

Rejsen til Nordkapp

i regn med smukke vid

På turen fra Larvik til Nordkapp og retur til Tromsø har **Mona og Ove Kristensen**, Horsens ført udførlig dagbog, som redaktionen undtagelsesvist har valgt at bringe i sin fulde ordlyd på grund af de mange detaljerede campingtips, til jer der overvejer denne helt særlige campingtur, som gav gode oplevelser og en ødelagt motor



der





Her er vi nået til rejsens mål. Toppen af Europa, Nordkapp.

NORDKAPP-TUREN var i grove træk planlagt fra 10. juni til 18. juli og med start fra Hirtshals med færge til Larvik og via E6 til Trondheim, derefter ud på Kystvejen RV17 til Bodø, over på Lofoten, tilbage til E6 og op til Nordkapp. Tilbageturen via E6 til Trondheim, derefter via E39 til Atlanterhavsruuten og Trollstigen tilbage til E6 ned til Larvik, færge til Hirtshals. Men sådan skulle det ikke gå.

Søndag 10. juni. Kl. 22.15 startede Nordkapp-turen for os med hurtigfærgen Hirtshals-Larvik. Efter 3 ½ times sejlads var vi klar til at indtage Norge med vores 12 meter lange vogntog, Suzuki og Cabby.

Mandag 11. juni. Mens det stadig var mørkt, satte vi kursen mod nord ad E18. Få kilometer senere havde vi passeret de første tre bomstationer, flere vejarbejder og hastighedskontroller. Vi forlod E18, også for at undgå Oslos morgentrafik. Kørte på vej 35 vest om Drammen mod Hønefoss på ujævne og hullede veje og med mange sving. Kort før Hønefoss nåede vi frem til Tyrifjorden. Søen var et fantastisk syn, stor, flot med småøer – spejlblank, og med morgenlysets genskin i søen lignede det et unikt postkort. Efter at have nydt synet mens vi fik vores morgenkaffe, kørte vi mod Mjøsa og Lillehammer. Mjøsa-søen var også fantastisk flot.

Lidt nord for Lillehammer ligger Hunderfossen, et naturområde med mange aktiviteter. Nævnes kan bl.a. Familieparken – en trolde- og eventyrverden for hele familien. Norsk Vegmuseum, der inde som ude viser vejarbejdersjakkenes boliger og beklædning, biler, gravemaskiner og andet materiel brugt gennem det sidste århundrede, cykler i alle afskygninger, og ikke mindst en nullvision udstilling – et vejtransportsystem, der ikke som i dag accepterer, at trafikken tager 250-300 menneskeliv årligt. Antal trafikdrab var illustreret med 250 par sko og støvler i alle størrelser og faconer placeret i en rundkreds. Norsk Fjellsprengningsmuseum – bygget som en tunnel 240 m ind i fjeldet. Der er mørkt, koldt, og vandet drypper. Fjeldsprængningens historie fra 1700-tallet til i dag fortælles vha. rekvisitter og tv-skærme. Et Kraftværk – hvor 300 m³ vand i sekundet fosser ud af sluserne i et stor brus, og der produceres 600 mio. kilowatt-timer

årligt, et imponerende syn. En campingplads – her overnattede vi efter en lang og oplevelsesrig første dag i Norge.

Tirsdag 12. juni. Dagens første oplevelse skulle være en tur i Helvete. Lidt nord for Lillehammer kørte vi fra E6 ind på vej 255. Vejen førte os gennem Vestre Gausdal og Espedalen langt op i fjeldet. En kæmpe bjergsø befandt sig i 750 meters højde. Vi nåede til Helvete Jættegryder, en barsk udseende kløft skabt af naturens vilde kræfter. Helvete kan nås via en 70 meter stejl sti ned i dybet. Men ak, Helvete var "stengt" og ville først åbne lørdag, altså efter fire dage. Hvor ærgerligt. Nå, vi fortsatte op i 900 meters højde, hvor sneen stadig lå i små plamager. Vi kørte gennem Skåbu, Norges højest beliggende bygdssamfund. Her var endda en mindre campingplads. Udsigten ud over de sneklædte fjelde var fantastisk. Efter godt og vel 100 km i højderne nåede vi ud lidt nordligere på E6 igen.

Vi fortsatte turen over Dovrefjeldet mod Kongsvoll. Dovrefjeldet er rå natur, sne og lave temperaturer. Vores mål var parkeringspladsen 3 km nord for Kongsvoll. Her starter Vårstigen vandresti, der går parallelt med E6, og derefter går op i højden til Tingavol-plateauet, et gammelt tingsted. Herfra skulle der være en fin udsigt mod fjeldet på modsatte side af Driva, og gode muligheder for at spotte moskusokser med kikkert. Turen tager ca. 1 ½ time hver vej. Vejret var ikke med os, det regnede, var diset, og temperaturen var 5°. Vi opgav udflygten, da sandsynligheden for at se moskusokser under de vejrforhold var for lille. Vi fortsatte i stedet videre mod nord til Oppdal, hvor vi overnattede.

Onsdag 13. juni. Fortsatte ad E6 til Trondheim, Norges tredje største by, og kiggede nærmere på byen.

Torsdag 14. juni. Kørte videre nordpå ad E6 med Trondheimsfjorden på venstre side et langt stykke af vejen. Længere ude i horisonten kunne vi nyde de sneklædte bjergkammer på hele dagens tur. Vi overnattede i Grong.

Fredag 15. juni. Efter 1 km på E6 drejede vi fra til vej 760 for at komme ud på Kystvejen RV17. Kystvejen er en national turistrute, der går fra Steinkjær til Bodø, er 664 km lang og indebærer seks sejlads. Den bugter sig langs Helgelandskysten, der

består af mere end 14.000 øer, holme og skær. RV17 var en rar forandring fra E6. En hel del sving og smalle, hullede veje med mange stigninger og fald, ja, men det føles som at være tættere på naturen, eller snarere at naturen nydes på en mere afslappet måde, med mulighed for at stoppe op og nyde øjeblikket, samt tage fotos. 120 km senere stoppede vejen i Holm. Ingen bro over Bindalsfjorden, men 20 minutters sejlads førte os til Vennesund, hvor RV17 fortsatte. Efter yderligere 50 km tog vi en lille afstikker fra RV17 ad vej 76 gennem Brønnøysund, og videre over en meget høj L-formet bro. Vi fortsatte 13 km ud ad tangen, hvor vores 2,50 m brede campingvogn gav problemer, når modkørende biler skulle passeres.

Vi skulle ud til attraktionen Torghatten – fjeldet med hullet tværs igennem. En opadgående sti førte op til Torghatten. Efter en halv times vandring/kravlen op ad "stien", der bestod af små til store fjeldsten i vild uorden, nåede vi toppen. Et fanta-

stisk syn. Yderligere kravlen og 108 trappetrin ned inde i fjeldet gjorde, at vi kunne se ud af fjeldets anden side. Samme tur tilbage. Torghatten-fjeldhullet er 166 m langt, op til 75 m højt og op til 28 m bredt. En anstrengende tur, men en fantastisk oplevelse.

Overnattede på Marinehavnen i Brønnøysund. Vi har nu kørt godt 1.700 km. Vejret har indtil videre ikke vist sig fra den gode side. Lidt solstrejf, men mest overskyet med byger, temp. 5 til 11°.

Lørdag 16. juni. Tilbage på RV17 fortsatte vi 12 km til næste færge, Horn-Andelsvåg, igen 20 minutters sejlads. Videre 17 km til endnu en færgehavn, Forvik. Ved færgehavnen var der et kaffebrænderi og café, samt overnatningsmulighed på brænderiets område med en skøn udsigt ud over fjorden og fjeldene. Vi besluttede at tage en afslappende eftermiddag.

Pludselig landede en ambulancehelikopter 50 meter fra os. Sik-

→

*Broer og tunneller sikrer
alt for stejle stigninger.*





Broer og gletsjere gør naturen helt fremmedartet

ken et luftryk og støvsky, den gav. Lettede lidt senere med en syg person.

Ove benyttede eftermiddagen til at bytte om på Suzukiens for- og baghjul, da vores tungt lastede cv og vejenes tilstand, de mange sving, stigninger og fald, sled hårdt på baghjulsbelægningen. Herefter var der tid til lidt fiskeri, og minsandten om ikke Ove fangede tre torsk, så aftensmaden blev grillet torsk.

Søndag 17. juni. Tog færgen, Forvik-Tjøtta, en times sejlads, færgen hentede yderligere passagerer på to øer undervejs. Fortsatte på RV17 til Sandnessjøen og Helgelandsbroen, en meget høj, specielt udformet 1.065 m lang bro. Her var der en stor rasteplads, hvor vi nød udsigten, og slikkede solskin et par timer. I dag er solen kommet frem, og temperaturen er oppe på 18°. Efter i alt 70 km nåede vi frem til næste færge, Levang-Nesna, 30 minutters sejlads. Vi fortsatte på RV17 mod færgen, Kilboghavn-Jektvik, der lå 90 km væk. Der findes ikke mange campingpladser på RV17, så vi fandt en rasteplads undervejs, som vi overnattede på sammen med tre autocampere og et telt.

Mandag 18. juni. Stod op til regn og kulde. Tog færgen, Kilboghavn-Jektvik, 60 minutters sejlads. Under sejladsen passerede vi polarcirklen. Et polarsymbol på land markerede stedet. Det føles underligt, at der er lyst hele døgnet. Atter på fastland fortsatte vi ad RV17 og så "De syv Søstre", som er en fjeldkæde på mellem 900 og 1.100 meters højde med syv fjeldtoppe, der står rimelig tæt sammen.

Efter få kilometer nåede vi til endnu en færge, Ågskadet-Forøy, denne gang dog kun 10 minutters sejlads. Efter 10 km's kørsel kunne vi på modsatte side af Holand-fjorden se Svartisen Engabreen, der er Europas lavest beliggende isbræ (gletsjer) på fastlandet. Bræen rækker helt ned til 20 meter over havet. Svartisen skiller sig ud ved at variere i forskellige blå toner i takt med skiftende lysforhold. Svartisen er et gammelt ord for den dybe blå

farve i isen. Svartisen Engabreen er en udløber af Norges næststørste isbræ, der dækker et område på 375 km². Det er muligt at komme helt tæt på Svartisen. 10 minutters sejlads med skyssbåden fra Holand og derefter 3 km vandring til isbræen. Vi valgte at fortsætte kørslen. Vi kørte gennem Svartistunnelen på 7,6 km, Fyken-tunnelen på 1,9 km og Glomfjord-tunnelen på 2,2 km. På ca. 13 km var de 11,7 km tunnelkørsel. I den nordlige del af Helgelandskysten er der utrolig mange tunneler. Overnattede på en autocamperplads.

Tirsdag 19. juni. Vi fortsatte til Saltstraumen ca. 30 km før Bodø. Saltstraumen er verdens stærkeste malstrøm, et naturfænomen – strømhvirvler, der dannes i vandet, når tidevandet presses ind og suges ud af fjorden. Hver sjette time passerer omkring 400 mio. m³ vandmasse gennem et 150 m bredt sund. Et utroligt syn, der tager op til et par timer hver gang. Saltstraumen er også et verdenskendt fiskeeldorado, da verdens største sej, fanget på stang (22,7 kg) er fanget der. Ove skulle også prøve lykken. Ad to omgange fangede han ni fisk. Han var meget omsværmet af måger, da han gjorde fiskene i stand. Vi blev ved Saltstraumen for natten.

Kystvejen RV17 og de seks sejladsde sidste dage har været utrolige naturoplevelser. De skal opleves, kan ikke fuldt ud beskrives. Høje fjelde, nogle stejle, rå, bare og mørke, andre mere bløde, afrundede og med bevoksning, mange med sne på topene, nogle med bebyggelse langt op i fjeldet. Skærgård med mange skær stikkende op ad vandet. En del ubeboede øer. Desuden er vandet i fjordene blågrønt, rent og klart. Vejenes mange sving, stigninger/fald og tunneler, samt sejlads mellem og omkring øerne gør, at naturoplevelsen hele tiden ændrer sig. Jo nordligere vi kommer, jo barskere bliver naturen.

Onsdag 20. juni. I dag er det heldagsregn og meget diset, 9°. Vi forlod kystvejen og kørte ad vej 80 mod Fauske, og videre ad E6 mod Narvik. En rigtig barsk og kold natur. Fjeldene var store,

rå og nærmest gråsorte med masser af vandfald. Vi kørte forbi en sø/inderfjord, der var isbelagt, til trods for at der var 8° udenfor. Sne var der også i vejsiderne. Da vi på E6 nåede Bognes, tog vi færgen, Bognes-Lødingen til Lofoten, en sejlads på en time. Valget stod mellem færgen, vi tog, og Bognes-Skarberget, en sejlads på 25 minutter mod Narvik. Vi camperede på bådehavnen i Lødingen med en flot udsigt over fjorden.

Torsdag 21. juni. Stadig regn, og stadig meget diset, 8°. Trods vejret besluttede vi at køre ud at se nærmere på Lofoten. Første gang, vi kørte uden at have campingvognen hængt på. Turen startede med en stigning på 11 %. Vi kørte ca. 300 km, og må konstatere, at Lofoten har det hele. Kæmpe høje fjelde, der er stejle, rå, bare og gråsorte, fjelde der er mere bløde, runde og lyse, grønne fjelde og dale, skærgård med utroligt mange skær og mange fjorde. Lofoten består af mange øer, der er hængt sammen af broer. Desuden går E10 ofte gennem fjeldet, hvorfor der er rigtig mange tunneler. Den længste er 6,4 km. En tunnel på 3,5 km føres under Norskehavet, og forbinder to af øerne.

Vi besøgte Svovlvær, der er Lofotens hovedby, og øgruppens vigtigste fiskerihavn. Den er også kunstnerens by. Tørfisk (små rengjorte torsk) hænger på mega store stativer. Lofoten er ideel til tørfisk pga. den saltholdige luft, desuden er der ikke for varmt og ingen frost, så fisken ødelægges ikke af fluer og orm. Eksporteres til 30 lande. Størstedelen til Italien. De lufttørrede torsk kan holde sig i fem år uden at tabe næringsværdi, utroligt. På Torget (torvet) smagte og købte vi både røget, tørret hvalkød og elgkød.

Lofotens Venedig

Vi fortsatte til Henningsvær, Lofotens "Venedig", der består af en klynge småøer forbundet med broer. Henningsvær ligger meget udsat med havet på tre sider og et højt fjeld i baggrunden. Speciel natur, et højt, råt fjeld, og en hel del skærgård. Her må være barskt at bo om vinteren. På vejen tilbage til Lødingen, hvor vores campingvogn stod, tog vi en afstikker fra E10, og kørte ud ad småveje langs kysten på én af øerne. Her var der mere fladt, grønne dale, og træbevoksede fjeldsider. På et tidspunkt kørte vi parallelt med E10, men på den modsatte side af fjeldet. Fjeldets to sider var vidt forskellige, underligt, men sandt. Undervejs så vi det første rensdyr, der gik og græssede.

Fredag 22. juni. Vores tur går mod Nordkapp fra E10 mod nordøst til E6 nær Narvik. Vi har nu kørt 2.500 km. Vi tog en lille afstikker ad vej 83 til Harstad, for at se om verdens ældste sejlede skonnert, den 119 fod lange, Anna Rogde, fra 1868 lå på sin plads i havnen ved kulturhuset, men den var desværre ude på et togt. Ærgerligt. Tilbage på E10 fortsattes til E6. På E6 steg terrænet kraftigt op i fjeldet. Her så det ud, som da vi kørte over Dovrefjeldet. Is på vandhullerne, vindblæste træer med kun få blade, der ikke så ud til at trives særlig godt i miljøet. Men snart gik det ned igen, i dalen hvor alt var grønt og frodigt. Vi fortsatte til Målselvfossen, kørte ind på vej 87 og kørte ca. 9 km til en 450 m Laksefoss, hvor laksene skulle springe op af fossen. Vi så dog ingen. I forbindelse med fossen var en campingplads, så her overnattede vi.

Lørdag 23. juni. I dag var vores mål at nå til Alta, men sådan skulle det ikke gå. Efter små hundrede kilometer begyndte Suzuki'en at lave nogle uvante, metalliske lyde, og efter kun en kilometers kørsel på en stigende vej blev lyden så høj, at vi ikke turde fortsætte. Via SOS fik vi aftalt, at bilen skulle transporteres til et Suzuki-værksted i Tromsø 80 km nordpå. Vores campingvogn skulle transporteres til Tromsø Campingplads. Efter 2½ times venten i vejsiden kom Viking Bilhjælp fra Tromsø. Suzuki'en kom hurtigt op på ladet, men campingvognen måtte efterlades på vejen i yderligere 1½ time, da den ikke kunne sættes på redningsvognens krog. Hos en lokal smed i nærmeste by blev en klods med hejskrog på redningsvognen skåret af, så redningsvognen kunne få campingvognen med. Tilbage at hente campingvognen. Nu var vi klar til turen til Tromsø. Da vi nåede Tromsø Camping, var der Norsk Autocampertræf, så alt var optaget til dagen efter. Vi måtte derfor overnatte i campingvognen på pladsen foran Viking Bilhjælps værksted i industrikvartret på havnen. Det var fint nok for os. Først mandag kunne vi få Suzuki'en undersøgt, og finde ud af, om den hurtigt kunne laves, eller vi skulle have en lejebil til at fortsætte turen.

Ingen bil eller sankthansbål

Sikken en sankthansaften, ingen bil og ingen bål i miles omkreds. Men vi så trods alt et bål i tv'et.

Søndag 24. juni. Viking Bilhjælp hentede os på deres plads kl. 11, og kørte os ud til Tromsø Camping.

Mandag 25. juni. Viking Bilhjælp hentede os kl. 7.30, og kørte os til Suzuki-værkstedet. Suzuki undersøgte kort bilen for at få et overblik over reparations- og -pris. Deres dom var med 99 %

... og her brød motoren ned.



sikkerhed, at tandrem og topstykke var defekt, så det betød en ny ombygningsmotor, pris 55.000 nok, men der var to ugers ventetid på reparationen. Suzuki'en havde lige rundet de 100.000 km, så for os var det et stort chok. Tandremmen havde stadig garanti, men så skulle Suzuki'en undersøges i Danmark. Vi kontaktede SOS, og aftalen blev i første omgang, at vognen skulle med en opsamlingsautotransport hjem. Det ville tage op til tre uger. Vi ville få en lejebil, så vi kunne fortsætte til Nordkapp. MEN lejebilen SKULLE afleveres i Tromsø igen, senest 18. juli. Campingvognen skulle derefter med en opsamlingsautotransport hjem, det ville også tage op til tre uger. Vi skulle flyve hjem fra Tromsø. SOS skaffede en lejebil fra Suzuki, som vi kunne få kl. 18 tirsdag aften.

Tirsdag 26. juni. En af vores venner Christian, 3 x 61 Minitrans, fandt gennem sine kontakter ud af, at der befandt sig en stor lastvogn med lukket trailer, der lige havde læsset varer af i Tromsø, og som kunne tage vores Suzuki med hjem samme dag. Christian fik via SOS lavet en ny aftale mht. hjemtransport af Suzuki'en. Vi tog ud til Suzuki Tromsø, fik udleveret vores Suzuki, fik Viking Bilhjælp til at læsse vognen på lastvognstraileren, og fik den sendt hjem.

Ny aftale med SOS gav nu to muligheder. 1) Hvis vores Suzuki kunne laves og sendes med færge retur til os omkring 9. juli, når vi var tilbage i Tromsø fra Nordkapp, ville vi fortsætte vores ferie ned i det sydlige Norge. 2) Hvis Suzuki'en ikke kunne være i Tromsø omkring 9. juli, skulle vi med fly hjem, og vores campingvogn med autotransport. Vi har fået en fin hjælp og behandling af SOS. Det havde været nogle frustrerende dage, med en masse diskussioner frem og tilbage med forskellige løsningsforslag, kontakt til mange forskellige personer, ufrivilligt ophold og usikkerhed med ferie og bil. Så vi var mentalt trætte.

Onsdag 27. juni. Der var ikke mere, vi kunne gøre nu, førend vi vidste, om Suzuki'en kunne repareres og være her 9. juli. Så vi forlod Tromsø Camping, uden at have set meget af byen. Vi kørte til Alta, en tur på godt 400 km/9 timer inkl. en lille frokostpause.

Lejebilen, en Suzuki Kizashi, 4-hjulstræk, automatgear, benzin, kørte godt med campingvognen. Dens trækkevne blev prøvet af på et par lange, stærkt stigende strækninger. Det var en utroligt flot tur med sne i vejsiderne, og mange rensdyr. Det fik feriehumeret på ret køl igen.

Torsdag 28. juni. Vi sov længe, fik købt ind, så det, der var at se i Alta, bl.a. Alta-museum med inden- og udendørs udstillinger af "bjergtegneserier" – helleristninger hugget i stenene for 4.000 år siden. Resten af dagen var ren afslapning.

Så blev det Nordkapp

Fredag 29. juni. Fortsatte de sidste 250 km til Nordkapp. Under turen kørte vi i forskelligartede landskaber. Fra Alta steg vejen over et langt stykke, derefter ind over fladt fastland med ubetydelig bevoksning. Her græssede mange rensdyr. Da vi drejede op på E69 mod Nordkapp, fik vi store stigninger med veje hugget ind i fjeldene, høje fjeldsider, og havet dybt nede. Vi kørte under Nordkapp-tunnelen, der er 6.875 m lang og 212 m under havoverfladen, til øen, Magerøya. Ifølge billetlugens medarbejder ville tunnelen fire timer senere fra 29.06.2012 kl. 17 fremover blive gratis at køre igennem. (I Norge betales der kun bompunge til, fx som her, tunnelen er betalt). Jo tættere på Nordkapp desto mere lignede omgivelserne et månelandskab. Golde, med sparsom lav, gulbrunlig bevoksning, og med enkelte fjeldstykker stikkende op. Masser af rensdyr flyttede sig fra sted til sted for at spise af den sparsomme bevoksning. På det sidste stykke til Nordkapp-plateauet, hvor vi var meget højt oppe, blev vejen smallere, og uden autoværn.

På Nordkapp-plateauet 71°10'21" blæste det kraftigt, og med temperaturen 5° var der meget koldt. Vi fandt en god udsigtsplads, klædte os varmt på, og gik ud for at se området med Nordkapp-globussen, statuen af mor og barn, samt de syv monumenter af Children of Earth. Gik en tur ud over månelandskabet, der var mere sumpet, end man skulle tro. Så Nordkapp-hallens udstillinger tre etager nede om Nordkapps opdagelse, og datidens vej



op til toppen. Desuden var der en film om Nordkapp, der vises hver time. Vi sluttede ude på King's view, en stor altan ud mod havet, hvor der stadig var en flere meter høj, hård snedrive. Vi var heldige, at vi netop havde valgt den dag til at tage op på Nordkapp-plateauet, for det blev helt stille og klart vejr, så vi så midnatsolen gå ned, og stige igen. Dagene før og efter var der ikke så klart vejr, at solen var synlig. På de 22 timer, vi var på toppen, oplevede vi hele vejrspæktret. Det blæste kraftigt, og var overskyet, da vi kom. Senere regn og tæt dis. Kl. 21 klarede det op med blå himmel og sol, og vinden lagde sig. Midt på natten blev der storm med meget kraftige vindstød og regn. Men som det siges, vejret kan på Nordkapp skifte meget hurtigt, og ofte flere gange i løbet af en dag.

Lørdag 30. juni. Pga. storm og regn valgte vi at forlade Nordkapp-plateauet og køre ned til Nordkapp Camping, der ligger tæt på Honningsvåg, og ca. 25 km fra toppen. Honningsvåg har en havn, hvor de store krydstogtskibe, bl.a. Hurtigruten, lægger til, busser kører så turisterne op til Nordkapp-plateauet, hvor de ser midnatsolen (hvis den kan ses), hvorefter de køres retur til skibene. Ellers opleves Honningsvåg som en livløs by, kl. 16.30 er de få forretninger, der findes, allerede lukkede. Det eneste liv vi så, var rensdyrene, som vandrede efter føde mellem husene. Vi fortsatte fra Honningsvåg ud til fiskerlejet, Nordvågen, en by med flotte huse, ingen forretninger, men en mindre erhvervsfiskerihavn. Nordvågen er endestation for vejen, herefter kun fjeldsider.

Søndag 1. juli. Vejret klarede op, så vi besluttede at køre lidt rundt på Magerøya. Så fiskerlejet, Kamøyvær, som lignede Nordvågen. Fortsatte 10 km mod Nordkapp, hvorefter vi drejede fra, og kørte 21 km til fiskerlejet, Gjesvær. Naturen derud lignede et stort månelandskab. Rimelig fladt med vandhuller og sparsom gulbrunlig bevoksning, samt små fjeldstykker stikkende op af jorden. Her var der rigtig mange rensdyrflokke. I Gjesvær kunne man gå tur ud over fjeldet, og nyde udsigten over havet. Her spiste vi vores medbragte sandwich.

Midt på eftermiddagen forlod vi Magerøya, kørte sydpå tilbage

til E6, og tog en afstikker mod Hammerfest ad vej 94. Overnattede i Kvalsund.

Mandag 2. juli. Lod campingvognen stå i Kvalsund på stor plads foran kirken, og kørte til Hammerfest. Hele midtbyen var et stort vejarbejde. Vi fandt dog turistinformationen, hvori Isbjørneklubben, der blev etableret i 1963 for at bevare Hammerfests arktiske historie, befandt sig. Bl.a. var der en udstilling om isbjørne og deres levevis. Vi så Medianstøtten, der blev rejst i 1854 som minde om den første internationale måling af jorden. Målingen tog dengang 35 år, i dag tager det vha. it kun 30 minutter. Desuden findes Gjenreinsningsmuseet, hvis udstilling fortæller om 2. Verdenskrig, tvangsevakueringer, nedbrænding, og genrejsning af byen.

Vi kørte tilbage til E6, og fortsatte sydpå mod Alta. Ca. 40 km fra Alta, hvor vi vidste, vi kunne få brændstof, lyste brændstofmåleren. Vejen havde nogle gode stigninger, som slugte godt af benzinen, men heldigvis var det stort set nedad de sidste 20 km, så vi klarede den på dampene. Fik handlet lidt ind, og kørte videre. Vi fandt en "rast" med god udsigt, som vi kørte op på. Men vejen var med store vandfyldte huller, og ups så sad campingvognen fast. Med hjulene i to vandhuller sad beslaget til moveren fast i jorden. Det tog ca. 1 ½ time at få gravet og skubbet camperen fri. Så forlod vi "rasten" og fortsatte sydover til byen Talvik, ca. 40-50 km efter Alta, hvor vi overnattede på en tankstation med campingservice. Regn, regn og atter regn. Vi har endnu ikke haft en eneste dag, hvor vi ikke har fået regn.

Tirsdag 3. juli. Vi fortsatte sydpå i stærk blæst og regnvejr. Trods vejret ville vi tage en afstikker fra E6 for at se Øksfjordjøkelen, en isbræ, der løber fra toppen af fjeldet (1.204 m) og ned i bunden af Jøkelfjorden. Ifølge Politikens "Turen går til Norge" skal man tage vej 882 for at se bræen. Det gjorde vi. Vi kørte 40 km ind til byen Øksfjord, hvor vejen sluttede. En fantastisk flot og rå natur, hvor vi kørte gennem den ensporede 4.252 m lange Øksfjordtunnel. I tunnelen var der med jævne mellemrum vigepladser, så modkørende kunne passere hinanden. En speciel

→





oplevelse. Isbræen så vi kun toppen af, så vi konkluderede, at Politikens info ikke var rigtig. Tilbage til E6, og efter små 5 km, ved byen Alteidet, førte vej 333 os efter 8 km til Jøkelfjorden og isbræen. Stor og flot blålig isbræ, et naturfænomen, der kunne ses på afstand. Den uvejrsoprørte fjord gjorde det ikke muligt at komme tæt på.

Vinden tog til i styrke på vores fortsatte tur sydover. Det blev en hård tur med kraftige vindstød op over Kvænangsfjellet. Da det ikke så ud til, at uvejret ville stilne af, fandt vi en rasteplads, hvor vi sammen med 11 andre campingvogne og autocampere blev natten over.

Onsdag 4. juli. Vejret var klaret op. Vi fortsatte vores tur mod Tromsø. En utrolig flot tur langs Kåfjordens og Storfjordens klare blågrønne vand, og med fjelde på begge sider af fjordene. Et smukt natursyn, der virkelig gør indtryk på én. Ved Nordkjosbotn kørte vi fra mod E8 Tromsø.

I Tromsø besøgte vi Mette (datter) og Michael (kæreste). Vi kunne overnatte på besøgsparkeeringspladsen. Det var blevet varmt, sol og 17-18°. Mette og Michael ville vise os Tromsø og omegn. Vi startede med at tage Fjeldhejsen op på fjeldet, hvor der var en fantastisk udsigt over Tromsø. Vi vandrede på fjeldet og i sneen, en våd fodtur, men sjovt. Derefter kørte vi til øen, Kvaløya, en stor ø med varierende natur. Her ligger også Tromsø-borgernes lille sandbadestrand. Vandet var iskoldt. Derefter kørte vi videre til Sommarøy, en ø med en flot skærgårdsnatur og mange fritids- og sommerhuse. Sikkert et barskt sted om vinteren. Det blev sent aftensmad, vi grillede kl. 22.30, men det betød ikke noget, da der er lyst hele døgnet.

Torsdag 5. juli. Vi fik bestilt flybilletter til fredag, og fik de sidste aftaler på plads med SOS og Viking. Nu, vi var tilbage i Tromsø, syntes vi, at vi havde set det, vi gerne ville, så tiden var inde til at vende næsen hjemad.

Stadig sol og varme. Mette tog os med rundt i Tromsø. Vi besøgte bl.a. Ishavskatedralen, som er speciel og flot udvendig, men ikke noget særligt indvendig. M/S Polarstjerne, en sælfangstkutter fra 1949. På Tromsø's gågade og torv sad der mange tiggere, og flere havde faste pladser. Vi hentede Michael fra arbejde, og kørte gennem en tunnel med to rundkørsler inde i tunnelen. Tromsø har flere tunneler og broer mellem Tromsdalen (fastlandet) og Tromsø. Til sidst kørte vi ud til et kæmpe rimelig nyt center, Jekta-centeret, der ligger tæt på lufthavnen. Et center, der til stadighed udvides med nye butikker. Her købte vi fire trøffelkager (trekantsstykker som lagkage), en kage, Mette mente, vi skulle smage, pris 245 nok. De var også gode. Prisniveauet i Norge er højere end i Danmark.

Fin SOS-hjælp

Fredag 6. juli. Det styrtregnede. Vi afleverede vores campingvogn hos Viking bilhjælp, der skulle sørge for, at campingvognen blev sendt til vores hjemadresse med en opsamlende auto-trailertransport, leveringstid 19-20 arbejdsdage. Derefter kørte vi ud til Suzuki, og afleverede vores lejede bil, hvorefter Mette kørte os til lufthavnen. Vi havde pakket det mest nødvendige tøj i en enkelt kuffert, men det viste sig, at selv om vi kun havde den ene kuffert, skulle vi betale 345 nok for 5 kg overvægt, da maks. vægt pr. kuffert var 20 kg. Vi fløj fra Tromsø til Oslo, derefter fra Oslo til Billund. En anderledes afslutning på ferien end planlagt.

Vi har fået en virkelig god behandling og hjælp fra SOS International i Danmark. Det gjorde, at vi har haft en fantastisk god ferie, til trods for at vores bil gik i stykker. Vi fik mulighed for at fortsætte vores ferie til Nordkapp, som var det største mål. Atlanterhavsruten og Trollstigen må vi så have til gode til en anden gang. ■



VI KØRTE 5.000 KM.

BRUGTE 593 LITER BRÆNDSTOF,
PRIS 8.230 NOK.

25 OVERNATNINGER, HERAF 10 GRA-
TIS, PRIS 2.861 NOK.

FÆRGER: HIRTSHALS-LARVIK OG
RETUR (RETUR KUNNE IKKE AFBE-
STILLES)

PRIS 2.100 DKR.

SYV FÆRGER I NORGE, PRIS 2.098
NOK. BOM- OG TUNNELAFGIFT CA. 500
KR. (AFVENTER OPKRÆVNINGER PÅ
BOMAFGIFT). SAMLET PRIS 15.800
DKR./NOK, KURSEN ER NÆSTEN ENS.
OG JA, EN NY MOTOR TIL SUZUKI
GRAND VITARAEN.

Mona og Ove Kristensen ved rejsens mål.

