Noordkaap

Per ligfiets naar de Noordkaap, een reisverslag.

Walter Hoogerbeets

Tot het niet meer noordelijker kan

Er was een moment dat in mijn hoofd het idee opkwam om naar de Noordkaap te fietsen. Of liever gezegd, de diepe overtuiging dat ik naar de Noordkaap moest fietsen. Ik kon nauwelijks nog aan iets anders denken.

Mijn vriendin was zo verstandig mij er op te wijzen dat ik er lang en kort over na kon denken, maar dat ik het vooral moest gaan doen. En snel. Het volgende jaar al.

Nu ben ik een liefhebber van kusten. Bergen, bossen, hoogvlaktes, heuvellandschappen, ik vind het allemaal mooi. Maar de grens tussen land en zee vind ik het mooist van allemaal. De fjorden hebben een reputatie als kustlandschap, maar dichter bij huis is er een radicaal tegengesteld landschap waar ik al jaren door gefascineerd ben. En dat landschap ligt min of meer op de route naar de fjorden.

Het plan werd dus om niet de gebruikelijke route via Zweden te nemen, maar om de Waddenzee te volgen, de veerboot naar Kristiansand te nemen en dan vrijwel de gehele kust van Noorwegen af te fietsen tot dat magische noordelijkste puntje.

Dat is zo'n beetje de helft langer. Het betekent ook veel en veel meer hoogtemeters, meer tegen de poolwind in fietsen en veel meer veerboten. Maar deze kusten zijn het waard.

Gedurende mijn reis zal ik al dit prachtige land zien langskomen. Ik zie extreme verschillen en onverwachte gelijkenissen. Ik zie de boomgrens langzaam dalen en dan plotseling de zee in duiken, en dan het punt waar Europa zelf verdwijnt in de Noordelijke IJszee.

Landschap

SIDI

34
0

SIDI

Verhaal

De lage landen

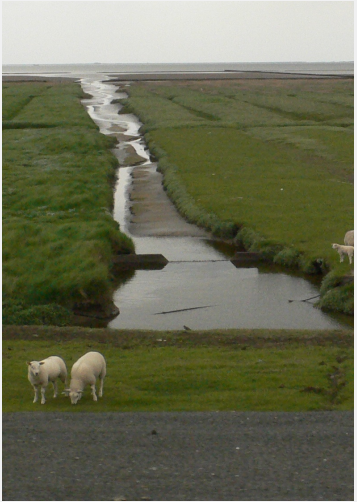
De eerste acht dagen van mijn tocht reed ik langs de kusten van de lage landen. De Hollandse kust, met uitgestrekte duingebieden nam de eerste dag in beslag. Mijn moeder en mijn zus wonen hier, zodat ik meteen enkele familiebezoekjes kon brengen. Vanwege het slechte weer bleef ik slapen bij mijn zus in Den Helder.

Dit havenstadje ligt aan het zuidwesteinde van de Waddenzee. Dit gebied is een eigenaardige combinatie van een oud cultuurlandschap en een woeste wildernis. 10.000 km² ondiep getijdewater, zanderige eilanden en modder. Een landschap dat wordt gevormd door het ritme van het getij, dat verandert op de tijdschaal van een mensenleven. Twee keer had ik reeds het grootste stuk van de waddenkust afgefietst, hoeveel weken ik hier gezeild heb weet ik niet eens meer. En dus wilde ik er nog een derde keer langsfietsen.

Nu kun je niet altijd direct langs het Wad fietsen. In het Nederlandse gedeelte is er vaak alleen binnendijks een weg of fietspad en kun je slechts af en toe een stuk van de zoute modderpoel bewonderen. Dat wil niet zeggen dat er niets te zien valt. Het landschap binnen de dijk is een oud cultuurlandschap, dat met pijn en moeite veroverd is op diezelfde Waddenzee.

Als je nu door deze rustige, gezapige polders fietst, kun je je moeilijk voorstellen dat het leven hier ooit zwaar en vol risico's was. Maar soms komt er iets boven, zoals bij de dorpjes Wierum, Paesens en Moddergat waar ik op mijn tweede fietsdag langsrijd. Eind 19e eeuw heeft een storm hier dusdanig huisgehouden onder de vissersvloot dat in deze dorpjes vrijwel geen man meer over was. De plaatsjes zijn hier eigenlijk nooit meer goed bovenop gekomen, waardoor ze ironisch genoeg nu zo museaal zijn. In het dorpscafé heb ik mijn eerste koffiepauze. Ik ben de enige gast.

Het noordelijkste puntje van de Groningse kust heeft zijn eigen Noordkaap. Ik haal een grap uit door op mijn microblog te vermelden dat ik de Noordkaap bereikt heb en nu zuidwaarts koers naar de camping. Letterlijk gezien is het waar. Die avond zet ik mijn tent op in Termunten, op een camping waar de sanitaire gebouwen voorzien zijn van evangelische propaganda. Ik heb in één dag vrijwel het gehele Nederlandse Wad afgefietst.



Zorgen

Het grootste deel van het Wad ligt in Duitsland. Ruim dertig eilanden, vier grote estuaria en vele havenplaatsjes maken dit tot het boeiendste deel van mijn reis langs de Waddenkust. De eerste dag is het echter lastig om hiervan te genieten. Het regent zo hard dat ik er moeite mee heb om mij heen te kijken. De Oost-Friese eilanden worden nergens zichtbaar, terwijl de Waddenzee op sommige punten hier slechts 3 à 4 kilometer breed is. Er zijn gelukkig een paar mooie stukjes die ik buitendijks kan fietsen, zoals bij de Leybucht.

Vanaf het moment dat ik die avond Carolinensiel bereik wordt het weer prettiger. Dat is maar goed ook, ik begin me steeds meer zorgen te maken over de voortgang. Vooral 's ochtends vraag ik me telkens af of ik het wel ga halen in de tijd die ik er zelf voor gesteld heb. Pas als ik een koffiepauze heb gehad, meestal om een uur of twee 's middags, krijg ik weer vertrouwen dat ik het zal halen. De tweede dag in Duitsland bijvoorbeeld, zit ik om twee uur pas in Dangast, aan de Jadebusen. Het voelt alsof er geen kracht meer in mijn benen zit, alsof ik mezelf na drie dagen al leeg gereden heb. Maar na een Apfelstrudel en een tweede kopje koffie kan ik er weer tegen. De kilometers beginnen soepel onder de wielen door te glijden en als ik op de veerboot over de Weser ben, bedenk ik opeens dat ik gemakkelijk naar Sahlenburg kan rijden en doe dat dan ook. Als ik door de rustige polders van Wursten fiets, is het grote genieten weer in volle gang.

Dit patroon herhaalt zich de dagen erna. Het belet me niet om van de bijzondere stukjes te genieten: het buitendijkse hoogveen van Das Schwimmende Moor, de Halligen van Noord-Friesland, de vuurtoren van Westerheversand die magistraal in het felle ochtendlicht stond.

Maar toch, ik merk dat ik eigenlijk te haastig langs het Wad ga. Het Wad is een landschap dat tijd en rust nodig heeft om zijn ware schoonheid te kunnen tonen. Bij Dagebüll besef ik dit opeens. Het is het laatste stukje buitendijks. Ik stop, stap even af en maak één foto van het blauwgrijze slik en de landaanwinningsdammetjes.
Als ik de Deense grens over ben, zwakt de onzekerheid af. De eerste nacht breng ik door in Ribe, wat betekent dat ik het halve Deense Wad in een achternamiddag heb afgefietst. Het Deense Wad is ook maar klein in vergelijking met de rest. Wel bijzonder is dat grote delen ervan aan het hoge land grenzen. Waar dat niet het geval is, zijn de polders vrij leeg; de Denen hebben er altijd de voorkeur aan gegeven hoog en droog te wonen en de lage gebieden alleen voor de landbouw te gebruiken.

Zo neem ik op de zevende ochtend al weer afscheid van het Wad. Bij de Ho Bugt sta ik nog één keer stil om het sedimentlandschap in mij op te nemen. Dan koers ik richting onbekend terrein.

Strandwal

De westkust van Denemarken bestaat grotendeels uit een oude strandwal en duinen. Daarachter liggen meren, oude duingebieden en fjorden. Fjorden die niet veel voorstellen bij wat later zal komen, maar ze zijn wel de moeite waard. Langs de strandwal loopt één lange weg, recht naar het Noorden. In de buurt van grote plaatsen is deze weg vrij druk en er is niet altijd een fietspad. Gelukkig houden de automobilisten goed rekening met me, maar het is niet mijn favoriete stukje. Het landschap is bij tijd en wijle bijzonder, maar ik weet niet of ik hier ooit nog eens langsfiets.

Anderhalve dag later bereik ik Hirtshals. Ik ben doodmoe, maar dolgelukkig. Het was mijn doel om binnen tien dagen in Noorwegen te zijn, en dat is ruim gehaald. Ik was mijn kleren, eet een pastamaaltijd en loop dan het stadje in. Het waait keihard. Als ik bij de haven een foto van de vuurtoren wil maken, kost het moeite om de camera stil te houden. Ik koop een ticket voor de veerboot en ga dan in een café een biertje drinken. Ik schrijf wat in mijn dagboek en bestel nog een biertje, en nog één. Ik spring echt uit de band.

Fjorden

De oversteek naar Noorwegen betekent ook een rustdag. Een rustdag die ik heel hard nodig heb. Acht lange dagen achter elkaar fietsen in fors tempo was eigenlijk net iets te veel. In Noorwegen ga ik dit niet meer doen. Gelukkig merk ik op de veerboot al dat ik aan het herstellen ben. In Kristiansand doe ik rustig aan. Ik ga uit eten en overnacht op de camping die nog gesloten is, maar verder als openbaar park fungeert. Zo gemakkelijk is Noorwegen.

De Zuidkust van Noorwegen is verradelijk. Op de kaart zijn geen grote fjorden te zien, de beroemde berggebieden Jotunheimen en Hardangervidda zijn nog ver in het noorden. De eerste dagen zou ik gebruiken om aan het klimmen te wennen, was mijn idee.

Dat viel dus tegen. De kustweg via Mandal en Lindesnes naar Farsund zit vol kleine maar steile klimmen. Zwaarder dan ik ooit eerder was tegengekomen. Daarbij is het zonnig en stoffig weer, ik krijg last van hooikoorts en mijn lenzen. Ik zie mezelf gedwongen de zonnebril tevoorschijn te halen, iets waar ik een hartgrondige hekel aan heb. Halverwege de middag bereik ik Lysta Fyr, de vuurtoren op de zuid-westpunt van Noorwegen. Een mooie eerste mijlpaal. Dan is het nog ruim 70 km naar de camping, die er opnieuw grotendeels onschuldig uitzien, maar zo mogelijk nog zwaardere klimmen bevatten. Ditmaal over gravel. Die avond heb ik 175 km gedaan, maar ik ben wel geschrokken van hoe zwaar het is. Als heel Noorwegen zo is, dan kan ik nu alvast wel naar mijn chef gaan bellen dat ik een week extra nodig heb.

Een lokale ligfietser die ik in Kvinesdal tegenkom zegt echter dat mijn route zo ongeveer de zwaarste is die ik in deze contreien had kunnen kiezen, dus misschien valt het mee.

Vol goede moed vertrek ik voor mijn tweede dag, die vooral over hoofdwegen zal voeren. In Flekkefjord ga ik even op een bankje zitten om mijn vriendin te bellen: vandaag zijn we zeven jaar samen. Ik vertel haar dat het vandaag minder zwaar gaat worden, 'want ik volg gewoon de 44'.

Nou. Niet dus. De 44 gaat telkens van zeeniveau steil omhoog langs woeste rotspartijen naar behoorlijke hoogtes. In mijn benen zit niet veel meer en het is bloedheet. Heb ik mezelf nu vreselijk overschat, of Noorwegen enorm onderschat? In vergelijking met wat ik in reisverslagen van anderen heb gelezen, ben ik uitstekend getraind, heb ik een lichte uitrusting en een superieure fiets. Maar als dit zo doorgaat, mag ik blij zijn als ik de 100 km haal vandaag.

In Hauge, veel eerder dan gepland, hou ik een koffiepauze in een soort gemeentehuis-verzamelgebouw. Ik neem een wafel bij de koffie. Hier begint een verslaving. Ik laad mijn telefoon op en vul mijn waterzak. Met een hoofd vol spookbeelden van weken te laat arriveren op de Noordkaap, stap ik weer op de Fujin. Eigersund, dat wordt de eindhalte voor vandaag. Ik ben stuk.

Maar het zware klimmen blijkt voorbij. Lange afdalingen en een windje in de rug brengen mij razendsnel naar Eigersund. Dan is er een lange, vlakke kustweg met prachtig uitzicht over de open zee. Ik overnacht op een fraaie strandcamping naast de luchthaven van Stavanger.

Noors weer

De dagen erna krijg ik te maken met het weer waar Noorwegen bekend om staat. Veerboten vormen korte momenten van opwarmen en uitdruipen. Na Bergen gepasseerd te zijn huur ik zelfs een hut in plaats van dat ik mijn tent opzet. Ik droog mijn kleren bij een electrische radiator terwijl buiten de ene na de andere hagelbui over trekt.

De fjorden in dit gebied gaan diep het land in. Zo diep dat 'de kust volgen' geen duidelijke betekenis meer heeft. Dit is het landschap waar Noorwegen beroemd om is. Fjorden zijn langs de hele kust te vinden, maar hier zijn de grootste, langste en diepste. Er om heen staan bergen met besneeuwde toppen. In deze bergen zijn een paar flinke passen te vinden. Eén ervan, de Gamle Strynefjellsvegen, is de enige route waarlangs je op de fiets Geiranger kan bereiken. Het is een gravelweg die tot ruim 1100 meter gaat.

Deze bergpas wil ik fietsen, en Geiranger lijkt mij ook een mooie plek voor een rustdag. Vanaf het Sognefjord fiets ik daarom wat meer het binnenland in, langs de Jostedalsbreen. Helaas komt vanaf het thuisfront de mededeling dat de bergpas nog gesloten is. Ik moet mijn route omgooien, en heb een rustdag in het kleine stadje Stranda.

Maar gelukkig krijg ik twee dagen later alsnog mijn bergpas. Vanuit het Valldalen klim ik omhoog tot ver boven de boomgrens. Deze weg is pas een week open, op sommige plekken fiets ik langs een muur van sneeuw. Bergmeren zijn grotendeels bevroren. Vanaf mijn fiets kijk ik op tegen spitse bergtoppen. Naast de weg wordt nog volop gelanglauft.

Deze weg leidt naar de Trollstigen, een steile, smalle bergweg met haarspeldbochten. Eén van de grote touristische attracties in deze streek. Ik ben erg vroeg in het seizoen, maar er zijn al flink wat campers en motorrijders op de weg. Ik ben blij dat ik dit niet in augustus doe!

Op de top neem ik even de tijd om een foto te maken, wat te eten en mijn remmen te checken: gemiddeld 9 % met een volgepakte semi-lowracer, dat gaat hard. Ik ben al wel eerder dergelijke hellingen afgedaald, inmiddels heb ik genoeg vertrouwen gekregen om de fiets wat meer te laten gaan. Als ik wegfiets, hoor ik: “Have fun!”.

En plezier heb ik. Ik moet wel op mijn tellen passen, veel automobilisten kijken meer naar het landschap dan de weg, en ze rijden niet echt met constante snelheid. Ik haal er af en toe één in. Om van het uitzicht te genieten, stop ik zelf een paar keer. In de tweede helft van de afdaling kom ik achter een locale chauffeur met haast terecht. Al bumperklevend jaagt hij de touristen op, sommigen stoppen om hem te laten passeren. Erg aardig is het niet, maar voor mij fungeert hij als een ijsbreker en nu pas kan ik de Noordkaapfujin echt laten rollen. Mijn ijsbreker gaat echter niet verder dan 80 km/h, en voor mij is dat ook wel weer hard genoeg.

“We always have time”

Eén dag fiets ik echt door het binnenland: via het Surnadal rij ik naar Trondheim. Ik begrijp nu waarom de meeste Noordkaapfietsers veel minder de kust volgen dan ik. De weg gaat heel geleidelijk omhoog, het steile klimmen van fjord naar fjord is er niet en veerboten ontbreken. Het is gemakkelijk kilometers maken. Helaas is dit ook de dag dat ik twee keer een spaak breek. De tweede keer stoppen er een paar racefietsers die trainen voor Trondheim-Oslo. Ze helpen een beetje en zijn vooral erg nieuwsgierig naar mijn fiets. Ze vertellen mij waar ik in Trondheim spaken kan kopen, want ik ben door mijn reserve heen. Dan rijden ze een stukje met mij op, ik begrijp wat de bedoeling is en zet er flink de sokken in. Het gaat grotendeels vals plat naar beneden, de fietsers krijgen het spektakel waar ze op hoopten.

Trondheim heeft geen dichtbijgelegen camping dus ik kies voor de jeugdherberg. Hier ontmoet ik twee Nederlandse Noordkaapfietsers die vanaf Oslo door het binnenland zijn gekomen. 's Ochtends neem ik contact op met Challenge, om advies te vragen over de spaken. Paul Voerman wil het zekere voor het onzekere nemen en laat de boel het liefst opnieuw spaken. Hij vraagt me ook om een gebroken spaak te bewaren voor onderzoek. Trondheim is wellicht de enige plaats deze week waar een fietsenmaker zit die dat kan, dus ik ga de volgende dag meteen op zoek. De grote fietsenzaak heeft wel de spaken, maar geen tijd om het wiel opnieuw te bouwen, maar het kleinere Sykkel Senteret 'heeft altijd tijd'. Geregeld dus, maar echt vanzelf gaat het ook niet, de spaken zijn niet helemaal de juiste maat. 'Tijd hebben' is ook meer tijd maken, er zit veel werk in en de winkel is druk. Maar aan het eind van de middag buigt de eigenaar van de zaak zich er over en dan is er een prachtig zuiver wiel met nieuwe spaken voor een belachelijk lage prijs. Eén van hun klanten is een velomobilist trouwens.

Tijdrit

Met mijn fiets weer tiptop neem ik om half negen 's ochtends de veerboot over het Trondheimfjord. Veel zie ik er niet van, het stroomt van de regen. Vandaag ga ik beginnen aan de RV17, een lange kustweg vol veerpontjes die eindigt in Bodø. Zodra ik wegfiets van het fjord begint datgene waar ik mij al een half jaar mentaal op had voorbereid: de poolwind. Noren fietsen meestal van noord naar zuid, zodat ze de overheersende wind in de rug hebben. Maar als West-Europeaan wil ik juist naar de Noordkaap toe, en dus moet ik tegen de koude noordenwind in. Ik had alleen niet verwacht dat ik hem hier al tegen zou komen.

Het landschap begint te veranderen. Ik kan zien dat ik noordelijker kom. Bomen worden kleiner, de eerste dwergberkjes en wolgrasjes verschijnen. Het Noorwegen dat ik ken van de wandeltochten in Saltfjellet en Narviksfjell begint tevoorschijn te komen. Op een grauwe maar droge morgen passeer ik de grens van de provincie Nordland. Plotseling, in een bestek van een paar kilometer, ontvouwt zich de schoonheid van Noord-Noorwegen. Het is toch echt waar, dat dit land mooier wordt naarmate je noordelijker komt. En de zon breekt door.

De vele veerpontjes met hun vaak ingewikkelde dienstregeling maken een goede planning noodzakelijk. Even noord van Brønnøysund zijn twee veerboten met een voor fietsers vrijwel onmogelijke aansluiting. Op vrijdag vaart er een andere boot, die deze aansluiting overslaat. Toevallig ben ik er op vrijdag, dus dat scheelt stress. De boot arriveert in de haven, ik vraag aan de matroos of dit de juiste is. Zijn antwoord begrijp ik niet, totdat ik hem help met de uitspraak van het woord 'cancelled'.

Dus toch de onmogelijke aansluiting. 40 minuten voor 17 kilometer. Met ijskoude tegenwind. Gelukkig kan ik in de camper van een Nederlands echtpaar op de andere veerverbinding wachten. Het blijkt dat de man ooit ook een Challenge bezeten heeft.

De eerste veerboot is vijf minuten vertraagd. Er zijn nog maar 35 minuten over. Ik prop mezelf vol met gedroogde abrikozen, laat mijn waterzak half leeglopen en probeer mijn benen warm te houden. En dan begint de tijdrit van mijn leven. Ik sta vooraan de laadklep, ingeklikt met twee benen. Het veerbootpersoneel schenkt me een scheve glimlach, blijkbaar weten ze wat voor rit er voor mij ligt. De klep raakt de kade en ik ben weg. Bijna een jaar lang heb ik enkel lange afstanden getraind, en daarvoor ging het ook al niet zo goed met de kortere afstanden. Hoe ging dat ook al weer, die 40-minuten-criteria van de wintercompetitie? Rond 22 minuten een dip, dat weet ik nog wel.

Bij elk kilometerpaaltje bereken ik of ik op schema zit. Luid schreeuwend moedig ik mezelf aan, het gaat echt krap worden. Mijn lichaam is totaal niet meer gewend aan hoge snelheden. Hoe diep ik ook ga, het blijft langzaam gaan. Maar na 10 kilometer komt er een klein beetje marge. Bij 15 kilometer loop ik duidelijk voor op het schema. De laatste twee kilometer zijn dan toch wel weer lange kilometers, maar als ik het laatste hellinkje afrol de haven in, legt de veerboot net aan. Ik ben twee minuten aan boord als het schip alweer vertrekt. De vijftig minuten die de overtocht duurt, zijn eigenlijk niet genoeg om te herstellen.

Feest

Vanaf dit moment moet ik het iets rustiger aan gaan doen. Dat kan gelukkig ook, ik heb in de eerste weken genoeg marge bij elkaar gefietst. Enkele dagen later pak ik de veerboot vanaf Bodø naar de Lofoten, en doe daar een heel rustig dagje. Het is stralend weer, ik geniet van de woeste bergen die nauwelijks ruimte overlaten waar mensen kunnen wonen. Op de strandcamping van Fredvang zie ik voor het eerst de noorderzon in volle glorie.

Na de ruige Lofoten volgen de Vesterålen, eilanden met een veel ingetogener landschap. Groene heuvels, strakblauwe hemel, witte stranden, blauwe zee. En een stervenskoude noordenwind. Met elk uur dat ik noordelijker kom, wordt het land rustiger, de natuur mooier en ik vermoeider. Maar ook euforischer. Ik lig prima op schema, mijn lichaam houdt zich goed. En ik geniet steeds meer van dit prachtige land.

Een veerboot die in de zomer twee maal per dag vaart brengt mij op Senja. Dit eiland laat op mij een diepe indruk achter. Er is zoveel te zien in nog geen dag fietsen. Er zijn spitse bergen, een pas die langs een bevroren bergmeer voert, fraaie bergmeren en bossen van kromme berkjes. Het Mefjorden is het mooiste fjord dat ik tot nog toe gezien heb, en er staat vrijwel geen huis langs. Richting Botnhamn wordt het landschap minder wild en zijn er weilanden, grotere bomen en dorpjes. Het is alsof al het moois van Noorwegen die dag in het klein langskomt.

De veerboot vanaf Botnhamn is de laatste veerboot met een lastige dienstregeling. Ik rij in één ruk door naar Tromsø, waardoor het toch weer een dag van tegen de 160 km wordt. Ik ben in feeststemming: de eindstreep komt nu wel heel dichtbij, vrijwel alle grote hindernissen zijn genomen. De camping ligt tegen de stad aan, waardoor ik in de verleiding kom om mijn feeststemming uit te leven. Na het eten ga ik lekker een paar biertjes drinken en in mijn dagboek schrijven. Het gaat me gewoon lukken. Ik fiets naar de Noordkaap.

Noordkaapfietsers onder elkaar

Het zonnige weer lijkt wel definitief over. Het is steenkoud en bewolkt als ik de volgende dag de Lyngen Alpen doorkruis en de laatste twee veerboten neem. Ik vraag aan een Noorse of dit het normale weer is in deze contreien, en ze bevestigt dit. Goed, dan weten we dat ook weer. Ik heb de hele winter door getraind, dus het maakt me weinig uit. Ik ben er op voorbereid.

Wonder boven wonder breekt de zon toch nog door na de laatste veerboot. Ik neem het er van en fiets lekker door de anderhalve dag dat het warme weer duurt. Ik bereik Alta in zomerkleren. De Kaap komt nu wel heel dichtbij, zou ik dan één van die mazzelaars zijn die met stralend weer bij het monument staan?

Misschien is het maar goed ook dat ik niet één van die mazzelaars ben. Het hoort er toch een beetje bij om met zwaar weer de hoogvlaktes van de Finnmark over te steken. Het is druilerig als ik vertrek uit Alta, het begint te miezeren als ik het Stokkedalen infiets en als ik naar de hoogvlakte klim begint het te regenen en half te hagelen. De wind is hard en vlagerig. Van het landschap kan ik desondanks nog genoeg zien. Het is zoals ik het me had voorgesteld: glooiende bergen, sneeuw, mos en struikjes die er soms in slagen kniehoogte te bereiken. Af en toe armzalige groepjes huizen en hutjes. Wat moeten mensen hier toch?

Midden op de hoogvlakte kom ik een paar fietsers tegen die Noordkaap-Lindesnes doen. Ze vragen hoeveel ze nog moeten klimmen tot Alta, blijkbaar zijn de eerste dagen nogal tegengevallen. Ze verzekeren mij dat ik alleen nog maar af hoef te dalen, maar dat klopt niet. Ik begin naar de koffie in Skáidi te verlangen, en bedenk dat het nauwelijks verder gelegen Olderfjord maar het doel voor de dag moet worden.

In Skáidi is een tankstation met eetcafé, de Skáidi Kroa. Als ik binnenkom zie ik direct een verzopen fietser zitten. We groeten elkaar, even later raken we aan de praat. Het is een Zwitser die door Zweden is komen fietsen en ook op weg is naar de Noordkaap. Na een kop koffie fietst hij verder, ik neem nog een koffie en een wafel en nog een. Dan fiets ik ook verder.
22 km en een aardige klim verder stap ik de receptie van de camping in Olderfjord binnen. De Zwitser is net bezig een hut te huren, hij stelt voor dat we hem delen. Gezien het weer lijkt dit me een uitstekend idee. In de hut gaat de electrische kachel direct aan, we drogen onze drijfnatte spullen. Dit comfort hebben we inmiddels allebei wel verdiend. De Zwitser houdt van vroeg opstaan, ik ben meer in de uitslaapfase. We spreken elkaar nauwelijks de volgende dag, maar zullen elkaar misschien nog wel tegenkomen.

De Kaap

Over het laatste stuk doen veel woeste verhalen de ronde. Het zou vol zware klimmen zitten, de wind zou gevaarlijk zijn en de Noordkaaptunnel zou helemaal een verschrikking zijn. Goed voorbereid maar met lichte nervositeit duik ik de tunnel in, 7 km lang en ruim 200 m onder zeeniveau.

'Is dat nu alles', denk ik als ik er doorheen ben. Maar dan besef ik dat het gros van de Noordkaapfietsers door Zweden aan komt rijden, net als de Zwitser. Wie wel door Noorwegen fietst, pakt meestal pas ten noorden van Trondheim een route langs de kust. Dit is de bron van de verhalen over het laatste stuk naar de Noordkaap: de meesten zijn niet zoveel gewend als ze plotseling met het Noorse fietsen geconfronteerd worden.

De drieëndertigste dag heb ik gereserveerd voor mijn toppoging. Ik heb alle tijd, slaap lekker uit en fiets op mijn gemakje weg van de camping. Er is meteen een fijne klim naar de eerste hoogvlakte. Het begint weer flink te regenen, maar wat zou het, met het doel zo voor het grijpen. Ik merk al snel dat de verhalen over de wind niet overdreven zijn. Ik schat het op 7 Bft, met uitschieters die daar ruim overheen gaan. Wat ben ik blij dat ik voor deze fiets heb gekozen!

Eenmaal op hoogte zie ik een fietser mij tegemoet komen. Het zal toch niet... Maar hij gaat aan de linkerkant van de weg rijden en jahoor, het is de Zwitser. Hij was om half vier opgestaan, en is nu op de terugweg. We zullen die nacht allebei in de jeugdherberg van Honningsvåg overnachten, dan gaan we uitgebreid praten. Hier is het nu niet zo'n goed moment voor een pauze.

Tegen de tijd dat de afdaling naar het Tufjorden begint, is het droog. Af en toe is er blauwe lucht zichtbaar. Euforisch begin ik aan de laatste klim. Met een klein beetje zon bereik ik de poortjes, koop mijn toegangsbewijs. De jongen achter de kassa vraagt naar mijn fiets, ik leg hem de combinatie van een laag gewicht en een lage luchtweerstand uit, het is hem direct duidelijk waarom deze fiets zo geschikt is voor zijn land.

Dan is het tijd voor de foto's bij het monument, de SMS naar het thuisfront en de koffie. Ik neem de tijd om het tot mij door te laten dringen. Ik heb het gedaan. Ik heb het waargemaakt. Een jaar geleden deelde ik een wild plan met de wereld en nu zit ik hier. Heel langzaam en stil geniet ik van dit moment, terwijl de felicitatie-SMS'jes binnenkomen.

's Middags, in de jeugdherberg zie ik wel de fiets van de Zwitser, maar Hanspi zelf is nergens te vinden. Ik loop Honningsvåg in, maar bedenk te laat dat ik een briefje met mijn telefoonnummer op zijn zadel had moeten achterlaten. Na de boodschappen voor de terugreis loop ik een eetcafé aan de haven in voor een biertje en avondeten.

Een paar slokken en jahoor, daar loopt Hanspi binnen. Ach ja, zo groot is Honningsvåg nou ook weer niet. We eten vis en drinken Noors bier. Hier, in dit onbetekenende stadje ver van de West-Europese drukte, vieren wij onze overwinning.

Beeld

Afscheid van Delft. [1]

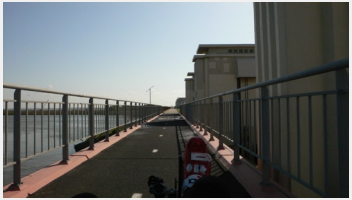
In de Hollandse duinen. [1]

Buitendijks op de Hondsbossche Zeewering. [1]

Duinpad bij Den Helder. [1]

Vuurtoren van Den Helder. [1]

Surfers bij laagwater. De waterlijn is ver weg. [2]



Spuisluizen bij Kornwerderzand. [2]

Brug over het Van Harinxmakanaal, Harlingen. [2]

Paarden in de kwelder, bekend van radio en TV. [2]

De kerk van Wierum. [2]

Buitendijks, Groningse kust. [2]

Noordpolderzijl, een klein waddenhaventje aan de Groningse kust. [2]

Bij de Nederlandse Noordkaap, op de dijk van de Emmapolder. [2]

Ditzum, een getijdehaven aan de Eems. [3]

Jeverland. [4]

Beelden op het strand van Dangast. [4]

Ook in Duitsland wordt de stem van het water gevreesd en gehoord. [4]

Op de veerboot over de Weser. [4]

Polder in Wursten. [4]

Het Wad bij Sahlenburg. [4]

Zelfportret, Sahlenburg. [4]

Man bij havenhoofd, Büsum. [5]

Tönning. [5]

Fietspad bij Katinger Watt. [6]

Vuurtoren van Westerheversand. [6]

Westerheversand. [6]

Smalspoor naar Nordstrandischmoor. [6]

Schapenhek, Noord-Friesland. [6]

Wad met landaanwinningsdammen, Noord-Friesland. [6]

Windturbines, Noord-Friesland [6]

Grenspost. [6]

Mens aan Zee, Esbjerg. [7]

Strand van de Ho Bugt. [7]

Verlaten boerderij, Deense kust. [7]

Zelfportret met pasta, Agger. [7]

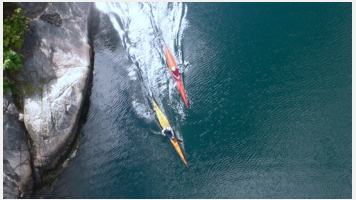
Vuurtoren en camping, Hirtshals. [8]

Aankomst veerboot, Hirtshals. [9]

Afscheid van Denemarken. [9]

Noorwegen komt in zicht. [9]

Kristiansand. [9]



Het eerst fjord. [10]

Bij Lysta Fyr, de zuidwestpunt van Noorwegen. [10]

Een zware klim wordt beloond met een blik over een prachtig bergmeer. [11]

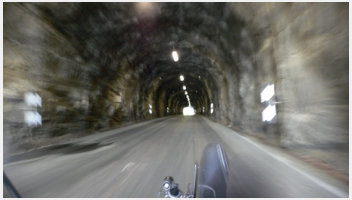
Offshoreindustrie bij Stavanger. [12]

Op de veerboot naar Skudeneshavn. [12]

Bryggen, het oudste stukje Bergen. [13]

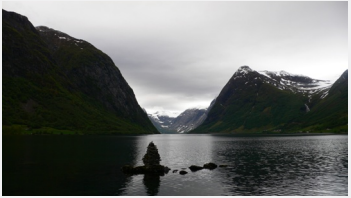
Na twee dagen van regen en hagel, geniet ik van het comfort van een hut. [13]

Veel veerboten bieden helaas geen uitzicht tijdens de vaart. [14]



Tunnel. [14]

Langs de grote fjorden. [14]



Steenmannetje met meeuw in het Kjøsnesfjorden, wat trouwens een meer is. [15]

Tijd voor een rustdag. Stranda. [15]

Schone was. [15]

Aan de haven, Stranda. [15]

Campers op weg naar de Trollstigen. [17]

Op de col. [17]

Uitzicht vanaf de Trollstigen. [17]

Filegevaar. [17]

Trondheim. [18]

Nordland komt dichterbij. [21]

Strand met keien. [21]

Eiland. [23]

Passage van de poolcirkel. [23]

Regenwolken trekken over de bergen en fjorden van Nordland. [23]

Op weg naar de laatste veerboot van de Rv17. Auto's gaan via de Svartisentunnel. [23]

Wachten op de veerboot. [23]

Op de veerboot naar Ørnes. Ik ben de enige passagier. [23]

De noorderzon schijnt op de bergen. [23]

Houten kotter in de haven van Bodø. [24]

Aan boord van M/S Bodø op weg naar de Lofoten. [25]

De veerboot loopt leeg. [25]

Meeuwenkolonie, Å, Lofoten. [25]

Het eind van de E10 in Å. De laatste paar honderd meter is de E10 een fietspad. [25]

Reine, de bekende visserijhaven van de Lofoten. [25]

Rorbu. [25]

Stokvis. Eeuwenlang de enige reden dat er mensen op de Lofoten kwamen. [25]

Veel te vinden op de Lofoten: zeeëgels. [25]

De middernachtzon reflecteert in mijn tent. [25]

De noorderzon. Fredvang, Lofoten. [25]

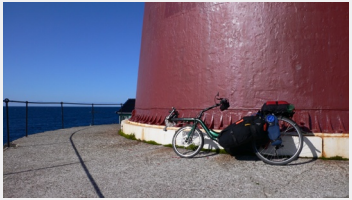
Noren houden van wandelen. [26]

Rebecca, een prachtig restaurantje in the middle of nowhere. [26]

Kampvuur en tonic op de camping van Stokmarkness, Vesterålen. [26]

Brug, Vesterålen. [27]

Nordlandbåt. [27]



Andenes Fyr, Andøya. [27]

Bergmeer op Senja. [28]

Het ongerepte Mefjorden, Senja. [28]

Weg over Lyngen, Troms. [29]

De Lyngen Alpen torenen dreigend uit boven een gehuchtje. [29]

Kvænangsfjellet. Een schitterende col op de E6 naar Alta. [30]

Pas op, elanden én rendieren. [30]

Boerenschuur met jongetje aan het Altafjorden. [30]

Door het Stokkedalen op weg naar de hoogvlakte. [31]

De hoogvlakte van Skáiddeduottar. [31]

Hanspi, de Zwitserse fietser. Zoals veel fietsers tegenwoordig heeft hij een laptop mee. [31]

Ingang van de beruchte Noordkaaptunnel. Zijn de verhalen overdreven of had ik mazzel? [32]

Een gezellige avond met Nederlandse motorrijders. [32]

Skipsfjorden bij nacht. [32]

In de jeugdherberg van Honningsvåg. Ik heb het gedaan. [33]

Vroege vogel Hanspi is alweer op de terugweg naar Honningsvåg. [33]

Op de Kaap. [33]

Spullen

Over de fiets

Ik heb de tocht gereden op een speciaal hiervoor aangeschafte Challenge Fujin SL. De keuze voor deze fiets werd vooral bepaald door de omstandigheden in Noorwegen: Bergachtig en winderig. De fiets moest dus licht en aerodynamisch zijn. Vanwege de tegenwind is een lage fiets gunstig, maar hij moet nog wel hoog genoeg zijn om vakantiebagage kwijt te kunnen. De Fujin SL voldoet mijns inziens beter aan deze eisen dan welke andere fiets dan ook.

De fiets is uitgerust met de volgende extra's:
- Koolstof crankstel, FSA tripel 30-39-53;
- Koolstof neuspijp;
- SRAM X.0 derailleur;
- Bijbehorende PG 990 cassette, 11-32;
- SRAM X.9 gripshifts;
- Avid BB7 schijfrem op voorwiel;
- Spatborden;
- Lichte bagagedrager;
- Schwalbe Kojak 35 mm slicks;
- Superlichte KMC ketting, titaannitride coating;
- Bebop pedalen met titaan assen.

De X.0 derailleur koos ik vanwege de duurzaamheid en krachtige veer, waardoor de ketting mooi strak blijft. De reden dat ik deze combineerde met X.9 shifters is dat deze een comfortabeler greep hebben, verder zijn ze exact hetzelfde als X.0 shifters. Het geheel is ook prettig licht.
De schijfrem is een aardige aderlating qua gewicht, maar absoluut noodzakelijk voor de steile afdalingen die in Noorwegen dagelijkse kost zijn.
De Kojaks zijn lichtlopende, zeer lekbestendige banden die ook met nat weer veel grip geven. Ook op gravel doen ze het goed. Ik koos de vouwversie om gewicht te besparen.
Met de tripel en de 11-32 cassette had ik genoeg verzet om tegen alle hellingen op te komen, maar zonder de lichte uitrusting en mijn training van bijna negen maanden was het te weinig geweest.
De lichte ketting heeft het goed gehouden, ik heb de indruk dat de coating daar aan heeft bijgedragen. Wel denk ik dat deze technologie nog niet volmaakt is.

De Bebop-pedalen zijn erg goed. Met freefloat en direct inklikken bieden ze het comfort van Speedplay, maar zonder de kwetsbaarheid en vuilgevoeligheid. Bovendien zijn ze licht: 219 gram voor het complete systeem.

Over de uitrusting

Wie naar de Finnmark wil, moet altijd rekening houden met zeer zwaar weer. Een minimalistische zomeruitrusting is dan ook onverantwoord. Ik sliep in een tweepersoons Hilleberg, met een Mountain Equipment drieseizoenenslaapzak en de lichtste Therm-A-Rest. Dit was altijd genoeg en de extra ruimte maakte het wat comfortabeler met slecht weer.

Koken deed ik met een MSR Whisperlite, hoewel ik die in Noorwegen maar een enkele keer nodig had: de meeste campings hebben een keuken.

Als fietskleding had ik een set zomerkleren met beenstukken, en een set winterkleding. De laatste twee weken heb ik voornamelijk in winterkleding gefietst.

Voor na het fietsen had ik een set buitensportkleding mee. Dit waren zomerkleren, maar met een lange onderbroek, een muts en drie dunne Icebreakers was het ook geschikt voor het koude Noorden.

Ik had twee paar schoenen. Sidi Dragon MTB-schoenen voor op de fiets, en Salomon waterdichte wandelschoenen A voor na het fietsen. Dit is iets zwaarder dan enkel een paar combinatieschoenen. Maar ik ben er van overtuigd dat schoenen geschikt zijn om te lopen, om te fietsen, of geen van beide. Daarbij is het weer in Scandinavië soms dusdanig dat ook met overschoenen je voeten niet droog blijven. Het is erg prettig om dan 's avonds droge schoenen te hebben.

Als regenkleding had ik een Odlo GTX-paclite jas en een Vaude E-vent regenbroek. Vooral over die laatste ben ik erg tevreden.

Dit alles vervoerde ik in Radical banaantassen M met waterdichte binnenzakken, en een Haglöfs Tight S rugzakje als toptas. Voor deze laatste had ik een gele regenhoes, ook fijn voor de zichtbaarheid.

Colofon

De beschreven fietstocht startte op 15 mei 2009, om 7:30. De Noordkaap werd bereikt op 16 juni 11:50. De terugreis per openbaar vervoer duurde van 17 juni 6:30 tot 20 juni 20:10.

Tekst en fotografie: Walter Hoogerbeets
Vormgeving: Hugo Schuitemaker

Dit reisverhaal mag gekopieerd en verspreid worden volgens Creative Commons 3.0, met als voorwaarden:

• Naamsvermelding;
• Niet commercieel, behalve ter promotie van Challenge Ligfietsen, Apeldoorn;
• Geen afgeleide werken.

Voor details, zie http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/nl/