag och filmaffischer. ”Tre dar på luffen” och ”Tre dar i buren” – med Anita Lindblom och Thore Skogman samt ett knippe av den tidens kändisar, alltihop regisserat av Åsa-Nisse-regissören Ragnar Frisk – förtjänar nog mest av allt barmhärtighetens glömska, men just här gör sig affischerna bra – och maten är utmärkt!

Händelselös transport till Mariestad och Töreboda, njutning till Tived. Unden är en vacker sjö! Vidare i rakt tempo mot Askersund, men jag blir fikasugen dessförinnan. En glassgubbe mitt i ingenstans! Fika? Jag stannar, frågar och möts av leenden. Glassgubben är ett skämt, och jag har hamnat i ett 40-årskalas! Men de bjuder gärna på en kopp fika – och plötsligt visar sig två av deltagarna i detta kalas vara mina kollegor på Universitetssjukhuset i Linköping! Världen är liten!

Det blir påtår och längre paus än beräknat, men jag tackar nej till att stanna ännu längre för att också undfägnas med tårta. Hustrun väntar ju därhemma, så jag tackar varmt och tar farväl. En av kalasdeltagarna, som själv åkt BMW R 75 tidigare, följer mig till hojen och vinkar farväl.

Resten av resan är problemfri. Väl hemma visar trippmätaren 2 976 km, under vilka Sigurd gått som ett urverk.

Text: Bror Gårdelöf
Foton: Bror Gårdelöf, Thomas Gårdelöv

PS: En vecka senare deltar jag i BMW MC-klubben Sveriges årsträff på Orsa Grönklitt. Den, som vill göra en Norgeresa lik vår, men som inte tänker sig en sväng ner i Bohuslän, kan med fördel köra förbi denna plats. Här finns utmärkt boende och bra mat till anständiga priser. Utsikten från toppstugan är vidunderlig – med Orsasjön närmast och Siljan i fonden. Vet man, vart man skall titta, anar man Rättvik, man ser Mora och Gesundaberget med dess skidbackar – ja till och med till Sälen!
Dessutom är björn- och tigerparken mer än väl värd ett besök. DS.