

Sverigetempot 2024

Forberedelsen

Da kalenderen i Randonneurs Mondiaux, for 2024, blev offentliggjort i slutningen af 2023, blev jeg hurtigt sporet ind på "Sverigetempot – The length of Sweden". Jeg kigger jævnligt på kalenderen som en inspirationskilde, uden at jeg som sådan gør ret meget ved det. Jeg kører ikke flere ture om året på 1200km eller mere, som enkelte andre sommetider gør. Jeg bruger kalenderen fordi det er rart at være en lille smule med på, hvilke muligheder der er at lege med. Om end jeg kun kender de løb jeg har prøvet kræfter med tidligere. Så meget desto mere er kalenderen en anledning til lidt tidsfordriv på en regnvejrsdag, også i 2023.

Efter et par udsættelser på tilmeldingsdatoen fik jeg mig tilmeldt i december. Man kan vælge mellem 150-, 180- og 210timer. Alle tre tidsgrænser, vurderer jeg, vil være muligt for mig normalvis, men da jeg ikke har prøvet noget længere end 1600km (plus lidt fejlkørsel) og forberedelsen op til er forkortet, vurderede jeg at 150timer ville være i underkanten; ikke mindst fordi jeg gerne vil have tid til at nyde turen og omgivelserne. Jeg valgte derfor 180timer, der giver mig præcis 7,5 døgn. Jeg lavede en plan, der i gennemsnit betød 300km kørsel om dagen. Den første dag lidt længere og den sidste lidt kortere. Det burde være realistisk, samtidig ville jeg kunne nå at sove en anstændig mængde hver dag.

Den fysiske forberedelse fordelte sig over sølle 3mdr. inklusive de forhindringer der opstår pga. div. begivenheder. Efter jeg, i begyndelsen af april, var vendt hjem fra en miniferie i Berlin, startede jeg cykelsæsonen med en 200km. Derfra gik det slag i slag, hvor jeg altid kører en Superrandonneur-serie hvert år. Derudover havde jeg flere supplerende brevet'er på 200km og 300km samt mindre træningsture. Således havde jeg ved udgangen af juni rundet hele 2900km. De fleste vil mene at det er i den lave ende forud for en tur på 2128km. For én gangs skyld er jeg af samme holdning, men det var sådan det blev for mig denne gang.

Selve rejsen involverer lidt logistik. Løbet starter ved Riksgränsen i nord og slutter i Smygehuk (Sveriges sydligste punkt). Derfor skal jeg og min cykel transporteres nordpå, mens min bil venter på at jeg returnerer. Det oplagte valg er toget, men jeg synes ikke det var til at gennemskue hvordan det lod sig gøre at rejse med cyklen. Derfor lejede jeg en bil i Trelleborg i syd, som jeg kunne aflevere i Kiruna i nord efterfølgende. Således tog jeg afsted hjemmefra tirsdag d. 2. juli på en 2 dages køretur nordpå. Det forløb uden videre dramatik med en overnatning i Sundsvall. De sidste 230km var ad samme rute som cykelruten. Det var som ventet klassisk svensk. Bakker med stigningsprocenter på et tåleligt niveau. Mellem Kiruna og Riksgränsen er der kun meget lidt bebyggelse og en masse flot natur. Selvom det ikke ligger voldsomt højt, kom der lidt sne på fjeldene. Knap 60km før destinationen så jeg de første af de ryttere der havde start onsdag aften; den første start på 210timer grænsen. Det var nemt at følge med i de modkørende ryttere, da der så langt mod nord, ikke bliver mørkt om sommeren. Torsdag skulle jeg aflevere min lejebil inden kl. 10. Med 2 timers transport betød det, at nattesøvnen blev forkortet, så jeg kunne nå toget tilbage kl.



Midt mellem Kiruna og Riksgränsen kl. 23.30. Den samme mængde lys var også en time senere.

10.30. Det var ikke noget problem at nå, da toget endte med at være 1,5 time forsinket. Derfor var jeg først "hjemme" igen til at slappe af kl. 14. Et par timers søvn og lidt Tour de France så var jeg klar til indskrivning og en trist hjemmelavet burger. Ved indskrivningen kunne jeg læse at der efter 550km ville være et længere vejarbejde med 11km grusvej, så var der da noget at se frem til. Efter indskrivning var det med at pakke lidt rundt. Bagagen var nemlig en lige så bøvlet omgang logistik som transporten. Det vi ikke skulle bruge under løbet, skulle sendes med postnord til Smygehuk efter arrangørens anvisning. Den bag drop som er en del af løbet, skulle pakkes i en dertil udleveret papkasse, der blev kørt til Östersund og derfra skulle sendes med Postnord til Danmark. Kl. 23 var jeg klar til at gå i seng.

Starten

Fredag d. 5. juli var tiden inde. Jeg vågnede omkring kl. 7 og følte mig frisk, så det var bare at komme i tøj og få lidt morgenmad. Efter det sidste var pakket ned og afleveret til forsendelse, var det om at komme de ca. 2km til starten, der gik fra grænsen til Norge. Kl. 9 blev der talt ned og vi blev sendt afsted. Min plan var at lægge konservativt ud, så jeg lagde mig på hjul i en 10-12 mands gruppe. Det varede dog kun indtil den første bakke hvor tempoet faldt, så jeg fandt ind i mit eget tempo og ville se om jeg kunne nå at fange en mindre gruppe kort foran. Da jeg efterfølgende på en nedkørsel ville tilbage på stor klinge, smed den kæden retur så den fik kilet sig fast mellem krank og stellet. Så da jeg 5-10min senere endelig fik den fri og sat på, var de andre langt væk. Jeg var dermed alene og måtte derfor lide alene i vinden. Skæbnen var ikke god ved mig med vinden fra øst inden den skiftede til syd senere. Landskabet nord for Kiruna er præget af lave fjelde og sparsom beplantning. Så i den vindfølsomme situation gik det i et roligt tempo til Kiruna. Her havde jeg en tiltrængt pause efter 135km og lidt mere end 5 timer.



Klar til start

Efter at have tanket depoterne op og fået mit første stempel på Scandic gik turen videre. Efter noget rod med en cykelsti der ikke lige fulgte vejene ud af byen, gik turen videre ad E10. Så langt mod nord er der desværre ikke så mange alternativer til de store forbindelsesveje, medmindre man virkelig er til terrænkørsel. Heldigvis er trafikken ikke nær så tæt som på en dansk hovedvej. Med det sagt er det stadig lidt ubehageligt, når hastighedsgrænsen for bilerne rammer 100-110km/t. Derfor var jeg også glad for de stykker hvor vejen blev tosporet. Efter Kiruna kom de klassiske endeløse skove også straks og med dem sommetider lidt læ for vinden. Heldigvis var vejret gradvist blevet bedre i løbet af dagen. Og jeg havde ikke set regn siden jeg stod i lejligheden inden starten. Jeg gjorde yderligere et stop ca. halvvejs mod Gällivare, da jeg passerede en Lanthandel. Det var en ubemandet butik og jeg havde ikke mulighed for at lukke mig ind da jeg ikke havde noget netværk på de kanter. Men en venlig dame hjalp mig. Hun ville ikke lukke mig med ind, men ville købe lidt til mig. Hun havde dog misforstået at jeg gerne ville have en sodavand for hun kom med en danskvand med pæresmag og en chokoladebar. Hun ville dog ikke tage imod betaling, så jeg kan ikke rigtig beklage mig over denne venlige gestus. Jeg var stadig fint kørende, resten af vejen til Gällivare. De sidste 5-10km oplevede jeg endda lidt medvind for første gang i 240km. I den lokale Coop fik jeg købt lidt forskellig mad og drikke,

som jeg kunne nyde i aftensolen. Der var stadig ca. 100km til Jokkmokk og jeg vidste at det ville tage en rum tid at nå dertil.

På vej ud af Gällivare skulle jeg ad en mindre vej over til en anden hovedvej. Her var der en mindre kant i forbindelse med et vejarbejde og på en eller anden måde røg min sadeltaske af beslaget og hang derfor kun i den strop jeg brugte som sikring, for at beslaget ikke knækker. Den ekstra flaske jeg havde med som gardering på de lange stræk røg af og var nær blevet slået i stykker. På trods af at låget røg af, kunne det heldigvis stadig skrues på og holde tæt. På trods af afstandene havde jeg ikke drukket i store mængder, så jeg vurderede, at jeg kunne fortsætte på de sædvanlige to dunke. Det begyndte hurtigt at blive skyet efterhånden som jeg kom tættere på Porjus. I Porjus fyldte jeg min ene dunk helt op. Ikke fordi jeg havde drukket en masse, men for den mentale ro, selvom der kun var omkring 50km tilbage. Jeg var lidt bange for at gå kold uventet og lide under det de efterfølgende dage. Kort efter begyndte det at støvregne. Det var forventet og da arrangørerne overhalede mig lige inden dæmningen ved Luleälven fik de en tommel op. Nu var der bare en enkelt lettere stejl bakke og en god times kørsel tilbage. Lidt før midnat tændte jeg min lygte. Ikke fordi det påkrævet af loven, men fordi det virkede forkert at det aldrig blev mørkt heroppe men blev alligevel lidt dunkelt pga. skyerne. Min airbnb i Jokkmokk var let at finde. Så nu var det bare at komme i bad og så i seng. Jeg kunne dermed lige nå omkring 5 timers søvn.

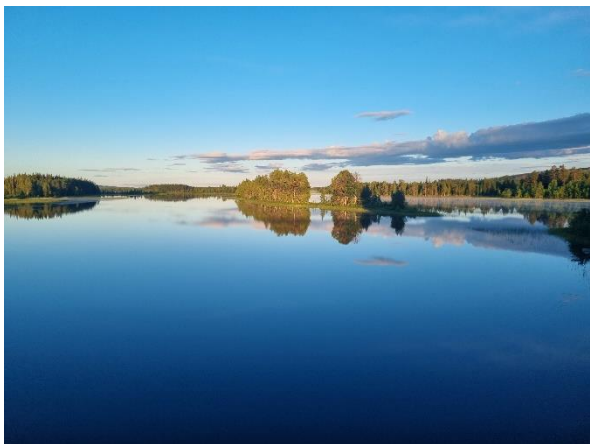
Dag 2.

Lidt før kl. 8 fik jeg skramlet mig færdig med at spise morgenmad og fik et stempel på tankstationen på den anden side af vejen, det var turens 2. kontrol, indtil videre efter 345km. 5km udenfor byen krydsede jeg grænsen, til nu at være syd for polarcirklen. I sig selv ikke en milepæl, men alligevel en markør for fremdriften. Det blev hurtigt foreviget og så gik det stille og roligt videre. Mine stop for dagen blev præget af, hvor muligheden for proviantering ville være. Således kom første stop i Kåbdalis efter ca. 60km. Det viste sig at være endnu en Lanthandel. Men en venlig lokal hjalp mig indenfor og jeg fik hurtigt fundet lidt mad og drikke. Han var meget interesseret i min tur og øjnede for en stund en kommende forretningsmulighed i at lave forplejning til ryttere som mig. Da en anden rytter kom frem, og den lokales fokus flyttede sig lidt i den retning, øjnede jeg derimod muligheden for at stikke af. Jeg strøg derfor videre ud i det, endnu, flotte vejr vi var blevet begunstiget af denne formiddag. Da jeg var ved at nærme mig næste stop i Moskusel, var det flotte vejr desværre væk og det var på nippet til at regne. Byen bød på endnu en Lanthandel, den sidste af slagsen jeg benyttede. Da jeg kom ud igen, var der et mindre skybrud i gang. Så jeg var fint tilfreds med at jeg stod under et halvtag. Som var det skrevet i en drejebog, stilnede regnen lidt af da jeg skulle videre. Videre det gik i regnen, med noget tordenvejr der svagt kunne høres i det fjerne. Efter små 20km stoppede jeg ved noget bebyggelse som havde et café-lignende sted, da jeg godt kunne bruge et toilet. De fortalte at alt var nede og de kunne ikke hjælpe fordi førnævnte tordenvejr havde lagt Arvidsjaur og omegn hen i mørke. Af samme årsag droppede jeg derfor også at tage den planlagte afstikker fra ruten ind til Arvidsjaur for at tanke energi. Ikke på grund af de 40-45km jeg havde kørt siden Moskusel, men fordi der stadig var resterende omkring 80km til Sorsele, hvor muligheden atter bød sig til.



Nu syd for polarcirklen

De tanker blev hurtigt parkeret, fordi jeg nu kom til det vejarbejde som løbsledelsen havde advaret om før starten. Det var med god grund. Det skiftede mellem løst og fastkørt grus med de huller som opstår i sådan et underlag på en hovedvej. Det var meget frustrerende og til tider lidt utrygt når hældningen ramte 6-7%, fordi man så hurtigt kan ramme noget løst grus med lidt for høj fart. Efter 11 lange kilometer og efterfølgende et par kortere stykker af samme karakter, var jeg på den anden side af det. En sand lettelse og med de tæsk cyklen havde taget, var jeg lettet over at den stadig var i et stykke. Lidt senere tog jeg lige 5min



pause, da jeg fandt et buskur der kunne give lidt ly for regnen. Da jeg ville fortsætte, fik jeg en forskrækkelse fordi jeg havde glemt at sætte stroppen fra tasken fast under sadlen. Den fanger en eger og sætter sig godt fast. Det tager lige et par minutter at få hjulet kørt baglæns, uden af ødelægge hele hjulet. Man kunne tydeligt se et lille buk på egeren, men hjulet var ikke skævt. Heldigvis har jeg et hjul med mange eger, som er bygget solidt. Herfra krævede det et par gel og en müslibar, at klare resten af turen til Sorsele, hvor jeg lige kunne nå Coop inden lukketid. Et solidt måltid var tiltrængt for komme til hægterne igen. Vejret havde vendt igen og der var nu det

smukkeste solskin og på turen ned til den næste overnatning i Storuman, kunne det flere gange spejles i store søer med blikstille vand. Kl. 23.30 havde jeg tjekket ind og kunne gå til ro.

Dag 3

Søndag morgen følte jeg mig ikke særlig frisk trods 6 timers søvn. Jeg brugte noget tid på at komme i omdrejninger og få spist morgenmad. Lige der i morgenbuffeten savnede jeg flere hotelreservationer, for det er da skønt at starte dagen, undervejs på sådan en tur, med en morgenbuffet. Mæt og veltilpas kunne jeg fortsætte ud af byen. Ligesom dagen før, startede det flot, men som jeg nærmede mig 3. kontrol i Vilhelmina var det atter blevet skyet. Søndag er ikke en stor butiks dag i Sverige, så der var kun lidt der var åbent, om end et par timer mindre end de andre dage i ugen. Heldigvis var der 3 større byer vi skulle igennem. Denne var den første, så der ville være muligheder senere. Det var også den næst korteste dag, med sine 294km. Herfra blev jeg hjulpet i gang med en lille bakke nedad. Og ved kanten af Dorotea passerede ruten under en bro, hvorpå der stod Dorotea Lapplands sydport. Så først her, efter ca. 770km, var jeg at betragte som ude af Lapland. Lapland som i øvrigt bliver omtalt som Europas sidste ødemark. Jeg vil sige at det er både og.

Det var ikke det store dagen havde at byde på. Efter et stop i Dorotea holdt jeg en gang mere i Strömsund. Herfra havde jeg tørvejr på de sidste 100km ned til Östersund. 30km før Östersund overhalede jeg en lille gruppe. Ruten tog en lille afstikker fra E45, gennem den lille by Lit. Jeg forstod aldrig hvorfor afstikkeren var lagt ind, men det gav da en mulighed for at få en hård bakke indlagt på vej ud af byen. Denne afstikker er jeg ikke sikker på, at den lille gruppe bag mig tog, for de kom mistænkeligt kort tid efter mig til kontrollen i Östersund. Nogen vil måske genkende navnet Östersund fra skiskydning. Dette stadion kørte jeg også lige forbi, men det var desværre ikke muligt at komme til at få et bedre kig på det. Kontrollen var som tidligere beskrevet den eneste bemandede af slagsen. Det var på et hostel. Der var som sådan nok frivillige til at dække opgaverne, men de flakkede alle i øst og vest. Angiveligt skulle der være mulighed for et varmt måltid, men det virkede som det ville vare længe., så jeg tog mine ting og gik på mit tildelte værelse for i

stedet at få det mere søvn. Jeg tror jeg fik det meste af syv timer. Minus de gange, jeg blev vækket fordi andre skulle snakke højlydt på gangen.

Dag 4

Dagen efter havde de mere styr på at servere morgenmad. Så med maven fuld, var det bare at komme ud i det solskin vi igen fik lov at starte dagen med. Östersund er faktisk en pæn by og fra start, på den anden side af vandet, blev landskabet mere bølgende med færre nåletræsskove. Men ak jeg nåede ikke langt på dagens ridt, inden jeg blev straffet for min fejl to dage tidligere. Den eger der var beskadiget, af et træk fra stroppen, knækkede. Naturligt nok begyndte hjulet at slå en smule, men heldigvis ikke ret meget. 20km senere tog jeg en lille pause og fik tilført lidt energi, her fandt jeg frem til et cykelværksted i Åsarna blot 40km væk, det er såmænd rigeligt. Med det in mente havde jeg alligevel tænkt mig at holde en spisepause. Så jeg provianterede og heldigvis kunne de godt fikse den med det samme. På denne måde begrænsede jeg en masse tidsspild. I bund og grund var det et svineheld, at det først skete her, var det sket med det samme, havde jeg haft 400-500km på et skævt baghjul. Nu havde jeg 60km.

Herefter var moralen løftet for en stund. Heldigvis, for det blev straks mere kuperet og det i en sådan grad at jeg igen, igen fik glæden af en tabt kæde, ved mit skifte på lille/stor klinge. På ved op mod turens højeste punkt skete det igen og nu gad jeg ikke længere døje med det. Heldigvis var det herfra ikke stejlt. Det var kun fra Vemdals skalet, ned ad bakke til Vemdalen. En lang nedkørsel med op til 9%. Det er altid skønt at få foræret hastigheder over 70km/t. Nu stod jeg i Vemdalen og spiste lidt og prøvede om jeg kunne gøre noget ved det gearskifte der ikke fungerede mere end hver femte gang. Trods vejledningen og gode råd, måtte jeg give fortabt. Pokkers også at jeg ikke tænkte på det, da jeg fik lavet hjulet, men der var fokus slet ikke der. Jeg måtte sande, at hvis jeg ikke skulle fedtes ind i mere olie, så måtte sidste halvdel af turen køres på stor klinge. På forhånd kendte jeg kun turen op til Billinge hus som en kort men stejl omgang og lidt af Hallandsåsen til sidst, der kunne blive træls. Hallandsåsen ville dog mere være på grund af tidspunktet i løbet, frem for bakkens sværhedsgrad.

Her, efter mindre end 140km af dagen, var jeg, trods dagens modgang, overrasket over at være forbi kl. 16, så jeg satte kursen mod Sveg. Her skulle jeg forbi endnu et lille skisportssted. På en nedkørsel, som ikke var særlig stejl, måtte jeg ud i en overhaling af en bil. Den kørte så langsomt, at der gik mere end 2km på flad vej inden den kom forbi mig igen. Jeg nåede nu ind i endnu en byge, men jeg var atter klædt med overtræks-ærmer og ben efter jeg tidligere på eftermiddagen, for første gang havde forsøgt mig med korte rør. Jeg undgik endnu en gang med hiv og sving en tordenbyge. I Sveg forsøgte jeg mig med et par hotdogs på tankstationen, hvor jeg og en del andre også stemplede. Jeg konstaterede at nogle af de lørdagsstartende nu definitivt havde indhentet mig. Jeg havde godt nok set nogle framenumbers fra lørdagsstarten på vores overnatning inden afgang. Vi hilste på hinanden inden de forlod tankstationen. Jeg skulle lige spise først og samle energi til de sidste 110km denne dag.



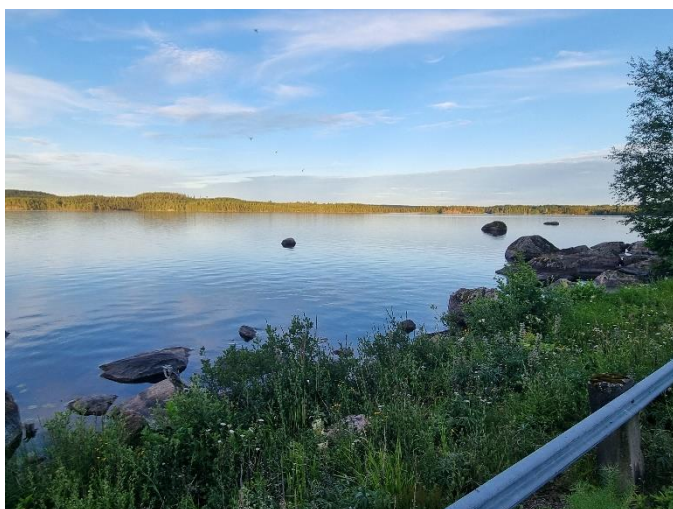
Dagens sidste byge gav denne flotte regnbyge.

Efter et par tankstationshotdogs og lidt chokolade var jeg flyvende igen. I hvert fald flyvende nok til at indhente de to hurtige efter 30-40km. I virkeligheden kørte de ikke specielt stærkt, de var bare gode til at holde pauserne på et minimum og søvn lige så. De havde også brugt tid på at proviantere inden de forlod Sveg ellers havde jeg nok ikke fanget dem. Det gav en anledning til at sludre lidt med nogle andre. Efter 20-30km ville de holde en pause, mens de spiste under et træ i ly for regnen, og så var jeg alene igen. Jeg passerede snarligt det højeste punkt, efter en kort byge, mellem Sveg og Älvdalen. Derfra havde arrangøren lovet 40km ned ad bakke. Det var en mild overdrivelse, men det var overvejende nedad. På nær et par kortere stykker med vejarbejde, så var belægningen også god og omgivelserne var flere steder særdeles flotte med elven brusende ved siden af vejen. Således nåede jeg frem til mit næste hostel i Älvdalen præcis ved midnat.

Dag 5

Næste dag kørte jeg til stor overraskelse for værten videre inden morgenmaden blev serveret. "Der var jo kun 30min til". Det er så til gengæld 30min hvor jeg kunne nå hen til en butik og købe mad og være klar til at køre videre. Jeg vurderede at det var merudgiften værd. Herfra satte jeg afsted på en smuk dag, som endelig var solrig fra start til slut. Derfor blev det også hurtigt for varmt til overtrækstøj, da jeg nåede første pausested efter ca. 50km. Jeg kørte gladeligt videre herfra mod Vansbro. Det var ikke det store at skrive hjem om. Men i kanten af Vansbro ledte ruten os ind på nogle aparte stier gennem beboelse og skov og videre ind i byen. Mens jeg holdt pause, kunne jeg tydeligt mærke at det var lidt køligt i vinden trods solskinnet. Det motiverede mig nu blot til at spise færdig og komme videre.

I løbet af eftermiddagen fik jeg et mindre energidyk og havde helt klassisk følelsen af at jeg ingen vegne kom. Jeg var kørt fra en lille gruppe, som fik indhentet mig igen relativt hurtigt. Lige indtil rekord hurtigt nærmest gik i stå på en bakke og så var de pludselig langt væk. Lige på nær en enkelt som til gengæld trak fra og forsvandt i horisonten. Men ikke desto mindre nåede jeg da kontrollen i Fredriksberg efter sammenlagt 1418km. Nu gik det stille og roligt ned til Hällefors. Der var ikke det store at berette fra denne del. Da jeg fik mit aftensmåltid her, var der en såkaldt "Brian type" inde og handle. Han havde dog en blød side i sin personlighed. Dels fordi han var inde og købe en is. Dels fordi da han havde startet sin cabriolet amerikanerbil op, blev der blæst popmusik ud i nabolaget.



Da jeg skulle videre herfra var der en svensk gut som gerne ville have følgeskab. Det var sådan set fint nok. Men det var ikke af samme årsag som jeg søgte følgeskab. Jeg ville gerne have en at snakke med og der virkede mest som om han gerne ville have et baghjul at ligge i. Samtalen gik i hvert fald mest ved at jeg råbte over skulderen til ham. Hvis jeg forsøgte at lægge mig ud ved siden af ham, sænkede han bare farten i takt med mig. Men han holdt sig fint til og fulgte min rytme. Det var uanset om jeg ville tage et billede eller rette min nødtørft. Jeg havde noteret mig de fleste muligheder hjemmefra til at forsyne. Derfor havde jeg noteret

Karlskoga. Men de sidste 60km havde ikke tæret voldsomt på mig og derfor kørte vi direkte gennem byen. Her var jeg i særdeleshed glad for tilgangen af GPS til cykelverdenen. Da det ellers havde været besværligt at finde vej ad kombinationen af stier og småveje gennem byen. De sidste 15km ned til min B&B i Degerfors var ovre før vi fik set os om. Her gjorde et bad godt og så ellers en solid nattesøvn.

Dag 6

Der var som det ligger i stedets navn morgenmad inkluderet. Der var igen også et par andre deltagere, som gjorde sig klar. Om morgenen følte jeg mig egentlig godt kørende. Jeg fik berettet på de sociale medier undervejs om dagens forestående strabadser. Det gjorde jeg for at give evt. interesserede følgere en generel opdatering og fordi jeg ikke længere ville så heldig at køre uden om et tordenvejr, der var på vej fra Danmark. Det giver lige en snert af dramatik at lade den hænge der. Efter jeg dagen før passerede Karlskoga, var jeg nu på højde med Vänern og derfor også hurtigt mellem Vättern og Vänern, som er de to store søer i Sverige. Derfor vil flere, nu også kunne nikke genkendende til at jeg som herhjemme, nu kørte i skiftende landskaber med svungne veje mellem marker og småskove. Lige præcis denne dag havde jeg af ukendte årsager ingen notater på mulige stoppesteder. Jeg forstår ikke helt hvorfor den er smuttet. Derfor var jeg også lidt i tvivl om jeg nu kunne klare den helt til næste kontrol i Skövde. Efter ca. et par timers kørsel udnyttede jeg derfor, at jeg passerede en mindre købmand. Jeg skulle bare bruge hurtig energi, så jeg ikke pludselig ville møde muren og gå i rød zone. Der var også mere vind denne dag. Ligesom resten af turen fra sydøst, plus/minus 45 grader. Det var tydeligt at mærke da jeg for en kort stund skiftede fra sydlig til vestlig retning. Hu hej hvor det gik. Jeg kom i relativ fin stil til Skövde. Nu har været her tilbage i 2008 i forbindelse med Fleché Nordique. Så jeg vidste godt, at jeg skulle op ad en god bakke nu. Jeg holdt fast i de tungere gear som følger kørsel på stor klinge. Men det gik bedre end forventet og jeg vil da godt være ærlig og sige at sveden på panden var til at se. Et hurtigt stempel på Billingshus Hotel og så videre ned i byen igen. Der var en del andre som også havde valgt at stoppe her for at holde pause ved Circle K.



Tordenvejret er på vej ind over landet.

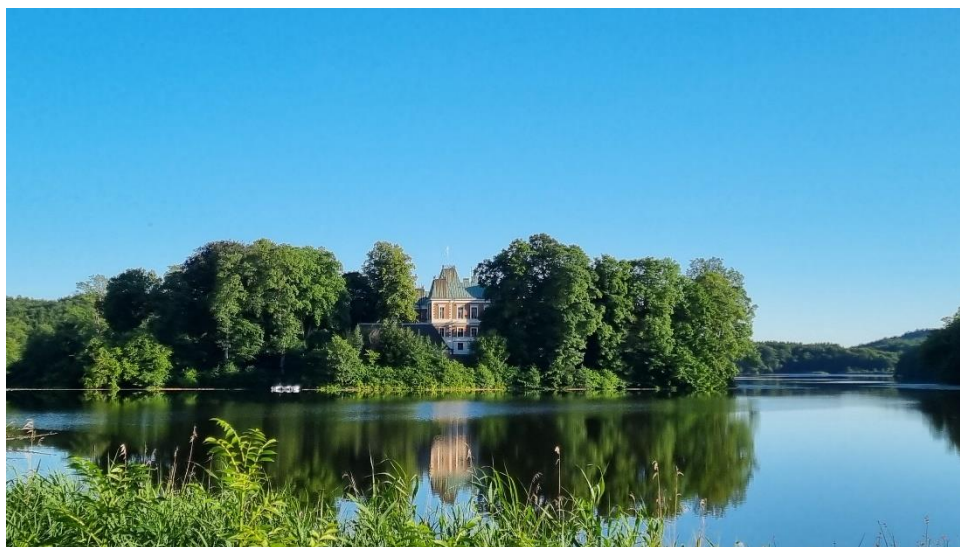
Herfra var det et spørgsmål om hvornår uvejret kom. Gråvejret var allerede ved at overtage det ellers varme vejr og jeg nåede vel i bedste fald 10km yderligere inden himmelen åbnede sig. Med regnen kom tordenvejret. Det føles dog ikke slemt at køre i, da jeg først var blevet våd. Lynene lyste jævnlige himlen op rundt om mig, men det virkede aldrig tæt på. Alligevel fik jeg overhalet den ene efter den anden, som havde søgt flyverskjul her og der. Den mest spøjse løsnings var ham som søgte ly under det eneste træ på

en bakke! Efter en lille time var stormen reddet af og på den anden side af Falköping kom jeg ind på en sti som ledte os på vej de næste 80km. Undervejs på det dette stykke lavede jeg et kort stop i Ulricehamn. Det var blevet meget stille vejr her sidst på eftermiddagen. Ingen vind og opklaring i vejret. Det betød flere flotte syn langs søen Åsunden med blikstille vand og lavthængende vattotter mellem bakkerne på den anden side af vandet. I Tranemo stoppede stien og jeg valgte at tage et sidste stop denne aften. Inde i ICA mødte jeg min følgesvend fra aftenen før, som var på vej videre. Jeg fik lige kørt en sandwich indenbords inden jeg fortsatte. Jeg fik først indhentet ham igen med 10-15km til overnatningen i Hyltebruk. Han havde taget et 3 timers stop

mens uvejret var i gang og sov det meste af tiden. Derfor var han også på en mission om at køre hele vejen til mål nu. Men han var også realistisk om at korte lure på et par timers varighed havde sat sine spor i ham. Derimod lovede han at have en øl klar til mig i mål, hvis han stadig opholdt sig der når jeg kom i mål. Han var tydeligvis meget taknemmelig for tiden i mit baghjul.

Dag 7

Nu var det sidste dag og jeg var alt andet end morgenfrisk. Det var folk også meget flinke til at kommentere i den story jeg lagde ud på SOME. Fordi det var en kontrolby havde jeg indstillet mig på at starten ville være halv sen, fordi jeg ville have et rigtigt stempel. Men jeg kørte gladeligt videre lidt efter kl. 8 med morgenmad i indtaget. Som jeg fik nævnt i en video fra cyklen senere på dagen kort før mål, så er det som om jeg fik ramt en bund, efter så mange dage, hvor kurven holder sig på et konstant niveau. En ganske acceptabel bund der tillod en fart af 27-28km/t på flad vej. Kun varieret af bakkerne, som lå på min vej. Det var også rytmen ned til første stop i Laholm. Jeg havde med vilje planlagt kortere deletaper for dagen. Simpelthen fordi det var muligt at kombinere med forplejning og at jeg ville have energiniveauet på en konstant. Derfor var jeg også velforplejet efter ca. 70km, klar til de næste 60km. Desværre startede et regnvejr nærmest med det samme jeg kikkede i pedalerne. Ruten lagde også et smut forbi Hallandsåsen. Jeg er dog ikke så imponeret, som andre er, over den. Jeg kom forbi første gang i 2009 og var en smule undervældet, efter det som andre havde berettet om den. Nuvel det er en bakke, men ikke noget mere ekstraordinært end så mange andre. Det går opad og det kan være hårdt af forskellige årsager. Jeg gjorde herefter et stop i Klippan inden det gik videre mod Eslöv. Det var sidste kontrol inden mål med ca. 80km tilbage. Med gennemsnitligt 210km mellem kontrollerne var det denne dag nogle korte stræk. Jeg har det i brevetsammenhæng bedst med etaper af 50-80km, hvis jeg kan slippe afsted med det. Det har jeg også forsøgt at komme afsted med denne gang. Men det har også været med stræk på +100km.



Et af de "mange" slotte i aftensolen

I Eslöv skulle vi melde vores forventede ankomst i Smygehuk. Jeg skrev 3 timer da jeg satte mig på cyklen. Helt symbolsk som jeg var i Eslöv og kørte videre derfra, klarede vejret op solen skinnede snart fra en skyfri himmel. 30min tidligere støvregnede det. Jeg klagede dog ikke. I dette område kom jeg forbi flere slotte i storslåede omgivelser.

Kornmarkerne stod flotte og gule. På den måde fik jeg virkelig lov at slutte turen af, som en anden Morten Korch film. Det fremhævede jeg også, i andre ord, i en "live" på SOME en håndfuld kilometer før mål. Det var en forløsning at se havet komme til syne og kort efter dreje ind ved fyret som er vartegnet ved mål. Her havde min kæreste Kamilla til min store overraskelse taget turen til Sydsverige for tage imod mig. Dermed slap jeg

for at skulle køre de 15km til Trelleborg, hvor jeg havde efterladt bilen og skulle overnatte inden turen til Danmark.

Konklusion på turen

Når jeg reflekterer over denne tur, er det næppe en tur jeg vil tage igen. Ikke fordi det har været en dårlig tur, selvom jeg kunne have mere heldig med vejret. Men mere fordi jeg synes den har været dyr i forhold til tingene inkluderet. Deltagergebyret på 2500SKR bliver reddet lidt i forhold til den danske krone



står stærkt overfor den svenske. Men man skal selv finde ud af komme fra syd til nord inden starten. Man skal selv betale fragt til sine som sendes fra start til målstregen. Det gælder også det som de fragter til Östersund. Det skal sendes hjem da det er meget tvivlsomt at kunne frem til mål i tide. Så det er kun en meget tarvelig bygselvburger inden start, overnatning på et hostel i Östersund, samt en mager forplejning her. Transport af en mindre papkasse på 35x22x12cm, som nøjsomt pakket kan indeholde to sæt skiftetøj (trøjer, bukser og strømper), et par slanger, et foldedæk og ekstra elektrolytter og lign små dimser. Til sidst også en sparsom vegetarret i mål. Senere bliver der også tilsendt en badge sammen med det godkendte kontrollkortet.

Når galden så er hældt fra, har det været en alsidig naturoplevelse. Først et arktisk landskab i sommerklæder, afløst af et meget ensformigt stræk gennem resten af Lapland og videre til Östersund med endeløse skove afbrudt nogle kæmpe søer. I disse skove er der til gengæld mulighed for at se noget af Sveriges fauna. Det blev dog kun til nogle rensdyr og hjorte. En enkelt grævling blev det også til, dem møder jeg ellers kun døde i vejkanterne herhjemme.

Efter Östersund blev landskabet mere afvekslende og selvom det på mange måder ligner noget man kan finde i Danmark, bare i større skala. Så kan de lidt højere bakker og lidt større åer, som så bliver til elve, bare forstærke et indtryk, som giver både glæde og en form for indre ro. Glæde til cykling, som samtidig

kan tilføre lidt kræfter og moral. Den indre ro er betinget af ens evne til at hvile i sit eget selskab i nogle dage. Så er der til gengæld rig mulighed for at få tanket op på den konto.

En funfact til mig selv var, at jeg på et tidspunkt undersøger, hvor langt mod nord jeg egentlig var. I 2014 løb en marathon på Grønland ved Sønder Strømfjord og det virker jo intuitivt langt oppe. Men Riksgränsen er lige lidt længere oppe. Det overraskede mig.

