

Svenska Cykelsällskapets tillkomst + Cykelrallyts dramatiska historia

Svenska Cykelsällskapet är nära sammanlänkat med vår rullande ferie-aktivitet Cykelrallyt – ett av SCS:s många pionjär-projekt. Vi har även varit ”stillbildande” på flera andra områden. SCS bildades initialt 1979, då vi tyckte landet saknade det mesta inom – fritid, turism och motion.

Text : LASSE BRYNOLF

● SCS står bakom flera initiativ på cykelområdet. Den som följt oss genom åren har kunnat notera – ett flertal kartverk och guideböcker, ett 20-tal landsomfattande ledprojekt, aktivitetskalendrar, testverksamhet, ett omfattande cykelbibliotek, en innehållsrik cykeltidning (här nr 170, årgång 46), ett par detaljerade hemsidor + en ”cykelbutik”, kvalitetsgranskningar, kommitté-arbeten, statliga utredningsuppdrag etc. Och inte minst ett stort antal rullande cykelläger – både här hemma och utomlands.

Störst av dem alla blev Cykelrallyt – en aktivitet som rullade från plats till plats under en sommarvecka – ofta med över hundra deltagare. Störst blev lägret till Finland 1987, som lockade 150 intresserade. De 20 rally-äventyren arrangerades mellan åren 1977-96 – aktiviteten inleddes alltså just före SCS:s bildande.

Vi som var med och startade SCS, var tidiga-

re verksamma inom andra delar av föreningslivet. Men man kan utan överdrift påstå, att Cykelsällskapet bildades i samband med Cykelrallyt. Ur denna aktivitet kommer många av våra funktionärer och medlemmar – och SCS fyller snart 50. Under denna tid har det flutit mycket vatten under broarna.

Rally-premiär – Åbolands skärgård

Som aktiv motionscyklist sen födseln, har man varit med från början och har därför en god överblick. Tidigare var jag med och bildade Fredrikshofs IF Cykelmotion, som nu upphört som separat motionsklubb och även verkar ha problem med sina motionslopp. Under flera år var jag redaktör för klubbens föreningsblad, som numera är nedlagt. Jag satt även med i styrelsen för Stockholms Cykelförbund vid Cykelrallyts premiär 1977. Det blev en fin resa Rosla-

Atlanterhavs-veien är ett imponerande monument och Norges mest besökta turistmål – längs länsväg 64 mellan Kristiansund och Molde. Här inträffade hela 12 orkaner under byggtiden på 1980-talet.

gen-Åland-Åboland i samarbete med Länskorpen i Stockholm.

1978 fick vi kontakt med den då dominerande lokaltidnings-koncernen inom Storstockholm – HuvudstadPress. Vi släppte även in branschens (= Monarks) Cykel- och Mopedfrämjandet (CMF) som ”medarrangör” – vi trodde väl att detta skulle kunna gynna oss, åtminstone ekonomiskt. Det visade sig dock vara ett önsketänkande. Branschen ville absolut inte se en ny handlingskraftig ideell riksorganisation på cykelområdet – som man inte själva kunde kontrollera. Och SCS-verksamheten har man sedan tillsammans med CMF konsekvent försökt sabotera under alla år. De grövsta inslagen har presenterats i NCT – övrigt har vi besparat läsekretsen. Vi hade annars kunnat fylla några nummer bara med detta.

Men HuvudstadPress blev en positiv partner

Cykelrallyt Norden 1977–96

Nr	År	Dagar	Område	Cykelstart-mål	Transport
1	1977	9	Roslagen-Åland-Åboland	Sthlm-Åbo	Båt
2	1978	9	Sörmland-Göta kanal-Tiveden	Haninge-Mariefred	Båt
3	1979	9	Östersjökusten-Gotland	Södertälje-Visby	Båt
4	1980	12	Danmark	Fredrikshavn-Helsingör	Tåg/Båt
5	1981	9	Mälardalsleden	Sthlm-Sthlm	-
6	1982	11	Skåne runt	Helsingborg-Helsingborg	Tåg
7	1983	11	Värmland-Dalsland-Bohuslän	Karlstad-Öckerö	Tåg/Båt
8	1984	9	Uppland-Västmanland-Dalarna	Sthlm-Leksand	Tåg
9	1985	11	Västergötland-Gränna-Visingsö	Falköping-Falköping	Tåg/Båt
10	1986	10	Småland-Blekinge-Öland	Alvesta-Kalmar	Tåg/Båt
11	1987	10	Södra Finland	Helsingfors-Åbo	Båt
12	1988	10	Skåne-Bornholm-Sjaelland	Helsingborg-Köpenhamn	Tåg/Båt
13	1989	9	Hälsingland-Medelpad	Söderhamn-Sundsvall	Tåg
14	1990	10	Jylland-syddanska öarna	Grenå-Nyborg	Tåg/Båt
15	1991	10	Jämtlandsfjällen-Norge	Duved-Åndalsnes	Buss/Tåg
16	1992	10	Roslagen-Åland-Skärgårdshavet	Sthlm-Sthlm	Båt
17	1993	10	Runt Skagerack	Alingsås-Göteborg	Buss/Båt
18	1994	10	Södertörn-Gotland	Sthlm-Visby	Båt/Tåg
19	1995	10	Runt Bottenhavet	Sundsvall-Sundsvall	Tåg/Båt
20	1996	9	Östergötland-Småland	Berg-Västervik	Buss

under hela 19 år. Det var först i samband med att concnern upphörde, som även Cykelrallyt ändrade skala och innehåll – det fanns andra skäl också. I samband med CMF-strulet, var heller inte stödet från elitycklisterna särskilt stort. Så efter rally-aktiviteten -79 beslöts, att det var dags att bilda en egen organisation.

Svenska Cykelsällskapet (SCS) såg alltså dagens ljus på hösten 1979 – med gott stöd från funktionärer och rallydeltagare. Cykelrallyt blev i början SCS:s största inkomstkälla – samtidigt som lägret förstas även fordrade stora arbetsinsatser. Och det stod väl klart efter några säsonger, att verksamheten knappast i längden kunde drivas helt ideellt. Tillsammans med SCS-arbetet fordrades med tiden flera funktionärer på heltid och ansvaret föll inledningsvis på mig, såsom färdledare. Arbetsuppgifter fanns i mängd – det enda som saknades var väl ekonomin. Så det var bara att bestämma sig, om man ville chansa på att byta yrke – och få den tidigare hobbyn som huvudsysselsättning.

Allt ingick under 10 dagar

Cykelrallyt var en sommar-aktivitet på 9-12 dagar – ett rullande cykelläger från plats till plats. Med helpension, vackra vyer och aktiviteter för 100-talet deltagare i alla åldrar – från hela landet, men inledningsvis mest från Mälardalen. Fältarbetet innehöll bl a en noggrann rekognosering. Inte bara av trafiksäkerhetsskäl, det skulle ju även erbjudas vacker och omväxlande terräng, intressanta upplevelser, kost och logi – för alla smakrikningar, hela tiden. Inventering av färdvägarna tog en dryg arbetsvecka för två personer, varje år på hösten innan.

Karta över Atlanterhavs-veien mellan Vevang och Karvåg över Lauvøy-fjorden. Ett krävande arbetsprojekt, som tog sex år att färdigställa – en av världens mest spektakulära vägsträckor.

I arrangemanget, som inte fick bli för dyrt, ingick allt. Cykelrallyt innebar verkligen helpension dygnet runt – deltagaravgiften låg på 1.500-4.000 kr. Vem klarar av att logera 100 pers på "vanligt" sätt inom den kostnadsramen – ingen? Vem kan överhuvudtaget ta emot 100 pers över en natt – nästan ingen? Gänget skulle även kunna duscha varje kväll – enda lösningen blev stora idrottshallar. Och inte ens dessa klarade alltid av att leverera varmvatten, när så många anlände samtidigt. Men det hade man ofta overseende med. Att sova i sovsäck på rena golv var heller inget problem – tillsammans med hundra andra blev det förstas annorlunda, men man vande sig. Här fanns i alla fall gott om utrymme.

Nästa flaskhals var maten. Alla blir ju extra

hungeriga efter en heldag ute i det fria och med dagsetapper på 6-8 mil. Enda lösningen blev skolköken – de hade kapacitet och vana. All mat måste "upphandlas" året innan – vi skrev inga kontrakt, men träffade alla inblandade på plats och kom överens mellan tummen och pekfingeret. Matsedeln blev preliminär, råvaru-priser året innan kunde ju ändras. Men skolpersonalen var pålitlig och man tyckte det var kul att hjälpa till.

Hur lyckades vi då attrahera 100 intresserade under alla år – till ett så udda arrangemang som rallyt? Jo, ca hälften klarade vi väl av själva inom föreningen efter ett tag (tidigare deltagare + NCT + internet), HuvudstadsPress fixade sin del via gratis-annonser och resten löste "djungel-telegrafren". Det blev "inne" att cykelsemes-





OVAN – Här vid Stockholms stadshus, utanför det nedlagda Serafimer-lasaretet nere vid Klara sjö, samlades alla inför de olika rallyfärderna. Man kunde även få starta vid de olika cykelstartpunkterna ute i landet.

NEDAN – När cykeltransport behövdes var SCS:s stora cykelsläp en nödvändighet. Vid perfekt lastning gick det att få in ca 75 hojar.



av och till under färden – för att avlasta gruppledarna lite ansvar. Dessa valdes ut bland deltagarna och fick viss rabatt på avgiften. Färdledaren hade ansvar för ekonomin och alla avtal som gjorts upp med tredje part. Berörda kontaktades alltid innan avfärd och även dagen innan vi skulle dyka upp. Detta var före plastkortens tidevarv, så man färdades ständigt med ganska mycket kontanter i axelväskan – men det var det ju ingen som visste om. Allt betalades direkt på plats mot kvitto, ibland behövdes flera valutor.

Maten var allmänt uppskattad – den måste vara god, riklig, omväxlande och nyttig. Man hade ju jobbat på Livsmedelsverket och var väl insatt i näringslära, så även detta ansvar hamnade på färdledaren – skolkökspersonalen blev ett gott stöd. Med oss hade vi ofta även några vegetarianer och dessa fordrade extra service.

Varje rallyit fick en deltagarförteckning, detaljerade dagsscheman + en matsedel. Gruppledarna hade även special-ritade A4-kartor i skala 1:50.000 eller mindre. Kvällen innan hölls gruppleadmöte, för att gå igenom morgondagens detaljer – annars skötte grupperna sig själva under hela cykeldagen. Grupperna måste hålla samman, ingen fick lämnas efter.

Detta ställde vissa krav på cykelvana och förträning hos deltagarna, för att det hela skulle flyta på smidigt. Vi fordrade ca 50 mil förträning månaderna innan, varav två utfärder borde vara längre turer. Gruppledarna var noggrant utvalda – grupperna skulle ju hålla samman i stort sett dygnet runt i tio dagar, man måste kunna trivas ihop. Val av gruppledare och gruppindelningen fordrade därför visst arbete och vi tog naturligtvis hänsyn till önskemål från deltagarna – som alla fick fylla i en särskild ”enkät” innan.

Man blev vackert solbränd

Varje grupp utsåg en ”kö-karl”, för att inte tappa bort någon under färd. Gruppen (10-12 pers) fick inte cykla i en lång rad – då skulle omkörande bilister bli tokiga. Man färdades i stället 2-3-4 tillsammans – den som var starkast kunde dra ifrån i uppförbackarna, men väntade på krönet. När gruppen stannade till för att vila (ca en gång i timmen) måste man lämna vägen. Och alla måste ge tydliga tecken vid stopp och sväng.

Efter dessa principer gick det faktiskt, att driva Cykelrallyt under alla år – i rimlig harmoni. Deltagarna fick bjuda till en del, men man fick också uppleva mycket mot vad man normalt var van vid – ingen kunde rimligtvis vara missnöjd med utbytet. Man blev både solbränd och fick god kondition. För något som även gynnade oss var vädret – rallyt hade under alla år extrem tur med väderleken. Med undantag för den första resan, men den blev trevlig ändå.

Starten skedde alltid från rallyts särskilda samlingsplats mitt emot Stadshuset i Stockholm – nära SJ Centralstation. Startade även cykelfärden här, blev allt enklare – annars gällde packning av både cyklar + bagage. Särskilt cykeltransporten var krävande. Vi hade tillgång till SCS:s stora cykelsläp, som fick gå bakom servicebussen. Släpet klarade 50-75 hojar – resten fick fraktas i det specialbyggda lastbils-skåpet. Färden till cykelstart och åter från slutmålen

tra på detta sätt och reportagen i massmedia under och efteråt hjälpte säkert till.

Vissa år var uppmärksamheten helt enorm. Cykelrallyt hade under några år medcyklade journalister från alla de stora drakarna (Expressen, Aftonbladet, Svenska Dagbladet och Dagens Nyheter). Värst blev AB – där den kvinnliga reportern cyklade med grupperna på dagarna och skrev artiklar på nätterna. Det blev åtta halvsidor + hela bakre omslaget sista dagen. SCS har ett antal välfyllda pressklippspårmar i förrådet från denna tid.

Och landsortspressen ville inte vara sämre. Rallyt arrangerades ju under medias absoluta nyhetstorka – veckan efter midsommar. Vi skickade ut pressmeddelanden i god tid, med våra ”exakta” positioner – och det blev alltid stora bildreportage. Radio Trestad (Uddeval-la-Trollhättan-Vänersborg) riggade t o m upp en studio i vår förläggning och sände direkt under någon timme.

Cykelrallyts markservice sköttes av fyra huvudfunktionärer. Jag själv hade ”förmänen” att

vara cyklande färdledare, funktionär nr 2 körde servicebilen (en minibuss från Toyota) och befann sig ständigt bland grupperna med cykelservice, reservdelar, sjukvård, vatten och godis. Kände man sig dålig någon dag, kunde man få åka med en bit. All tyngre packning fraktades i ett stort lastbils-skåp med bak-lift. Här basade funktionär nr 3+4. 100 packningar + diverse annat skulle få plats – varje deltagare fick ha med två kollin (ett sov-kit + själva huvudpackningen). På cykeln hade man endast det som behövdes för dagen.

Varm mat utomhus

Lastbilspersonalen hade även hand om inkvartering + städning och skulle även servera lunch ute i det fria. Maten hämtades antingen från det skolkök vi lämnade – eller från det vi var på väg emot. Vi kunde då även erbjuda varm mat i skolkökens kantiner, vilka sedan returnerades. Varje deltagare hade egen tallrik + bestick i cykelväskan och i lastbilen fanns diskutrustning.

Den cyklande färdledaren gästade grupperna



kunde bli lång – dessa platser låg ibland långt in i våra grannländer.

Vilka var då de som deltog? Flera återkom år efter år och eftersom rallyt höll på under så lång tid, blev deltagandet som en livsstil för en del. Några var mycket unga till en början (8 år, både pojkar och flickor) och fick då färdas i "familje-grupp". Allteftersom man blev äldre ville man hellre cykla i "ungdomsgrupp" och det gick också bra. Var man redan vuxen, hade man lättare att anpassa sig – äldste deltagaren var 80 år, en gammal militär med ljudlig stämma (Eric Källström, överste).

Vi hade även med ett nyhetsankare från TV-Aktuellt (Ruben Karlstedt – han var inte med i rollen som journalist). En annan "kändis" under flera säsonger var Arne T Bergqvist – chef för exploateringen av Järvafältet (där SCS nu har sitt kansli). Han satt även med i HuvudstadsPress styrelse – de ville kanske hålla koll på läget. Arne deltog dock som privatperson, han hade ingen "friplats". En annan profil var Sven-Erik Kransse från Täby (styrelseledamot) – utvecklare av Postverkets brevbärarcyklar. Detta var före verkets tveksamma "satsningar" på PostNord-bilar och lättmopeder inom brevbäringen.

Stöld av statsbidrag

Rallyt hade jämn könsfördelning med deltagare i alla åldrar. På kvällarna arrangerades ofta dans, vi hade med oss egen musik + anläggning. I många år deltog även vår dansledarinna Gunvor, som var skickligt på att få alla att medverka samtidigt. Varje grupp brukade uppträda på en avslutningsfest. Ofta deltog även NCT-redaktionens Henrik Eriksson (till vardags KTHs populäraste lärare) – men här i rollen som grupp- ledare + trubadur.

SCS:s förste ordförande Lennart Lingedal körde inledningsvis rally-lastbilen under några säsonger. Lennart var släkt med Riksidrottsförbundets (RF) vd Bengt Sevelius och denne fixade efter några år ett statsbidrag till SCS, via ett "hängavtal" med Svenska Cykelförbundet (SCF). På SCF:s kansli jobbade vid denna tid även SCS:s kassör Bernt Eriksson (f d cyklist i landslaget) som ekonomi-ansvarig.

Det var svårt, och är även nu, att bli egen

medlem i RF – särskilt inom en redan befintlig "idrott". Denna SCF-lösning fungerade väl, ända tills Bernt bytte jobb. Då försökte SCF direkt lägga vantarna på våra pengar, men stoppades av RF:s nya vd från Rikskorpen. Men nästa RF-vd var tyvärr f d tävlingscyklist och år 2000 kunde SCF lägga rabarber på hela vårt statsanslag. Så går det till inom cykelsporten – den enes död... osv.

Cykelrallyt har "inspirerat" många andra inom "cykel-facket" till viss aktivitet. CMF, som länge framstått som helt passiva, kände sig efter en tid tvingade att åstadkomma något på turist-området. Men det blev bara en "ultra-lätt" variant på rallyt, som fordrade så lite eget arbete som möjligt.

Man skickade en säsong ut inbjudningar till sin aktivitet på rallyts deltagarlistor – då blev vi riktigt förbannade. CMF plankade även många andra SCS-initiativ, oftast med tafflig kvalitet. Man började t ex med egen "testverksamhet" – detta gillades dock inte av Monark, så det fick man sluta med ganska omgående.

Några år i efterhand fick vi reda på, att Svens-

OVAN – Rallyts egentillverkade minnes-tallriker under de första fem åren. Även egen konstnär ingick – Thomas Schakowsky. Undrar vad en sådan tallrik kan vara värd på Bukowskys i dag?

NEDAN – Rallyts avslutning under 10-års-jubileet ägde rum i festsalen på Kalmar slott 1986.

ka Turistföreningen (STF) kallat upp ett stort antal rally-deltagare på intervju. Man ville väl undersöka, om man kunde starta något liknande – för att utnyttja det stora intresset i massmedia eller bara för att tjäna pengar. Men man insåg nog omgående, att detta skulle bli alldeles för jobbigt och därmed "olönsamt".

Vilka delar av landet gästades då av Cykelrallyt? Ja, det är nog enklare att ange, vilka delar vi INTE besökte. Rallyt drog fram längs småvägar genom landets alla kulturbygder. Ibland var vi "tvungna" att komma ut på någon större väg,





vilket var mindre lämpligt med så mycket folk. Men vi hade en lösning även på detta.

Här skapades då de "populära" terräng-etapperna, dvs alla fick gå och leda cykeln en kortare bit (någon kilometer) – över stock och sten, genom skog och mark. Mellan två attraktiva områden, för att undvika just livlig biltrafik. Inga terrängetapper kom till för deras egen skull. Dessa inslag blev något som många särskilt kom ihåg efteråt. En del "klagade" visserligen, men man var nog ändå ganska nöjda med upplevelsen. Allt skedde ju i lugn takt och ingen hamnade fel ute i terrängen.

Hur kunde då detta fungera? Jo, allt var naturligtvis noggrant rekognoserat. Färdledaren låg nu någon timme före grupperna och märkte ut vägvalet med små tydliga pilar, som trycktes ner i marken. Sedan var en av grupperna utsedd att ligga sist – och plocka upp dessa pilar. Lagret var förstås begränsat och pilarna inte helt billiga. De skulle dessutom användas på fler ställen där det var svårorienterat – exempelvis genom parker och grönområden.

Här intill ser du en tablå över Cykelrallyts färdmål under de tjugo åren – med start- och målpunkter, antal dagar och vilka allmänna transporter som nyttjades. Längsta färden omfattade 12 dagar genom hela Danmark 1980 – en fantastisk resa, men ganska komplicerad transport-mässigt. Kommer inte ihåg hur vi klarade finanserna, men deltagaravgiften var blygsamma 1.475 kr för de 120 deltagarna – inklusive två chartertåg med SJ + en mängd färjeöverfarter.

SÄPO skötte grovjobbet

Kostnadsläget var förstås annorlunda på den tiden. Och ledarskapet på denna resa var ovanligt stabilt – förutom den "vanliga" färdledaren, två poliser från Säpo i lastbilen (SCS-medlemmar) + en ambulansförare i Toyotan. Cyklandet startade från Fredrikshavn och gick över hela Jylland, följt av ett sjö-äventyr via de syd-danska småöarna Als-Aerö-Langeland-Lolland och Mön upp mot Helsingör. Vi besteg bl a Himmelbjerget och gästade Legoland + Knuthenborgs Zoo på Lolland.

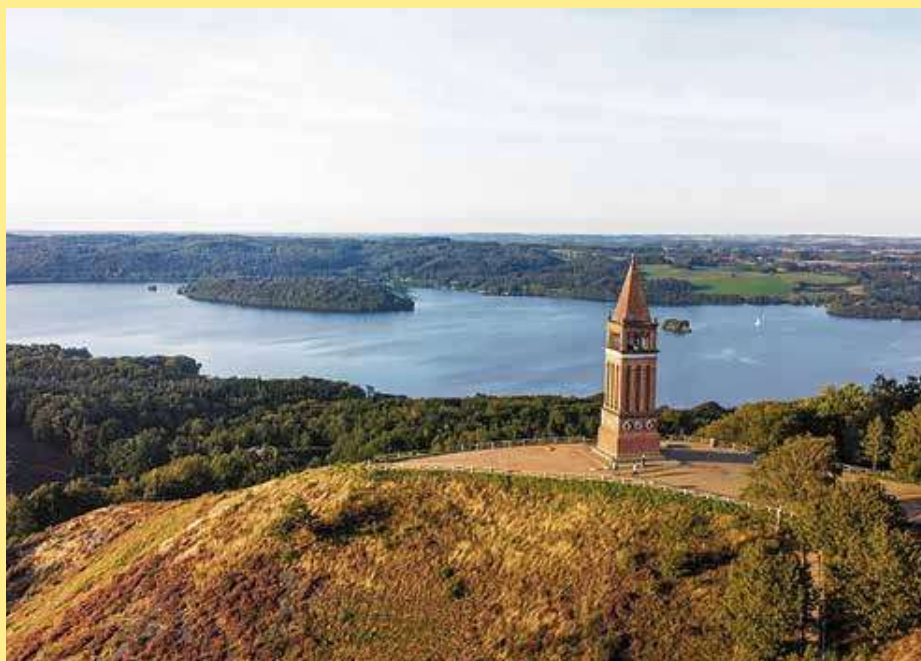
En annan minnesvärd resa blev rallyts 10-årsjubileum 1986. Färden startade en solig sommar dag med 130 deltagare + 30 grader i skuggan. Och värmen skulle bli värre. HuvudstadsPress hade sänt med en kamera-man, för att dokumentera jubileet – så vi hade en extra följebil. Och det var bra, för deltagarna behövde mycket vatten. SJ skötte sig fint även denna gång. Vi inledde med nattåg till Alvesta (framme kl 03.33) – då var allt svalt och skönt.

Vi besökte Kurrebos äppelodlingar, Mörrums laxakvarium, Ronneby Brunn, pappersbruket i Lessebo och glas-ditot i Orrefors, chartrade egen båt via Blå Jungfrun över till Öland och gästade både Borgholm och Solliden. Kungen var hemma, men han ville inte visa sig. Särskilt fint blev mottagandet i Karlskrona med cykelkortege genom staden och på slutmålet i Kalmar. Där hade vår medarrangör Fritid Kalmar ordnat avslutning i gästbudssalen på Kalmar slott – med spökvandring, dans och tal av Cykelrallyts nestor Eric Källström. En unik upple-

OVAN – Ett besök på Legoland i Billund på Jylland blev en upplevelse även för vuxna barn.

MELLAN – Danmark är varken känt för sin kupering eller stora skogsområden, men här finns bådadera.

NEDAN – Från Himmelbjerget (147 möh) utanför Silkeborg på Jylland har du en enastående vy över sjö-landskapet.



OVAN – Även om tycke och smak kan vara olika, vågar vi nog utnämna Norge i fjällregionen till världens vackraste land. Här ett fjordlandskap i närheten av Trondheim.

MELLAN – Målet för det 15:e Cykelrallyt var Åndalsnes vid Rauma-älvens utlopp i Atlanten. Att kunna ha sin hemvist på en sådan plats måste ha ett mervärde.

NEDAN – Trollveggen (1.000 m) i Romsdalen med spektakulär utsikt över Rauma-älven. Här var det tidigare inte ovanligt med skärmflygare, som kastade sig utför fjällsidan. Detta är numera helt förbjudet, då dödsoffer blev vanliga.

velse. Själva cykelfärden avslutades med polis-kort över Ölandsbron – alla på en gång, vi täckte en kilometerlång sträcka.

1988 nyttjades Cykelrallyt för invigningen av Sverigeleden – detta kunde ni läsa om i NCT:s nummer två förra året. Här blev då själva invigningarna i berörda Skåne-kommuner extra festliga – med invigningstal, musik och gratis mat. Vägverket hade ordnat en uppskyldad picknick-plats för alla ute i en bokskog vid Ringsjöarna – rallyt startade utanför Rådhuset i Helsingborg.

Sverigeleden genom Skåne var lite för kort, för att fylla ett helt rally – så vi plussade på med Bornholm + Christiansö. Och blev guidade runt centrala Köpenhamn av Dansk Cyklist Forbund – med polisescort. Färden avslutades upp längs den skånska sidan av Öresund via Backafallen mellan Landskrona och Ålabodar-na – med utsikt över ön Ven.

Cykelstart från Duved

Vi avslutar återblickandet med resa nummer 15 från år 1991 – cykelstart nedanför Åreskutan i Jämtland och färd ut mot den norska Atlantkusten. Trampandet inleddes i Duved och dit tog vi oss med BotkyrkaBuss nyinköpta dub-beldäckare – transportsträckan upp blev ca 70 mil och hem kring 130.

Rallyts inledning blev kämpigare än beräknat, längs den vanligen så fina Skalstuge-vägen upp mot norska gränsen. Vägen hade detta år drabbats av omfattande tjälskador och 100 trampare mötte nu fin väg upp till Tännforsen, men sedan följde 25 km upphyllad makadam. På den norska sidan åter perfekt vägytta ner mot Trondheim genom den vackra Inndalen. Därefter färd via ett antal vägfärjor och passage över den imponerande Atlanterhavs-veien.

Norska media var förvarnade genom Syklistenes Landsforening och de dök upp i normal omfattning – Rikskringkastningen fanns också på plats. Norge är ju ett oerhört vackert land i alpterrängen och detta år var blomprakten enorm. Vi följde havet ända ner till Åndalsnes via bl a Kristiansund. Avslutningen blev pampig – Åndalsnes ligger vid Romsdalens och Rauma-älvens utlopp i Atlanten med ullvarufabrik och tennismedja. Återfärden skedde med inhyrda bus-sar via Trollväggen och Trollstigen, Dovre och Nidaros-domen i Trondheim – upp till Storlien, där ”stockholmarna” tog nattåget hem.

Alla rally-deltagare fick varje år en fin minnespresent, som bevis på god prestation. De första fem åren tillverkade vi själva särskilda minnes-tallrikar, sedan gick vi över till andra souvenirer. I Åndalsnes fick alla åter en minnes-tallrik – men denna gång gjord av tenn. Vi ordnade även varje år en återträff för deltagarna under höst eller vår – ofta i samband med CykelTinget, när detta var aktuellt. Då visades dia-bilder från sommarens äventyr och man kunde prata rally-minnen. □

