



Et Russisk Eventyr

Vologda-Onega-Ladoga 2008

af

Jan Buschardt

Et Russisk Eventyr

Vologda-Onega-Ladoga - 1200 km på cykel

4.-8. juli 2008

af

Jan Buschardt

'Abenteuer' – 'Eventyr' – udbød min nyfundne tyske ven, Claus Czycholl, da han tog imod mig på Hotel German Club i Sankt Petersborg. 'Eventyr' – det var netop det, jeg havde sagt til min kone et par timer tidligere, da hun kyssede mig farvel i Københavns Lufthavn. Og nu var jeg midt i et eventyr, der ville have været utænkeligt for nogle få årtier siden: Et cykelløb på mere end 1200 km i området nord for Sankt Petersborg.

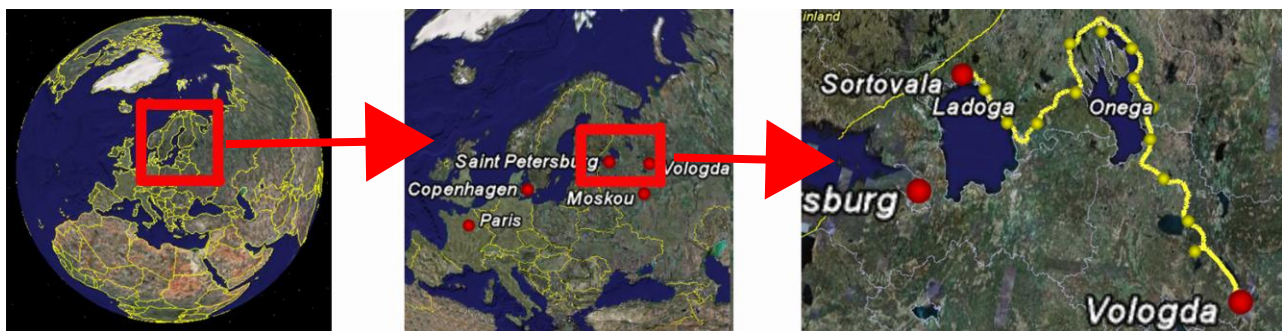
For lidt mindre end et år siden havde jeg fuldført de 1200 km i det legendariske Paris-Brest-Paris og efter jeg havde afleveret mit kontrollkort ved målet,

var jeg faldet over en brochure, der beskrev et nyt løb, der ville finde sted det efterfølgende år: Vologda-Onega-Ladoga. Brochuren beskrev et løb på nyasfalterede veje, kun lidt trafik og et smukt landskab. Det fangede min interesse: Hvor ofte får man mulighed for at møde den menige russer og for at få et kig ind i hverdagen i denne del af verden.

Som tiden for løbet nærmede sig, begyndte de praktiske problemer at tårne sig op: Transport, visa, osv. Selv om de russiske arrangører – især hovedarrangøren, Mikhail Kamentsev – var meget hjælpsomme, var det svært at

få et sikkert billede af hvad man kunne forvente: Hvordan skulle jeg transportere min cykel de 600 km fra Sankt Petersborg til Vologda? Ville det være muligt at købe mad og drikke under løbet? Hvad slags mad, drikke og sovefaciliteter ville der være til rådighed på kontrolstederne? Osv., osv. osv. Et tysk web-forum med en tråd, der omhandlede løbet, var en stor hjælp til at finde information, selv om sproglige udfordringer forhindrede mig i at få det fulde udbytte!

Et par uger inden løbet faldt alting endelig på plads og jeg var klar til at tage af sted. På dette tidspunkt havde



jeg gennemført kvalifikationsløbene – en 200 km, en 300 km, en 400 km og en 600 km brevet – min cykel var trimmet, kort og rute var lagt ned på min GPS og alt mit øvrige udstyr var pakket.

Flyveturen fra København til Sankt Petersborg forløb glat på nær en enkelt detalje i København: Da jeg ville checke ind, fik jeg at vide, at jeg ikke kunne få min cykel med! Lidt diskussion, lidt overtalelse, lidt mild pression og et ekstra gebyr – så kunne jeg endelig få lov til at tage min cykel med til Rusland.

Min cykel ankom i god behold til Sankt Petersborg uden en eneste skramme og jeg gik mod udgangen. Jeg havde fået at vide, at det ville være muligt at tage en bus fra lufthavnen til mødestedet, men jeg tvivlede på at det ville være muligt. Da jeg cykler på liggecykel, er det ikke muligt for mig at få cyklen ned i en standard cykelkuffert, så jeg havde ladet være med at pakke den ind og nu trillede jeg den af sted med mine to sportstasker oven på. Jeg kiggede efter busstoppestedet og selv om jeg spurgte om vej, fandt jeg det aldrig. Og da jeg var bange for at mine medpassagerer ville blive smurt ind i olie, besluttede jeg at tage en taxa. Det viste sig at blive en af de

dyreste taxature i mit liv – men det var hver eneste kopek værd!

Så nu var jeg i Sankt Petersborg, der hvor vi skulle mødes. Claus Czycholl hilste mig velkommen og hjalp mig med at finde mig til rette.

Sent på eftermiddagen mødtes alle de udenlandske ryttere, der var kommet via Sankt Petersborg, på hotellet og sammen tog vi metroen til den station, hvor toget til Vologda afgik fra. Som de fleste andre ryttere bar jeg kun min bagage, da min cykel ville blive transporteret til Vologda af arrangørerne. Vi ankom til stationen nogle få minutter før afgang og jeg var vidne til hvordan tre erfarne ryttere skilte deres cykler ad på perronen, bar dem om bord og fik dem placeret i bagagenettet over sæderne. Alt sammen på mindre end fem minutter. Dybt imponerende!

Vi skulle køre med nattoget i en 'åben' vogn med køjesenge. Det fremgik tydeligt af min billet, hvilken seng, der var min – det eneste problem var, at det stod på russisk og jeg ikke havde den mindste anelse om hvilket af de mange tal på billetten, der var pladsnummeret. Så jeg fik anbragt mig sammen med en russisk mor og hendes børn. Jeg havde på fornem-



Hjul, styr og forgaffel bliver skilt fra stellet, og så kan der være to adskilte cykler i bagagenettet over køjerne.

melsen, at jeg havde valgt den forkerte plads og inden længe blev jeg anvist den rigtige af venlige medrejsende.

Ivo Meisen fra Belgien, som blandt mange andre sprog taler russisk, indviede os i, hvordan man rejser med toget i Rusland – herunder om muligheden for at få te fra en samovar i den ene ende af vognen – samt tips til hvordan man gennemfører en russisk brevet. Togturen, der foregik i et roligt tempo, gav mig det første indtryk af det russiske landskab, som vi skulle cykle igennem. Da mørket faldt på, hoppede vi i køjerne – og jeg fik en nogenlunde ordentlig nattesøvn i den øverste køje.



Jeg kørte på min Velokraft VK2 kulfiber liggecykel udstyret med dele i Ultegra-klassen, kompakt kranksæt 42-52, 9-gear kassette 12-25, 28 mm dæk foran og 25mm bag, SON dynamonav, 2 dynamolygter (som jeg dog ikke havde megen brug for) og en ekstra batterilygte, GPS og min uundværlige bagboks, der indeholder alt det, jeg kan forestille mig, at jeg kommer til at mangle på turen.

Foto: Manfred Tinebor

Da vi ankom til Vologda om morgenen, mødtes vi med de andre ryttere, der havde været med toget, men som jeg endnu ikke havde mødt. Efter vi havde stået og ventet lidt, gik vi til en nærliggende sportshal. Jeg havde regnet med at vi skulle gå ad vejen, men arrangørerne ledte os hen til enden af perronen og ned på sporene! Der er øjensynligt ikke mange tog til og fra Vologda, så vi havde sporene helt for os selv den korte distance hen til sports-hallen.

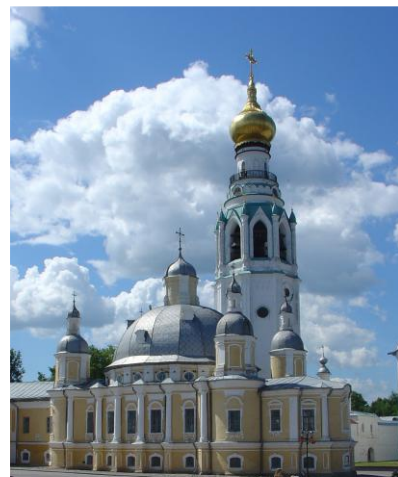
De ryttere, der havde medbragt deres cykler, anbragte dem i et aflåst – og bevogtet – lokale, hvorefter vi tog en taxa til vores hotel. Vi skulle oprindeligt have været inkvarteret på et hotel tæt på sportshallen, men hotellet havde et par dage tidligere meddelt, at de ikke ønskede udenlandske gæster! Så arrangørerne var nødt til at improvisere og finde et hotel, der lå 7 km uden for byen, til os. Modviljen mod udenlandske gæster skyldes nok, at hotellet skal foretage en registrering hos myndighederne. Dette er en tidskrævende procedure, der i vores tilfælde betød, at hotellet beholdt vores pas indtil sent

om aftenen og derved forhindrede, at jeg kunne købe et russisk sim-kort til min mobiltelefon.

Jeg delte værelse med Ivo, Abi fra England/Israel og Mikko fra Finland. Da vi havde installeret os på værelset, forlod vi hotellet og drog på sightseeing i Vologda.

Der var planlagt et informationsmøde om aftenen på Hotel Sputnik og vi ankom til tiden for ikke at gå glip af noget. Der var ikke en sjæl til stede og vi fandt snart ud af at mødet var udsat indtil Mikhail Kamentsev, arrangøren, der stadig var på vej fra Sankt Petersburg i varevognen med cyklerne, var kommet frem. Det er helt OK, tænkte jeg, bare tag det stille og roligt, så min cykel ikke bliver kvast i en trafikulykke.

Endelig startede informationsmødet med deltagelse af de fleste deltagere og hjælpere. Rutebeskrivelsen var blevet ændret i sidste øjeblik – det tror jeg i det mindste – så den endelige rutebeskrivelse blev omdelt på mødet. Den engelske udgave var ikke blevet



Kreml, Vologda

printet ud endnu, så en PC, en printer og en stak papir blev hentet ind i lokallet og udprintningen begyndte. Desværre løb printeren tør for papir inden jeg fik min kopi og jeg modtog den ikke før løbets tredje kontrol! Dette generede mig nu ikke synderligt, da jeg havde sikret mig en russisk version af rutebeskrivelsen. Ikke fordi jeg kan læse russisk, men jeg forstår både tal og pile, så jeg følte mig godt tilpas.

Min cykel, der ankom sammen med Mikhail, skulle samles og justeres, men det var ved at blive sent, så jeg besluttede mig til at vente til næste morgen med at samle den, så jeg kunne få mest mulig søvn før løbet.

Den næste morgen, fredag d. 4. juli, stod vi tidligt op og spiste en hurtig og let morgenmad inden vi kørte i de bestilte taxaer til sportshallen. Vi ankom til sportshallen kl. 6:00 – en time før starten skulle gå – og min cykel var stadig ikke samlet. Der var allerede ankommet en masse ryttere, som var



Der arbejdes hektisk på at få klargjort cyklerne i sportscenteret aftenen inden start.



Der gøres klar til start foran sportshallen.

ved at klargøre deres cykler og fylde deres vandflasker, mens snakken gik livligt. Jeg fik hurtigt min cykel gjort klar og pakkede det, jeg skulle bruge på turen, ned i bagboksen, hvorefter jeg pakkede de sidste ting i tre tasker: To, der ville blive bragt frem til henholdsvis kontrolsted nr. fire og nr. ni og en taske, der ville blive bragt til slutkontrollen. Selv om jeg havde grund nok til at blive stresset, var jeg nu i en mental tilstand, hvor jeg havde indset, at jeg ville blive nødt til at tage livets stød, efterhånden som de kom – et efter et. Så jeg var forbavsende rolig i betragtning af, at jeg hverken havde haft tid til at teste min cykel eller havde nogen ide om, hvordan jeg skulle transportere mig selv og min cykel sammen med tre store tasker til starten. Men et par minutter før vi skulle køre, løste problemet sig selv: Arrangørerne fremtryllede plastikposer man kunne anbringe sine tasker i sammen med mærkater, der angav, hvor de skulle hen. Sammen med plastikposeerne fik vi et løbsnummer udleveret, der skulle fastgøres til cyklen. I de sidste minut-

ter inden afgang var jeg travlt optaget af at få fastgjort nummeret til min liggecykel.

På mirakuløs vis var vi klar til at forlade sportshallen da klokken var 6:50, så vi kunne cykle de få kilometer til Kreml, hvor den officielle start skulle gå. Idet vi startede, begyndte en let støvregn at falde – ikke meget, men nok til at vi begyndte at spekulere på, hvordan vejret ville arte sig. Men det holdt hurtigt op igen. Jeg kørte i et let tråd gennem byen, da jeg pludselig hørte en mærkelig lyd fra bagenden af cyklen. Jeg holdt ind til siden og checkede kæden, bagskifteren, kassetten – men jeg kunne ikke finde årsagen til ly-

den. Det er den slags man risikerer, når man ikke har prøvekørt cyklen før afgang. ... Lyden mindede mig om løse eger og koldsveden sprang frem på min pande: En cykeltur på 1200 km ad veje, som rytter sagde ikke ville være helt jævne, på et hjul, der kunne finde på at bryde sammen hvornår det skulle være! Ved Kreml undersøgte jeg hjulet nærmere, men alle egerne var fint stramme. Så der var ikke andet at gøre end bare at køre uden at ordne problemet. Lyden kom og gik resten af dagen med længere og længere pauser efterhånden som dagen skred frem. Jeg fandt aldrig ud af hvad årsagen var, men jeg hælder mod, at den skyldtes at fælg og eger gav sig efter en lang og måske kold flyvetur.

De sidste deltagere ankom; kontrolkort og rutebeskrivelser blev omdelt. Der blev taget nogle gruppebilleder og endelig kunne vi komme af sted kl. 7:15 - lidt forsinket, men ikke nær så slemt som jeg havde frygtet. Vi blev sendt af sted i mindre grupper med moderat hastighed, så vi kunne komme ud af byen uden fare for at

Klar til afgang fra Kreml i Vologda. Østrigerne havde fine trøjer med 'Vologda-Onega-Ladoga' trykt på.





Efter 7 km stoppede vi uden for byen og ventede på at alle var kommet med - så blev løbet givet frit.

komme til skade i trafikken, der langsomt var ved at vågne. Efter ca. 7 km var vi ude af byen på en vej uden megen trafik. Vi stoppede og ventede til alle var kommet frem – og så gik starten igen og denne gang i vores eget tempo.

Vejret var køligt og let overskyet – ikke så galt endda til en længere cykeltur. Jeg var fast besluttet på ikke at lade mig rive med og prøve at køre hurtigere, end jeg kunne klare, når jeg nu skulle køre i flere dage. Så jeg lod den hurtige gruppe køre og blev tilbage med en langsommere gruppe, der kørte i et tempo, som jeg regnede med passe mig. Men ruten var forholdsvis flad, så jeg besluttede mig til at sætte farten op. Det betød at jeg kom til at køre alene det meste af dagen, men det passede mig fint, da jeg så kunne køre i mit eget tempo.

Den første dag gik ruten gennem et fladt landskab, der, så vidt jeg kunne bedømme, var sumpet, med vejen på en slags dæmning med lavt vand og tyk bevoksning til siderne. Det betød at udsigten var meget begrænset på lange stræk denne dag, hvor man ikke kunne se andet end små træer og buske langs vejen. Vejen var bred uden megen trafik – mest store lastbiler, der trak langt over i den modsatte side af vejen, når de skulle forbi. Vejens overflade var grov med mange huller og lapper, der sendte rystelser op gennem cyklen.

Rutebeskrivelsen var let at læse selv om den var på russisk: De første 112 km skulle jeg køre lige ud og så skulle jeg til venstre! Ikke desto mindre lykkedes det mig at se forkert på min GPS, så jeg kørte til venstre efter 110,4 km. Til at starte med så det rigtigt nok ud, men da vejen blev til en grusvej uden spor fra andre cykler, blev jeg mistænksom – og da vejen endte, var jeg sikker på at jeg var kørt forkert. Så jeg kørte tilbage og genfandt hovedvejen efter en omvej på 600 meter.

Kort efter fandt jeg det rigtige kryds og derfra var det lige ud de næste 16 km til det første kontrolsted i Kirillov. Få kilometer fra kontrolstedet så jeg de første ryttere komme tilbage fra Kirillov.



Jeg ankom til Kirillov kl. 11:55, efter 128 km, i god form og højt humør. Jeg havde dårlig nok stoppet cyklen før Veronika, Mikhails charmerende datter, forlangte at få mit kontrollkort, så hun kunne stemple det og notere min ankomst tid. Meget effektivt! Dette var min første kontrolpost i Rusland og jeg vidste ikke helt, hvad jeg kunne forvente, men jeg opdagede snart, at dette var et udendørs kontrolsted med mad – bananer og kiks – der lå så alle kunne forsyne sig selv. Jeg fik en lille sludder med et par af de andre deltagere, en masse at drik-

Ruten var ret flad den første dag.



ke, et par kiks og en banan – og så drog jeg af igen efter 20 minutters hvil.



Kontrolposten i Kirrilov

Nu skinnede solen fra en næsten skyfri himmel og jeg lykønskede mig selv med, at jeg havde valgt det rigtige tøj til turen. Jeg havde været i tvivl om jeg skulle medbringe mit varme efterårstøj eller mit sommertøj. Jeg havde valgt det sidste – en jersey, en vest, korte bukser samt en langærmet regnjakke i bagboksen sammen med mine skoovertræk og de løse ben. Jeg ville senere komme til at fortryde, at jeg ikke havde taget noget varmere tøj med....

Ruten var fortsat flad, så jeg kunne holde en god hastighed selv om vejen var meget hullet.



Fredag kl. 15:15, efter 202 km, ankom jeg til det andet kontrolsted ved Lipin Bor. Dette kontrolsted var placeret ved en tankstation med maden bredt ud i græsset som til en skovtur. Jeg fik noget brød og nogle kiks og så fik jeg at vide, at der var et cafeteria på

tankstationen. Det var ikke noget, man umiddelbart ville have gættet, da der kun var én dør i bygningen og intet, der indikerede, at der var offentlig adgang gennem den. Så jeg var lidt tøvende, da jeg skubbede døren op, men det viste sig, at bag den var der et livligt selskab af randonneurer. Jeg fik suppen anbefalet og fulgte heldigvis rådet, for jeg kan ikke huske, hvornår jeg sidst har fået en så velsmagende suppe!

Jeg var tilbage på cyklen efter et hvil på 45 minutter.

Den næste strækning kørte jeg til dels sammen med Abi fra England og Andrew Neiman fra Rusland. Når jeg kørte hurtigt, kunne jeg nogen gange mærke, at mit baghjul slingrede. Jeg var bange for at hjulet for alvor



Kontrolposten i Lipin Bor

var ved at gå i stykker, men inden længe opdagede jeg, at cyklen blev bremset voldsomt ned når jeg kørte igennem tjærepletter og det gik op for mig at det var den bløde asfalt, der fik min cykel til at slingre. Efterhånden som det blev varmere, blev asfalten blødere og lastbilerne, der kørte forbi, rev store klumper asfalt af og op i luften. Heldigvis var der ikke nogen af os, der blev ramt! Tjæren satte sig fast på mine dæk og jeg kunne mærke, hvordan de klæbede til vejen så min

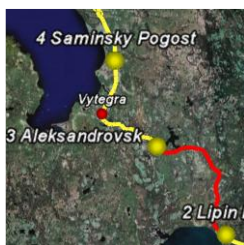


Russiske Andrew Neiman i højt humør

fart blev sat ned. Jeg troede at dækkene var ødelagte, men efter et par kilometer på grusveje senere på dagen, var dækkene rene og som nye igen.

Vejret skiftede fra en klar blå himmel til overskyet. Jeg var blevet advaret mod de russiske myg, men det var åbenbart for koldt for dem, så jeg blev kun generet af dem ved kontrolstedet ved Onegasøen, hvor luften til gengæld var sort af dem! Men der var ikke nogen, der havde advaret mig mod Den Store Russiske Flue. De cirkledede i store flokke rundt om mit hoved – og tog ikke den mindste notits af den myggespray, jeg havde taget rigeligt på af for at holde myggene væk. Fluerne var omkring 5 cm lange, og selv om de hverken bed eller stak, var det yderst irriterende, at de dækkede for udsynet og ramte ens ansigt hele tiden. Da jeg først stødte på fluerne, regnede jeg med at jeg ville køre fra dem lige så snart min hastighed kom op over 20 km/t, men selv da jeg kørte 34 km/t cirkledede de rundt om mit hoved, som om de var gået i evigt kredsløb.

Hen ad 19-tiden begyndte det at regne og fra da af var det skiftevis regn og tørvejr.



Jeg ankom til det tredje kontrolsted, Aleksandrovsk, kl. 20:25, efter at have tilbagelagt 306 km. Dette kontrolsted lå i en lille pavillon ved siden af vejen. Et lille bål brændte og holdt kog i en kedel vand, som blev brugt til te og varme nudler – begge dele var meget velkomment efter mere end 13 timer på cyklen. Som ved alle kontrolstederne var hjælperne meget hjælpsomme: De gav mig varm te straks ved ankomsten, insisterede på at stemple mit kontrolkort som det næste – for at være sikker på at det ikke blev glemt – og bød på noget at spise. Ægte russisk gæstfrihed!

Fra morgenen af havde jeg placeret mit pas, mine registreringspapirer og et par andre officielle dokumenter i min pengekat, som jeg havde om halsen, så jeg var sikker på ikke at miste disse vigtige papirer under vejs. Nu opdagede jeg, at pengekatten var gennemblødt af sved, da den ikke var vandtæt, sådan som jeg havde troet. Mit pas var bulnet og tryksværten på mine registreringspapirer var flydt ud og næsten borte. Jeg besluttede mig til, at det nok var bedre at miste dokumenterne, end at de blev omdannet til papmache af sved, så jeg anbragte

dem i bagboksen på resten af turen.

Jeg blev på kontrolstedet omkring 40 minutter – hvor tiden dog flyver – og så drog jeg atter af.

Efter 19 km skulle man ifølge rutebeskrivelsen ikke følge vejen til venstre, men køre ligefrem under skiltet, hvor der stod 'Indkørsel forbudt'! Dette skulle blive mit første møde med russiske grusveje... Den var ikke længere end 1,7 km, og selv om det ikke tog mig mere end 10 minutter, at gennemkøre den, føltes det som timer! Vejen var bred med STORE og dybe huller i, så jeg var nødt til at planlægge hvordan jeg ville zig-zagge mig gennem den. Heldigvis mødte jeg kun få biler på denne strækning.

Kl. 23:00 – kort før solnedgang – passerede jeg en bro med en flot udsigt over en sø til den ene side og Volgo-Balticysky kanalen på den anden. Efter broen kørte jeg mod solnedgangen i hvad der forekom at være en evighed, med en fabelagtig udsigt til røde og gyldne skyer.

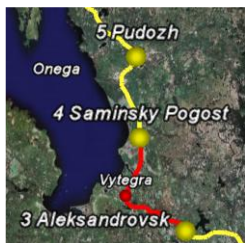
Jeg havde voldsomt ondt i knæene. Jeg får ofte smerter i knæene på mine cykelture, men normalt forsvinder de igen i løbet dagen eller også er de ikke værre end at jeg kan ignorere dem. Men dette var anderledes. Smerten var slem og jeg var bekymret for om jeg risikerede en kronisk skade, hvis jeg fortsatte. Dette var den første gang, jeg seriøst har overvejet ikke at gennemføre en brevet som følge af smerte. Jeg besluttede mig til at se om lidt søvn ville hjælpe knæene og først træffe en beslutning næste morgen.





Gammelt tipvognsspor på min første russiske grusvej.

Jeg kom frem til kontrolstedet i Saminsky Pogost lørdag morgen kl. 01:40 efter at have tilbagelagt 398 km på 18 timer og 20 minutter.



Dette kontrolsted lå 300 meter fra hovedvejen lige ved siden af en gammel trækirke, hvor arrangørerne havde rejst en række telte. Det lå smukt i det lyse tusmørke, hvor kirkens silhuet stod aftegnet mod den mørkeblå himmel. Jeg fik te og lidt varm mad, som begge gjorde godt. Så blev jeg vist hen til et telt, hvor en sovepose og min taske ventede på mig. Det tog

mig ikke lang tid at få børstet mine tænder og komme ned i posen.

Jeg sov dybt, så jeg opdagede ikke at en anden randonneur kom ind i teltet, men da en tredje randonneur krøb ned i sin sovepose, vågnede jeg efter bare 3 timers søvn. Jeg besluttede mig til at det var på tide at komme videre, så jeg krøb ud af min dejlige, varme sovepose og ud i den kolde morgenluft, som nu var våd af finregn. Min taske gav mig mulighed for at skifte tøj, og jeg benyttede mig af den, selv om jeg vidste, at det kun var en stakket frist, før det nye tøj lugtede lige så slemt som det gamle.

Kontrolposten i Siminsky Pogost. Teltene lå ved den gamle kirke. Heldigvis så jeg ikke hvor forfalden den var før om morgenen - ellers havde jeg ikke lukket et øje af frygt for at den skulle styrte sammen over os.

Jeg fik lidt at drikke og spise og så kørte jeg af sted igen. Regnen tog til og jeg var nødt til at stoppe efter kun 15 minutter for at tage skoovertræk på. Jeg havde håbet at vejenes tilstand ville blive bedre, men rutebeskrivelsen sagde at de ville blive værre – og det blev de!

18 km efter Saminsky Pogost kørte jeg over grænsen til republikken Karelien. Der var ikke den store forskel at spore, bortset fra at stednavnene fik en mere finsk klang og så var der det med hundene...



Jeg mødte ikke mange hunde på min tur, men hundene i Rusland gjorde et stort indtryk. De fleste, jeg kom forbi, så ud som sorte slædehunde. De sad ofte ved indkørslen eller kom slentrende ud til vejen, når jeg kom cyklende. De første gange, jeg så dem, forventede jeg, at de ville gø og løbe efter mig, med de sad bare stille i vejkanterne og fulgte mig interesseret med øjnene, mens de givetvis spekulerede på, hvor jeg kom fra og hvor jeg var på vej hen. I Karelien var de fleste hunde lænkehunde. De gav hals så snart, de fik farten af mig. Det gjorde de hunde, der ikke var lænket, også – men de kunne også løbe efter mig. ...

Mine knæ og ben gjorde stadig ondt. Jeg tror at grunden var, at en stor del af turen havde været en lang serie af

start og stop, pga. de meget hullede veje, som var hårde ved knæene og som aldrig gav dem lov til at komme ind i en fast rytme.

Det næste kontrolsted var i Pudozh. GPS'en kendte ikke det præcise sted og i rutebeskrivelsen stod der kun 'Skole nr. 2, grå murstensbygning'. Da jeg kørte ind i byen, havde jeg svært ved at finde ud af hvilken af de mange grå bygninger, der var skole nr. 2, så jeg stoppede flere gange for at sammenligne rutebeskrivelsen med omgivelserne. En af gangene jeg holdt for at orientere mig, stoppede en politibil foran mig og en politimand steg ud og kom hen mod mig. 'Åh nej', tænkte jeg, 'Jeg kan ikke holde ud at skulle vise mit pas, forklare hvorfor mine registreringspapirer ikke læn-

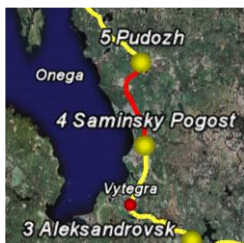
gere kan læses og hvorfor jeg i øvrigt befinder mig her på den mærkelige cykel'. Så jeg så politimanden i øjnene og spurgte 'Do you speak English?' Han stivnede på stedet, rystede på hovedet og drejede om på hælene. Da han var tilbage i bilen, vekslede han et par ord med sin makker og de kørte af sted. Vi kørte sammen gennem byen med samme hastighed – de lå 50 meter foran mig mens jeg spejdede efter en grå bygning, der indeholdt en skole.

Da vi var kommet næsten ud af byen holdt patruljebilen ind til siden og jeg kørte forbi. Jeg brød mig ikke om tanken om at køre forbi skolen, så jeg stoppede efter nogle få meter for igen at se på rutebeskrivelsen. Betjenten steg ud af bilen og pegede ind til

Jeg kom konstant forbi flotte bjælkehuse af vejrbidte, grå bjælker. Desværre er de misligholdt, så de fleste synker i et eller flere hjørner. På marken stod den frodigste skvalderkål, jeg nogensinde har set.



højre, idet han sagde et eller andet på russisk. Jeg var ikke sikker på hvad han mente, men så opdagede jeg, at han pegede på en sti til skolen gennem nogle buske. Jeg takkede ham, vinkede og skubbede cyklen ind gennem buskene mod skole nr. 2. Dette var første gang, jeg har fået hjælp af ordensmagten til at gennemføre en brev. Jeg går ud fra, at betjentene havde set en masse cyklister, der var kørt ind på skolen og at de derfor kunne regne ud, at jeg nok også skulle derhen.



Jeg ankom kl. 9 lørdag morgen efter at have kørt 459 km, heraf 61 km denne morgen på 3 timer og 10 minutter - ikke just hurtigt! Dette var det første af mange kontrolsteder på skoler og det overraskede mig, at jeg fik besked på at tage cyklen med indenfor. Dette var dog en effektiv måde at sikre, at



Kontrollen i Pudozh lå som så mange andre i en grå skole.

cyklerne stadig var til vores rådighed, når vi fik lyst til at fortsætte.

Jeg blev tilbudt varm te, varm frikassé, brød og småkager, som jeg taknemmeligt tog imod, da sulten var begyndt at gnave. Jeg fik en lille sludder med nogen af de andre deltagere, så mit ophold varede i mere end en time – jeg må have været træt. ...

Da jeg forlod Pudozh kl. 10:00, gjorde

det stadig ondt i mine ben og knæ, og jeg håbede at vejene ville blive bedre, men den dårlige belægning fortsatte.



Det næste kontrolsted var i Peschanoe, hvortil jeg ankom lørdag eftermiddag kl. 13:15 efter at have cyklet 518 km. Kontrolstedet var placeret 200 meter fra hovedvejen i en sommerlejr for autistiske børn. Den lille vej, der førte op til lejren var tydeligt markeret med balloner og bånd – meget let at finde. Denne gang fik jeg kaffe – i stedet for te – og småkager.

Jeg kørte igen efter 35 minutter og kørte nu langs med Onegasøen, som jeg dog ikke fik set meget af.

Kontrollen i Pudozh.

På alle kontroller var der rigelig med mad.



Efter 30 km ændrede vejen karakter og lå nu foran mig med en perfekt, glat asfalt. Min fart gik lidt i vejret og den stabile kadence lettede endelig smerterne i mine knæ og ben. Den gode asfalt fortsatte 24 km, hvor ruten drejede væk fra hovedvejen og ind på en grusvej med et tykt lag løst grus, der gjorde det svært at holde cyklen på ret kurs. Så de næste 1200 meter blev kørt med lav fart og høj koncentration for at holde cyklen opret. Endnu et venstresving og endnu en kilometer med ængstelig spejden efter det næste kontrolsted, inden jeg ankom til Chelmuuzhi Skole kl. 17:05, efter at have kørt 578 km.



Solen stod lavt og oplyste træerne på baggrunden af en regntung himmel.



Mad og drikke blev serveret i den ene ende af gymnastiksalen, mens soven- de ryttere lå på madrasser i den anden ende. Jeg lagde mig ikke til at sove, men jeg satte mig på en bænk og lukkede øjnene et par minutter, så jeg tilbragte 1½ time i Chelmuuzhi.

Jeg kørte tilbage til hovedvejen, hvor jeg igen havde glæden af den gode asfalt – så længe det varede. Efter ca. 15 kilometer var alting normalt igen.

På vej gennem byerne på ruten mødte jeg store grupper af unge – og knap så unge – mennesker på vej til lørdagsbal- let på det lokale mødested. De var glade og vinkede, kom med opmun-

trende tilråb eller grinede ad mig. Det så ud til at de havde en munter aften foran sig og jeg spekulerede på, hvorfor jeg sad alene på en cykel i stedet for at tage til fest med gode venner.

I Povenets kom jeg forbi sluseme på Belomoro-Baltiysky kanalen. Da jeg kørte over broen over kanalen stod der et par unge piger ved siden af vejen. Da de så mig komme kørende på en liggecykel, kunne de næsten ikke holde latteren tilbage. Men de havde øjensynligt fået en god opdragelse, for de holdt hånden for munden for ikke at gøre mig forlegen. Da jeg kørte forbi dem, kunne jeg se latteren i deres øjne og hvordan de kæmpede for ikke at den også skulle komme ud af munden. Det var så sjovt, at jeg ikke kunne lade være med at le. Og det var lige det, der skulle til for at få pigerne til at slippe latteren løs. Så da jeg kørte bort, snoede vores muntre latter sig om hinanden og steg til vejrs i den stil-

le aften.

I Medvezhegorsk, på nordenden af Onegasøen, drejede ruten til venstre ind på en mindre vej. Straks kom der en stejl bakke – op! – og fra da af var vejen væsentlig mere bakket end hidtil. Inden længe kørte jeg ned langs Onegasøens bred, hvor jeg havde en smuk udsigt ud over søen i solnedgan- gen. Snart kørte jeg med høje graner på begge sider af vejen, hvilket nok gjorde dette stykke til det mørkeste på hele turen.

Min ryg gjorde ondt nu som om jeg havde fået blå mærker af de mange store og små slag den havde fået i løbet af de sidste par dage. Det var ikke så slemt så længe jeg sad på cyklen, men hver gang jeg stod af eller på cyklen blev jeg mindet om min ryg. Dette var noget, jeg aldrig har oplevet før og noget, jeg antager var et resultat af de meget ujævne veje.



Kort før midnat kørte jeg langs bredden af Onegasøen.

Omkring 8 km fra kontrolstedet var der en bakke, der var så stejl, at jeg kunne have gået hurtigere op end jeg cyklede. Men fra toppen af bakken var der en dejlig lang nedstigning til kontrolstedet ved Onegasøen – det 8. på turen – hvor jeg ankom lørdag aften kl. 23:45, efter at have cyklet 682 km.



Kontrolstedet lå på bredden af Onegasøen, hvor et bål hilste velkommen i tusmørket efter en lille gåtur gennem sandet fra vejen. Selv om det var sent, var der stadig lyst nok til at man kunne se søen og en enlig båd i det fjerne. Smukt! Hjælperne sikrede sig, at jeg fik mit stempel i brevetkortet og bød derefter på pølser fra bålet. Myggene

var kommet frem og drak sig berusede i mit blod – sikkert meget velsmagende efter mere end 36 timers kogning. Det ville have passet mig mere end godt at overnatte ved denne kontrol, men det var et af de få kontrolsteder uden overnatningsmulighed, så jeg var nødt til at fortsætte, hvad jeg gjorde kl. 0:20 søndag nat.

Foran mig lå 100 km nattekørsel, hvilket normalt betyder langsom kørsel, men selv om jeg var træt, var jeg tem-

melig sikker på at jeg kunne køre distancen på mindre end 4 timer eftersom det ikke var særligt mørkt. Jeg vidste ikke hvad, der lå foran mig...

Da jeg kørte tilbage samme vej som jeg var kommet, blev jeg indhyllet i mørke, da høje graner stod tæt omkring vejen. Bakkene havde samme højde som da jeg kom den modsatte vej, men efter at have festet på pølser og te virkede de ikke nær så slemme. Nu og da susede jeg forbi andre ryttere, der kom i modsat retning, og selv om det var så mørkt, at jeg ikke kunne se hvem de var, kunne jeg se, at de havde det lige så svært med bakkene, som jeg havde haft. Sikken en forskel et varmt måltid mad kan gøre.

Da jeg kørte ud af Medvezhegorsk kørte jeg til højre i en udfletning og op på hovedvejen mod Murmansk. Langs med vejen holdt bilerne tæt med slukkede lygter og til at starte med kunne jeg ikke regne ud, hvorfor de holdt der. Så gik det op for mig, at de var stoppet for at chaufførerne kunne få et hvil på vej til eller fra Mur-

Kontrolposten ved Onegasøen lå hyggeligt med et bål på stranden.



mansk. Inden jeg havde kørt 400 meter opdagede jeg, at jeg kørte den forkerte vej og jeg vendte om, selv om jeg stadig ikke var sikker på hvilken vej, der var den rigtige. Så jeg endte med at køre frem og tilbage flere gange, inden jeg endeligt fandt i den rigtige retning. Adskillige chauffører var vågne og de må have undret sig noget over, hvorfor jeg kørte frem og tilbage som et pendul på hovedvejen til Murmansk klokken halv tre om natten!

Lyset, der lå over landet, var meget specielt – nu forstår jeg, hvorfor man kalder det 'de hvide nætter'. Himlen var klar og selv om det var den mørkeste tid på natten, havde jeg ingen problemer med at se vejen. Den kolde luft kombineret med det varmere vand i søer og åer, var ingredienser, der passe-

de mosekonen, så hun bryggede det bedste hun havde lært og brygget lagde sig tykt i alle lavtliggende områder. Da jeg kom til toppen af en langstrakt bakke blev jeg slået af en fantastisk udsigt. Under mig lå en skov med en sø i det fjerne. Den mørke silhuet af søbreddens træer blev spejlet i det spejlblanke vand, og sammen med en spøgelsesagtig tåge og lyset fra horisonten dannede naturen et eventyragtigt billede. Jeg stoppede for at tage et par billeder, men de gengiver kun vagt det, jeg så.

Et par kilometer længere fremme ventede en fin, glat asfalt på mig. Vejen var bred, med god belægning og næsten ingen biler. Området, jeg kørte igennem, virkede forladt og jeg så ikke andre end et par biler hele natten. Jeg kørte ikke så hurtigt, som jeg hav-

de håbet og jeg kunne mærke virkningen af for lidt søvn.

Imens jeg cyklede af sted, tænkte jeg på de vilde dyr, Mikko næsten havde lovet mig, at jeg ville komme til at se: Hjort, ulv og bjørn. Men indtil nu var det eneste, jeg havde set, to måger, der jagede en ugle bort. Selv om det var noget, jeg ikke havde set før, var det alligevel ikke så spændende som en bjørn eller en ulv. Jeg legede med tanken om at se en Sibirisk Tiger – ikke at de findes i Karelien, men hvis jeg kunne cykle 1200 km på 4 dage, så kunne en tiger vel godt tilbagelægge 5.000 km på et par måneder. Jeg morede mig lidt over tanken, men blev så fanget af min egen fantasi, at jeg næsten blev helt bekymret for at møde en Sibirisk Tiger!



Da jeg kørte op ad en lang, flad bakke, så jeg op og så en løve gå over vejen! I løbet af et splitsekund forsvandt den om bag et autoværn mindre end 50 meter foran mig. Jeg var træt og tankerne flød kun langsomt, så det var først da jeg havde blinket med øjnene et par gange, at jeg tænkte, at det måtte have været en hund. Måske en Golden Retriever, da de har samme farve. Men bagbenene var forkerte. Jeg havde helt sikkert set bagben, der tilhørte en løve. Da jeg kørte forbi autoværnet kiggede jeg under det – og der var den: En stor, gylden løve! Jeg skiftede gear for at lave lidt støj og den drejede hovedet og så mig lige i øjnene: Et stort rund ansigt med store øjne. Heldigvis blev løven lige så bange for mig, som jeg var for den, så den vendte om og løb bort uden en lyd. Senere har jeg fundet ud af at det var en Los, en mellemstor vild kat, der kan blive op til 1,2 meter lang.

Den klare himmel var skyld i at temperaturen faldt og mit termometer målte 2 grader, da det var koldest. Jeg havde stadig mit sommertøj på: En kortærmet jersey, løse ærmer, en tynd regnjakke og en refleksevest. Ikke meget til at beskytte mod vintertemperaturer, så jeg frøs brødt. Omkring kl. 4 stoppede jeg kort for at spise en bid brød. Det var dumt! Da jeg startede igen kølede luften mig ned, så jeg begyndte at ryste, og uanset hvor hårdt jeg prøvede at trampe i pedalerne, kunne jeg ikke få varmen tilbage. Jeg rystede over hele kroppen og kunne knap holde farten oppe på 15 km/t. Efter en halv times tid var jeg nødt til at stå af cyklen og gå i stedet for at cykle

da fartvinden så ikke kølede mig helt så meget. Tyske Manfred kørte forbi og spurgte om jeg var OK, hvilket jeg bekræftede – jeg ved ikke hvorfor, for det var jeg ikke! Jeg håbede, at jeg kunne gå mig til varmen, så jeg kunne begynde at cykle igen, men det hjalp ikke rigtigt.

Efter 10 minutters gåtur indså jeg, at det ikke hjalp mig meget og at der var frygteligt langt at gå til kontrolstedet i Girvas. Pludselig fik jeg en ide: Jeg fiskede mit overlevelsestæppe ud af bagboksen, skar et hul i det og trak det over hovedet som en poncho. Så trak jeg refleksvesten ud over for at holde sammen på det hele. Det hjalp! Jeg kunne med det samme mærke, hvordan min kropswarme blev reflekteret af min nye poncho. Nu kunne jeg cykle igen og inden længe holdt jeg op med at ryste, selv om jeg stadig frøs.

Jeg ankom til kontrolstedet på skolen i Girvas kl. 6:40 søndag morgen – 120 km eller 6 timer 20 minutter efter det



forrige kontrolsted – kold, udmattet og med en klar erindring om den russiske vinter, selv om jeg kun havde været der om sommeren! Dette havde sandt at sige været en forfærdelig nat, som var forårsaget af at jeg ikke havde forberedt mig på en kold nat. Senere kunne jeg, ud fra andres fortællinger om deres besværligheder i natten, konstatere at jeg var ikke den eneste rytter, der var blevet overrasket af kulden.

Jeg fik hurtigt noget at spise og gik så ind i sovesalen: Gymnastiksalen, hvor der var lagt madrasser ud med nye, varme tæpper. Jeg havde håbet, at jeg kunne få et varmt bad, men jeg så ikke nogen bade faciliteter på nogen af kontrolstederne. Og jeg var alligevel for træt til at bade.



Sovesalen i Girvas

Jeg sov omkring 4 timer, inden jeg vågnede op til endnu et måltid.

Min 2. taske var blevet bragt til Girvas, så jeg kunne igen tage rent tøj på – denne gang med endnu et lag – og omorganisere de ting, jeg havde i bagboksen.

Jeg drog videre kl. 12:00.



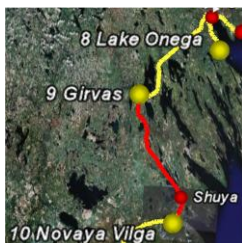
Min cykel blev pakket om i Girvas

Jeg havde ikke længere ondt i ryggen og knæene havde det meget bedre. Vejene var ikke blevet bedre mens jeg sov, men de blev bedre og bedre efterhånden som dagen skred frem.

Ifølge den oprindelige rutebeskrivelse var næste stop Shuya – og jeg havde ikke opdaget, at det var blevet ændret i den endelige rute. Så da jeg ankom til Shuya kunne jeg ikke forstå hvorfor min GPS førte mig gennem og ud af byen. Inden længe kørte jeg på en helt ny hovedvej, som ikke var indtegnet på GPS'ens kort, så min forvirring var total. Ved en udfletning drejede jeg til venstre mod Petrozavodsk, men efter et par kilometer indså jeg, at jeg kørte i den forkerte retning og vendte om. To vejarbejdere var meget interesserede i min kørsel frem og tilbage på den flotte, nye hovedvej, så jeg vinkede

venligt til dem, da jeg kørte forbi dem anden gang.

Jeg var nu totalt forvirret med hensyn til hvor jeg var og hvor på rutebeskrivelsen, jeg var kommet til, men fire kilometer længere fremme drejede jeg til venstre væk fra hovedvejen og kunne snart køre ind i Novaya Vilga, hvor kontrolstedet lå. Jeg havde svært ved at finde skolen, hvor kontrolstedet var, så jeg kørte frem og tilbage på vejen et par gange for at se om jeg kunne finde den. En bil stoppede og manden bag rattet vinkede til mig, at jeg skulle følge efter. Jeg var ikke sikker på, hvad han mente – og han talte ikke engelsk – men han var meget insisterende, så jeg fulgte efter ham op ad grusvejen til et kryds, hvor han viste mig i den rigtige retning mod skolen, der lå nogle få hundrede meter nede ad vejen.



Jeg ankom til kontrolstedet i Novaya Vilga kl. 17:00 søndag eftermiddag efter at have kørt i alt 875 km.

Hjælperne var som altid voldsomt hjælpsomme og sørgede for at jeg fik en dejlig varm kop te og varm frikassé. Jeg havde besluttet mig til at sove lidt for at kompensere for manglen på søvn den forrige nat, så jeg lagde mig i sovesalen og sov en times tid.

Jeg var på cyklen igen kl. 18:30.



Kontrollen i Novaya Vilga.

Da jeg nåede tilbage til asfalten, mødte jeg en af de tyske deltagere, som var lige så meget i tvivl om hvilken vej han skulle køre som jeg havde været. Efter en kort sludder kørte vi igen af sted i hver vores retning.



Hvor ofte kan man vælge mellem at køre til venstre mod Sankt Petersborg eller til højre mod Murmansk?

Hovedvejen, jeg kørte på, var nu i god og fin stand. Efter 30 km skulle der ifølge rutebeskrivelsen være 5 km vejarbejde. Da jeg nåede til dette, så jeg at hele det øverste lag af vejen var blevet fjernet og der kun var to hjulspor dækket af skærver på størrelse med en grovsmeds hånd. Da jeg kørte fra asfalten ind på sporet, gled min cykel på de løse skærver og jeg var lige ved at vælte. Der havde næsten ikke været nogen trafik indtil nu, men nu kom bileme forbi mig i en lang kø, der ikke efterlod megen plads til mig. Jeg prøvede at trække



*Russiske Anton Vikulov forcerer vejarbejdet.
Foto: Valentin Novikov*

cyklen, men det var umuligt, for bilerne, der kom i en lind strøm, tvang mig til at trække op på grusbunkerne, der lå langs med vejen. Jeg var tæt på at opgive, da tanken om at trække cyklen de fem kilometer gennem vejarbejdet var helt uoverskuelig.

I et ophold i strømmen af biler så jeg, at vejen nu var mere fast uden så mange løse skærver, så jeg besluttede mig

til at prøve at cykle igen. Heldigvis var det muligt at holde cyklen på ret kurs på den ujævne vej, selv om jeg kun kunne køre meget langsomt. Og Heldigvis kom der ikke nogen biler bagfra, før jeg havde fået så megen selvtillid, at jeg turde fortsætte på cyklen.

Lidt længere fremme snævrede vejen ind til eet spor, skærverne blev erstat-

tet af jord og en stejl bakke viste sig foran mig. Der var nu biler og store lastbiler foran og tæt bagved mig, så jeg var nødt til at holde mig i midten af sporet for at være sikker på, at de ikke prøvede at komme forbi mig, for så ville jeg være blevet presset af vejen. Heldigvis var de fleste af de russiske chauffører meget tålmodige og holdt sig pænt tilbage. Da jeg langsomt kværmede op ad bakken, dybt koncentreret for ikke at glide eller falde, kom en af de russiske deltagere dansende forbi mig, idet han zig-zaggede ind og ud mellem bilerne. Jeg var lidt misundelig, men besluttede mig for at det ikke lige var denne dag, jeg ville sætte livet på spil i den russiske trafik.

På toppen af bakken skiftede vejen igen til en ny, flot asfalt og jeg var i stand til at suse ned ad bakken i høj fart.

Efter endnu et kort stykke med vejarbejde et par kilometer længere fremme smalnede vejen ind til knap to baner. De store lastbiler overhaledede mig med høj fart i en afstand af et par centimeter, hvilket gav mig sved på panden. Dette var den eneste strækning på turen, hvor jeg følte mig usikker og sårbar i trafikken.



Jeg sad i kø blandt lastbiler og andre store biler.

Fire kilometer før kontrolstedet i Kotkozero drejede ruten væk fra hovedvejen og jeg kørte ind mellem træer, der stak op gennem det tætte mosekonebryg –smukt, smukt, smukt - men tågen fik også temperaturen til at falde.



Jeg ankom til Kotkozero kl. 23:40 søndag aften.

Jeg var fast besluttet på ikke at gentage mareridtet fra den foregående nat, så efter et varmt måltid lagde jeg mig til at sove i sovesalen, som igen lå i skolens gymnastiksal.

Jeg håbede at morgenen ville blive lige så smuk som aftenen, så jeg sov kun 3 timer for ikke at gå glip af solopgangen.

Morgenstemning ved Kotkozero.



Jeg forlod Kotkozero kl. 4:20 mandag morgen efter at have provianteret.

Tågen lå tæt, da jeg forlod kontrolstedet, men mindre end 10 minutter efter lettede tågen og efterlod et tyndt lag mosekonebryg over de lavtliggende områder. Det var dette, jeg var stået tidligt op for at se! Solen var ikke stået op endnu, men en lyserød kant lå over horisonten, himlen var blålig og kridhvid dis indhyllede søer og åer. Smukt! På mindre end en time skinnede solen fra en skyfri, blå himmel – livet var vidunderligt!

Kort før jeg ankom til kontrolstedet ved Ladogasøen, opdagede jeg, at skruerne i mit styr var løse. Jeg stoppede og strammede skruerne lige tids nok til at ingen af dem endte med at ligge et eller andet sted på de russiske veje.

Jeg ankom til kontrolstedet ved Ladogasøen kl. 9:20 mandag formiddag efter at have kørt 1062 km.

Kontrolstedet lå på stranden med telte



som sovesale, et bål med te og gryderet – og som altid et meget gæstfrit hold af hjælpere, der gjorde alt hvad de kunne for at gøre livet behageligt for mig. Efter jeg havde fået lidt at spise og drikke, gik jeg ned til vandet for at se på søen. Ladogasøen er enorm – man kunne ikke se den modsatte kyst



og stranden var så bred som de fleste strande, jeg kender hjemmefra. Det var blevet overskyet og der blæste en kold vind, så stranden indbød ikke rigtig til et længere ophold.



Vejret var godt den første del af mandagen - og landskabet var flot!

Jeg vinkede farvel til hjælperne, der fulgte mig ud til vejen for at fotografere, og kørte videre kl. 10:05.

Vejen fulgte kysten lidt, men snart drejede den ind i landet. Jeg var mærket af de mange kilometer og kørte kun langsomt. Jeg synes jeg kan huske, at denne del af ruten havde flere bakker end de foregående 1000 km, men det kan være min hukommelse spiller mig et puds.

Min GPS viste, at kontrolstedet i Pitkyaranta lå næsten på den anden side af byen og jeg kørte i god fart mod det, da en anden rytter, der kom ud fra

en sidegade, råbte mig an og med fagter viste mig, at jeg skulle ned ad denne vej til en skole. Jeg var heldig – hvis vi ikke havde mødt hinanden i krydset, ville jeg sikkert have tilbragt timer med at lede efter kontrolstedet det forkerte sted.



Jeg ankom til kontrolstedet i Pitkyaranta mandag kl. 14:05 efter at have cyklet 1138 km. De 75 km siden sidste

kontrolsted havde taget mig 4 timer, hvilket viser, hvor træt jeg var på dette tidspunkt.

Kontrolstedet lå endnu en gang på en skole, men denne gang virkede det som om skolen var større med en hel del mere aktivitet. Det var svært at finde lokalet med kontrollen, da jeg var nødt til at bære min cykel op ad to trapper – lidt af en bedrift på dette sene tidspunkt på turen.

Der var en mat stemning over kontrolstedet i stedet for den opstemthed, man kunne forvente her på det sidste kontrolsted inden målet, – det virkede



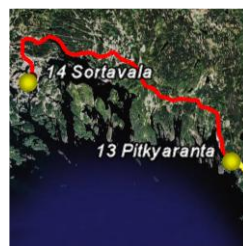
Udsigt over Ladogasøen kort før Sortoala.

som om hjælperne langt om længe var udmattede efter flere dages hjælp og support til rytterne.

Jeg forlod Pitkyaranta efter 45 minutter og kørte ud på den sidste etape

af turen. Denne sidste del af ruten var bakket med en del lange nedkørsler.

20 km før målet fulgte vejen igen kysten og jeg var nødt til at stoppe for at tage nogle billeder af den flotte udsigt.



Kl. 18:53 ankom jeg til målet i Sortoala efter at have kørt 1214 km på 83 timer og 40 minutter. Mikhail, arrangøren, og hans hjælpere tog imod mig og gav mig valget mellem den sædvanlige kop te og et usædvanligt glas vodka! Jeg valgte teen, da jeg var bange for at indtagelse af alkohol ville umuliggøre gåturen til hotellet.

Jeg bookede mig ind på et værelse på et hotel, fik et langt, varmt bad og gik så ud for at spise aftensmad. Og inden længe lå jeg i dyb søvn i min seng.

Lidt statistik:

	Antal	Gennemsnitlig tid	Hurtigste	Langsomste
Deltagere	47			
Udgået ¹	12	37 t 40 min	16 t 30 min	85 t 17 min
Gennemført 600 km ²	2	38 t	36 t 50 min	39 t 6 min
Gennemført 1200 km	33	79 t 37 mi	59 t 59 min	90 t

¹ En deltager udgik da han overskred tidsrammen ved en kontrol, men gennemførte alligevel alle 1200 km.

² To deltagere kørte halvdelen af løbet som en 600 km brevet

Efterskrift

Som tiden går, er det som om erindringen om de hullede veje svinder og tilbage står indtrykket af gæstfrihed, velorganiserede kontrolsteder, veje uden megen trafik, det flotte landskab, lyset om natten, mosekonens bryg og en cykeltur uden en eneste punktering!

Min cykel fik nogen ordentlige tæsk, men den tog imod dem uden at tage skade – med undtagelse af en knust forlygte, med venlig hilsen fra SAS – så nu tror jeg, den kan køre hvor som helst. Næste gang jeg skal til denne del af verden, vil jeg dog overveje en cykel med affjedring.

Det vil helt sikkert være fristende at tage tilbage og køre turen endnu en gang eller køre en anden russisk brev, hvis muligheden viser sig en gang i fremtiden. For det har virkelig været

Et Eventyr.



Foto: Manfred Tinebor, Valentin Novikov, Jan Buschardt