

Nordkap – Lillebælt sommereen 2007



Tekst: Gunnar Jensen
Foto: Per Allan Pedersen

Det hele startede vist med, at nogle medlemmer i cykelmotionsklubben Baghjulet begyndte at fantasere om muligheden for at gennemføre den ultimative motionstur, at køre fra Nordkap til Gibraltar.

Det var en handlingsorienteret flok, der barslede med ideen, og der blev ret hurtigt dannet en arbejdsgruppe, som skulle undersøge betingelser, muligheder og problemer, og der blev anvendt mange kræfter på at undersøge, måle og vurdere.

Af forskellige grunde landede man på et reduceret projekt.

En tremandsgruppe tog sig på at skabe det realistiske grundlag for en tur, som "kun" skulle gå fra Nordkap til Middelfart – og så kunne man jo altid på et senere tidspunkt snuppe resten.

Det blev et stort arbejde for arbejdsgruppen. Der skulle findes den bedst mulige transportform, ruten skulle detailplanlægges, og der skulle findes sponsorer, der skulle stables et hold af en passende størrelse på benene, og gruppen skulle tømres sammen, så alle kunne føle sig som en del af holdet, når det endelig gik løs.

Det blev "Det rullende hotel", der fik opgaven med at transportere ryttere, cykler og bagage til Nordkap og bagefter følge os hele vejen hjem sådan, at vi hver dag efter veloverstået etape havde vogntoget som vores faste base.

Rute og destinationer blev udarbejdet så minutiøst, det var muligt – vi skulle holde et snit på ca. 135 km/dag for at gennemføre cykelturen på de planlagte 20 cykledage.

Det lykkedes arbejdsgruppen at skaffe så megen sponsorstøtte, at vi hver især kunne få udleveret to sæt sommercykeltøj og et sæt vintertøj inden starten, og desuden fik holdet en servicebil stillet gratis til rådighed, vi skulle blot selv betale for brændstoffet.

I løbet af efteråret 2006 og vinter og forår 2007

arrangerede arbejdsgruppen en række træningssamlinger, hvor vi dels kunne lære hinanden at kende, få nogle kilometer i benene og vænne os

til at køre sammen i gruppen. Vi nåede op på 23 tilmeldte deltagere. Desværre måtte to melde fra på grund af helbredsproblemer. Så vi var i alt 21, der fyldt af spændt forventning satte os i bussen den 26. juni, efter at Fredericia Kommune havde serveret morgenkaffen for os og for de mange familiemedlemmer, der var mødt op for at ønske os god tur. Det foregik på byens gamle rådhus.

Turen op til Nordkap skulle gå gennem dels Sverige og dels Finland.

Det blev en firedages tur, som mest af alt var præget af regn, men også af forventning, hygge og kammeratligt samvær.

Vi fik lært os at sove i trailerens trange sovekabiner. De levnedede ikke plads til de store udskjelser. Vi måtte med artistiske bevægelser nærmest smyge os ind på sovepladsen, og når der også skulle være plads til bagagen, nyttede det ikke at lide af klaustrofobiske tendenser. Det kunne let lede tankerne hen på gamle dages fattighjem, hvor de mindste børn måtte sove i kommode-skuffen.

De sanitære installationer i bussen med bad og toilet var pakket ind i et lille rum, som ikke var meget over halvdelen meter på hver led, og på samme måde var køkkenet presset ind på den mindst mulige plads.

Men med den gode fællesskabsånd, der prægede holdet under hele turen, kunne alt lade sig gøre.

Vognmanden, Jørgen Larsson, sørgede for indkøb af maden og for at lave den varme mad, mens vi selv, inddelt i arbejds hold, sørgede for morgenmad og for borddækning, oprydning og opvask.

Og så til selve cykelturen.

Det var jo det, vi alle havde ventet spændt på så længe. Så da vi endelig d. 29. juni var nået frem til campingpladsen 30 km syd for Nordkap, var folk næsten ikke til at styre.

Cyklerne blev løftet ned fra bussens tag, hvor de fra starten havde været spændt fast.

Nu blev de pudset, smurt og puslet om, som var det en

fortsættes side 8



Preben fører feltet an op mod Nordkap



Champagnen åbnes på Nordkap



Det er klipfisk i baggrunden

Første overnatningssted på vej sydpå





Sponsoren fik god reklame undervejs



Ellen på vej op ad Kvængsfjellet



Gruppen på toppen af Kvængsfjellet

Ib tar en svømmetur i en kølig fjord



Vognmanden, Jørgen Larsson bager pandekager



flok småbørn, der endelig var landet i mors favn igen.

D. 30. juni tog vi hul på prologen. Vi skulle cykle de 26 km til Nordkapcentret, så vi kunne sige, at vi havde været der, inden vi vendte næsen sydover. Det var jo ikke rigtigt, hvis vi ikke fik startet fra det allerøverste punkt på Skandinavien.

Det blev en barsk start på turen; vi blev omgående smidt ud på en fire kilometer lang stigning, som det meste af tiden steg med mellem 10 og 12 %.

Vi havde ikke kørt langt, før én af deltagerne måtte stå af cyklen og fortsætte i følgebil.

Han havde tre uger forinden været ude for et styrt, hvor han brækkede kravebenet. Nu viste det sig, at de kraftige anstrengelser for at forcere stigningen var for meget for det svage kraveben.

Kort efter mistede en anden af deltagerne balancen under det langsomme og seje antrit. Han væltede ganske enkelt over på siden og slog sin hånd. Det var dog ikke mere, end at han fortsatte op til centret, men undervejs hævdede hånden mere og mere op. Så da vi senere kørte tilbage, var han ikke mere i stand til at holde om styret.

Det var et par rigtig trælse episoder. Men de kunne ikke tage luften ud af den euforiske stemning, vi alle befandt os i, da vi stod under den store globus, der markerer Nordkap, skålede i medbragt Champagne og ønskede hinanden en god tur hjem.

På tilbageturen til campingpladsen blev vi på en rastepads mødt med vajende dannebrogflag. Noget familie til én af turdeltagerne havde valgt at lægge deres ferietur, så de kunne byde os på dette lille surpriseparty, som straks satte os i noget, der kunne sammenlignes med en Tour de France stemning.

Den 1. juli tog vi for alvor hul på turen.

Vi skulle cykle ca. 130 km og undervejs passere fire tunneller. Den første af slagsen mødte vi kort efter starten. Tunnellen forbinder øen, hvorpå Nordkap ligger, med fastlandet. Den er 6870 m lang og 212 m dyb, og vi måtte køre de 3 km ned ad en 10 % nedkørsel for

at nå bunden og tilsvarende klare 3 km 10 % stigning, før vi var oppe i lyset igen.

De to skadede ryttere

havde vi fra morgenstunden sendt med Taxa til nærmeste sygehus, som lå i Hammerfest, 190 kilometer borte!!! – Tilbageturen for dem blev ikke helt så lang. For mens de var på vej frem og tilbage, cyklede vi andre de 130 km ad ruten. – Og da vi kom frem til bussen efter dagens etape, tog de imod os med den nedslående melding, at kravebensbruddet hos den ene var brudt op igen, og at den kvæstede hånd hos den anden cykelkammerat sandsynligvis var brækket.

Så de måtte begge have cyklerne op på taget af bussen og selv køre med som passagerer. Den kammerat, der døjede med sit brækkede kraveben, havde imidlertid så voldsomme smerter, at han valgte at tage flyet hjem til Danmark, da vi kom i nærheden af flyvepladsen i Alta.

For vi andre havde dagen budt på en fantastisk oplevelse. Cykler og ben kørte som vel-smurte maskiner, og naturen bød på det ene flotte vue efter det andet. Denne første rigtige "arbejdsdag" viste vejret sig fra den bedste side. Det var skønt at komme ud og rulle for alvor. Der var hele tiden noget nyt og særpræget at se på. Naturen var storlået med fantastiske vidder og sneklædte fjeldsider. Der var en konstant vekslen mellem stejle op- og nedkørsler, og ind imellem kunne vi nyde synet af de allestedsnærværende rener, som græssede på skråningerne.

Vi var fra starten blevet inddelt i tre grupper.

Gruppe 1 var for dem med de bedste ben.

De fik lov til at køre derudad i deres eget høje tempo, mens gruppe to og gruppe tre holdt en mere moderat fart. Alle skulle jo kunne følge med. Servicebilen – som vi kørte på skift – holdt sig tæt bag gruppe tre og vækkede på den måde de bagfrakommende trafikanters opmærksomhed, inden de nåede cykelkolonnerne. Gruppe 1 havde en særlig opgave. De skulle finde de steder, hvor vi alle med en times mellemrum kunne

holde pause. De "små" pauser varede lige netop så længe, at vi kunne tømme blæren, få frisk vand i drikkedunkene og få lidt at spise.

Under frokostpausen var der mere tid til at strække ben, og her hentede vi i følgebilens lastrum de gedigne madpakker frem, som vi hver især havde smurt efter morgenmaden. Der skulle godt med brændstof til. Servicebilen rummede også vores skiftetøj og et par store vanddunke plus et gedigent lager af værktøj og reserve-dele, stillet til rådighed af en cykelhandler. I følgebilen var der også altid mindst én ekstra cykel med, så der kunne cykles videre, selv om en rytter skulle komme ud for så omfattende maskinskade, at cyklen ikke kunne laves på stedet.

En gruppe på tre turdeltagere stod for reparation og vedligehold af cyklerne. Det var imponerende at følge effektiviteten, hvad enten der skulle skiftes en punkteret slange eller skiftes en knækket eger.

Pladsen ved siden af servicebilens chauffør var forbeholdt turdeltagere, som enten var kommet ud for en skade, eller simpelthen havde behov for at hvile et stykke tid.

Det var ikke alt, der rullede, som det skulle. Allerede på andendagen ramte vi ind i et stykke vejarbejde, som strakte sig over nogle kilometer.

Det gik meget godt med at komme forbi. Der var et par deltagere, der valgte at tage bussen for at undgå de mange skærver, mens de andre gav sig modigt i kast med den ujævne belægning. Det gik for så vidt meget godt og førte kun til en enkelt punktering. Men herefter nægtede følgebilen at starte igen. Så der var tre, der blev ved bilen til de kunne få fat på en mekaniker. De nåede først hjem med bilen, da klokken var halv elleve. Der er langt imellem mekanikerne på de kanter.

Allerede næste dag gik det galt igen. Vi kæmpede os op på Kvæningsfjeldet over en stigning, som med sine 9 – 10% førte os de ni kilometer op på toppen.

Her blev vi mødt med en fantastisk udsigt, så vi stoppede alle – også følgebilen – for at puste ud og for at nyde synet af det storslåede landskab,

som bredte sig under os. Og følgebilen. Den nægtede endnu en gang hårdnakket at starte. Så igen måtte der bud efter hjælp, og igen måtte vi efterlade et par ryttere ved bilen.

Der gik mange timer, inden bil og folk var fremme ved os andre, og denne gang med besked om, at bilen måtte på værksted, hvis vi fortsat skulle have gavn af den.

Nærmeste autoriserede værksted lå i Tromsø. Så næste morgen satte denne artikels skribent sig bag rattet for at køre de 230 kilometer til værkstedet, mens de andre lagde ud på endnu en dagsetape.

Jeg måtte overnatte i Tromsø, for jeg kunne først få skiftet den defekte del dagen efter.

Man bliver i sandhed tvunget til at indrette sig på ændrede vilkår, når man er i den del af verden!!

De andre lagde den dag 140 kilometer bag sig

– et ridt med masser af sol og udfordrende stigninger, og det var da også en eftertænksom flok, som næste morgen begav sig ud på turens næstlængste, og måske hårdeste udfordring. Den skulle vise sig at byde på endnu en dag i strålende sol, strække sig over 176 km, og så bød den os på i alt 1890 højdemeter.

Den dag var vi næsten 8 timer undervejs.

Det er lang tid på en sadel, og hvad sker der så imens?

Umiddelbart sker der ikke så meget. Muskler og led bliver forbavsende hurtigt varme og arbejder snart som et velsmurt maskineri, og der går ikke ret lang tid, før man finder ind i gruppens rytme.

Der går lidt tid med at tage dagens nye naturindtryk til sig. Man passer sig ligesom endnu en gang ind i det landskab, der køres i. Morgenhimlen får et par kritiske øjekast. Hvordan bliver det mon med vind og vej, og der sludres lidt om løst og fast med rytteren foran og bagved.

De første kilometer går altså med at komme ind i dagens kadence både fysisk og mentalt.

Der var selvfølgelig mange perioder, hvor vi kunne køre længere strækninger med en kon-

fortsættes side 10



Endelig på færgen efter en lang dag



Gruppebillede ved Polarcirklen



Madpakken fortæres

Følgebilen var en god hjælp





Lasse og Hardy fører an



En af de utallige naturoplevelser



Niels smører madpakke



Fire seje tøser på turens højeste punkt – f.v.: Birthe, Ellen, Inger og Grethe

Gruppen med Jotunheimen i baggrunden



Det er i sådanne stunder, det kan føles, som om man kan blive ved i det uendelige, og her bliver der måske plads til den indre monolog, til tanker, som ganske uanmeldt dukker op og kræver at få opmærksomhed:

Hvordan skal årets julesnaps kreeres? Hvordan mon det har været at komme rundt i disse omgivelser i gamle dage? Hvordan ville det være at cykle turen helt alene? Osv. osv.

På denne dags maratondistance

tyndede det til sidst ud i de kreative processer, og det var en tung træthed, der lå over hele feltet, da vi efter ca. 160 kilometer fik øje på den færge, som skulle fragte os over til vores natlogi. Den var på vej ind til færgelejet, hvor vi skulle samles op.

Synet gav fornyede kræfter. Vi skulle **bare** op over den sidste bakke, og så ville færgen ligge lige nedenfor på den anden side og byde på halvanden times afslappende sejlads, og vel ovre på den anden side, skulle vi efter planen hoppe lige ind i natlogiet.

Det kom til at gå ganske anderledes.

Færgelejet lå ikke lige rundt om hjørnet.

Vi måtte kæmpe os gennem adskillige kilometer, før vi ankom til færgelejet, og da var færgen sejlet for længst. Men Jørgen Larsson reagerede hurtigt, og i løbet af kort tid kunne vi sætte os til at nyde den varme mad, han havde forberedt til os.

Så ventetiden blev brugt fornuftigt, og bagefter kunne vi i ro og mag lade færgen transportere os over fjorden.

På den anden side ventede der

os endnu 2 – 3 kilometer op ad bakke, før vi endelig efter et halvt døgn og med 176 kilometer i bagen kunne sætte cyklerne i stald.

D. 8. juli holdt vi fridag.

I hvert fald for de fleste af os.

Turledelsen havde planlagt en bustur til Saltstrømmen, et ganske smalt sund, hvor strømmen på grund af tidevandets skiften skulle kunne nå op på rasende høje hastigheder.

En fire-mandsgruppe besluttede sig til i stedet at cykle dagens distance på 147 km, mens en anden gruppe på to ville cykle turen ud til Saltstrømmen og så slutte sig til os andre der.

For os, der gjorde hele dagen til udflyttsdag, betød det en hårdt tiltrængt pause, som alle nød i rigt mål.

Efter aftensmaden d. 10. blev vi interviewet til den lokale avis i byen Mo i Rana, og allerede dagen efter blev holdt to stoppet ude på ruten af endnu to bladsmørere fra en anden avis.

Jo. Der blev sandelig lagt mærke til os, hvor vi kom frem, og der stod stor respekt om holdet af – for størstedelen – halvgamle cykelentusiaster.

I Mo i Rana

fandt Jørgen Larsson en tom industrigrund til os. Han var i det hele taget vældig skrap til at finde gode overnatningssteder.

En gang imellem faldt valget på en ordinær campingplads. Så kunne alle nyde baderummene faciliteter.

Vaskerummene vaskemaskiner og tørretumbler blev sat til at arbejde på højtryk.

På sådanne dage blev alt det snavsede tøj samlet i et par plasticsække, og så sørgede holdets kvindelige deltagere for at holde maskinerne i gang i adskillige timer, så vi den næste dag kunne fortsætte turen med rent tøj i taskerne og på kroppen.

Den 13. juli

nåede vi Trondheim sidst på formiddagen efter at have tilbagelagt turens korteste distance: 37 kilometer.

Vi ville ind og lege turister i byen, besøge Nidaros Domen og spise på rigtig restaurant.

Tre af mændene blev hjemme

og sørgede for at holde vaske-riet kørende, mens vi andre shoppede, nød storbylivet og spiste middag med hvid dug på bordet og rigtige glas til vinen.

Den daglige middag var ét af de få store kritikpunkter på turen.

Vi havde selv accepteret et meget spartansk kostbudget, og da vi derudover spiste meget mere, end vognmanden i sin vildeste fantasi havde forestillet sig, havde han meget svært ved at fylde kødgryderne. Desuden var de norske priser på kød og kolonialvarer chokerende høje. Så det blev til meget "drøjmad" med rigeligt med pasta og småt med kød.

Og det er begrænset, hvor meget, man kan variere. Et solidt tilskud af proteiner og kulhydrater morgen og aften var dog medvirkende til, at vi kunne holde dagsformen.

Efter besøget i Trondheim stod Kongetapen for døren.

Den bød på turens længste distance med ikke mindre end 192 kilometer. Vi skulle også op over Dovrefjeldet. Det betød 25 kilometer op ad bakke, og da vi havde vinden imod og det tilmed begyndte at regne, var det et rigtig drøjt ridt, inden vi kolde, våde og trætte nåede frem til bussen.

Jeg tror ikke, der blev sunget ret meget i bussen den aften. Det var ellers en tradition, som vi dyrkede meget.

Én af turens deltagere – det var endda ham, der måtte flyve hjem før tiden – havde inden turen trykt et digert sanghefte til hver af os, og hver aften, når turledelsen havde afsluttet dagens samling, og dagbogen var blevet læst op, blev der som regel sunget lige til de fire, der skulle sove i bussen, begyndte at brumme og røre på sig.

Den 17. juli

begyndte dagen med regn. Vi skulle køre 145 kilometer, og et par deltagere valgte at tage bussen denne dag, men vi andre kørte ud i regnen. Og den holdt ved, den regn. Umiddelbart efter Nesbyen ramte vi ind i en 18 kilometer lang stigning, som det meste af tiden svingede på stigningsprocenter mellem 7 og 10%.

Det var en lang og kold tur.



Medlemmerne fra Baghjulet fulgte os det sidste stykke

Men vi må have knoklet godt på for at holde varmen, for cyklens computer viste en gennemsnitshastighed på 24 km/timen for den dag.

Den sidste dag

i det norske teede vi os som mælkeheste på vej hjem til den lune boks. Snittet lå i hvert fald på 24,7 km/timen, og det var tydeligt, at alle glædede sig til snart at få dansk asfalt under hjulene igen.

Og så glædede vi os til færgens bløde dyner og restaurantens kulinariske glæder.

Efter færgeoverfarten fra Larvik til Hirtshals

havde vi to dagsmarcher foran os, før vi kunne være hjemme. I Hirtshals, hvor vi spiste morgenmaden på Nordsøcentrets parkeringsplads, blev vi budt velkommen hjem af et dansk ægtepar, som med deres mobilhome var stødt på os adskillige gange på turen ned gennem Norge.

Nu bød de os velkommen hjem med en god dansk kryddersnaps. Det var rigtig hyggeligt.

Vi havde vores sidste overnatning i Viborg, og her blev vi modtaget af noget familie til

én af vores deltagere. De medbragte masser af hindbærsmelter, boller og rødvin. Sikken en fest, det blev.

Endelig nåede vi finalen.

Alle var med det samme på tæerne. Det renskadede cykeltøj kom frem af poserne, og turlederen regnede for 117. gang den forventelige køretid ud.

Vi skulle gerne ramme målet på Middelfart havn kl. 16.30.

Det havde han lovet modtagelseskomiteen.

Undervejs på den 135 kilometer lange tur til Middelfart, blev vi oven for Munkebjerg-

bakken ved Vejle mødt af en stor gruppe ryttere fra vores motionsklub, "Baghjulet". Så det var en stor festlig flok, der kørte de sidste 30 kilometer i samlet flok og blev modtaget på havnen i Middelfart af en stor flok fremmødte venner og familiemedlemmer.

Klubben havde stillet et stort festtelt op og fyldt det med Champagne og kage, og så blev der ellers skålet og delt krammere ud til den helt store guldmedalje.

Vi havde klaret det. På 20 dage havde vi cyklet de i alt 2766 km. Den samlede gennemsnitsfart blev 22,7 km/timen, og som det bedste af alt, kunne vi se tilbage på en pragtfuld tur, hvor et enestående kammeratskab på hele holdet var det kit, der hele vejen igennem gjorde det til en stor oplevelse.

Hele gruppen

har siden været samlet til en hyggelig evaluering, hvor spørgsmålet om at fortsætte turen til Gibraltar blev luftet.

Arbejdsgruppen undersøger, om interessen reelt er til stede, eventuelt med afvikling i 2009, så hvem ved, om det lykkes at køre hele vejen fra Nordkap til Gibraltar.

PS: Turlledelsen har i øvrigt samlet alle de mange erfarings fra planlægningen og fra selve turens afvikling, og de deler gerne ud af deres viden til enkeltpersoner og klubber, som har en lignende tur i tanke.

Interesserede kan henvende sig til Preben Sandberg på mailadressen: sandberg@stribnet.dk

En uforglemmelig modtagelse i Middelfart

