

KUNGSLEDEN

Vi är några stycken i flygklubben som skulle fylla 60 år under sommaren, bl. a. min Vasaloppspolare Åke Karlsson, och detta borde ju firas på ett speciellt sätt. Åke är ju alltid upplagt för kraftprov och äventyr, så jag kontaktade honom på försommaren och frågade om han hade lust att vandra Kungsleden från Abisko till Nikkaluokta i början av augusti. Det var en gammal dröm, som jag närt efter tre tidigare besök i Abisko med familjen, och nu skulle vandringen kanske äntligen bli av. Inte överraskande accepterade Åke på stående fot, och eftersom han fyllde år den 29 juli skulle tiden passa honom perfekt.



På väg från Abiskojaure, Åke till vänster, Kalle till höger

Åke är en erfaren vandrare, men han hade inte provat på fjällen tidigare, utan det hade mest blivit långa utflykter efter Skåneleden. Själv hade jag mest gjort dagsutflykter i fjällen, men aldrig veckolånga vandringar där all utrustning måste bäras med. Det mesta i utrustningsväg hade jag dock från bl. a. en kanotutflykt med min son Anders för mer än 20 år sedan. För säkerhets skull bokade jag i god tid in oss på Svenska Turistföreningens anläggning i Abisko mellan den 31 juli och 2 augusti. Av erfarenhet visste jag att det var mycket svårt att få logi vid denna tid. Abisko har ju blivit allt populärare under årens lopp och detta år firade turistföreningen stationens 50-årsjubileum. Det var dock inte svårt att få plats, och tanken var att vi under några dagar skulle bekanta oss med terrängen innan vi gav oss iväg på vandringen mellan Abisko och Nikkaluokta.

Förberedelser

Eftersom Åke alltid går vetenskapligt till väga när det gäller projekt fick han till uppgift att ta reda på vilken utrustning som vi skulle behöva. I februari hade vi ju åkt Vasaloppet tillsammans och Åke

hade inför loppet gjort planeringen och skaffat den absolut bästa utrustning som gick att få på marknaden. Under loppet hade vi haft stor nytta av planeringen och kunde utan större svårigheter avverka de nio milen från Sälen till Mora. Att vandra 11 mil på sommaren skulle därför inte vara någon omöjlig uppgift, men vi hade som sagt ingen större erfarenhet av fjällvandringar tidigare. Det första som behövdes var ju ryggsäck och Åke rekommenderade definitivt en ny och modern sådan i stället för min 22 år gamla. Jag besökte både Intersport och Stadium och provade de mest moderna och avancerade ryggsäckarna. De låg alla i en prisklass mellan två till tre tusen kronor men ingen kändes så bra som min gamla Haglöfssäck. Åke hade under mellantiden gått in på Internet och fått packningslistor för vandring efter Kungleden och dessa listor innehöll det mesta för överlevnad.

Tungt blev det

Några dagar före avresan började jag lägga upp den utrustning som skulle behövas och det visade sig att det blev ett mindre berg att packa. Den tyngsta attiraljen var tältet, ett gammalt Fjällräventält från början av 80-talet, och sedan var det Trangiakök med tillhörande bränsleflaskor, kängor för vandring, vanliga skor och kläder för alla väderförhållanden från snöstorm till högsommarvärme, myggmedel avsett för tropikerna och myggnät och all annan rekvisita som ansågs vara absolut nödvändig. Vidare skulle ju mat och framför allt dryck medtagas för hela perioden. När jag försökte packa det berg av prylar som tornat upp sig i förrådet uppstod genast svårigheter. Visserligen hade ryggsäcken kapacitet för 70 liter men den blev snart sprängfylld och vägde över 35 kg. Det skulle bli en omöjlig uppgift att släpa med sig allt detta i terrängen, så nu gällde det att prioritera på lämpligt sätt. Tältet spolades och det mesta av kläderna samt sådana udda saker som specialverktyg för att suga ut ormgift, knivslip mm. Efter flera ompackningar kom jag slutligen ned till någonstans över 25 kg. Ryggsäcken gick nu att bära, men det fanns ingen back-up vad det gällde kläder. Ett par långa byxor att resa i, ett par korta plus en T-shirt och några kortärmade skjortor, ett minimum av underkläder, Fjällrävenjacka, tre par vandringsstrumpor var det hela i klädväg. Efter övervägande åkte också ett par joggningskor ner som alternativ till mina 30 år gamla vandringskängor från USA.

Trots alla förberedelser kändes det stort att ge sig av upp till Abisko och tankarna kretsade ofta kring frågan om man över huvud taget kunde klara av en sådan här strapats. Hur kan man bli så tokgig att man frivilligt ger sig in på ett stolleprov när man i stället kunde ligga på badstranden eller göra små utflykter till Danmark. Att ställa in det hela var dock omöjligt eftersom det vid det här laget hade skrävlats en hel del om vandringen och gått prestige i hela projektet.

Det kritiska datumet närmade sig snabbt, i mitt tycke kanske alltför snabbt. Eftersom Åke skulle fira sitt jubileum den 29 juli bestämde vi oss för att försöka komma iväg redan dagen efter och flyga så långt det gick. Vår Cessna 182 RG med registrering SE-IBC skulle användas och jag började göra färdplanering och lägga in hela routen i min Garmin 195. En mellanlandning skulle behövas och Örn-sköldsvik bedömdes ligga strategiskt till för tankning. Det är ju också en mindre flygplats utan allt det securityelände som man idag utsätts för på större flygplatser.

Dag1, VFR ESMH – ESNQ

Vid lunchtid den trettionde träffades vi på Höganäs flygplats och började packa in ryggsäckarna som ju var vårt enda bagage förutom alla flygkartor som vägde nästan lika mycket. Det var dock stor skillnad från tidigare resor med familjen, där bagaget mer antyder att det rör sig om en emigration än en semesterresa.

Efter tankning och noggrann daglig tillsyn av planet var det dags att aktivera de båda GPS-erna och ge sig iväg. En Garmin 195 är placerad över instrumentbrädan och på den låg nu routen inlagd med aktivt leg återgivet som ett grövre streck på en färgkarta som täckte hela displayen. Den andra andra GPS-en, en Garmin 155XL, som är panelinstallerad och IFR-godkänd, användes mer för fri navigering. Den är kopplad till autopiloten och inställd för att lämna information om groundspeed, tider och så vidare till varje vägpunkt. Det har ju blivit så att man numera i praktiken flyger med GPS som navigationsinstrument och allt annat, med undantag av inflygningshjälpmöden, används enbart som back-up.

Båda familjerna vinkades av och IBC lyfte 11.38 utan svårigheter från bana 14. Vädret var mer eller mindre CAVOK hela sträckan upp till Kiruna men något disigt. Färdplanen aktiverades med Malmö Control och vi fick stiga till 2.500 fot i Malmö TMA över Ängelholms kontrollzon. Autopiloten kopplades in och Åke packade upp de goda sandwichar han hade förberett och de intogs med litet vatten. Genom att vi hade aktivt bullerdämpande headsets av märket Bose installerade, kunde vi lätt konversera utan att störas nämnvärt av motorbullret. Det var mycket varmt ombord så vi hade försett oss med ett rikligt vattenförråd och två st. "ready one" för att inte någon olycka skulle inträffa på vägen. Första vägpunkt var NDB-fyren KBG utanför Karlborg. Den ligger på ett avstånd av 152 NM från Höganäs och passerades 12.45. Diset blev nu något värre och vi hade en molnbas på ungefär 3.000 fot men den gav inga svårigheter. Vi passerade NDB-fyren EN vid Örebro och VOR-fyren BOR vid Borlänge. Dis och moln var nu borta och sikten var oändlig. Terrängen mellan Borlänge och Sundsvall är något högre och vi steg till 3.500 fot som kändes mer bekvämt. Halvvägs till Sundsvall kunde vi se Östersjön och Sundsvall Control gav oss färdtillstånd genom TMA via VOR-fyren SUN och snart flög vi över flygplatsen. Sista legen till OSK i Örnsköldsvik är 68 NM och kl 15.23 landade vi på bana 12. Sträckan från Höganäs till Övik är 478 NM och den avverkades alltså på 3 tim 45 min vilket är acceptabelt.



Den nya Högakustenbron är ett osvikligt landmärke

Vi tyckte att det hade känts som vibrationer från motorn under den sista timmens flygning och klubbens skicklige tekniker Lennart Månsson kontaktades för konsultation efter landning. Han var tämligen säker på att det inte kunde vara något allvarligt och gav oss rådet att magra något hårdare upp till Kiruna och vi lugnade oss med detta besked. Statoil sköter om tankningen i Övik men det visade sig att de endast tar Statoil carneter och inget annat. Inga vanliga Statoil bensinkort gäller och inte heller andra carneter eller vanliga kreditkort. Som tur var hade jag tillräckligt med kontanter för

tankningen men det är ju litet fånigt att behöva dränera reskassan för att tanka. En litet bättre flexibilitet från Statoil skulle rekommenderas. Öviks flygplats har en trevlig liten kafeteria/restaurang och vi åt en sen men välkommen lunch innan det var dags att fortsätta mot Kiruna.

Upp i fjällvärlden

Start bana 12 kl. 16.40 och vänstersväng mot Skellefteå med första vägpunkt VOR-fyren SKA som ligger 92 NM från Övik. Vi hade nu passerat den s.k. Höga kusten och valde att flyga på 2.500 fot. Sikten var minst 50 km och något väder fanns överhuvud taget inte. Magringen gjordes nu till peak minus 25 grader och motorn gick faktiskt renare men svaga vibrationer fanns kvar. Ibland kan ju detta vara ren inbillning men om man flyger samma plan hela tiden är det lätt att notera alla avvikelser från det normala. (Långt senare upptäcktes ett stenskott i propellern, och när detta slipats bort försvann också vibrationerna.)



Lång final bana 03 ESNQ

Skellefteå passerades och nu var det dags för att flyga in i fjällområdet. Vi hade lagt in en vägpunkt vid Älvsbyns flygplats som ligger 62 NM från Skellefteå. Successivt steg vi upp till 4.500 fot eftersom nu terrängen började krypa närmare. Efter Älvsbyn följde vi Lule älv ett tag men sedan var det Norrlands ödemark till fyren TG i Gällivare 90 NM bort. En nödlandning här i myrmarkerna skulle inte vara att rekommendera. Blir man inte uppäten av myggen har man sannolikt åtskilliga dagsetapper innan man når bebyggda trakter. Vackert är det dock och en sikt som vi aldrig upplever i södra Sverige. TG ligger nära Dundret och nu hade vi bara 42 NM kvar till Kiruna. Trots att det är ödemark fungerar radiokommunikationerna utmärkt och hela tiden stod vi i förbindelse med Sundsvall Control. Så snart vi närmade oss Kiruna TMA tog Kirunatornet över och vi fick inflygningstillstånd till bana 03 via VFR-inflygningspunkten Siska. Det blåste nordvästlig vind ca 12 knop och vi satte hjulen i marken kl. 18.59. Sträckan från Övik till Kiruna är 286 NM och avverkades på 2 tim 19 min vilket inte är dåligt med tanke på att vi hade ca 10 knops motvind.

IBC förankrades nu noggrant och vi satte upp solskydd för att undvika direktstrålning på avioniken. Vi skulle ju vara borta i kanske en vecka och det kunde ju bli hur varmt som helst även uppe i Kiruna. Nu var det dock kyligt eller 12 grader vilket var rätt stor omväxling från de 30 grader vi vant oss vid i Skåne. Det kändes faktiskt riktigt kallt i shorts i blåsten och vi märkte verkligen att vi var långt norr om polcirkeln.

Packningen bestod ju enbart av varsitt kolli som bars på ryggen, så det var ju inte särskilt betungande att packa ur planet. Väl ute ur terminalen hittade vi en buss och det visade sig att den skulle gå till Abisko och Riksgränsen, så snart SAS landat vid halv åttatiden. Hur stor tur kan man egentligen ha! Vi hade räknat med övernattnig i Kiruna och tidig busstransport till Abisko, men nu skulle vi nå fram redan första kvällen. Törsten hade inte släckts efter flygningen men en stor stark i restaurangen avhjälpde det mesta. Vi hade också tid för varsin schnitzel innan det var dags att kliva in i bussen.

Några rum fanns inte på Abisko Turiststation eftersom vi hade bokat för efterföljande dag, men bäddar i flerbäddsrum kunde ordnas. Vid tiotiden på kvällen var vi framme och kvällen avslutades i baren – ett vanligt flygarfenomen.

Karl-Erik Öberg

Vandringen

Som sagt, första dagen slutade i baren. Det kunde nog behövas en pilsner och lite peptalk inför strapatserna.

Även om vi visste att vi var hyggligt grundtränade så var ju det här en rätt lång tur. Nästan 11 mil på 5 dagar. Vi visste inte mycket om tillgänglig plats i raststugorna och befarade att vi i värsta fall skulle få sova på verandan eftersom vi valt bort tältet. Det kunde kanske bli för tufft! För säkerhets skull valde vi en kort första dagsetapp: 15 km.

Test av utrustning, kontroll av skav och blåsor, justering av ryggsäck, hitta i ryggsäck, prova myggmedel, anpassa klädsel, det var mycket som skulle göras på den första etappen.

Dag 2, Abisko Turiststation – Abiskojaurestugorna, 15 km

Vi startade mjukt med en lång frukost. Kalle behövde långsamt uppvaknande, för en av våra rums-kamrater hade dragit så mycket timmer genom rummet att Kalle fick gå upp och hämta öronproppar mitt i natten. Själv hade jag slocknat direkt och sluppit eländet. Redan på kvällen anade vi f-n, när timmermannens kvinnliga resällskap varnade honom för repressalier om han sa ett pip. Vi drog innan det dramat fick sin upplösning.

Ut till den berömda porten mot Kungsleden, fotografering, och sedan iväg!

Vädret var härligt. Redan vid 10-tiden var det 15° och soligt. Det kändes bra både i rygg och fötter och den första pausen tog vi vid Andreas Groggveranda. (Andrea är Kalles hustru och de hade varit här förut).

Marschen gick vidare längs jokken som hela tiden underhöll med sitt bakgrundsbrus. Senare under veckan upptäckte jag att samma brus hördes även utan jock. Det sprang vatten ur varje bergssida, tittade man ner mellan tuvorna kunde man se en liten strimma klart, fint vatten. ”Instant Ramlösa” fast godare och helt rätt tempererat.

Vi höll rätt högt tempo, tyckte vi, för vi ville dels vara framme hyggligt tidigt, om det skulle bli trängsel i stugorna inför natten, dels känna på hur vi orkade. Vi startade vid 10.00 och 15.00 var vi framme. Rätt mesigt blev det, men vi hade tagit långa pauser och sparat på fotsulor och axlar. Det skulle nog gå att skruva upp effekten en aning.

Där var gott om plats i Abiskojaurelägret och efter incheckning tog vi en paus i baren med ett par pilsner. God vana!

Vi slog oss i slang med en tuff vandrerska som hade kokta potatis som standardskaffning och hade planer på att gå barfota in i Norge ”en sväng”. Hon uppskattade dock lite av vår köttgryta med ett glas rött och en whiskeyslurk till kaffet.

Dagen hade varit ganska varm, och vi med, så vi tog ett snabbt dopp i sjön innan kvällen.



Berget Kieron som dominerar utsikten åt öster vid Abiskojaure

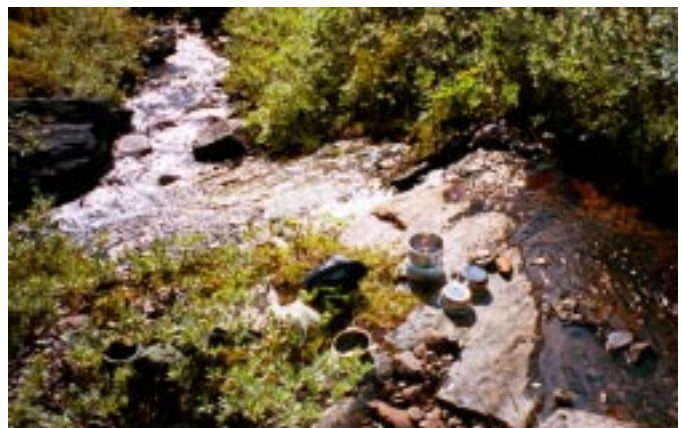
Svenska Turistföreningens raststugor var det perfekta målet för varje etapp. Hjälpsamma stugvärdar, proviant, bastu och ett kök där man kunde stöka omkring på kvällen. Och en god säng som stod inomhus!

Abiskojaure ligger under trädgränsen och hela lägret omringades av björksly. Idealiskt för mygg och knott! Kalle som har vandrat i Australiens sumpmarker hade garderat med en mildt radioaktiv myggolja, inhandlad därstädes och verksam även mot krokodiler, men den behövdes inte. Den torra våren hade hindrat kläckningen av mygglarver, så vi gick myggfritt hela veckan!

Dag 3, Abiskojaure – Alesjaure, 20 km

Detta var den soligaste dagen. 15 – 20° redan på morgonen. Vi kom iväg vid 8-tiden efter en rejäl grötfrukost. Vandrigen började vackert, ingen stigning att tala om, men snart började det. I passet mellan Kieron och Gardevarri gick leden upp från ca 500 till ca 800 meter och sedan låg den på den nivån fram till Alesjauri.

Vid 13-tiden testade vi Trangian för första gången. Längs leden låg ett perfekt kök med rinnande kallt och kallt vatten, stora slipade granithällar som köksbänk och rundare stenar att sitta på. En närande fisksoppa med danskt rågbröd blev vår lunch. Våra vandrarvänner från Varberg, som vi träffat kvällen innan, gick förbi och fick en kopp kaffe.



Trots lätt klädsel var det varmt och motsol dessutom, så när vi kom fram till Alesjaure var jag alldeles grusig av saltkristaller i ansiktet. Men fötter och axlar kändes bra. Vi var framme klockan 15. Fråndraget rasterna blev marschhastigheten ca 4 km/tim. Bättre än dag 2.

Alesjaure hade fina, nybyggda stugor och helikopterplatta bakom knuten. Vi checkade in, handlade lite smågrejer och Kalle frågade om han fick bjuda på en pilsner i baren efter en lyckad dagsmarsch... Jodå.

Så småningom anlände samma gäng som bott i Abiskojaure kvällen innan: en stor skara Italienare som hade sovit i tält första natten. Två tjejer, möjligen tvillingar, från Göteborg. Knappt 20 år gamla, med jättestora ryggsäckar. De var mycket välutrustade. (Härmed avses nya ryggsäckar, jackor, kängor och mössor). Vi träffade också killen från Älmhult som gick leden med sin familj. Efter dagens vandring hade han tagit sig en välförtjänt bastu, men när han gick tillbaka upp mot stugorna brast vadmuskeln och nu linkade han fram och väntade på helikoptertransport till Kebnekaise. Den stora muskeln som jag sitter på hörde av sig lite till kvällen liksom den som lyfter upp benet varje steg jag tar. Kalle hade lite ont under en häl.

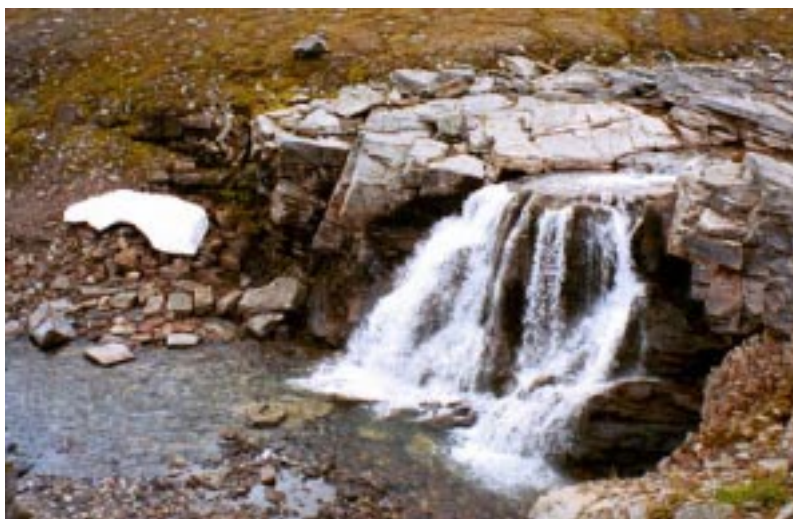


Men värre var att vi drack ur det sista av rödvinet. Detta kommer att föranleda omprioriteringar i packlistan till nästa tur!

Dag 4, Alesjaure – Tjätka – Sälka, 25 km

Jag var uppe tidigt och tvättade håret i varmvatten och tog ett dopp i jokken bredvid båtbyggn. Kallt men skönt. Vi kom iväg vid 8.30. Idag tänkte vi ta en dubbeletapp för att känna på motståndet. Vi hade blivit förvarnade att det skulle stiga bra upp mot Tjätka och det stämde nog. Tjätkastugan låg på ca 1.000 meter och sedan steg det ytterligare till Kungsledens högsta punkt i Tjätka-passet, ca 1.150 meter. Uppe i passet finns en nödbivack för vilsna vandrare. Ett utedass var väl förankrat i klippan med fyra vajrar. Det blåser förmodligen häruppe ibland.

Vi lagade vår lunch i Tjätkastugan. Den låg mycket vackert längs en ravin, och här kom vi för första gången i direktkontakt med snön. Här låg några svettiga drivor och det var rätt kul att göra en snöboll den 2 augusti.





Efter Tjätkapasset var det branta nedgångar. Det kändes mer i benen än allt klättrandet upp till passet. Men utsikten var magnifik. Det är klart bättre att ha fjället i ryggen och dalen framför! Vi mötte ett äldre par som hade hela stigningen framför sig. De verkade trötta och inte så fjällvana, så vi hade våra dubier om de skulle hinna till Tjätkastugan innan skymningen.

Vi travade vidare och vid 16.30 var vi framme vid Sälkastugorna. Äldre stugor med inrökt atmosfär och där en trevlig diskussionsklubb hade bänkat sig i vår stuga. Jag tror att damerna höll på med sjukvårdskrisen och de löste minsann alltihop innan kvällen. Kalle bytte om till spenderbyxorna, gick till baren och köpte några pilsner. Vi löste resten.

I Sälka hade man ett organiserat bastubad. 18.00-19.00 -damernas. 19.00-20.00 -herrarnas. Efter 20.00 -blandat.

Förstod inte riktigt. Nåja, vi bastade pliktskyldigast vid 19.00 men tidsgränserna var lite flytande upptäckte vi.

Så småningom var det bara herrar i bastun. Man fick tre liter varmvatten att tvätta sig i och skölja av sig med efteråt, resten var kallvatten. Bäst vi satt där, stack en kille in huvudet och frågade om hans tjej fick basta med oss. Inga allvarliga protester. Tösen som kom in var väl 25. Temperaturen i bastun steg raskt 5°, och kallvattnet efteråt var nog precis vad som behövdes.

Whiskeyn tog slut senare på kvällen. Ny kris.

Göteborgstjejerna anlände rätt sent, trötta men tuffa. Varbergskillarna och italienarna hade halkat efter, vi såg dem inte mer.

Dag 5, Sälka – Singi – Kebnekaise Fjällstation, 27 km

Här var det kallt och blåsigt på morgonen. 5° och utedasset slet i sina förtöjningar. Idag blir det vindjacka!

Vi sätter fart redan vid 8-tiden, dubbelpass i dag igen. Inga stigningar att tala om. Enorm utsikt, vi ser genom nästan hela dalen ner mot Singistugorna. Vi går på ca 700 meters höjd och på båda sidor reser sig bergen upp mot 1.700. Mjuka rasvinklar på sluttningarna gör att dalen känns som världens största half-pipe. Kebnekaisemassivet börjar dominera på vår vänstra sida, stort och svart, snöfläckar på topparna. Mäktigt! Vi stannar ofta för att filma och fotografera. Här behöver minnet stöd när vi ska försöka återge vad vi upplever.

Efter lunchen i Singi går vi österut. Det börjar bli varmare nu, solen håller på att bryta igenom. Säkert 15-20°.

Dags att ta av jackan och ta på en torr T-shirt. Nu börjar det bli mycket folk i spåret. Utflyktsgrupper från Kebnekaise, hela klasser. Vi närmar oss civilisationen. Vi har fått sista delen av leden fram mot fjällstationen beskriven för oss: Först stiger det lite och sedan stiger det lite mer och när man tror att man är framme så stiger det lite brantare. Det var precis så det kändes. Men vi kom över krönet, såg berget som dolde fjällstationen och visste att inom timman skulle vi vara där! Vi gick vidare och snart såg vi på nära håll det vi väntat på hela dagen. Mobilmasten!

Av med ryggan, fram med telefonen. Det funkar! Äntligen kontakt med yttervärlden efter fyra dagar i teleskugga.

Efter en halvtimme är vi på fjällstationen. Klockan är 15.15 och frändraget raster så blir snittfarten idag 4.5 km. Det tar sig. Inga krämpor.

Vi får sovplats på golvet i en stor sovsal och eftersom vi är tidigt ute på dagen har vi en 6-manna-dusch för oss själva. Men först ett par pilsner i baren.

På kvällen går vi på lokal. Här på Fjällstationen finns det resurser, helikoptrarna flyger in förråd hela dagen och restaurangen har allt man kan önska sig. Vi önskar oss Pocherad Lax med sallad och kokt potatis, SmörDillCitron-sås och lite vitt. Och se, det har dom! Och när vi önskar Jordgubbspanacotta och portvin till dessert så har de det också!

Göteborgstjejerna tycks inte ha inkommit. Däremot hör vi att Älmhultsbon med sin vadmuskel har varit här några dagar och tillfrisknat så bra att han gått för att möta familjen ute på leden.

I kväll är vi lättvaggade. Det tycks bli bra flygväder i morgon så vi tänker starta tidigt och köra hårt mot Nikkaluokta och Kiruna.

Dag 6, Kebnekaise Fjällstation – Nikkaluokta, 14 km

Upp klockan 06.00. Rimfrost, men strålande solsken, vindstill. Bra flygväder!

Vi åt så bra i går kväll så vi hoppar frukosten. Vi är ute i spåret klockan 07.00. Vi har nu 8 km till båtplatsen vid Ladjujauri där vi ska ta båten över sjön. Nu är vi under trädgränsen igen, småbjörkar och någon sorts låga buskar kantar stigen. Vi håller högt tempo för att



inte missa första båten. Över oss kör helikoptrarna skytteltrafik till fjällstationen med dagens förnödenheter. 08.45 är vi framme och där ligger redan båten. Vi trodde at vi höll på att missa den, men detta är en extra tur som ska gå en halvtimma tidigare. En sparad halvtimma som kanske kan behövas i kväll när vi hänger i luften. Sjön är så grund, ibland bara någon decimeter, så den här båten är jetdriven. Bra fart och svängradie hade den. Förare var väderspåmannen Enok Sarris son som rapporterade att det varit $-1,5^{\circ}$ i Nikkaluokta i natt. Var annars! Säkert rekord för säsongen.

Sjöturen tog så där 20 minuter. Vi gick iland vid Ladtjuluspekåtan, det kändes som lunchdags nu och vi inhandlade raskt två renburgare på And Danalds Walk-In. Smakade härligt. Kalle, som nu mentalt var långt inne i planeringen av hemflygningen, fick fatt i en flygtaxi per mobil och beställde den till Nikkaluokta klockan 11.00. Det var om en timme och en kvart! Och vi hade nästan 6 km att gå (=småspringa)! Men O.K., planen började gälla här och nu så vi satte fart. Det var rätt varmt och soligt nu på förmiddagen, $15-20^{\circ}$, men fartvinden svalkade.

10.59.58 marscherade vi in på parkeringen och slängde upp veckans vedermödor på Flygtaxins flak! Kalles planeringar håller alltid. Medelfart 7.3 km/tim. Var vi slut nu? Var det två utsjassade skåningar i övre medelåldern som gick i mål? Icke. Den här veckan hade bara stärkt oss, dels i kroppen, dels i vår övertygelse att man ska göra det man vill. Vi fick i alla fall en timmas paus i taxin och anlände till Kiruna Flygplats 12.00.



En timma gick åt till färdplanering och inköp av souvenirer. Efter tankning var vi i luften 13.17. CAVOK och svag medvind. Jag kollade Kalle om han var trött, men icke. Men han klagade på bolagets catering (=undertecknad). Kravet på flygkäket var att vi skulle kunna äta medan vi flög. Men det enda godkända födoämne jag kunde få fatt i på flygplatsen var ett gäng mazariner och lite godis. Efter en 12 minuters tankning i Sundsvall var vi på tracken igen och landade på ESMH 19.15. 12 timmar från Kebnekaise Fjällstation till Höganäs!

När jag kom hem hade baren precis öppnat. Jag tog en pilsner.

Värdelöst vetande om Kungsleden

På sitt stillsamma sätt kallar samerna Kungsleden för Kungsgatan.

Om Kungsgatan hade sett ut som Kungsleden hade den varit avstängd för länge sen. Det är möjligt att leden är slät som en gata någonstans men inte i sin nordligaste sträckning. En empirisk undersökning från sommaren 2002 ger vid handen att Kungsleden ser ut så här:

Beskaffenhet	Andel i %
Stenrös av värsta sorten	50
Stenfyllda moras	20
Knöliga stigar	10
Vadning	3
Spänger	7
Lättgånget, typ stig	10

De 11 mil som vi gick innebar ca 300.000 steg där det i genomsnitt var 75% chans att: vricka, stuka, slå eller bryta något. Detta kräver 100% koncentration. I år var det ganska torrt i markerna så därför bortfaller chansen att plurra och bli genomblöt.



Vad gav då alla de här besvären? Jo, styrka i benen, friskluft i mängd, rent härligt vatten på armlängds avstånd och en förunderlig ro i själen efter att ha upplevt fjällvärldens storhet och stramhet. Och inte minst kamratskapet, pauserna med en kåsa vatten framför en makalös utsikt eller sammanfattningen av dagen med en förstärkt kopp kaffe i stugvärmen.

Detta var en höjdar-semester.

Ta en tur själv!

Åke Karlsson

Denna artikel utgör en dramatiserad framställning och återspeglar inte nödvändigtvis exakt ett inträffat skeende. Författaren friskriver sig därför från all skyldighet mot de lagar och bestämmelser varemot ovansagda framställning kan anses bryta.

