

Midnatsol

Die Sonne scheint um Mitternacht

Auszüge aus dem Tagebuch einer Radtour im Norden Europas im Sommer 2012

Der Plan ist einfach, keineswegs genial: ich starte im hohen Norden und radle südwärts, so weit ich es in zwei Monaten schaffe. Starte in Kirkenes in Nordnorwegen, folge der finnisch-russischen Grenze, radle noch einige

Kilometer in den baltischen Ländern und lege die restliche Strecke nach Österreich mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zurück. Weitgehend will ich dem im bike-line Reiseführer beschriebenen Radweg „Eiserner Vorhang“ folgen.

Die Umsetzung des Planes scheitert an den vermeintlich hohen Kosten für den Flug in den Norden, zu spät kümmere ich mich um den Hinflug, zu oberflächlich sind meine Recherchen im Internet. Und wie oft im Leben trügt der Schein, denn bei rechtzeitiger Buchung können Flüge nach Norden durchaus preiswert sein.

Ich reagiere also flexibel, ändere die Reiseroute von Nord-Süd auf Süd-Nord, nehme das günstige „Spar-Schiene-Angebot“ der Österreichischen Bundesbahnen in Anspruch, fahre mit dem Zug nach Hamburg, radle die Vogelfluglinie via Fehmarn nach Dänemark, lasse mich von vorherrschenden Südwinden durch Südschweden schieben und wechsle nach Finnland, weil die schwedische Eisenbahn die Mitnahme von Fahrrädern verweigert. Die Änderung der Fahrtrichtung beschert mir - neben weniger Gegenwind - auch wärmere Temperaturen im finnisch-norwegischen Grenzgebiet, wobei der Begriff „wärmer“ bei Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt natürlich relativ ist. In Kirkenes entscheide ich mich bezüglich Rückreise gegen einen vergleichsweise preiswerten Rückflug und für ein Hop on – Hop off auf den Fährschiffen der Hurtigruten. Einige Teilstücke der norwegischen Küste fahre ich mit dem Fahrrad, Schlechtwetterfronten durchquere ich auf Fährschiffen. Das südliche Norwegen schaffe ich mit Bahn und Rad, zurück nach Wien geht's mit dem Flugzeug.

In 47 Tagen, vom 4.Juni bis 20.Juli 2012, lege ich mit dem Fahrrad 3.826 km zurück, meist auf asphaltierten Straßen, bei Sonnenschein, Regen und für diese Jahreszeit deutlich zu kühlen Temperaturen. Das Gelände ist auch mit schwerem Gepäck bewältigbar, doch kann ich die im Radführer beschriebene Leichtigkeit einzelner Strecken nicht bestätigen. Ungewohnt sind die geringe Bevölkerungsdichte im Nordosten Finnlands und die weit auseinander liegenden Versorgungsstellen, gewöhnungsbedürftig auch die eintönige Natur mit riesigen Waldflächen und ausgedehnten Seengebieten. Hilfsbereit die Menschen, lästig die Moskitos, grandios die Landschaft am Eismeer, spektakulär das norwegische Küstengebiet. Und unvergesslich die Mitternachtssonne, die nördlich des Polarkreises die Nacht zum Tag macht.

Die Vorhersage verspricht eine vom Westen hereinziehende Kaltfront mit Regen und Gewitter, und das Wetter hält sich mit geringer Verspätung an die Prognose. Ich schaffe es ohne Regen bis Klagenfurt und sitze bequem im Zug, als die Kaltfront eintrifft. Regen in Salzburg, Regen in Bayern und Baden-Württemberg, nasse Straßen in Hessen. Die Bahnstrecke ist mit Schallschutzwänden eingehaust, die zahlreichen Lärmschutzwände ermöglichen kaum einen Blick auf die Umgebung.

Ob nun diese Regenfront ein gutes oder ein schlechtes Vorzeichen für die Radtour im Norden ist, wird sich in den nächsten Wochen weisen. Radeln bei Kälte und Regen macht jedenfalls keinen Spaß.

Mein erster Gegenüber im Zug ist ab Pörschach ein 80-jähriger pensionierter Verkaufsleiter aus Los Angeles, auf einer ausgedehnten Europareise, die ihn diesmal nach Bratislava, Maribor und Zell am See führt. So schwer seine zwei überdimensionierten Koffer, so ungewöhnlich die ausgewählten Reiseziele. In Zell am See steht er dann hilflos auf dem Bahnsteig im Regen.

Die Mitnahme meines Fahrrads zwingt mich zu einem Umweg über Frankfurt am Main; die Stellplätze für Fahrräder im Intercity München – Hamburg waren zum Zeitpunkt der Buchung bereits vergeben. Zähl gestaltet sich in Frankfurt das Warten auf den Anschlusszug nach Norden, windig und kalt ist es unter der riesigen Stahlkonstruktion der Bahnhofshalle, es gibt kaum Sitzgelegenheiten, dafür jede Menge Schnorrer: ein Heimkehrer aus den USA; ein seriös wirkender Herr, dem € 1,40 für die Fahrkarte nach Darmstadt fehlen, mehrere Schnorrer ohne Begründung für ihre Bettelei.

Ankunft 19,00 Uhr, Weiterfahrt 22,21 Uhr, in einem Zug mit Uraltwaggons, Kurswagen nach Kopenhagen und Moskau, wobei die Eigentümer der Garnituren nicht zu erkennen sind; auf und in den Waggons fehlt jeglicher Hinweis auf die Betreibergesellschaft. Schämt sich da jemand für die schlechte Qualität des Zugsmaterials?

Drei weitere Fahrgäste sind im Abteil, alle mit Ziel Hamburg, alle drei Chinesen. Davon zwei Banker, die den deutschen Markt bearbeiten. Seit einem halben Jahr in Deutschland, sprechen sie kein Wort Deutsch, denn Deutsch lernen hat keine Priorität. Die internationale Geschäftssprache ist ohnehin Englisch, und daran halten sich auch die Deutschen, wenn sie Geschäfte mit China abwickeln. Infiltrieren chinesische Banken den deutschen Bankmarkt? Dazu will sich Lin Ming Xing nicht äußern.

Das Zugsabteil bietet wenig Platz zum Schlafen, doch davon lässt sich dritte Chinese nicht beirren. Seine Schlafstellung ist geradezu akrobatisch: Oberkörper am Sitz, Beine kerzengerade in die Höhe.

Der Zug kommt pünktlich an, aber was bringt eine pünktliche Ankunft um 3,00 Uhr morgens? Von der nächtlichen Zugfahrt gerädert, vergesse ich beim Ausladen beinahe meine Lenkertasche im Abteil.

Habe die Jugendherberge in Bahnhofsnähe erwartet, doch die ist dort unbekannt. Tatsächlich befindet sich eine Jugendherberge in der Nähe eines Bahnhofs, aber die JH „Auf dem Stintfang“ liegt auf einer Anhöhe über der S-Bahn-Station Landungsbrücken und somit einige Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt.

Die Taxifahrer vor dem Hauptbahnhof beschreiben mir den Weg zum Stintfang; im frühmorgens menschenleeren Hamburg ist die Jugendherberge dann leicht zu finden, In der JH ist die Mitarbeiterin vom Nachtdienst mit mir als frühem Gast nicht glücklich, allerdings kann ich Fahrrad und Gepäck in der Herberge deponieren und breche um 5,30 Uhr zu einem Haf Rundgang auf.

Die tagsüber mit Touristen überquellenden Landungsbrücken sind noch menschenleer, nur wenige Leute hasten zu den Fähren, die sie an ihre Arbeitsstellen im östlichen oder südlichen Hafbereich bzw. elbeabwärts nach Finkenwerder bringen.

Zurück in der Jugendherberge frühstücke ich erstmals ausgiebig. Mit am Tisch zwei Lehrerinnen aus Wittenberge an der Elbe, deren Abschlussklasse Hamburg als Ziel ihrer Klassenfahrt wählte. Unter anderem stand am Vorabend eine geführte Tour durch das Rotlichtmilieu Hamburgs mit Reeperbahn auf dem Programm. Für einige Schüler war das Erlebte wohl etwas schockierend. Eine Lehrerin ist auskunftsfreudig und berichtet, was der Fremdenführer von den Auswirkungen des globalen Welthandels auf die Hamburger Nutzenszene zu sagen hatte: Die zunehmende Verlagerung des Warentransportes von „offen“ auf Container minimiert die Liegezeiten der Schiffe in den Häfen auf einen derart kurzen Zeitraum, dass den Matrosen keine Zeit für einen Landurlaub bleibt und der traditionelle Landgang mit Besuch der „Bordsteinschwalben“ entfällt. Die „Hamburger Damen“ wollen allerdings auf diese einträgliche Einnahmequelle nicht verzichten und nützen die kurzen Liegezeiten der Containerschiffe für einen Besuch an Deck. Aus „Bordsteinschwalben“ wurden „Deckschwalben“.

Ich verzichte auf teure Haf Rundfahrten und kaufe um € 8,90 die „Hamburg-Karte“, mit freier Fahrt auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln. Ich nehme die Fähre nach Argentinienbrücken, vorbei an der Anlegestelle Theater im Hafen, wo seit Jahren „König der Löwen“ gespielt wird, vorbei an der Anlegestelle Norderwerft in das ziemlich desolate Gebiet um die Argentinienbrücken.

Die nächste Fahrt führt mich bei auffrischendem Wind und aufkommendem Regen elbeabwärts nach Finkenwerder, vorbei am Hamburger Fischmarkt und den alten Dockanlagen (alter Fischereihafen), vorbei an riesigen neuen Dockanlagen und Terminals für Containerschiffe. Neben Einheimischen nutzen zahlreiche Touristen, in Gruppen oder einzeln, diese kostengünstige Variante der Hafenseite. In Gischt und Wasserfontänen durchpflügen die Fähren das Elbwasser, ruhig und gelassen legen die meisten Schiffe an den Anlegestellen an, ganz im Gegensatz zur morgendlichen Fähre nach Argentinienbrücken, die der Fährführer unsanft an die Anlegestelle Norderwerft krachen ließ.

Elbeaufwärts wird fleißig gebaut, die alten Lagerhäuser haben ausgedient, die verfallenden Gebäude machen – wie in anderen Hafstädten – modernen Wohn-, Büro- und Geschäftsvierteln Platz. Ehedem morsch und schmutzig, jetzt weitläufig und steril.

Im Geschäftsviertel der angrenzenden Innenstadt und an der Binnenalster ist vom Wind nichts zu spüren; riesige Einkaufstempel bieten Schutz gegen die wenigen Regentropfen.

Abends steht natürlich ein Besuch der Reeperbahn, die ich zunächst nahe dem Fischmarkt vermute, auf dem Programm. Doch die Reeperbahn liegt ganz nah, nur etwa 500 m von der Jugendherberge entfernt. Kein Gedränge, kein Geschubse, die Türsteher tun ihr Bestes, um die wenigen Besucher in die Lokale zu locken. Wenige potente Freier, einzelne geführte Gruppen, viele Pensionisten mit überwulzten Begleiterinnen, da haben selbst die nicht allzu zahlreichen Nutten einen schweren Stand. Es hagelt Angebote – zwei Damen, 30 Minuten, 50 Euro – und bissige Kommentare („Langweiler“), als ich mich uninteressiert gebe. Irgendwie fühle ich mich fehl am Platz und verziehe mich aus dem anrühigen Bezirk.

Zwei jugendliche Nicht-Hamburger haben die Nacht zum Tag gemacht; der eine ist noch sturzbetrunken, der andere erweckt bereits einen ernüchterten Eindruck. „Wir sind keine Penner“, betonen sie mehrmals – wie Penner sehen sie auch nicht aus. Sie suchen den Hauptbahnhof und wollen einen in Kürze abfahrenden Zug erreichen, können sich jedoch nicht zu einem raschen Aufbruch entschließen. Den Weg zum Hauptbahnhof kann ich ihnen nach meinen gestrigen Erfahrungen gut beschreiben; wie sie den Bahnhof erreichen wollen, darüber entbrennt zwischen den beiden eine heftige Diskussion.

Die Ausfahrt aus Hamburg gestaltet sich mühsam. In mehreren Buchhandlungen habe ich mich gestern nach geeigneten Radkarten umgesehen, aber keine Übersichtskarte für Norddeutschland gefunden. Also fahre ich nach Gefühl und ohne Karte, halte nordöstliche Richtung, konsultiere gelegentlich meinen Kompass, zuerst die Alster entlang, dann durch die nordöstlichen Außenbezirke der Stadt. Die niederrangige Straße 374 mündet in die Bundesstraße 75, der Verkehr nimmt zu, die Landschaft ist leicht hügelig. Und die Straßenschilder weisen Richtung Lübeck, ich bin also auf dem richtigen Weg.

Es fängt zu regnen an. Am Morgen war es in Hamburg wolkenlos, windig und kühl; an der Landesgrenze von Hamburg und Schleswig-Holstein ziehen Wolken auf. Vor Lübeck fallen bereits einige Regentropfen, bei bedecktem Himmel tröpfelt es an der Nordseeküste, abends in Scharbeutz regnet es heftig.

Das Stadtzentrum von Lübeck lädt bei diesigem Wetter nicht zum Verweilen ein. Ich radle in die Innenstadt, mache ein paar Bilder vom sehenswerten alten Rathaus und der nächsten Umgebung, und ab geht's Richtung Norden. Aber „Norden“ ist bei bedecktem Himmel nicht leicht auszumachen und auch den „Ostseeradweg“ finde ich erst nach einer kurzen Irrfahrt.

Zwischenzeitig hat der Ostwind aufgefrischt, erschwert stellenweise das Vorwärtskommen. Timmendorfer Strand, bei Leichtregen wenig einladend, ist nicht gerade übervölkert. In Scharbeutz zeugen riesige Wasserlacken von heftigen Niederschlägen, da bietet sich die Jugendherberge als Nachtquartier geradezu an.

Nicht jede Jugendherberge ist so zentral und schön gelegen wie „Stintfang“ über den Hamburger Landungsbrücken, aber auch die Jugendherberge Scharbeutz hat mit „Strandallee 98“ eine herzeigbare Adresse. Lediglich durch eine schmale Stichstraße vom Strand getrennt, sind hier zahlreiche Jugendgruppen, teils in einem angrenzenden riesigen Zeltlager untergebracht. Radfahrer als Einzelreisende sind bei der Vielzahl von Jugendgruppen die Ausnahme, und da stellt schon das eine oder andere Gör an mich die vorlaute Frage: „Was machst denn Du da?“

Der lange Sandstrand ist bei leicht regnerischem Wetter in der Abenddämmerung natürlich verlassen, lediglich eine Vielzahl von Strandkörben lässt auf gelegentliche Sonnentage schließen.

Abends strömen einzelne Touristen, allein, zu zweien oder in Gruppen, wegen des zunehmenden Regens zielstrebig die wenigen Cafes und Restaurants an. Das „Cafe Wichtig“ ist gedroschen voll, wohl auch wegen des nun heftig herunter prasselnden Regens. Ich teile einen Tisch mit den Behindertenpflegerinnen Nuray und Brigitte aus Paderborn, die hier einen Kurzurlaub verbringen. Kaum versiegt der Regen, wird auch schon die Sperrstunde angekündigt.

Jugendherbergen sind keine Luxusherbergen. Das Abendessen schmeckte nach billiger Großküche; beim Frühstück läßt sich – abgesehen vom dünnen Kaffee - ohnehin kaum irgendetwas verbocken.

Die Vorhersage läßt einen sonnigen und trockenen Tag erwarten. Aber nur die Temperaturen halten sich mit maximal 15° C an die Vorhersage, ansonsten bestimmen Wind, Wolken und Regentropfen das Wetter. Im Süden ist Radfahren jedenfalls deutlich angenehmer. Übrigens hätten wir im Süden mit dem heutigen Fronleichnam auch einen Feiertag, der aber in Norddeutschland und Dänemark nicht als solcher gefeiert wird.

Über Neustadt – das mit 800 Jahren gar nicht so neu ist – und Oldenburg in Holstein – das „Oldenburg“ klingt schon älter – fahre ich nordwärts. Glaubte ich zumindest, bis kurz vor Weißenhäuser Strand der Wegweiser „Puttgarden“ in die „verkehrte“ Richtung zeigte. Viel zu weit im Westen war ich an die Ostsee gestoßen, nun kämpfe ich mich gegen den Ostwind an einem militärischen Sperrgebiet vorbei Richtung Heiligenhafen und Fehmarn.

Die Beschilderung einzelner Radwege ist fallweise erbärmlich. Kurz vor Heiligenhafen lande ich, einem beschilderten Radweg folgend, in einer Baustelle, die Durchfahrt unter der Autobahn steht tief unter Wasser. Ein Weiterkommen ist nur über einen als Baulager genutzten Autobahnparkplatz, darauf über einen unbenutzten Feldweg, dann über ein Getreidefeld zur nächstgelegenen Landesstraße möglich.

Dasselbe Spiel in Großenbrode , unmittelbar vor der Fehmarnsundbrücke. Kein Hinweis auf das Ende des Radweges, kein Hinweis, ob die Riesenbrücke zur Insel Fehmarn von Radfahrern benützt werden darf. Da ich kein Verbotsschild entdeckte, fahre ich auf die Europastraße E 5 und kurble bei kräftigem Seitenwind die langgezogene Brücke hoch. Mehrmals hatte ich zuvor nach dem Weg zur Insel „Fährmann“ gefragt und keine zufriedenstellende Antwort erhalten – nun kenne ich mit „Fehmarn“ zumindest die richtige Bezeichnung und bin auf dem richtigen Weg.

Fehmarn an der „Vogelfluglinie“ quere ich mit heftigem Seitenwind, doch die Überfahrt über den Fehmarnbelt nach Roedby in Dänemark auf einer riesigen Scandlines-Fähre ist trotz des aufgewühlten Wassers ruhig und kaum wahrnehmbar. Auch der Fahrpreis ist mit € 11,00 nicht überteuert.

Dänemark bietet grüne Felder und Wiesen, gut ausgeschilderte Radwege, aber auch Seiten- und Gegenwind. Immer wieder werden mir Radfahrer von Gegenwind in Dänemark berichten – es gibt hier offensichtlich nur eine einzige Windrichtung und das ist der Gegenwind.

Ein Quartier in der Jugendherberge Maribo kommt bei einem Einzelzimmerpreis von € 50,00 ohnehin nicht in Frage, außerdem ist die JH wegen der fortgeschrittenen Tageszeit bereits geschlossen. Doch der Ort hat einen gepflegten Campingplatz, um € 14,00 für einen Stellplatz inklusive heißer Dusche und beheiztem Aufenthaltsraum. Darüber hinaus wird mir der Erwerb eines für alle nördlichen Länder gültigen „Camping-Passes“ dringend empfohlen. Ich kann in diesem Stück Papier keinen Mehrwert erkennen, verweigere den Kauf und werde in den folgenden Wochen nur auf einem einzigen Campingplatz danach gefragt.

Frühmorgens um 5 Uhr ist es heiter, aber kalt. Bei meiner Abfahrt um 7 Uhr ziehen Wolken auf, aus Südost bläst ein kräftiger Seitenwind. Um 11 Uhr fallen die ersten Regentropfen, kurz darauf erwischt mich auf der Brücke bei Vordingborg eine mächtige schwarze Regenfront.

Starkregen und Radfahren passen nicht zusammen. Auf der Suche nach dem Bahnhof in Vordingborg fahre ich zunächst stadtauswärts, also in die falsche Richtung. Bei diesem Sauwetter sind keine Menschen auf der Straße, die ich nach dem richtigen Weg fragen könnte. Über das hügelige Zentrum von Vordingborg finde ich nach einigem Suchen – jetzt bereits ziemlich durchnässt - doch noch den Bahnhof.

Fahrkartenkauf am Automaten ist kein Problem, mit dem nächsten Zug geht's nach Kopenhagen. Einstieg mit dem vollbeladenen Rad ebenfalls problemlos, genügend Stellplätze sind vorhanden.

Kopenhagen-Bahnhof: drinnen pumpvoll, draußen schüttet es in Strömen. Natürlich würde ich gerne einen Tag in Kopenhagen verbringen, doch bei diesem Wetter wage ich mich nicht vor die Türen der Bahnhofshalle. Drehe einige Runden im Bahnhofsgebäude und kaufe dann eine Fahrkarte ins nördlich gelegene Helsingör, wo Fähren in das benachbarte Helsingborg in Südschweden übersetzen.

Arme dänische Eisenbahn! Der Zug nach Helsingör ist überfüllt und endet in Sletten, doch das merke ich erst, als die anderen Fahrgäste aus- und umgestiegen sind. Wo bin ich überhaupt, wie weit ist es noch nach Helsingör? Der Anschlusszug verkehrt vom gegenüberliegenden Bahnsteig, doch das Queren der Gleise ist verboten und der Lift zur höher gelegenen Fußgängerbrücke defekt. Wieder fährt ein Zug nach Helsingör auf Gleis 1 ein; Einstieg für Fahrräder nur an einer einzigen Stelle, und die Türen schließen, bevor ich den Einstieg erreiche. Es regnet wieder stärker, der nächste Zug fährt ein, doch diesmal schaffe ich das Zusteigen mit Hilfe einiger Einheimischer. Nach wenigen Minuten erreicht der Zug die Endstation, Helsingör war nur wenige Kilometer von Sletten entfernt.

Helsingör: im Bahnhof einige Jugendliche, draußen leichter Regen, der Zugang zur Fähranlegestelle überdacht, doch mit einem vollbeladenen Fahrrad unpassierbar, werde morgen notgedrungen die weit vor dem Ort beginnende Zufahrt für Kraftfahrzeuge benutzen.

Die Hotels sind unverschämt teuer, ich habe mich an das im Norden herrschende hohe Preisniveau noch nicht gewöhnt. Die Touristeninformation vermittelt mich an die Jugendherberge, selbst dort kostet ein Einzelzimmer etwa € 50,00 und ein Bett in einem Dormitory – hier eine Schlafstelle in einem kleinen Mansardenzimmer - DKK 185,00 (€ 25,00). Für ein mickriges Jugendherbergsfrühstück wären etwa € 9,00 zu berappen.

Sind die Dänen bei diesen Preisen noch zu retten? DKK 49,00 (etwa € 7,00) für ein Bier im Becher (ca. 1/3 Liter); DKK 200,00 für ein zweigängiges Menü, DKK 280,00 für ein dreigängiges Essen. Da verwundert es nicht, dass die Menschen vor den Pizza- und Hot-Dog-Buden Schlange stehen.

Die Wasserstraße zwischen Dänemark und Schweden – der Öresund – ist hier nur 4 km breit, also ist es nicht verwunderlich, dass an dieser Stelle eine mächtige Befestigungsanlage errichtet wurde. Kronborg ist Weltkulturerbe, Festung und Renaissanceschloss, von mächtigen Mauern geschützt, von Wassergräben umgeben, von Wanderwegen durchzogen. In einem der Burggräben wird gerade eine Festivalbühne aufgebaut, zwischen dem Zentrum der Stadt und der Burganlage entsteht ein ansehnliches Hafengelände. Für kurze Zeit lässt der Regen nach, so dass ich die Festung ohne Regenschutz besichtigen kann.

Kühl, wolkenlos bis bedeckt, aber regenfrei – ideales Radfahrwetter.

Um 7 Uhr verlasse ich die Jugendherberge, fahre wenig später in den Bauch einer riesigen Scandlines-Fähre ein, habe auf der Fahrt über den Öresund gerade genug Zeit für ein Frühstück, schon legt die Fähre im morgendlich menschenleeren Helsingborg an.

Die Geschäfte öffnen erst um 9 Uhr, das Touristenbüro um 10 Uhr. So lange will ich nicht warten, Info-Material über Radwege in Schweden müsste ich auch anderswo bekommen. Also folge ich den Hinweisschildern „Sverigeleden“,

„Sverigeleden“ ist ein Radwegenetz, das ausgehend von Karesuando im Norden ganz Schweden durchzieht, Helsingborg ist eine der Anfangs- (oder End-)stationen in diesem Radwegenetz. In der mir vorliegenden Info-Karte führt allerdings der von Helsingborg ausgehende Radweg nach Osten landeinwärts, ich will hingegen der Küste nordwestwärts folgen. Also vergesse ich vorerst Sverigeleden und folge dem Ginstleden, einem – wie sich später herausstellt – der Küste folgenden Radweg.

Auf Sverigeleden bin ich später wiederholt gestoßen und davon immer wieder abgekommen. Vielleicht war es mangelhafte Aufmerksamkeit, vielleicht die unzureichende Beschilderung: Sverigeleden meidet in der Regel stark befahrene Straßen, führt daher häufig durch hügeliges Gelände, ist daher mit einem schwer gepackten Fahrrad manchmal mühsam zu befahren, so dass ich fallweise über den „Verlust des Radweges“ gar nicht traurig bin.

Die Landschaft ist hügeliger als erwartet. Einer in das Meer hinausragenden Hügelkette bei Höganäs folgt die nächste nach Ängelholm. Bei Bastad, Heimatstadt des ehemaligen Tennisasses Björn Borg und nunmehr Austragungsort hochdotierter Tennisturniere, bin ich schon rechtschaffen müde. Ein wenig landeinwärts, dann wieder Richtung Küste, suche ich ein Nachtquartier. Mit Warmwasser, denn eine Dusche mit Heißwasser wäre nach einem langen Radlertag eine Wohltat.

In Mellbystrand scheitert die Quartiersuche am Preis (€ 40,00 nach Rabatt für ein Einzelzimmer), außerdem „lieben es die Schweden nicht, ein Dormitory mit Fremden zu teilen“, wie mir die vietnamesisch-stämmige Empfangsdame an der Rezeption erklärte. Kennen zugewanderte Vietnamesen die Psyche der Schweden wirklich so gut?

Den nächsten Versuch starte ich am Campingplatz Mellbystrand-Laholm. Hier ist der Camper-Ausweis für die Nordländer gefragt, den ich nicht habe und auch nicht erwerben will. Außerdem campieren hier an diesem Wochenende etwa 300 jugendliche, auf Rehabilitation befindliche, mit Autobussen herangekarrte Drogensüchtige. „Es wird keine Probleme geben“, verspricht die freundliche Dame an der Rezeption. Kann sein, kann nicht sein, denke ich mir, und radle weiter.

Abseits der ausgeschilderten Route und an einer kaum befahrenen Nebenstraße steht in einem kleinen, dem Meer zugewandten Wäldchen ein winziges Toiletthäuschen. Einige Meter davon entfernt ein Wasserhahn. Am Ufer eine windgeschützte Stelle zwischen den Büschen – ein optimaler Zeltplatz. Vermutlich ist Campieren hier nicht erlaubt, aber danach frage ich nicht. Ein junges Paar mit einem Hund stolpert fast über mein Zelt, als sie den einsamen Küstenpfad entlang wandern. Ganz umsonst ist der idyllische Zeltplatz auch nicht: das Wasser aus der Wasserleitung ist eiskalt, wohlweislich verzichte ich auf eine Ganzkörperdusche.

Nun sitze ich erste Reihe fußfrei vor der Nordsee, lediglich ein schmaler, sich im Wind wiegender Streifen Küstengras trennt mich vom Wasser. Und beim Tagebuchschieben nicke ich mehrmals ein, ungewohnt müde machte mich die heutige Tagestour.

Wetter unverändert, kühl, bedeckt bis sonnig. Der Wind bläst unverändert aus Süd bis Südost, und ich fahre mit dem Wind, die Küste entlang.

Bei Kungsbaken stoße ich neuerlich auf die Sverigeleden („Schwedenroute“); kurz darauf habe ich diese Route schon wieder verloren. Die Beschilderung ist doch sehr gewöhnungsbedürftig.

Spektakulär ist der Küstenabschnitt bei Varberg. Der Radweg führt unmittelbar entlang der felsigen Steilküste, überragt von einer mächtigen Festung, hinein in einen weiten Hafen, dieses dominiert von einem imposanten hölzernen Badehaus.

Die gesamte Bevölkerung ist auf den Beinen und steht Spalier für einen Autokorso: aus der Schar der diesjährigen Maturantinnen wird die Ballkönigin gewählt, und das will sich kein Ortsansässiger entgehen lassen.

Tote Hose am Sonntagnachmittag in Väröbacka. Ein Jugendlicher fährt mit einem Auto mehrmals die Hauptstraße hinauf und hinunter, vor einer Bar unterhalten sich an einem Auto mit laufendem Motor drei junge Männer. Sonst: nichts.

Der Himmel ist bedeckt, zwischendurch regnet es leicht, bei unverändert südlichem und kaltem Wind.

Die Strecke bis Göteborg zieht sich. Am Kungsbackafjorden noch flach und leicht zu fahren, wird die Route nach Kungsbacka ziemlich hügelig. Die hier als Autobahn geführte E 6 umfahre ich weiträumig auf niederrangigen Straßen. Das bedeutet Umwege und häufiges Fragen nach einer für Radler befahrbaren Straße nach Göteborg.

Göteborg ist sauber, wohlgeordnet, lebhaft. Das Stadtzentrum ist unschwer zu finden, die Touristeninformation gut beschildert, die dort tätigen Mitarbeiter hilfsbereit und das angebotenes Info-Material umfangreich. Aber die Wettervorhersage für die nächsten Tage lässt mich sofort weiterfahren: zwei Tage Schönwetter, darauf eine Woche Schlechtwetter.

Ich will nun dem Göta Kanal folgen, der quer durch Süd- und Mittelschweden verläuft und Göteborg mit der Hauptstadt Stockholm verbindet. Mit Fahrten an Kanälen verbinde ich Erinnerungen an die Radtouren „Rhein-Main-Donaul“ in Deutschland oder Canal du Midi in Südfrankreich, in lieblichen Landschaften durch kleine Orte mit Pubs und Cafes, auf fahrradfreundlichen Wegen entlang uralter Wasserstraßen. Bald werde ich feststellen, dass Wunschvorstellung und Realität weit auseinander klaffen.

In den Außenbezirken von Göteborg ist der Göta Kanal keine gemütliche Boots- oder Radfahreridylle, vielmehr ein zwischen Autostraßen, zweigleisiger Bahn, Wohnsiedlungen und Fabriksgebäuden eingezwängter Wasserweg. Die Autostraße eine Riesenbaustelle mit viel Staub, in Annaberg endet der Radweg im Nirgendwo. Dort treffe ich einen Serben auf einem Rennrad wieder, der auf der Suche nach einer für Radfahrer geeigneten Straße nach Oslo ist.

Also hinein in die Autostraßenbaustellen und mit dem übrigen Straßenverkehr nach Norden, bis bei Nödinge das Tal sich weiter und ein Ausweichen auf Nebenstraßen ermöglicht.

Ganztätig bedeckt, erst abends aufklarend, windig und – unnötig zu wiederholen – kühl.

Südschweden ist mit einem dichten Netz von „Vandrerhem“ („Wandererheimen“) übersät, so dicht eben, dass ein Wanderer die nächste Herberge in einem Tagesmarsch erreichen kann. Meist gut gekennzeichnet, sind die Herbergen ein voll- und preiswertiger Ersatz für die auf dem Land kaum existenten Gasthöfe und Hotels.

Trollhättan am südlichen Ende des Vänern (See) erreiche ich zeitig am Vormittag und die Schleusen mit den Kraftwerksanlagen am Kanal sind beeindruckend. Hier fließt das Wassern des Vänern in einem Katarakt nach Süden ab, hier wird seit mehr als einem Jahrhundert Strom aus Wasserkraft gewonnen.

Auf meiner veralteten Straßenkarte ist (in den Seen Vänern und Vättern) die Fahrzeit für Schiffe von Göteborg nach Stockholm mit 56 Stunden angegeben, wobei ich aus dieser Angabe messerscharf schließe, dass es eine Fährverbindung zwischen den beiden Städten gibt. Doch weit gefehlt – eine regelmäßige Verbindung gibt es seit Jahrzehnten nicht.

Vänernsberg wäre ein passender Ausgangspunkt für eine Seeüberquerung, aber hier liegen nur einige wenige Segelboote im Hafen. Die Uferpromenade lädt zum Promenieren ein, doch von einer Schiffsanlegestelle fehlt jede Spur.

Zuvor verfare ich mich mehrmals in den Wäldern zwischen Trollhättan und Vänernsberg, was sich schlussendlich als Glücksfall herausstellt. Irgendwie lande ich auf einer Nebenstraße in den Vororten von Vänernsberg, sehe mich nach einer Auskunftsperson um und entdecke, wenige Schritte von der Straße entfernt, in einem tieferliegenden Graben einen grasenden Elch. Noch kein ausgewachsenes Tier, dennoch kräftig, beäugt mich das Vieh misstrauisch, und wartet auch noch, bis ich das eine oder andere verwackelte Foto im Kasten habe.

Ich folge nun der Västgotaleden, die nächsten Ziele sind Mariberg, Onafors, Vargön, Musikesk, Grästorp, Lidköping. Vorerst erschweren ausgedehnte Hügel ein Vorwärtskommen, schon verfluche ich den Umweg über das hügelige Vänernsberg. Nach Grästorp wird das Land flach und eintönig, ich fahre jetzt auf der Schnellstraße E 44, über mir in den Wolken permanenter Lärm von tieffliegenden Jets – seien es Draken, Gripen, oder wie sie immer heißen, aus den Saab-Werken von Linköping und Trollhättan.

Und ich werde immer müder. Bevor ich im Fahren auf der Schnellstraße einschlafe, gönne ich mir ein Nickerchen in einer Bushaltestelle am Straßenrand. Das nächste Nickerchen am Draken-Monument vor Gillstad, dann habe ich mich einigermaßen erholt.

Die örtliche Lage des Vanderhems in Lidköping kenne ich bereits aus mehreren an der Durchzugsstraße angebrachten Hinweistafeln, damit erübrigt sich die umständliche Fragerei im Ortszentrum. Benachbarte Pizzerien zeigen, dass man in Schweden auch preiswert essen kann – und sei es nur eine Pizza.

Im Hafen hat eine Gruppe von Touristen ein Wikingerschiff bestiegen und versucht, Richtung Hafenausfahrt zu rudern. Das Schiff kommt nur langsam von der Stelle, dreht sich im Kreis; es fehlt wohl etwas an Koordination.

Sonnig bis bewölkt, Temperaturen um 16°C, angenehmes Radfahrwetter.

Ich folge der beschilderten Radroute Västgotaleden, kreuz und quer durch die Provinz Västergötland, durch welliges, dann ebenes Land, nach Mariestad. Ausgedehnte Weiden mit weißbraunen Kühen und noch grüne Getreidefelder wechseln mit weitläufigen Wäldern; einzelne Kahlschläge zeigen Tümpel und mooriges Land zwischen vielen Felsen.

Mariestad, in einer Bucht am riesigen Vänern gelegen, bietet am Hafen direkt an der Mole 4 Essbuden, abgestimmt auf die Bedürfnisse schwedischer Touristen. Aus dem Angebot von Råkmacka, Laxtallrik und Smorrebrod entscheide ich mich für letzteres mit Roastbeef, wohlschmeckend, lediglich der mitgelieferte Salat könnte ein würzigeres Dressing vertragen.

Der Vänern (deutsch: Vänerseesee) ist beeindruckend: 5.648 km², größter See Schwedens, drittgrößter See Europas (nach dem Lagodasee und Onegasee in Russland); dagegen ist der Bodensee, immerhin drittgrößter mitteleuropäischer See, mit 536 km² ein Zwerg.

Nach weiteren 20 km erreiche ich bei Töreboda den Göta Kanal, den die Schweden wenig überraschend zum herausragendsten Wunderwerk ihres Landes kürten. Erbaut 1810 bis 1832, von 58.000 schwedischen Soldaten, vorwiegend in Handarbeit, in 7 Millionen Tagwerken zu je 10 Stunden, von Mem an der Ostsee nach Sjötorp am Vänern, 190 km lang, 58 Schleusen, 46 Brücken, fünf Seen durchquerend, mit dem höchsten Punkt 92 Meter über dem Meer. Natürlich eine grandiose Leistung, aber die Bezeichnung „Erlebnis-Schatzkammer“, wie im Prospekt betitelt, erscheint mir doch maßlos übertrieben. Geschickt nutzten die Erbauer damals bestehende Wasserwege wie Seen und Flussläufe, um die Hauptstadt Stockholm mit dem etwa 500 km entfernten Göteborg zu verbinden. Eisenbahn und Autobahnen haben den Kanal als Handelsweg abgelöst, nur noch sporadisch werden Touristen in einer 7-Tagestour von St. nach G. befördert.

Der Göta Kanal hält bei weitem nicht, was der Hochglanzprospekt verspricht. Das „Fahrrad-Abenteuer“ beschränkt sich auf den nächsten 20 km zwischen Töreboda und Tåtorp auf ein handbetriebenes Fährschiffchen über den Kanal bei Töreboda, drei entgegenkommende Boote auf dem Kanal und eine m.E. überflüssige Schleusenanlage bei Tåtorp. Kein Höhenunterschied wird hier überwunden, ein Mitglied der Bootsbesatzung hat an der Kurbelei an der Schleusenöffnung mitzuwirken, der noch junge Schleusenwärter macht auf „wichtig“ und gibt Anweisungen während eines Dauertelefonates. Der Schotterweg entlang dem Kanal ist wegen des losen Kieses schwer zu fahren. Jüngste Ausbesserungen, z.B. das nachlässige Auffüllen von Schlaglöchern mit losem Schotter, wurden vermutlich von Leuten ausgeführt, die noch nie ein Fahrrad benutzten. Oder sollte das Fahren im losen Schotter gar das im Prospekt nicht näher definierte „Fahrrad-Abenteuer“ sein?

Bei Tåtorp mündet der Kanal in den Viken See, der Radweg folgt Forst- und Landstraßen durch die bewaldeten Hügel Mittelschwedens. Eine mit „P“ gekennzeichnete Grünfläche mit einem Rasthäuschen neben der Kirche Beateberg, mit einem weiten Panoramablick auf den darunter liegenden Viken See, bietet sich als Zeltplatz geradezu an; Wasser für eine Katzenwäsche gibt's auf dem Friedhof neben der Kirche. Aus dem Gehabe einzelner Spaziergänger, die stehen bleiben und verständnislos starren, schließe ich allerdings, dass Zelte auf „P“ nicht oft aufgeschlagen werden.

Morgens bedeckt, nachmittags teilweise sonnig.

Der morgendliche Weckruf ist unüberhörbar. Um 6,15 Uhr startet unweit des Zelttes eine auf einem riesigen Claas-Traktor montierte Hackschnitzelanlage, da ist an Schlaf nicht mehr zu denken.

Wieder am Göta Kanal, ist es an der 1813 erbauten, angeblich ältesten Schleusenanlage und Eisendoppelklappbrücke in Forsvik ungemütlich kühl. Kein Gast- und Cafehaus weit und breit, also weiter nach Karlsborg, durch Wälder und weit entfernt von See bzw. Kanal.

In Karlsborg am langgestreckten Vättern (See) wartet die nächste Enttäuschung. Der freundliche Mitarbeiter der Touristen-Information kann mir nur mitteilen, dass die letzte regelmäßige Fährverbindung nach Motala am Ostufer des Vättern vor 5 Jahren wegen fehlender Rentabilität eingestellt wurde. Als ich nach einem ausgiebigen Frühstück das örtliche Cafe verlasse, fängt es leicht zu regnen an.

Ich folge dem Vättern auf der Straße 49 nach Norden, ab Askarsund nimmt der Verkehr deutlich zu. Doch hier gibt's Ausweichrouten; Nebenstraßen, auf denen ich mich bei Asbro völlig verirre. Mitten in einem ausgedehnten Wald ein Camp für Bauarbeiter, die eine Starkstromleitung nach Norden errichten. Noch ist der Lärm der Fernstraße zu hören, doch von den vier vom Camp wegführenden Straßen wähle ich die vermutlich Falscheste, die in einem riesigen Bogen nach Osten führt. Ein Fuchs, ein immer enger werdender Weg, in einer Waldlichtung ist endgültig Schluss – also die ganze Strecke zurück.

Radle bis spät abends. Kein Zeltplatz in Hallsberg, der nächstgelegene Zeltplatz Tisarstrand liegt abseits meiner Route. Ich folge auf langen Umwegen der nach Osten führenden Bahn, Bauernhöfe mit Grünwirtschaft und Getreidefeldern liegen verstreut zwischen rweiten Waldflächen, vielfach sumpfige, in den Wäldern unebene und dicht mit Gras bewachsene, zum Campieren ungeeignete Flächen.

Um 22 Uhr ist es am Stottern noch immer taghell, die Sonne gerade beim Untergehen. Endlich, bei Kilmo, eine freie, zum See hinunter führende Fläche, gemäht, am Strand etwas Entenkacke, gemischt mit Möwenfedern, ein wenig Schaum im windgepeitschten Wasser, kalt im Wind und gemütlich warm im Zelt, selbst die Gelsen hat der kalte Wind vertrieben.

Noch weiß ich nicht, dass Campieren auf nicht gekennzeichneten Plätzen in Schweden erlaubt ist. Später lese ich nach: geltendes Jedermannsrecht erlaubt Fußgängern und Radfahrern freies Campieren, sofern keine Häuser in der Nähe sind, niemand gestört und kein Schaden angerichtet wird.

Vormittags bewölkt, nachmittags aufheiternd; die Tageshöchsttemperatur entspricht mit 15°C etwa dem Datum.

Die geplante Route führt von Kilsmo nach Billsbro, Vingåker, Baggstorf, Katrineholm, Valla, Flen, Skebbokvarn und Sperrehold, also ostwärts durch Mittelschweden, mit dem Ziel Stockholm, um dort einen Zug nach Kiruna in Nordschweden zu nehmen.

Das laufende Schuljahr ist zu Ende, heute ist Schulschluss. In Vingåker versammeln sich Eltern, Verwandte und Freunde vor einer höherbildenden Schule, die Hauptstraße wird für eine Weile für den Verkehr gesperrt. Die Zufahrtsstraßen sind zugeparkt, auf Freiflächen vor der Schule warten mehrere festlich geschmückte Traktore mit Anhänger, auf welche die Abschlussklassler – Burschen mit Krawatten, Mädchen in kürzesten Röckchen – klettern, um in einem Korso durch die Straßen des Ortes gekarrt zu werden. Ganz ungefährlich ist die Parade für die Teilnehmer nicht, denn auf Balken mehrstöckiger Häuser warten Jugendliche mit Wasserbomben, die auf die Paradiierenden niedergehen. Klug, wer da sein Zeugnis zuvor in Sicherheit brachte.

Restaurants und Cafehäuser warten auf den Ansturm der Schüler, die in kleineren oder größeren Gruppen, teils mit Lehrern, zum Abschlussessen eintrudeln. Ich bin hungrig, setze mich in ein Cafehaus und bestelle „Lunch“, in den Städten meist als preiswertes Mittagsgeschicht zwischen 11 und 15 Uhr serviert. Heute nehme ich Salat vom Buffet, gebratene Kartoffel mit Garnelen und Shrimps, Brot und Kaffee. Der Preis von 70 bis 80 Kronen (8 bis 9 Euro) ist vertretbar; gemessen an den Preisen für Einzelgerichte sogar ausgesprochen günstig.

Zwischen den einzelnen Orten ausgedehnte Wald- und Grünflächen; Hirsche auf einem Getreidefeld, ein planlos herum hoppelnder Hase auf einer neulich gemähten Wiese.

Katrineholm: viel Industrie an der Ortseinfahrt, eine nichtssagende Innenstadt, viele Menschen in den Straßen, wenige nordisch schön und wohlproportioniert, die Mehrheit übergewichtig, rund und hässlich.

Der Nachmittag ist öde und wenig abwechslungsreich: Hügel um Hügel, dazwischen der eine oder andere See. Nicht schwer zu fahren, aber nur mühsam geht's voran. Es ist auch keine Gegend für Touristen, kein Campingplatz ist auszumachen.

Der Abend entschädigt mich für die nachmittägliche Plackerei. Ich nehme die beschilderte Zufahrt zum Badeplatz Klämningen, in der richtigen Annahme, dass ein Badeplatz eher als Wiesen und Weiden einen Platz zum Zelteln bieten müsste. Ein Parkplatz, ein um 21 Uhr noch geöffneter Kiosk, eine extrem hilfsbereite junge Kioskbetreiberin, heiße Dusche um 5 Kronen, freies Campieren im angrenzenden Birken-/Föhrenwald direkt am Strand. Nicht nur Campieren ist gratis. Im Ratschlag der jungen Frau, wegen prognostizierter Niederschläge einen tief gelegenen Platz zu meiden, ist bereits die Wettervorhersage für den nächsten Tag verpackt. Selbst eine funkelneue Axt überlässt sie mir: während ich für ein abendliches Lagerfeuer bereitliegendes Holz spalte, bereitet sie mir noch rasch ein Abendessen.

Auf einer in den See hinausragenden Halbinsel picknickt eine schwedische Großfamilie mit Freunden; nicht weit davon entfernt drängen sich 5 Jugendliche auf einer Bank. Tiefrot versinkt die Sonne hinter den niedrigen Hügelketten jenseits des Klämningen See und ich bin froh, dass die bereits in Göteborg angekündigte Schlechtwetterfront langsamer als erwartet vorankommt.

Das Wetter wechselt von bewölkt zu bedeckt und Regen mit Temperaturen zwischen 17°C und 13°C.

Von den zur Verfügung stehenden Routen nach Stockholm wähle ich die auf der Karte „durch grünes Gebiet“ führende südliche Strecke über Gnesta, Mölnbö und Järna, aber auch hier ist die Landschaft viel hügeliger als erwartet. Die nahende Schlechtwetterfront macht Druck, überdies bin ich extrem müde, lege mehrere Pausen ein, brauche einen heißen Kaffee, doch der ist um 7 Uhr morgens nirgendwo erhältlich.

Frühstück gibt's erst am späten Vormittag in der „Butik“ der Statoil-Autobahntankstelle an der Kreuzung der Straße 50 mit der Autobahn E 4. Kaffee und Wienerbröd, hier eine Art „Nußschnecke“, im selben Raum eine bunte Mischung überkleiner und übergroßer Reisender, die vor dem einzigen Klo der Raststätte zwecks Erledigung ihrer morgendlichen Geschäfte Schlange stehen.

Ich habe erst die halbe Strecke nach Stockholm geschafft, als mich die seit langem erwartete Regenfront einholt. Die Temperatur sinkt auf 13°C, ich hole mir nasse und kalte Füße. Die Radwege führen im Wesentlichen entlang der sich immer wieder verzweigenden Autobahn Richtung Stadtzentrum Stockholm, sind teils unzureichend beschildert, zweimal weisen die Hinweisschilder in die falsche Richtung – hier waren offensichtlich Vandalen am Werk. Die Radwege sind wegen des Regens entvölkert, kaum ein Mensch ist anzutreffen, den ich nach dem rechten Weg fragen könnte. Mühsam nähere ich mich mit stärker werdendem Regen dem Stadtzentrum, das nicht näher kommen will. Als ich das „Ende des Radweges Stockholm“ erreiche, frage ich nochmals an einer Tankstelle: Etwa 10 km ins Zentrum, lautet die Auskunft Überquere eine weitere Brücke, versuche mich zu orientieren, endlich habe ich es geschafft, bin im nördlichen Stadtzentrum gelandet.

Bahnhof Stockholm, nur durch eine große Baustelle zu erreichen; viele Menschen. Wie verwahre ich das Fahrrad, während ich Informationen für die Weiterfahrt einhole? Nächste Enttäuschung: Die schwedische Eisenbahn transportiert unverpackt keine Fahrräder. Sehe mich außerstande, mein Fahrrad in transportables Handgepäck zu verwandeln. Das Projekt „Fahre mit der Eisenbahn nach Kiruna in Nordschweden“ ist damit gestorben. Und ich wundere mich: die bodenständige schwedische Eisenbahn befördert keine Fahrräder, während ein Transport mit der Fluglinie SAS problemlos möglich ist.

Die Touristeninformation am Bahnhof betreibt auch eine Zimmervermittlung. Zimmer in Stockholm sind teuer, aber nicht ausgelastet; just zum Zeitpunkt der Abfrage reduziert das Esplanade am Strandvägen im eleganten Viertel am Fährhafen den Zimmerpreis auf SEK 627,00 (€ 71,00). Verschmutzt beziehe ich das Zimmer, malerisch verteile ich kurz darauf nasses Zeug zum Trocknen im Zimmer, Bad und Stiegenhaus.

Die Rezeptionistin im Esplanade ist freundlich und hilfsbereit, doch mit der Internet-Buchung einer Überfahrt nach Helsinki ein wenig überfordert. Zwischenzeitlich mache ich den Fährterminal ausfindig, besuche nochmals den Hauptbahnhof, bummle durch die nunmehr regenfreie Altstadt und entlang dem Fährhafen und mache Station im Stadtpark. Eine Band um Sven Ingvars gibt bei freiem Eintritt und vor einer begeisterten Menschenmenge ein Konzert, rockige Töne mit Country-Einschlag lassen zahlreiche Menschen mittanzen, neben der Bühne ist für die Sehbehinderten eine Mega-Leinwand installiert, darauf werden Bilder von der Konzertbühne projiziert. Ich hole mir aus dem Catering-Bereich ein Steak und ein Bier, genieße die Musik und lasse mir von der Tischnachbarin erklären, warum sich Sven Ingvars seit über 40 Jahren in Schweden derart großer Beliebtheit erfreut.

Der am Vormittag heftige Regen in Stockholm versiegt zu Mittag, am Nachmittag lässt sich bei kräftigem Wind sogar die Sonne blicken.

Wegen des Sonntags, augenscheinlich aber wegen des Starkregens sind die Straßen Stockholms verwaist. Nach einem üppigen Frühstück im Esplanade ist der vormittägliche Spaziergang zu den Museen der Insel Djurgården selbst im Regendress ungemütlich.

In gewisser Weise ist Stockholm eine Stadt von Superlativen. In vielen Hafenstädten des Nordens liegen als Touristenattraktion ein, vielleicht zwei restaurierte Segelschiffe aus dem 19. Jahrhundert vor Anker. In Stockholm sind es dutzende alte Segelschiffe, gleichsam Bestandteil des Stadtbildes. Daneben liegt ein außer Dienst gestellter Eisbrecher, freier Eintritt, das Steuerhaus zu einem Cafehaus umfunktioniert, der Häferlkaffee billig, an Deck ist es wegen des Regens allerdings nicht gemütlich.

Im Jugendherbergsführer sind allein für Stockholm 13 Jugendherbergen gelistet. Zum Vergleich: 3 in Berlin, 4 in Wien, 7 in London. Die bemerkenswerteste JH in Stockholm ist wohl jene am Skeppsholmen mit einem alten Segelschiff als Teil des Hostels, wobei eine Nächtigung in der „Officers Cabin“ durchaus reizvoll (und preislich vertretbar) wäre.

Im naheliegenden Vergnügungspark Tivoli herrscht trotz des schlechten Wetters reger Betrieb – besonders bei den Talfahrten der Achterbahn und der Panoramakugel ist das Gekreische der Fahrgäste unüberhörbar.

Wegen der eigensinnigen schwedischen Eisenbahn ändere ich also meine Reiseroute; nächstes Ziel ist Helsinki. Die Buchungsversuche der Rezeptionistin via Internet blieben erfolglos, aber eine telefonische Auskunft der Schifffahrtlinie klingt vielversprechend: rechtzeitig an der Terminalkassa anstellen, für ein Fahrrad sollte an Board genug Platz sein.

Das Einchecken auf der Mariella, die auf dem Weg nach Helsinki auch in Mariehamn auf den Ålandinseln Station macht, ist problemlos, das Fahrrad kommt zu den zahlreichen Sattelaufliegern in den Schiffsbauch. SEK 605,00 (€ 69,00) verlangt Viking Line für die 15 Stunden dauernde Überfahrt, die Kabinen sind restlos ausgebucht, also nehme ich eine Sitzbank im Casino-Funclub des Schiffes in Beschlag.

Nach der Abfahrt um 17 Uhr schlängelt sich das riesige Schiff durch die schier endlose Schärenlandschaft Skärgårdens, vorbei an winzigen Inseln, Leuchttürmen, putzigen Häusern, Segel- und Motorbooten. Mit vorgehaltener Kamera rasen einzelne Passagiere von Heck zum Bug, von Luv nach Lee, um kein Fotomotiv zu verpassen.

Als wir den Bottnischen Meerbusen erreichen, wird es ruhiger. Die Fotografen haben ihre Bilder im Kasten, die Kaufwütigen ihre Einkäufe in den auf Deck befindlichen Geschäften erledigt, die Hungrigen in den Restaurants ihr Abendessen vertilgt. Langsam füllt sich der Casino-Funclub, die Party kann beginnen. Live-Musik bis 3 Uhr morgens, Show, Mitternachtseinlage, die Tanzfläche manchmal leer, fallweise gedroschen voll.

Die lange Nacht auf dem Schiff gibt mir Zeit für eine kurze, überwiegend positive Zwischenbilanz. Neun Tage in Schweden, meist mit dem Wind geradelt, von Schlechtwetterfronten angetrieben, waren die äußeren Bedingungen nicht allzu schlecht. Ausgedehnte Radwege, mit Gepäck fallweise schwer zu fahren und manchmal schlecht gekennzeichnet, durchziehen das oft hügelige Land, oft musste ich auf stark befahrene Straßen ausweichen. Die wenigen Kontakte lassen auf freundliche Menschen schließen, dem hohen Preisniveau habe ich durch Campen in freier Natur ein Schnippchen geschlagen.

Die Nacht ist lang zwischen 3 und 6 Uhr morgens. Der Casino-Funclub wird geräumt, bis 4 Uhr wummert die Disko, dann wird's ruhig. Im unmöblierten „Schlafsaal für Reisende ohne Kabine“ liegen zusammengekauert zwei Gestalten, zum Schlafen ist es ohne Schlafsack zu kalt. Also mache ich es wie einige andere Reisende, lese, und schlafe kurz in einem Sessel vor den Cafeterias.

Was erwartet mich in Finnland? Finnen kenne ich ja nur aus Büchern und dem Fernsehen. Aarto Paasilinnas skurrile Romanfiguren, eine in finsternen Wintermonaten horrende Selbstmordrate, ein wirtschaftlich darnieder liegender einstiger Weltmarktführer Nokia, eine Moskitoplage so legendär wie das Saunieren in eiskalter Umgebung, schweigsame in TV-Kameras starrende Schispringer, düster blickende und wortkarge Formel 1 Rennfahrer und Ralleysportler lassen für den Radfahrer Schlimmes befürchten. „Spinnen alle Finnen“ oder werde ich „normalen“ Menschen begegnen?

Zur Orientierung fahre ich in Helsinki erst einmal den Hafen entlang, durch den belebten Markt am alten Hafenbecken, suche die Jugendherberge, Viel zu spät realisiere ich: das Eurohostel in der Linnankatu ist nur 400 Meter von der Schiffsanlegestelle entfernt. „Leicht zu finden“, meint ein junger Familienvater, „das hässlichste Gebäude der Umgebung“. Ich bin auf dem richtigen Weg, als an einer Straßenecke vor einem hässlichen Gebäude unübersehbar die Fahne des Jugendherbergverbands weht und mich in ein Hostel lockt. Erst Stunden später merke ich: Helpostel ist zu klein, um Eurohostel zu sein. Die Betreiber des wenig komfortablen Helpostel haben es wieder einmal geschafft, einen unerfahrenen Nordlandfahrer anzulocken. Trost finde ich in dem Gedanken, dass laut Pisa-Studie die Finnen kluge Köpfe, somit auch geschäftstüchtig sind.

Windig und kühl, aber strahlender Sonnenschein bei einem Spaziergang in die Innenstadt von Helsinki, das wegen seines kleinstädtischen Charakters ein wenig an Graz erinnert: riesiger Bahnhofsvorplatz, ratternde grüne Straßenbahnen, am höchste Punkt der Stadt ein Turm – jener der Domkirche.

Die Einheimischen, von den in Anoraks und Windcapes gehüllten Touristen leicht zu unterscheiden, genießen den „finnischen Sommer“: Junge Leute in T-Shirts, Mädchen in engen kurzen Hosen, in den Parks die sonnigen Plätze weitgehend besetzt. Gut gekleidete Einheimische bestimmen das Bild der wenigen Geschäftsstraßen – Helsinki zeigt Flagge als Designerhauptstadt der Welt 2012.

Die Jugendherberge liegt nur wenige hundert Meter vom Stadtzentrum entfernt. Im Touristeninfobüro fülle ich einen Fragebogen aus, u.a. zur Attraktivität Helsinkis. Und zum kulturellen Angebot, wie kann ich dieses nach 5 Stunden Anwesenheit ehrlich beurteilen? Nach einem Cafe im Esplanade tätige ich im Hinblick auf die zu erwartende Moskitoplage um € 6,00 eine – wie sich später herausstellen sollte, völlig unnötige – Investition: Ich kaufe einen Hut mit weit herabfallendem Moskitonetz, den ich nach einigen Tagen völlig unbenutzt entsorge. Bemerkenswerter ist ein Besuch in der Buchhandlung Stockmann, vier Stockwerke, um einen riesigen Innenhof, mehr Buchsupermarkt als Buchhandlung. An der Hauptstraße ein riesiges Store des Schmuckwarenherstellers Aarikka, mir ein Begriff aus dem Betrieb eines Geschenkartikelgeschäftes in Pörschach.

Nach einem Nickerchen ein abendlicher Spaziergang durch ein belebtes Helsinki. Vorbei an der russisch-orthodoxen Kathedrale (Uspenskin Katedrali), dem alten Hafen entlang, über den Bahnhofplatz zur alles überragenden Tiomiokirko (Domkyrkan). Auf den 40 Stufen zum Eingangstor hocken Familien, Liebespaare, einzelne Touristen, leicht zu erkennen an schussbereiten Kameras. Vorbei am Präsidentenpalast und an der Universität, nochmals durch die Innenstadt, liegt in Gehweite der Stolz der jungfinnischen Architekten: Parlament, Musikhalle, Nationalmuseum und eine Reihe weiterer moderner Bauwerke. Auf den ausgedehnten Rasen zwischen den Gebäuden zahlreiche Jugendliche, skaten, lärmern und diskutieren, wobei ich annehme, dass Architektur nicht Hauptgesprächsstoff ist.

Zentral gelegen ist der riesengroße Busbahnhof mit Verbindungen in zahllose Provinzorte. Unüberschaubar auch das Angebot an Restaurants: Ich esse Seafood Burrito um € 11,00 bei San Pedro Tex-Mex, der Preis kein Schnäppchen, viel teurer jedenfalls als die mittägliche Pizza um € 7,00.

Obwohl die Finnen nicht an der Europameisterschaft teilnehmen, hat die Fußball-EM das Land fest im Griff. Die Menschen sitzen vor der Glotze, in Bars und Pubs, öffentlichen Einrichtungen und zu Hause.

Anhand der im Touristeninfobüro erhaltenen Unterlagen und des bikeline Radtourenführers lege ich die weitere Reiseroute fest: Zuerst nach Osten zur historisch interessanten Hafenstadt Porvoo, dann Richtung finnisch-russische Grenze, entlang dieser Grenze nach Norden, nicht stur an die im bikeline vorgeschlagene Route klammern, möglichst einige Städte mit Jugendherbergen anfahren, im Norden die Grenze am Inari See nach Norwegen überschreiten. Und möglichst die Mitternachtssonne sehen.

Starte in Helsinki um 6,30 Uhr morgens bei etwa 13°C, als gerade leichter Regen einsetzt. Ich halte mich an die nach Osten führende Ausfallsstraße, verfare mich zweimal, aber die Finnen sind hilfsbereit und bringen mich zurück auf den richtigen Weg. Glücklicherweise verspätet sich der Höhepunkt des Regens von vorhergesagt 9 Uhr auf 14 Uhr, doch da bin ich schon seit 3 Stunden in Porvoo.

Allerdings öffnet die am Stadtrand gelegene Jugendherberge erst um 16 Uhr. Der Eingangsbereich ist überdacht, meine Siebensachen samt Fahrrad habe ich notdürftig auf der Veranda regengeschützt untergebracht, dösend und fröstelnd schlage ich vor der Tür die Zeit tot, lästig sind die ständig mich umkreisenden Moskitos.

Ein mittäglicher Besuch der Altstadt von Porvoo, mit dem Meer durch einen Kanal verbunden, ist bei Leichtregen nicht besonders beeindruckend. Einige Straßenzellen mit Kopfsteinpflaster und alten ein- bis zweistöckigen Holzhäusern, jetzt als Restaurants und Souvenirläden in Verwendung. Die wenigen Touristen suchen eiligst Schutz in den Läden, die Gastgärten sind verlassen, Regen und Wind sorgen für ein ungemütliches Ambiente. Nach einem Lunch vom Buffet im Cafe Cabriolet (um € 8,90 inkl. obligatem Kaffee) fahre ich bei zunehmendem Regen zur Jugendherberge; die Entscheidung über eine allfällige Weiterfahrt nach Osten hat mir bereits die Wettervorhersage abgenommen: Heute Regen, dann drei Tage Schönwetter: Bei Schlechtwetter fahre ich nur notgedrungen und heute herrscht keine Not.

Um 15,45 hört der Regen auf, die Herbergsmutter öffnet die Tür, spricht perfekt Deutsch. € 18,00 für ein Bett im ansonsten unbelegten Viererzimmer, ich stelle die Heizung zum Trocknen meiner Sachen auf Höchstleistung. Und wandere ins benachbarte moderne Hallenbad, mit mehreren Schwimmbecken und Erlebnisbereichen, schwimme einige Runden, relaxe im Whirlpool und später im Restaurant.

Abends sieht – bei nunmehr aufklarendem Himmel – die Altstadt von Porvoo, gekrönt von einer Uraltkirche und mit den am Kanal gelegenen Holzhäusern schon attraktiver aus. Dass die zweitälteste Stadt Finnlands – wie dies der Stadtführer behauptet - „einzigartig“ und von „pulsierendem Leben erfüllt“ ist, kann ich nicht bestätigen; richtig ist allerdings, dass der Ort zwischen grünen Hügeln und viel Wald eingebettet, von Höfen, Weiden und Wiesen umgeben ist. Letzteres ist aber nicht „einzigartig“, vielmehr auf zahllose Orte zutreffend: Tourismusverantwortliche leiden offensichtlich zunehmend am „Tunnelblick“.

Auffallend sind zweisprachige Ortstafeln, Straßenbezeichnungen und Hinweisschilder. Neben der finnischen Mehrheit lebt im Süden Finnlands eine bedeutende schwedisch sprechende Minderheit, in Porvoo mit einem Bevölkerungsanteil von 35%.

Bunt gemischtes Wetter, von wolkenlos bis bedeckt, mit stärker werdendem Wind aus Südwest bis West, passend zu meiner Fahrtrichtung Ost bzw. Nordost.

Der Küstenbereich ist hügelig und walddreich; landeinwärts wird es zunehmend flach mit Getreidefeldern zwischen ausgedehnten Wäldern. Ich folge der Überlandstraße E 6 nordostwärts; mäßig starker Verkehr, eine einzige Raststätte, das Antik-Anna Cafe, etwa 100 km nach Helsinki,

Die spinnen, die Finnen. Zirka 6 km vor Kouvola mündet die Bundesstraße in eine Schnellstraße mit Radfahrverbot. Viel haben sich die finnischen Straßenerhalter da nicht gedacht. Keine gekennzeichnete Route für Radfahrer, ich fahre im Kreis und lande nach einer längeren Irrfahrt in Kuusankoski, einige Kilometer nördlich von Kouvala.

Kuusankoski, Industrieort in hügeliger Landschaft, hat außer einem modernen Einkaufszentrum wenig zu bieten. Ein Schutzmittel gegen Insekten will ich kaufen, in der erstbesten (und gleichzeitig größten) Apotheke der Stadt. Gut frequentiert, aber am Eingang steht ein Automat zur Nummernvergabe. Wegen eines Insektensprays eine Nummer holen, mich dann anstellen, in einer Warteschlange warten? Das ist mir doch zu umständlich. Ich drehe eine Runde um den Häuserblock. Am Eingang einer zweiten Apotheke fragt mich ein abgefuchter Mitt-Zwanziger, was ich denn in diesem verdammten Ort mache. „Hier gäbe es doch nur Alkoholiker und Drogensüchtige“, meint er. Nun, einige Einkaufswütige in 4-WD's bevölkern auch noch den Parkplatz vor dem EKZ.

Ab Kuusankoski verläuft parallel zur Schnellstraße nach und durch Kouvola ein Radweg, aber das nächste Experiment geht schief. Nach Kouvola endet der Begleitweg zur E 6, ich folge einer Wegmarkierung für Radfahrer, nehme eine vermeintliche Abkürzung und stehe plötzlich mitten im Wald.

Also zurück zur Überlandstraße mit einem für Radfahrer vergleichsweise sicher befahrbaren Seitenstreifen. An der E 6 aufgereiht die Wahrzeichen unserer mobilen Gesellschaft: die an drei Punkten mit Stahlseilen verankerten, die Bäume hoch überragenden Masten der Mobilfunkbetreiber.

Die nächstgrößere Stadt, Lappeenranta, schaffe ich heute mit Sicherheit nicht, also sehe ich mich nach einer Nächtigungsmöglichkeit um. Der erste Campingplatzplatz liegt zu weit abseits der Hauptstraße, der nächste Platz bei Jurvala ist passend: die Rezeption nicht besetzt, ein steil zum Kivjärvi See abfallendes Gelände, spärlichst belegt, ich errichte mein Zelt auf einer Landzunge unmittelbar am See.

Vormittags sonnig, dann bewölkt, Westwind, mit 20°C etwas wärmer als an den Vortagen, Prognosen sagen Regen voraus.

Der erste sehenswerte Ort an diesem Morgen ist ein Friedhof bei Taavetti, idyllisch in einem Wald gelegen, ruhig, gepflegt und weitläufig. Zu früh, um hier zu ruhen, also weiter.

Fallweise auf der Bundesstraße, fallweise auf begleitenden Radwegen bis Lappeenranta. Meist durch Wald; die wenigen freien Flächen entlang dem Fahrweg gleichen einem Blumenmeer, mit Lupinen, Nelken und Margeriten.

Im Vergleich zu dänischen Autofahrern, die Radfahrern immer den Vorrang lassen, sind finnische Autofahrer eher Rabauken. Wie ihre Idole, die Rallyefahrer. Aber harmlos im Vergleich zu den auf Finnlands Straßen verkehrenden russischen Autolenkern, die keine Sicherheitsabstände einhalten und viel zu schnell unterwegs sind. Die Verkehrsstrafen sind in Finnland hoch, Kontrollen aber extrem selten, was von den Russen als Einladung zum Schnellfahren ausgelegt wird.

Die Jugendherberge am westlichen Stadtrand von Lappeenranta ist schnell gefunden, das Einchecken rasch erledigt. Doch ebenso rasch checke ich wieder aus: das Dormitory in einer muffigen alten Hütte ist abstoßend, der Tag noch lang und die Wettervorhersage für die kommende Woche derart schlecht, dass ich den Nachmittag zum Weiterkommen nutzen will. Vorzeitiges Auschecken scheint nicht unüblich, denn anstandslos erhalte ich das Geld für die Nächtigung zurück.

Die Strecke von Lappeenranta nach Imatra ist für Radfahrer extrem schlecht ausgeschildert. Das auf der Hauptstraße herrschende Fahrverbot für Fahrräder zwingt mich zu einem weiten Umweg nach Südosten, über die „alte Imatra-Straße“.

Kurz nach Lappeenranta quere ich auf einer hohen Brücke den Saimaa Kanal, der – über 8 Schleusen – die südfinnische Seenplatte mit dem Meer verbindet und eine Höhendifferenz von 76 Meter überwindet. Der Reiseführer beschreibt den Personen- und Frachtverkehr auf dem Kanal als „rege“; ich sehe allerdings kein einziges Wasserfahrzeug. Wegen der Visumpflicht wird sich der Personenverkehr zwischen der finnischen Stadt Lappeenranta und der vor dem 2. Weltkrieg zweitgrößten finnischen, jetzt russischen Hafenstadt Vyborg wohl in engen Grenzen halten. Worauf allerdings die aufliegenden Fremdenverkehrsprospekte pochen, ist die Feststellung, dass beim Kanalbau „nicht viele russische Kriegsgefangene umkamen, sondern nur 150 Kriegsgefangene am Bau beteiligt waren“. Für mich ist nur eines offensichtlich: die russische Grenze ist nicht weit entfernt und ich bin der im bikeline Radführer beschriebenen Radroute ziemlich nahe. Fahrzeuge mit russischen Kennzeichen, Touristen aus Russland, Fremdenverkehrsprospekte und Hinweisschilder vor Geschäften in kyrillischer Schrift.

Kurz nach Lappeenranta versäume ich eine Abzweigung der „alten Imatra Straße“, fahre geradeaus, spärlich jetzt der Verkehr, ein entgegenkommender Radfahrer geistig behindert, gelange in ein ausgedehntes Waldgebiet, im südlichsten Schigebiet Finnlands um Vesikola. Ganz vereinzelt stehende Häuser scheinen unbewohnt, an zwei Türen klopf ich, will den Weg nach Imatra erfragen, niemand öffnet. Endlich stoße ich bei Ahola wieder auf eine asphaltierte Straße und auf einen Wegweiser, nur noch 7 km bis Imatra.

Imatra, wo ist es? Aus Süden kommend ist das Zentrum nur schwer zu finden. Die Touristeninformation ist geschlossen. Zwei herumlungernde weibliche End-Teens können mir nicht weiterhelfen. Eine End-Zwanzigerin zeichnet mir einen Plan für den Weg zur etwa 2 km entfernten Jugendherberge. Der Ort nur dünn besiedelt, die Vororte weit verstreut. Die Jugendherberge eine positive Überraschung, weil die Unterbringung in Apartments mit angeschlossener Gemeinschaftsküche erfolgt. Die Rezeptionistin ein erfreulicher Anblick, mit einem hübschen Gesicht und einem weit geöffneten Dekolletee.

Weniger sehenswert die Hauptattraktion des Ortes, die Imatra Wasserfälle. Zwei Dutzend (vorwiegend russische) Touristen warten zwischen 18 und 19 Uhr vergeblich auf das laut Prospekt einmal täglich stattfindende Öffnen der Schleusen am Kraftwerk. Heute stürzen aus dem höher gelegenen Saimaa See keine Wassermassen in die angrenzende Schlucht und die Touristen machen sich enttäuscht auf den Heimweg. Das an den jetzt trockenen Wasserfällen gelegene Imatra Hotel ist teuer und nicht wirklich attraktiv, die 200 Meter lange Fußgängerzone kein Publikumsmagnet, also bestelle ich in einer Nebenstraße in einer etwas heruntergekommenen Pizzeria eine Pizza (was sonst?).

Weit nördlich der Imatra-Schlucht liegt ein weiteres Kraftwerk, das das aus dem Saimaa See abfließende Wasser und die kräftige Strömung des Flusses Vuoksen zur Stromgewinnung nutzt. Der Ort Imatra hat schon

weltrekordverdächtige Ausmaße, etwa 15.000 Einwohner in einer Kleinstadt mit einem Durchmesser von etwa 8 km, Gebäude weitläufig verteilt, mit einem dünnen Straßennetz durchzogen.

Das Wetter wechselt von wolkenlos zu bewölkt, leichter westlicher Wind, angenehm warm.

Ab Imatra fahre ich meist nordwärts, rechterhand Rußland, linkerhand die ausgedehnten finnischen Wälder und Seen. Nie berührt die Straße direkt die russische Grenze, und ich habe auch kein Bedürfnis, auf die russische Seite zu wechseln,

Zwischen Imola und Mietilä folge ich der 20 km langen „Museumstraße“. In Zeiten schwedischer Herrschaft nicht unwichtig, während zaristischer Herrschaft (ab 1809) bis zur Unabhängigkeit Finnlands 1917 von zunehmender Bedeutung, war diese Straße eine Hauptverbindung zwischen den Provinzen Savo und Südkarelien. Keine der damals wichtigen Poststation und zahlreichen Gaststätten sind erhalten, vereinzelt liegt an der Straße eine aus wenigen Häusern bestehende Siedlung. Der Straßenverlauf, und damit einige für Radfahrer bissige kurze Steigungen, blieben seit Zarenzeiten unverändert. Und die Straßenbezeichnung „Via Karelia“ wird mich bis weit über den Polarkreis hinaus begleiten, darauf zur Eismeerstraße mutieren. Das ist die erste von mehreren Museumstraßen, eine weitere zwischen Suomussalmi und Raate erinnert an die Kämpfe zwischen Finnen und Russen im zweiten Weltkrieg.

Mittagspause im Myymälä Shop-Restaurant an der E 6 nahe Simpele. Heutiges Menu vom Buffet: Suppe, Brot und Butter, Salat, aus den drei Hauptgerichten wähle ich Geschnietzeltes, später ein Sardinen-Mischmasch mit Kartoffeln, Obstsalat. Kaffee und Getränke sind im Preis vom € 9,90 inbegriffen, Nicht immer erreiche ich zu Essenszeiten ein Lokal, das ein Menü serviert, aber wenn ich es schaffe, lange ich ordentlich zu.

Freitagnachmittag ist tote Hose in Parikkala am Simpele järvi (See): zwei Autos an der ABC-Tankstelle, zwei Jugendliche in einem Golf GTI vor dem einzigen Kiosk des Ortes, ein junger Mann mit einem Benzinkanister auf dem Weg zur Tankstelle. Trotz Sonnenscheins sieht der See sehr verlassen aus; im einzigen Supermarkt des Ortes kaufe ich Obst, Brot, Wurst, Käse.

Ab Parikkala führt ein Radweg dem Simpele järvi entlang, ein kräftiger Südwestwind läßt Schaumkronen auf dem Wasser tanzen: Vor Särkisalmi wird die Strecke zu einem Damm im See, bei Särkisalmi verlasse ich die E 6 und folge der nordwestwärts durch Wald- und Seengebiete führenden Straße 14 Richtung Savonlinna, weil im JH-Führer eine Jugendherberge in Punkaharju vermerkt ist.

Punkaharju ist eine Streusiedlung auf vielen im Puruvesi (järvi) verstreuten Inseln, die Jugendherberge ruhig, aber fernab vom Ortszentrum gelegen. Überquere mehrere Inselchen, bis ich dort eintreffe. Quartier sei vorhanden, erklärt der junge Finne an der Rezeption. Er hat aber keinen Zugriff auf die Zimmerschlüssel, hat sich selbst aus der Rezeption ausgesperrt, wartet auf eine vorgesetzte Mitarbeiterin. Ich entlade in der Zwischenzeit mein Fahrrad, schmiere die Kette, helfe einem vorbeikommenden Biker bei der Behebung eines Reifendefekts. Die „Vorgesetzte“ erscheint, ich könne ein Einzelzimmer (um € 65,00 ohne Frühstück) beziehen: Spinnt die Alte? Das Dormitory ist „not clean“, nicht aufgeräumt, also habe sie Anweisung von der Direktorin, dort niemanden zu beherbergen. Bitten und Ersuchen sind erfolglos, Einzelzimmer oder nichts; ich verspreche, mich beim JH-Verband zu beschweren, packe, und fahre trotz der fortgeschrittenen Stunde weiter.

Kurze Zeit zuvor habe ich ein modernes, schön gelegenes Hotel passiert. In riesigen Lettern prangt dort auf einem Transparent das Angebot „Rooms € 45,00“. Extrem preiswert, also wende ich mich an die Rezeption. Wie befürchtet, ein Lockangebot: Der Preis gelte pro Person in einem Doppelzimmer, Belegung mindestens zwei Personen. Verärgert über die miese Argumentation in der JH und über die plumpe Kundenfängerei in diesem Hotel radle ich weiter, auf einer durch Föhrenwälder auf Höhenrücken durch Seen führenden Straße Richtung Westen.

Am Seeufer ein Hinweisschild auf einen angrenzenden Campingplatz mit Restaurant und diversen Zusatzangeboten, wie Sportplätze und Pool. Klingt gut; ich frage nach dem Preis: € 31,00, heute ist Mittsommer und Hochsaison, kein Rabatt, der Platz ist ohnehin gut ausgelastet. Spinnen die Finnen, ein derart unverschämter Preis für einen simplen Platz zum Aufstellen eines Zeltens? Also weiter!

Savonlinna kann ich vergessen, um 22 Uhr sind die dortigen Jugendherbergen geschlossen. Ich nehme die den Puruvesi järvi entlang nach Heitamäki führende Nebenstraße, durch dichten Wald. Die erste Stichstraße zum See führt mich zu einem Bootslandeplatz mit einer gemähten Rasenfläche, geradezu ideal, um dort zu campieren und mich im (kalten) See zu waschen.

Zuerst leicht, dann zunehmend bewölkt, Schleierwolken lassen einen Wetterumschwung erwarten, der Wind kommt aus dem Norden, es kühlt ab, am Abend bedeckter Himmel.

Bei Lerimäki habe ich erst 12 km zurückgelegt, aber schon jetzt bin ich müde. Kerimäki überrascht mit einer großen, auf einem Hügel erbauten Domkirche mit mächtiger Kuppel und einem freistehenden hohen Kirchturm. Auf der riesigen freien Fläche am Ufer des Puruvesi järvi einige Fischer, die Geschäfte im Ort geschlossen. Wegen „Mittsommer“ verschieben sich die Öffnungszeiten der Geschäfte und Cafes von 8 auf 11 Uhr – ich radle ohne Frühstückskaffee weiter.

Die wenig abwechslungsreiche Strecke zwischen Heitamäki und Puhos an der E 6 führt meist durch ausgedehnte hügelige Wälder. Abgesehen von mehr Kfz auf der E 6 bietet auch die Überlandstraße wenig Abwechslungsreiches.

Ab der Kreuzung E 6 mit der E 9 ist die Straße von Bogenlampen gesäumt – ich erwarte weiter zunehmenden Verkehr, vielleicht Fußgänger und viele Radfahrer, zumindest dichte Verbauung. Aber weit gefehlt: Kfz-Verkehr unverändert, keine Menschen am Straßenrand, fallweise eine Zufahrt zu einem entfernt liegenden Gehöft. Wem soll diese Beleuchtung dienen? Wohl nicht den jetzt zahlreicher werdenden lästigen großen und kleinen Fliegen! Auf mehr als 40 km Länge folgt in einem kaum besiedelten Gebiet Bogenlampe auf Bogenlampe, was wohl nur den Schluß zuläßt, daß die Errichter bzw. Betreiber unverantwortlich mit Ressourcen umgehen.

Neben den Fliegen haben auch die Moskitos bei diesem warmen Wetter Hochbetrieb. Kaum halte ich im Schatten eines Baumes, umschwirrt mich eine dunkle Wolke. Notdurft im Wald verrichten? Da muß ich schon sehr schnell sein, um mit wenigen Stichen davon zu kommen. Ein wenig Schutz vor diesen Biestern bieten nur Fahrtwind, strahlender Sonnenschein, Stadtbezirke.

Joensuu, das Zentrum Nordkareliens, mit einem riesigen Marktplatz vor dem Jugendstil-Rathaus und dem Sitz der Ostfinnischen Universität, sieht um 19 Uhr ziemlich verlassen aus.

Das Mitsommerfest treibt seltsame Blüten. In Joensuu sind unter Hinweis auf das Fest die (ohnehin teure) Jugendherberge Finnhostel und die Privatpension „Apartamentos Joensuu“ geschlossen, die Restaurants und Schnellimbibistände vorverlegen ihre Sperrstunde, die Supermärkte öffnen für nur wenige Stunden. Aber wo feiern die Finnen? In der Stadt ist es ruhig, mit einzelnen herumhängenden Jugendlichen, einigen Pennern und vereinzelt Polizisten. Es werden doch nicht alle anderen Finnen zu entlegenen Badehäusern an den Seen gefahren sein, um nach Grillen und Saunieren in die eiskalten Seen einzutauchen!

Als letzter Gast ergatterte ich um 22 Uhr in einer Imbibistube gerade noch eine Pizza, die zweite des heutigen Tages. Pünktlich schließt das Lokal, und auf dem Weg zum 1,5 km entfernten Zeltplatz wird die Pizza kalt. Der von der Stadt betriebene Campingplatz ist preiswert und mit einer Küche samt Aufenthaltsraum ausgestattet, so daß ich mich beim Pizzateessen nicht mit den Moskitos herumschlagen muß.

Das Timing hätte besser nicht sein können. Das Zelt ist abgebaut, ich sitze beim Frühstück in der Küche des Camping-Platzes, da fängt es leicht zu regnen an, das Thermometer zeigt kalte 13°C. Die Mädels an der Rezeption haben gute Nachrichten, aber erst für morgen, denn die Wetterprognose lautet „heute Regen, morgen aufklarend“, Ich fahre in den nördlichen Stadtbezirk, die „billige Jugendherberge“ ist entgegen allen Beschreibungen und Auskünften verblüffend einfach zu finden, überdies geöffnet, mit einem freundlichen Mädchen an der Rezeption und einem großen unbelegten Schlafraum. Ich checke ein, nach 2 km ist meine heutige Tour zu Ende, es regnet jetzt stärker. Radfahren bei Regen, Gegenwind und tiefen Temperaturen ist ohnehin nicht verlockend.

Nach dem Mittsommerfest kehrt eine gewisse Normalität ein; der K-City-Supermarkt öffnet von 12 bis 19 Uhr, hier erledige ich einige Einkäufe, auch der unweit des Hostels gelegene ABC-Markt mit Tankstelle und Restaurant hat wieder geöffnet. Ich nutze die Hostelküche, koche Nudeln, verzehre geräucherten Lachs, der Kaffee ist auch schon angerichtet. Heute ist Nudeltag: eine halbe Packung mittags mit Tomatensauce, der Rest abends mit Milch und Zucker. Nicht einfallsreich, aber sättigend.

Die Eßgewohnheiten der Finnen bereiten mir Kopfzerbrechen, wegen der eingeschränkten Bewegungsmöglichkeiten in den finsternen Wintermonaten. Hamburger, Kebab, Pizza; jedes zweite Lokal scheint eine Pizzeria zu sein. Sind die Finnen in den PISA-Studien nur deshalb erstgereiht, weil sie die Unterschiede zwischen Pisa und Pizza ignorieren und ohne Rücksicht auf Kalorien - besonders in Karelien? - munter darauf los futtern?

Es schüttet vorerst in Strömen, erst abends läßt der Regen nach.. Ein weiterer Gast zieht ins Dormitory ein: brasilianischer Professor für Bautechnik mit einem Lehrstuhl an der mit 75.000 Studenten nicht kleinen Universität Sao Paulo, zu Besuch bei Kollegen an der Ostfinnischen Universität Joensuu, um neue Wege der Holzbautechnik zu erörtern.

Morgens leicht regnerisch und schwach windig, dann hört der Regen auf, es bleibt bedeckt, der Wind aus Süden wird nachmittags zunehmend stärker.

Ich folge zuerst den die Schnellstraße begleitenden Radweg, Lkw und Pkw ziehen riesige Gischtwolken hinter sich her, dann endet der Radweg und ich stelle fest, daß ich mich wieder mal verfahren habe. Nehme eine Seitenstraße nach Osten, lande am Flughafen Joensuu, noch immer weit entfernt von meiner geplanten Route. Ich bin nach Nordwest statt nach Nordost geradelt – ein Mitarbeiter des Flughafens beschreibt mir eine „Abkürzung“ zur richtigen Route. Mit Schlechtwetter im Nacken und Mücken im Gesicht hetzte ich durch waldiges und hügeliges Gelände Richtung E 6.

Mitten im Waldgebiet bei Uimaharju liegt, wie im Märchen das Knusperhäuschen der Hexe, der riesige Industriekomplex des Holzverarbeiters StoraEnso, doch statt des lieblichen Duftes von Marzipan riecht es hier meilenweit nach Lauge und Schwefel aus der Zellulosebehandlung.

Langsam ändert sich das Landschaftsbild. Nur noch wenige Flächen werden landwirtschaftlich genutzt. Flechten und Moose verdrängen an den Straßenrändern die im Süden vorherrschenden Gräser und Blumen. Moorige Flächen nehmen zu. In den Wäldern dominieren Birken, bei den Nadelbäumen statt den Fichten jetzt die Föhren.

Auf der B 73 herrscht weit weniger Verkehr als auf der E 6. Vereinzelt ein Linienbus, Holz- und Milchtransporter, einige Spediteure mit Sattelschleppern, vorwiegend aber private Pkw, daneben einige Wohnmobile mit finnischen Kennzeichen. Diese Nebenroute, von Ausländern kaum befahren, hat keine asphaltierte „seitliche Schulter“, ist also schmaler als die mit „E“ gekennzeichneten Überlandstraßen, wegen der geringeren Breite natürlich ein Nachteil beim Radfahren.

Regie führen heute ohnehin Mücken und Gelsen. Die überall herumkriechenden Mücken machen jeden Halt zur Qual. Um nichts besser die Moskitos, es gibt keinen Platz, wo sie nicht sind. Selbst im Empfangsbereich und im Speisesaal der Jugendherberge – hier ein mehrstöckiges, geräumiges, früher als Militärkaserne verwendetes Gebäude – sind sie allgegenwärtig. Die Größe des Gemeinschaftsbades läßt darauf schließen, daß sich hier ganze Kompanien gewaschen haben.

Das Zentrum von Lieksa, zwei Geschäftsstraßen um einen mittelgroßen Supermarkt, ist mit einer ausgedehnten Baustelle in der Ortsmitte keine Attraktion. Sehenswerter ist die alte Kirche im Soldatenfriedhof am Ufer des Pielinen (järvi), aber eine heranziehende Regenwolke macht mir Beine. Das zwischen Stadtzentrum und Jugendherberge gelegene Freilichtmuseum „Pielisen Museo“ mit den etwa 70 alten Häusern hat für heute längst seine Pforten geschlossen und der am Westufer des Sees gelegenen 347 m „hohe Aussichtsberg“ Koli kann mich als Berglandbewohner nicht beeindrucken – ehrlich gesagt, ich kann ihn gar nicht ausmachen.

Langsam nähere ich mich dem Polarkreis und damit dem Bereich der Mitternachtssonne. Bei Sonnenuntergang um 23 Uhr war es strahlend schön, mit dem Sonnenaufgang um 2 Uhr kommen die Wolken, um 5 Uhr morgens regnet es.

In Lieksa bleiben oder trotz Regens weiterfahren? Die Wetterprognose nimmt mir die Entscheidung ab. Nach einer kurzen Schönwetterphase ist wieder Schlechtwetter für die nächsten Tage angesagt: Von Süden her schiebt sich eine weitere Schlechtwetterfront über Finnland; eine Kaltfront kommt aus Nordwest über Nordnorwegen; über Rußland im Osten regnet es bereits. Zwischen den Regenfronten sei Sonnenschein nicht ausgeschlossen. Schlechtwetter im Norden ist nicht ungewöhnlich, also weiter.

Vormittags ist es regnerisch bei 13°C, nachmittags bedeckt, aber trocken. Die ersten 54 km bis Nurmes sind hügelig und nicht schwer zu fahren, aber ungemütlich; denn naß sind Straße und Gewand, naß die Regenschuhe, kalt die Füße. Die Regenkleidung ist dicht, aber ich schwitze unter der Regenhaut, und der Regen von oben macht die Sache auch nicht besser.

In Nurmes klart es kurzfristig auf, bevor es nochmals regnet. Das Mittagsgericht (Lounas) vom Buffet einer Pizzeria besteht heute aus Pizza, drei Fleischgerichten, Pommes und Salat. Genügend Kalorien für den Körper, Saft auch für den Akku meines Handys. Außerdem kaufe ich in einem Sportgeschäft – für den Notfall, der nicht eintreten wird – eine funktionierende Fahrradpumpe: Prompt geht der Pumpenfunktionstest in die Hose; dem hohen Druck im Fahrradschlauch ist die Pumpe nicht gewachsen.

Zwischen Nurmes und Kuhmo weiche ich von der im bikeline Radführer vorgeschlagenen direkten Strecke („Hügelig, 28 km Schotter“) ab und fahre ab Savijärvi die asphaltierte Straße nach Westen zur B 75. Nicht der Schotter machte mir Sorgen: vielmehr ist es bei Regen schmieriger Lehm, der Naturstraßen schwer passierbar macht.

Aber auch die „Hauptstraße“ B 75 hat ihre Tücken: Lange Anstiege, Gegen- und Seitenwind, ich komme nur langsam voran. Etwa 20 km vor Kuhmo ein einladend geschmückter Wegweiser zu (leider zu weit entfernten) Hütten, etwa 15 km vor Kuhmo eine Gasthof mit einer im Herbergführer nicht eingezeichneten Jugendherberge, aber ich will Kuhmo erreichen, um dort einzukaufen und zu campieren.

Kuhmo erreiche ich auch, aber erst nach 22 Uhr, alle Geschäfte, aber auch alle Tankstellen sind geschlossen – da gibt es nichts mehr zu kaufen. Ich fahre zu dem – laut Wegweiser und Reiseführer 4 km von Kuhmo entfernten Campingplatz, durch eine Freizeitanlage, vorbei an einem pompösen Hotel, zum Kalevala Camping. Der Reiseführer schreibt: „Hier können Sie eine Holzhütte mieten oder im eigenen Zelt übernachten. Auf dem Gelände befindet sich eine Cafeteria mit einem Kiosk. Außerdem“. Pustekuchen! Das Gelände ist menschenleer, alle Hütten versperrt, der Betrieb offensichtlich eingestellt. Ein einziger Hinweis an einem Pfosten an der Camping-Einfahrt: „Der nächste Zeltplatz ist 12 km weiter nördlich an“, aber das interessiert mich um diese Tageszeit – es ist fast 23 Uhr – nicht mehr. Meine Vorräte gehen zu Ende, auf den nächsten 100 km nach Norden gibt es kein Kaufhaus, ich muß in Kuhmos Stadtzentrum dringend Eßbares kaufen.

In mehreren Gesprächen stelle ich in den nächsten Tagen und Wochen fest, daß dieser gekennzeichnete, aber gesperrte Zeltplatz auch anderen Radlern Probleme bereitet.

Ich bin hundemüde, radle zurück ins Stadtzentrum, checke im 66,00 Euro teuren Hotel Kainuu Oy ein, hänge die durchnähten Sachen zu Trocknen auf und schreibe um 0,30 Uhr das Tagebuch, bei „Tageslicht“, derart hell ist es noch um Mitternacht.

Morgens dichter Nebel über Kuhmo, alles ist feucht, die Sichtweite beträgt unter 200 Meter. Ich frühstücke ausgiebigst, erledige meine Einkäufe im nahegelegenen Supermarkt, da blinzelt die Sonne vorsichtig durch die rasch dünner werdende Nebelsuppe. Eintrübung im Lauf des Vormittags, da hält sich das Wetter nicht an die Prognose „kurzes Schönwetter“, ab Mittag setzt Regen ein.

Entlang dem Lentua (järvi) radle ich durch ein riesiges Waldgebiet nach Norden, nur fallweise reichen Fjorde des Sees bis zur Straße. Nicht weit im Osten die Grenze zu Rußland, verborgen hinter bewaldeten, teilweise kahlgeschlagenen Hügeln.

Die dreistellige Nummer 912 entspricht der geringen Bedeutung der Straße, vereinzelt fährt ein leerer Holztransporter nach Norden bzw. ein beladener nach Süden, dazwischen einige Pkw. Bei etwa 15 bis 20 Fahrzeugen in der Stunde bleibt genügend Zeit zum Betrachten der Landschaft, ganz im Gegensatz zu den stark befahrenen Hauptstraßen, die ein Herumgucken kaum zulassen. Nicht eruieren kann ich, wozu die Haltestellen an dieser Straße 912 dienen, denn seit gestern Mittag habe ich keinen einzigen Autobus gesehen.

Ein winziges Geschäft mit einer veralteten Tankstelle, so habe ich mir Lentira nicht vorgestellt. Die „Frischware“ im Geschäft sicher mehrere Tage alt, der Kuchen so alt wie der Laden, die durchschnittliche Ware etwa so alt wie der Geschäftsinhaber, und der ist sehr alt. Da finde ich tatsächlich nichts, was ich kaufen könnte. Die Kirche im Ort mehrmals abgebrannt, zuletzt nach einem Brandanschlag im Jahr 1989. Kann das normal sein?

Ich verzichte auf den Umweg über den Grenzort Vartius, dessen einzige Besonderheit ein Cafe mit Verkauf (Rajakonti) sein soll.

Den auf den Karten eingezeichneten Ort Aholanvaaran passiere ich, ohne ihn zu bemerken. Existieren da überhaupt Gebäude, leben hier Menschen? An der nach Rußland führenden Bundesstraße 89 steht ein Lkw-Zug, sonst kein Verkehr, kurz darauf überquere ich nach einer langen Steigung eine Eisenbahnlinie, und noch kürzer darauf, zwischen den kaum erkennbaren Orten Kuuma und Kuumu fängt mit einigen Regentropfen das Schlamassel an: Regen setzt ein, die Kaltfront aus dem Norden und die Schlechtwetterfront aus dem Süden treffen sich bei Saarivaara, erst regnet es gemütlich, dann stärker, dann heftig. Die hügelige Strecke zieht sich, ein geeigneter Unterstand ist nicht auszumachen, die einzige am Straßenrand liegende Wagenhütte ist verrammelt und vergammelt, das Ziel Suomussalmi rückt nicht näher. Außerdem ist der Regen unangenehm kalt; für das nur 150 km entfernte Kuusamo ist Schneeregen bei 2°C prognostiziert.

Es fängt zu schütten an, da taucht linkerhand eine Shell-Tankstelle mit dem K-Markt Ala-Vuokki auf. Zwei voll gepackte Reiseräder, achtlos an die Wand gelehnt, die Fahrer ins Ladeninnere geflüchtet. Ich mache es ihnen nach, rasch ergibt sich ein Gespräch mit Andrej und Olga, zwei Russen aus Moskau auf der Fahrt nach Turku. Der Geschäftsinhaber Saku Mäkeläinen, Outdoorfan und begeisterter Leser von „Radler round the world Geschichten“, extrem freundlich und hilfsbereit, empfiehlt uns ein Laavu – eine nach einer Seite offene Hütte mit Feuerstelle – am nur 400 Meter entfernten Strand des Vuokki järvi.

Was für ein Glückstreffer. Die Hütte ist relativ neu, aus dicken Holzbalken errichtet, offen zum wenige Meter entfernten See, mit einem Grillrost auf einer eisernen Feuerstelle und einem Riesenstapel trockener Birkenscheiter, wobei man in den beiden rückseitig gelegenen Minikabinen zur Not auch einen trockenen Schlafplatz fände. Rasch habe ich ein Feuer entzündet, dann die Sachen zum Trocknen aufgehängt. Der Regen läßt ein wenig nach, noch einmal wandere ich zurück zum K-Markt, kaufe eine 6-er Packung Bier und Grillwürste.

Lange sitzen wir zusammen; es gibt viel zu erzählen. Andrej ist der erste Russe, den ich treffe, der in Südamerika Rad gefahren ist. Auch in Island und anderswo. Für seine Freundin Olga ist es hingegen die erste große Radtour. Sie erzählt von Paris und Berlin, den dorthin emigrierten russischen Künstlern. Und von den Problemen bei ihrer Arbeit in einer Frauen-Selbsthilfegruppe, die den Moskauer Behörden ein Dorn im Auge ist.

Mitternacht kommt näher, natürlich ist es noch hell, aber es regnet weniger, ich stelle rasch mein Zelt auf. Kalt ist es geworden, wir lassen das Feuer bis frühmorgens nicht erlöschen. Andrej versucht sich als Fischer, doch heute verläßt ihn das Anglerglück, selbst eine zweistündige mitternächtliche Angeltour mit einem „geliehenen“ Boot zu einer nahe gelegenen Insel bleibt erfolglos.

Die Nacht war kalt und es regnet bis zum frühen Nachmittag. In meiner wärmsten langärmeligen Unterwäsche und eingemümmelt im Daunenschlafsack schlafe ich bis 10,30 Uhr, entzünde dann an der Feuerstelle ein Feuer und rasch erwärmt sich die Hütte.

Frühstück in Mäkeläinens K-Markt, seit zwei Generationen im Familienbesitz, modern eingerichtet, die Frischwaren frisch, das Angebot reichhaltig, der rückwärtige Teil des Ladens ein einfaches Cafehaus mit einigen Sitzgelegenheiten und das Koti TV-Teatri: ein riesiges Hifi-Studio, mit modernen TV- und CD/DVD-Geräten sowie Musikboxen der Marken Yamaha und Pioneer, für Kunden aus dem nahen Rußland und für einen bereits etablierten Internetvertrieb. Neben dem Standardangebot Kaffee und Kuchen ein zusätzliches kostenloses Service: Mäkeläinen erhitzt Fastfood aus dem Tiefkühlregal in der Mikrowelle seiner Küche und serviert eßfertige Gerichte. Ich nehme, passend zum kalten Wetter, eine heiße Fischsuppe mit Kartoffeln.

Fünf durchnäßte und frierende Harley-Davidson Fahrer torkeln in den Laden. Polen aus Warschau, angeführt von Tomasz Kuczera, nach einer Fahrt zum Nordkap auf dem Heimweg, mit bereits gebuchten Überfahrten auf Fähren von Helsinki nach Tallinn, also in Eile. Fast alle sprechen Deutsch, Österreich und das Harley-Treffen am Faaker See kennen sie gut, am Klagenfurter Benediktinermarkt haben sie öfter als ich zu Mittag gegessen.

Der kalte Nordwind wird mittags von einem kräftigen Westwind abgelöst, langsam versiegt der Regen. Bleiben oder weiterfahren? Ein Foto und ein letzter Kaffee bei Saku, der heute den Laden früh schließen und mit Freunden eine nächtliche Runde durch die Wälder an der russischen Grenze wandern will. Der nächste Kunde in Saku's Laden ist wieder ein Radfahrer: Klaus Dieter aus Celle, kürzlich pensionierter deutscher Bundeswehroffizier, heute in Kuhmo gestartet, durchfrenen nach der morgendlichen Fahrt bei Regen und Kälte, auf einer Tour um die Ostsee (Polen-Kaliningrad-Baltikum-Rußland). Aber, meint er, immer noch besser im naßkalten Finnland als auf russischem Gebiet mit schlechter Versorgung, betrunkenen Dorfbewohnern, verschlammten Straßen und kahlgeschlagener Landschaft.

Gemeinsam fahren wir los, mit dem Ziel Suomussalmi, nur mühsam geht es voran, ein steter Wind bremst das Vorwärtskommen, es ist kalt mit einigen kurzen und unangenehmen Regenschauern. Bei Katiranta erreichen wir die von Suomussalmi nach Raate an der russischen Grenze führende Straße 912, eine weitere „Museumstraße“. Um die Jahreswende 1939/1940 wurde hier im 2.Weltkrieg die 44. russische Division von den Finnen „aufgerieben“, etwa 20.000 ukrainische Soldaten wurden getötet, verhungerten, erfroren. Das „Winterkriegsmuseum“ hat heute seine Pforten bereits geschlossen, am Zufahrtsweg zum Museum stehen einige Fahrzeuge und Geschütze aus der Kriegszeit, unweit davon eine Gedenkstätte mit einem Stein für jeden Gefallenen. Nahe der Gedenkstätte die aufgelassene alte Volksschule, jetzt als Herberge genutzt, von der Museumsgesellschaft betrieben, wenig komfortabel, aber sauteuer. € 120,00 pro Wohneinheit für eine Nacht: versuchen da die Finnen 72 Jahre nach der gewonnenen Schlacht die nächsten Opfer auszunehmen?

Diese finnischen Orte sind schon eigenartig! Der gesamte Bezirk Suomussalmi zählt weniger als 10.000 Bewohner, dennoch liegt das „alte Stadtzentrum“ mit der Kirche und einem veralteten Supermarkt etwa 8 km vom „neuen Zentrum“ mit der Tankstelle und einem neuen Supermarkt entfernt. Dazwischen eine Brücke über einen Fjord des Kiantajärvi und ein Campingplatz, schlecht gekennzeichnet, so daß wir zuerst – ohnehin bereits übermüdet - prompt in das hoch gelegene alte Zentrum hinauf treten. Also zurück zur Abzweigung, Straße ins „neue Zentrum“ und Campingplatz suchen. Die Wettervorhersage verspricht Nachttemperaturen um den Gefrierpunkt, also mieten wir eine (mit € 25,00 sehr preiswerte) Hütte, das kalte Wetter hat die Moskitos kurzzeitig lahmgelegt, das Wasser in der Dusche ist heiß und an der Feuerstelle liegt reichlich trockenes Feuerholz. Gegen Aufzahlung gäbe es am Seespitz eine nett aussehende Sauna, die ich nicht benütze, wenngleich sich ein Gedanke in meinem Hinterkopf festsetzt: bei diesen kühlen Temperaturen könnte ein Saunabesuch durchaus Sinn machen.

Bei Sonnenuntergang um 23,35 Uhr sitze ich am Lagerfeuer und grille Würstel: ich liege in der Hütte und es ist taghell. Um 2 Uhr morgens taucht die Sonne schon wieder am Horizont auf: Die taghellen Nächte – und im Winter die andauernde Dunkelheit – sind wohl der größte Unterschied zu den Tagesabläufen in Mitteleuropa.

Strahlender Sonnenschein nach einer eiskalten Nacht, fahre morgens mit Handschuhen und Anorak, erst am Nachmittag wird es bei leichter Bewölkung wärmer. Die „Hütte“ war nicht geheizt, daher war es kalt, aber wir hatten ein festes Dach über dem Kopf.

Nach dem Frühstück radle ich zum „Luftaufpumpen“ in die „Neustadt“ zur Teboil-Tankstelle. Auch in Finnland übernehmen Tankstellen zunehmend die Funktion von Nahversorgern, die angestammten Geschäfte Treibstoffe und Kfz-Service werden um den Verkauf von Lebensmitteln und Snacks ergänzt, in den vielfach neuen Gebäuden werden Gasträumlichkeiten mit Kaffee- und Spielautomaten eingerichtet. Heute gibt es daher ein zweites Frühstück mit Kaffee und Kuchen im Kaffeehaus der Tankstelle.

Klaus Dieter erledigt Einkäufe in „Alt-Suomussalmi“, mal fahren wir gemeinsam, mal getrennt, etwa dieselbe Geschwindigkeit. Ich fahre lieber allein, mein eigenes Tempo.

Auf der Straße 843 Richtung Juntusranta und Hossa stelle ich mir zwangsläufig die Frage, was bikeline Autor Michael Cramer wohl mit der Anmerkung gemeint haben könnte, „dieser Streckenabschnitt läßt sich angenehm fahren, da die Strecke nicht besonders hügelig ist“. Ich sehe das völlig anders, denn am Vormittag führt die Strecke ausschließlich durch hügeliges Gelände und Bergstrecken wie in den Alpen erwartet hier ohnehin niemand. „Angenehm zu fahren“? Da kann ich nur vermuten, daß Cramer diese Strecke ohne Gepäck, vielleicht gar nicht auf einem Fahrrad, sondern in einem Auto sitzend absolvierte. Ich bin nicht der einzige Radfahrer, der die Streckenbeschreibung des Herrn Cramer bekräftelt;

Die kaum befahrene Straße zieht sich durch hügelige Wälder und Hochmoore mit Wollgras und kurzstieligen weißen Blümchen am Straßenrand, weit zurück liegen die im Süden präsenten bunten Lupinen- und Nelkentepiche. Urplötzlich steht ein Damwildpaar in einem Graben am Straßenrand, er braunfellig mit einer wenig beeindruckenden Krone, die Kuh weißgefleckt mit einem zerzausten Fell. Näher als 20 Meter lassen mich die Hirsche zum Fotografieren nicht heran, dann ergreifen die Tiere die Flucht.

Mittagspause auf einer Vogelwarte in einem Hochmoor vor Juntusranta. Ausgedehnte Gras- wechseln mit offenen Wasserflächen, zahlreich sind die Wasservögel, aufgeregtes Gekreische herrscht in einer riesigen Seeschwalbenkolonie.

Das Fahrrad hügelauflauf schiebend, kommt mir ein Bremer entgegen. Kurzes Plauscherl, es ist seine erste größere Radtour, in Kirkenes gestartet, noch habe er Probleme mit der Kondition. Und natürlich das zu kalte Wetter. Aber Bremer haben es gut, denn der Flug mit der SAS nach Kirkenes war inklusive Fahrradtransport mit € 250,00 sehr günstig. Auch ich habe heute schon das Rad geschoben, absteigen ist für eine Fernfahrer keine Schande.

Erst die letzten Kilometer vor Hossa, laut Radfahrer ein Angler- und Wanderparadies, sind flach und problemlos zu fahren. Mit Klaus Dieter machen wir uns auf Quartiersuche; die auf Erä-Hossa Camping angebotenen Hütten gefallen uns nicht und das Hüttenangebot des angrenzenden Hotels ist zu teuer. Wir campieren; zu spät erinnert sich die Hotelbetreiberin, daß sie auch einige Billigangebote, also weniger komfortabel ausgestattete Hütten, im Programm hat. Das Abendessen im Hotel ist schmackhaft, lediglich „Rentier“ ist ausverkauft.

Morgens sonnig, später zunehmend bewölkt, abends leicht regnerisch.

Die Nacht im Zelt war ungemütlich, weil ziemlich kalt. Also mehrmals aufgestanden, eine Runde marschiert, fotografiert, um 2 Uhr morgens ohne Blitz, es ist ohnehin taghell.

Nach einem ausgiebigen Frühstück im Hossa-Hotel biege ich am Ortsende in das hervorragend ausgestattete Hossa-Informationszentrum ab, primär um Klaus Dieter abzuschütteln, weil ich mein eigenes Tempo fahren und mich nicht hetzen lassen will.

Nördlich von Hossa führt die Straße durch unbesiedeltes Gebiet. Wald, soweit das Auge reicht. Manchmal offene Bestände, einige riesige Kahlschläge. Ein Elch quert im Schrittempo die Straße. Rentiere, dümmel als die Polizei erlaubt, grasen am Straßenrand und laufen auf die Straße, sobald sich ein Fahrzeug nähert. Meist queren sie die Straße, manchmal laufen sie kilometerweit vor den Autos her. Mehr Respekt zollen sie dem Radfahrer. Oder sind sie nur kamerascheu? Wenn ich den Fotoapparat aus der Lenkertasche krame, haben die Rentiere es plötzlich eilig und verlassen fluchtartig den Bereich der Fotokamera. Auf der Straße herrscht wenig Verkehr, etwa zehn Fahrzeuge pro Stunde, vorwiegend private Pkw und einige Wohnmobile, recht angenehm, weil ich mich nicht auf den Straßenverkehr konzentrieren muß.

30 km vor Kuusamo mündet die Straße 843 in die Überlandstraße E 5, die sich unfreundlicher Weise mit mehr Verkehr und langgezogenen Steigungen hervortut. Aus dem Südwesten schieben sich einige dichte dunkle Wolkenbänder herein, und meine Chancen stehen schlecht, wegen der welligen Landschaft Kuusamo vor dem Regen zu erreichen.

15 km vor Kuusamo gebe ich den Kampf gegen die bedrohlich wirkenden Wolkenfelder auf und mache Rast in Kuusamo Portti. Der Gastwirt ist Finne, seine Frau eine Thai, deren sechsjährige Tochter Alisa eine gelungene Mischung aus Nord und Ost, das Speiseangebot international mit Thai- und Finnspeisen, der Heidelbeerkuchen allerdings ziemlich pampig. Vor dem Hotel weht die Jugendherbergsfahne, doch ich will zumindest nach Kuusamo, um dort meine Vorräte aufzustocken, denn morgen am Sonntag sind auch in Finnland die Großmärkte geschlossen.

Kuusamo, aus dem Fernsehen bekanntes Wintersport-, insbesondere Langlaufzentrum, hat an der Ortseinfahrt zwei riesige Einkaufszentren mit Lebensmittelsupermärkten zu bieten. In der biederen Altstadt mit einer langgezogenen Hauptstraße sind jetzt, um 15,30 Uhr an diesem Samstagnachmittag, die Geschäfte geschlossen, doch der Bankomat spuckt noch Bargeld aus. Ein Foto von der Kirche, bevor ich zum Info-Stand an der Hauptstraße zurückfahre. Es beginnt leicht zu regnen; in einer kurzen Regenspauze radle ich die Ausfallsstraße entlang zur nächsten größeren (Neste-)Tankstelle mit integriertem Cafehaus, sitze beim folgenden Regenguß bereits im Trockenen und versuche in einer Tageszeitung das prognostizierte Wetter zu eruieren.

Die Regenfront zieht rasch über Kuusamo hinweg, der Regen versiegt und ich folge der E 5 nach Norden, durch bewaldetes Gebiet Richtung Ruka. Wintersportzentrum, etwa 500 m hoch an einem Flell – einem baumlosen Berg – gelegen, mit Sprungschanzen, Schiliften und -pisten, im Sommer eher ein Wandergebiet, die Jugendherberge schlecht ausgeschildert und nicht zu finden. Ich fahre also weiter, verlasse vor Köylä die im bikeline Radführer beschriebene Route und bleibe auf der nach Kemijärvi führenden Hauptstraße E 5.

Am Ala-Kitka (See) fängt es wieder zu regnen an, es ist weit nach 21 Uhr. Die Möglichkeit, eine Nächtigung mit Duschgelegenheit zu finden, schrumpfen mit jedem Meter, zurück nach Ruka will ich natürlich auch nicht, denn das bedeutet, gewonnene Kilometer zu verschenken. Endlich ein Hinweisschild auf einen abseits der Straße gelegenen Campingplatz mit Hütten. Der Platz liegt in einem Wald mit einigen Freiflächen, niemand nächtigt hier im Zelt, einige Wohnmobile stehen herum, ich miete eine Hütte um akzeptable € 25,00, das Sanitärgebäude mit den Warmwasserduschen sind mehr als einen halben Kilometer von der Hütte entfernt, es regnet leicht, und auf dem Weg zur und von der Dusche martern mich die Moskitos.

Das sieht nicht nach Wetterbesserung aus: morgens bedeckt, ab 10 Uhr fallweise regnerisch, darauf einige trockene Abschnitte, nachmittags zunehmend regnerisch. Die Nordostecke Finnlands ist offensichtlich eine Wetterküche, kühl und feucht, während Resteuropa unter einer Hitzewelle leidet. Die Moskitos surren und beißen, kommen mit diesen Bedingungen blendend zurecht.

85 km vor Kemijärvi überspannt eine doppelt gewickelte Leitung die Straße. Der Polarkreis? Leider nein, nur eine kunstvoll gewickelte Stromleitung, der Polarkreis ist nicht so kunstvoll drapiert. Den Rentieren ist der Polarkreis ziemlich egal, dämlich treiben sie sich vorwiegend auf der Straße herum und lassen sich von den hupenden Autofahrern nicht stören.

Verliere deutlich an Höhe, als ich mich dem Polarkreis nähere. Muß ein Polarkreis derart tief liegen, damit er leicht überquert werden kann, muß er kalt (10°C), naß und windig sein? Egal, neben dem riesigen Weihnachtsmann esse ich im Cafe Tuulunpesä zu Mittag, als Lunch wird ein Lachs-Menü angeboten. Eine von zahlreichen Lachs-Speisen, die ich in Finnland konsumiere, denn Lachs – immer aus Zuchtanstalten – ist vergleichsweise preiswert. Zwei Stunden verbringe ich im „Weihnachtsmanncafé“, im Haus des Weihnachtsmannes, mit Essen, Postkartenschreiben, Zeitungslesen, bis der Regen nachläßt.

Kurz darauf überfahre ich dann doch Napapiiri, den Polarkreis bzw. Arctic Circle, mit einer überdimensionierten Edelstahlkugel am Straßenrand. Nicht weit davon entfernt die alte Raststation „Suomosheimi“. verborgen hinter einer riesigen Plakatwand, Kaufgeschäft und Restaurant geschlossen, wohl für immer, wenn ich die mit Brettern zugemagelten Türen betrachte.

Die Strecke wird jetzt giftiger, mit Anstiegen und Abfahrten, der Verkehr nimmt zu. Regen setzt wieder ein, fallweise mit heftigen Schauern. Regenkleidung und Schuhe sind naß, es ist kalt, ich will nur noch in einen warmen Raum.

Den bietet das Kemijärvi Hostel in einer ausgedehnten Freizeitanlage am See, wenige Meter vom Stadtzentrum mit Supermärkten und Restaurants entfernt. Ein riesiges Dormitory, das Bett für € 27,00, ich bin der einzige Gast im Haus, fahre die Raumheizung hoch, um meine durchnäßten Sachen zu trocknen. Im Preis inkludiert die Benützung der geräumigen Küche und - bei diesem Wetter viel wichtiger – ein freier Saunazugang, Einschulung zur Benützung der Sauna durch das Hostelpersonal gratis. Außer Haus ist es ungemütlich feucht und kühl, daher begeben wir uns im Hausinneren auf Gelsenjagd, mit einer hohen Trefferquote, mit jetzt vielen schwarzen Flecken auf den Wänden.

Wobei Kemijärvi wegen seiner Lage durchaus attraktiv ist. Von fast allen Seiten von Seen eingeschlossen, von Südosten nur über einen langgezogenen Damm zu erreichen, klein und überschaubar, könnte der Ort bei Schönwetter zweifellos einladend wirken.

Die Wettervorhersage für heute ist schlecht und das Wetter hält sich an die Prognose. Sonnenschein um 5 Uhr morgens, bedeckt um 7 Uhr, 11 km hält das trockene Wetter, dann ist die Idylle vorbei und es regnet, mit einer kurzen Unterbrechung mittags, bis zum späten Nachmittag. Durchnäßt halte ich durch und widerstehe der Versuchung, eine Mökkri (Hütte) zu suchen.

Mittagspause in einem Cafehaus an einer Tankstelle in Pelkosenniemi, auf halbem Weg nach Sodankylä. Esse eine teure Portion Kebab ranskalaisilla (Pommes, Sauce, Fleischgeschnetzeltes), draußen verdunkelt sich der stahlgraue Himmel und der nächste Regenschauer geht nieder. Pelkosenniemi, langgestreckt in einem Waldgebiet an der mäßig befahrenen Hauptstraße E 5, ist mit einem kleinen Supermarkt und der veralteten Tankstelle nicht gerade ein Platz zum Verweilen.

Die Dorfbevölkerung trifft sich im Cafehaus; 4 Spielautomaten, 6 Tische, 8 männliche Gäste. Der Dorfpolizist und zwei an ihrer Schutzkleidung leicht identifizierbare Waldarbeiter essen hier zu Mittag, zwei weitere Männer trinken Kaffee, zwei andere konsumieren nichts. Ein Mann füttert verbissen einen Automat mit Münzen; eine ältere Frau tritt aus dem Klo, geht zu einem Spielautomaten, verspielt ihr Wechselgeld. Meinem Tischnachbarn wird Lachssuppe (Lahikeitto, € 7,90) serviert, ein Mann liest das Lokalblatt Lapin Rannaa, niemand trinkt Alkohol, im Hintergrund läuft ein Radio, vor dem WC bildet sich eine Warteschlange. Alles wenig aufregend.

Auch nicht aufregend, aber widrig das Geschehen auf der Straße. Noch habe ich den Ort nicht verlassen, setzt starker Regen ein. Umdrehen kommt bei dem jetzt herrschenden starken Gegenwind nicht in Frage, ich würde einige hart erradelte Kilometer verschenken. Also in den sauren Apfel beißen, weiterradeln und auf Wetterbesserung hoffen. Bald hört der Regen auf, aber die Strecke wird giftiger, in unendlich vielen Hügeln wechseln langgezogene Steigungen mit kurzen und steilen Anstiegen,

Die Häuschen und Gärten in den wenigen Dörfern vor Sodankylä sind liebevoll gepflegt, selbst die Warthäuschen an den Bushaltestellen sind bunt bemalt und kreativ gestaltet.

Ein nachkommendes Fahrzeug verlangsamt sein Tempo: Kay aus Zürich, auf einem Motorroller, unterwegs zum Nordkap. Neben einander fahrend, tauschen wir einige Informationen, Kay hat seine Infos bereits auf einem Post-it das er mir im Fahren überreicht, zusammengefaßt, und schon ist er weg. Die Art der Übergabe finde ich cool, den Inhalt der Info nicht weltbewegend: „Hey, visit my homepage, there you will find my travel report and many photos. www.travelnweurope.com greetings Kay“. Ok, Kay, nichts für ungut, ich mache meinen eigenen travel report, vielleicht besuche ich deine homepage bei Gelegenheit, heute muß ich radeln.

Die letzten Kilometer vor Sodankylä wollen nicht enden und ziehen sich wie ein Strudelteig. Müde erreiche ich den Campingplatz, mit einigen Hütten und Wohnmobilen auf dem großen Gelände. Vier weitere Zelte stehen auf dem Platz, ich errichte mein Zelt neben der riesigen überdachten Feuerstelle in der Platzmitte.

Über die Brücke des Flusses Kitinen fahre ich ins Ortszentrum, erledige einige Einkäufe, entzünde an der Camping-Feuerstelle ein Feuer, hänge einige Sachen zum Trocknen auf, grille die preiswert gekauften Koteletts. Die Koteletts sind pflanzlichen Ursprungs: Tofus, schmecken nicht schlecht, eigentlich wollte ich Fleisch. Und was lehrt mich dieser Fehlkauf? Genauer schauen, wenn die Kennzeichnung finnisch, also unleserlich ist.

Das Feuer wirkt wie ein Magnet auf andere Zeltbewohner, selbst zwei Hüttenbewohner gesellen sich zur Runde. Mehrere Deutsche, ein Schweizer, zwei Finninnen, dazu Helmuth, 71jähriger Deutscher, mit dem Fahrrad unterwegs zum Nordkap. Sodankylä im Süden Lapplands liegt derart zentral, daß hier alle radelnden Nordlandfahrer am lokalen Zeltplatz halten. Es ist das wirtschaftliche Zentrum einer riesigen, wenngleich dünn bevölkerten Region, von hier führt – abgesehen von der weit westlich gelegenen und kaum befahrenen Straße 955 - die einzige Straße nach Norden.

Die Mitternachtssonne bleibt in Sodankylä sechs Wochen, vom 30. Mai bis 15. Juli, über dem Horizont; im Winter dauert die sonnenlose Polarnacht eine Woche, vom 19. bis 25. Dezember, Weiter südlich sind die Perioden der Mitternachtssonne kürzer, weiter nördlich deutlich länger, bis zu 3 Monaten am Nordkap oder in Spitzbergen.. Entsprechend kurz oder lang sind im Winter die sonnenlosen, aber nicht immer stockfinsternen Polarnächte.

Kurz nach Mitternacht ist es taghell, als ich von einem Barbesuch zum Zeltplatz zurückkehre. Hannah aus dem Touristenressort Peurasuvanto und ihre Freundin aus Rovaniemi haben für ihren vorletzten Urlaubstag eine Hütte auf dem Zeltplatz gemietet und braten Bananen am Lagerfeuer, aber auch hier wird es mit dem kalten Wind um 1 Uhr morgens ungemütlich.

Ich schlafe lange, frühstücke ausgiebig, breche spät auf und besichtige am gegenüberliegenden Flußufer die alte Kirche – erbaut 1698, laut Prospekt die besterhaltenen Holzkirche Finnlands und die älteste Kirche Lapplands. Beeindruckend in ihrer Einfachheit und schlicht in ihrer Konstruktion liegt sie am Rande des ausgedehnten Friedhofs, unweit der ebenfalls bereits alten „Neuen Steinkirche“ aus 1859.

Bevor ich die Ortsausfahrt erreiche, fallen die ersten Regentropfen aus dem bleigrauen Himmel. Der ohnehin bereits starke und kühle Südwestwind frischt auf. Da kommt mir die Neste Oil Tankstelle mit dem integrierten Cafehaus gerade recht; An den Tischen sitzen bereits eine Familie und fünf Einzelpersonen, selbstverständlich herrscht hier Selbstbedienung an den Kaffeeautomaten und an der Süßspeisentheke, ein Mann und eine Frau füttern Spielautomaten. Draußen regnet es, während im Shop die Umsätze mit Getränken, Süßigkeiten und Lebensmitteln eher gering bleiben.

Eine Stunde warte ich im Shop, ein Ende des Regens ist nicht in Sicht. Ich radle zurück zum Zeltplatz, miete eine Hütte (Mökkri), heize ordentlich ein, mache einen Spaziergang ins Stadtzentrum, sofern man eine kurze Einkaufsstraße als Zentrum bezeichnen kann. Zwei Supermärkte, ein Souvenir- und ein Schmuckgeschäft, Lounas (Lunch) in einem kleinen Restaurant, in dem zwei Mütter ihrer ganze Fahrkunst aufbieten, um ihre Kinderwägen in das Lokal zu manövrieren. Langer Nachmittagschlaf, Postkartenschreiben, am Grillplatz ein Feuer entfachen, Würste grillen; spät am Nachmittag klart es auf, eine kühle Nacht steht bevor.

Der mittags leere Campingplatz hat sich gefüllt. Der Fahrer eines Wohnmobils versucht es im tiefer gelegenen Gelände, wühlt sich durch den vom Regen aufgeweichten Boden und hat Glück, mit seinem Fahrzeug nicht im Morast zu versinken. Die Hütten sind gut belegt, neben einigen Motorrädern mit deutschen Kennzeichen parken einige Autos von Finnen und Osteuropäer vor den einzelnen Hütten. Nahe der zentralen Feuerstelle stehen vier Zelte, flankiert von Fahrrädern. Der sparsame Umgang der Radfahrer mit Ressourcen zeigt sich am offensichtlichsten beim Nächtigen: auch bei nassem Wetter wird gezeltelt. Eigentlich erstaunlich, daß verhältnismäßig viele Radfahrer bei diesen widrigen Witterungsbedingungen unterwegs sind.

Klaus-Dieter aus Celle ist einer der Neuankömmlinge und richtet sich für einen mehrtägigen Aufenthalt ein. Nach einem Ruhetag in Kemijärvi ist er zu kräftig in die Pedale getreten und hat dabei sein Hinterrad beschädigt. Die sündteure und an sich problemlose Rohloffs-Schaltung verursacht nachgelagerte Probleme, weil Speichen aus ihrer Halterung reißen. Für die Reparatur sind spezielle Ersatzteile oder ein Ersatzrad erforderlich, mit einer Woche Lieferzeit, sofern nicht ein finnischer Händler ein Ersatzhinterrad zur Hand hat. Mäx (m@x), der Vorarlberger, den ich einige Tage später treffe, berichtet von ähnlichen Problemen bei seiner Neuseeland-Tour.

Am Lagerfeuer berichtet eine allein radelnde Schweizerin mit Wohnort Berlin, auf dem Weg in den Süden: das Nordkap hat sie hinter sich gebracht, widerwillig, wie sie sagt, weil sie im Auftrag ihres Sponsors einige Fotos als Nachweis für ihre Nordkapfahrt bereitstellen sollte. Allerdings wurde ihr just in der Nordkap-Arena der Fotoapparat geklaut, bei dem dort herrschenden Massenansturm nicht weiter verwunderlich. Sie ist eine von Vielen, die entsetzt über die Kommerzialisierung des Nordkaps durch Bustourismus, Wohnmobilkarawanen und Autokolonnen ist. Für die Radtour ist sie gut ausgerüstet und hilft zwei weiteren schweizerischen Radfahrern mit Klebematerial aus. Er flickt einen Hinterreifen, sie beobachtet uninteressiert das Geschehen. Die Beiden, ebenfalls auf dem Weg nach Süden, haben offensichtlich ziemlich unterschiedliche Ansichten übers Radfahren. Er will mit seinem Liegerad möglichst lange Strecken zurücklegen und bei jedem Wetter fahren. Ihr, auf einem Tourenrad, ist das kalte und regnerische Wetter zuwider; sie will die Landschaft betrachten, leidet an kalten Füßen, bevorzugt Sonnenschein (wer nicht?) und sieht sich angesichts der vielen Reifenpannen in ihrer Ansicht bestätigt, daß man bei Schlechtwetter den Bus nehmen sollte.

Morgens bewölkt, mit einem eisigen Wind aus Norden und Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt. Später aufklarend und sonnig, mit Höchsttemperaturen um 14°C.

Die Straße 4 führt nordwärts entlang dem Kitinen, der durch Staudämme und Wasserkraftwerke viel von seiner einstigen Wildheit eingebüßt hat. Vorbei sind die Zeiten, als zu Flößen gebundene Baumstämme den Fluß hinabschossen. Für die Radfahrer brachte der Kraftwerksbau mit dem Stauseebegleitweg einen nicht gekennzeichneten Radweg abseits der Hauptstraße, jedenfalls keine Verschlechterung.

Auf der Hauptstraße herrscht deutlich mehr Verkehr als in den vergangenen Tagen. Private Pkw und Autobusse, vermehrt auch Motorradfahrer, die das schöne Wetter ausnützen. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer ist auf dem Weg zum etwa 500 km entfernten Nordkap.

Das nächste Ziel, Peurasuvanto, 53 km nach Sodankylä, erreiche ich wegen des starken Gegenwindes und der tiefen Temperaturen erst am frühen Nachmittag. Im Restaurant Peurasuvanto Siltamajät begrüßt mich Hannah, Soziologiestudentin in Joensuu, heute wieder im „Hoteldienst“. Als Lounas gibt es Faschirtes mit Kraut, wofür sich Hannah wegen der Einfachheit des Gerichtes ein wenig schämt. Nach Kartenschreiben und Kaffeetrinken fahre ich weiter, auch ich nütze das jetzt angenehmere Wetter und genieße den Sonnenschein.

Neben den unzähligen Bäumen auf dem Weg nach Norden zählen die Masten der Mobilfunkbetreiber zu den wenigen Fixpunkten. Unzählige Handymasten, die umliegenden Bäume hoch überragend und an drei Punkten mit Stahlseilen verankert, säumen die Fahrstrecke.

Um dem zunehmenden Verkehr auf der Hauptstraße auszuweichen, benütze ich fallweise die gut sichtbare, aber nicht immer gut befahrbare „alte“ Straße. Meist geht dies gut, denn die unbefahrene alte Straße mündet in der Regel in die gut ausgebaute Überlandstraße. Aber nicht immer, denn nach einer Fahrt von 5 km auf dem alten Schotterweg durch hügeliges Gelände endet dieser nach einer langen Abfahrt plötzlich vor einem Wassergraben und einem daran angrenzenden Sumpf. Zurückfahren wäre mühsam, also kämpfe ich mich auf einem kaum erkennbaren Pfad zurück zur einige hundert Meter entfernten Hauptstraße. Und jetzt holen unzählige Moskitos mit unbarmherzigen Attacken nach, was ihnen das eiskalte Wetter in den vergangenen Tagen verwehrt hat.

Am späten Nachmittag erreiche ich Tankavaara, in den 1860-ern eine Goldgräbersiedlung. Einige Gebäude sind im Originalzustand erhalten, aber das Goldmuseum ist heute bereits geschlossen. In der angrenzenden Taverne, urig anzusehen und ebenso eingerichtet, aber schwach besucht, zeigen die Betreiber kaum Interesse an den Gästen. Wir warten zu Dritt eine Weile an der Theke, dann kommt aus der Küche eine Frau und verschwindet wieder. Später erscheint eine weitere Person, vielleicht der Gastwirt, doch dessen Englisch ist unverständlich. Ich rate: er ist für die Hütten nicht zuständig, campieren könne ich im Wäldchen zwischen dem Parkplatz und der Hauptstraße.

Ich radle weiter, bis etwa 21,30 Uhr, es ist ohnehin taghell und es wird auch später nicht dunkel werden. Die großen baumlosen Flächen des Luxia Platzes in Kakslauttanen sehen mir eher nach Stellplätzen für Wohnmobile aus, doch am Waldrand finde ich einen geeigneten Platz mit guter Aussicht auf das gesamte Umland. Die Betreiber sind Endfünfiger und sprechen kaum Englisch, daher wird (Stief-)Sohn Jakob als Dolmetsch beigezogen. Dieser, etwas ungeraten, seit etwa einem halben Jahr auf einer Werft im fernen Oulu beschäftigt, KTM-Fan trotz geborstenem Zylinder, nennt als Lieblingsbeschäftigung „mit der Motocross-Maschine durch die Wälder der Umgebung bolzen“. Der Stiefvater ist bodenständiger, war OLVI-Bierführer und errichtete aus seinem Ersparten den Campingplatz. Die Mutter produziert aus dem „Nichts“, das sie im Kühlschrank hat, ein schmackhaftes Wurstgericht. Besonders stolz sind die Besitzer auf das neue Saunagebäude, das alle Stückerl spielt. Bis weit nach Mitternacht sitzen wir zusammen, doch vom russischen Kognak, von einer befreundeten Familie aus Murmansk über die Grenze gebracht, trinken meine finnischen Gastgeber keinen Schluck.

Die Sonne scheint um Mitternacht und taucht den gegenüberliegenden Berghang in helles Licht. Dahinter befindet sich – wie ich den Schilderungen der Campingplatzbesitzer entnehme – das Weihnachtsmannhotel, ein Ressort der Luxusklasse mit 50 Glasiglus, Nächtigungspreise um € 350,00, besonders beliebt bei Japanern und Koreanern und ausgebucht zu Zeiten der Aurora borealis, der Nord- bzw. Polarlichter.

Die bitterkalte Nacht, in der ich mich eine Stunde zum Aufwärmen in die noch warme Sauna setze, weicht einem angenehm sonnigen Tag mit Temperaturen um 20°C; der Wind kommt wieder aus dem Süden, das erleichtert das Vorwärtkommen.

Hinweisschilder auf günstige Nächtigungsmöglichkeiten (Majatalo Saariselkä, € 25,00) und preiswerte Restaurants lassen touristisch erschlossenes Gebiet erwarten. Und der nächste Ort, Saariselkä, ist nach finnischen Maßstäben ein bedeutendes Wintersportzentrum, mit drei im Wind wehenden Fahnen am Ortseingang, einigen weit verstreuten Häusern und mehreren Schiliften auf einem ziemlich flachen Fjell.

Ich bleibe auf der Straße 4, seit Sodankylä die „Eismeerstraße“, hier als „Santa´s Road/ Weihnachtsmannsstraße“ gekennzeichnet, die jetzt langsam ansteigt, in die baumlose Region vor Hirvasjärvi. Vier Meter hohe Schneezäune lassen auf erhebliche Schneemengen im Winter schließen, dahinter weiden in der polarartig anmutenden Landschaft mit grünbraunem Heidekraut große Rentierherden.

Ivalo, wirtschaftliches Zentrum Nordlapplands, ist wenig mehr als eine überdimensionierte Straßenkreuzung mit Autohändlern, Tankstellen, Werkstätten, Shops, Einkaufszentren und Cafes. Das Blumengeschäft erinnert mit den aus Moosen und Flechten gebundenen Kränzen an die geographische Lage im hohen Norden; auf dem Parkplatz nahe dem Ortszentrum bietet ein fliegender Händler Altwaren zum Verkauf an. Ich erledige mein Tagesgeschäft: einkaufen – Kaffee trinken – weiterfahren.

5 km nach Ivalo lädt ein am Straßenrand liegender Wilderlebnispark zu einem Besuch der Tierwelt Lapplands ein. In freier Natur habe ich bislang nur wenige Wildtiere gesehen, im Preis von € 5,00 ist eine Führung inkludiert. Zwei Frauen betreuen den Wildpark, eine junge Samin, Studentin, rothaarig, zierlich, führt mich durch den Park, mit einigen Mardern, zwei Polarfüchsen, zahlreichen Huskies, zwei Wildschweinen aus Südfinnland. Das Rentier ist leider gestorben, das Gehege wird als Trainingsplatz für die Hunde genützt. Die Bären sind ausgebrochen und verschwunden. Der samische Jagdunterstand ist wohnlich eingerichtet, einige Gegenstände des täglichen Bedarfes und der Jagd sind ausgestellt. Der Wildbestand im Tierpark ist bescheiden, abgesehen von den vielen finnischen, kanadischen und sibirischen Huskies, die gezüchtet und für herbstliche bzw. winterliche Tourenfahrten verwendet werden.

Rechts der Inarijärvi, links bewaldete Höhenrücken, ist die Landschaft jetzt deutlich reizvoller als in den vergangenen Tagen, aber auch viel hügeliger. Der Inarisee, mit 1.084 km² drittgrößter See Finnlands, doppelt so groß wie der Bodensee, gleicht mit seinen vielen Landzungen und Inseln eher einer sich dahinschlängelnden Wasserstraße.

Das Restaurant mit dem laut Jakobs Stiefvater angeblich preiswertesten und besten Rentierfleisch Finnlands entpuppt sich als eine hausbackene kleine Hütte, mit drei Tischen und Holzbänken im Eingangsbereich, an einem schön zwischen Seen gelegenen Parkplatz. Das Rentiergericht Karhunpesäkivi, ein Geschnitzeltes mit wenig Fleisch und viel Kartoffelpüree, serviert mit Plastikbesteck auf einem Pappteller, schmeckt billig, dem Preis von € 7,50 entsprechend.

Der Ort Inari ist winzig; zwei Hotels, ein Supermarkt, ein Bootshafen. Für einen Besuch der einzigen Sehenswürdigkeit im Ort, dem Sami Museum, bin ich zu spät dran. Vor dem Supermarkt bereiten sich zwei lettische Radfahrer auf Rennrädern für die nächste Etappe zur 156 km entfernten norwegischen Grenzstadt Karasjok vor: Den Tag haben sie verschlafen, jetzt fahren sie eben in der taghellen Nacht.

Zwischen Sikavuono und Toivoniami liegt an der Straße 4 ein Souvenirladen. Elchgeweihe, Rentierfelle, verkrüppelte Baumwurzeln, Holzspielzeug, kuschelige Plüschbären und –wölfe in allen Größen. Mich lockt heißer, gegrillter Lachs und Kaffee zu einer Essenspause, auch wäre die geräumige Jurte als Schlafplatz geeignet. Während ich drei Tschechen beobachte, die nach einem längeren Gefeilsche mit der ältlichen Geschäftsinhaberin drei Rentierfelle um € 100,00 kaufen, fährt ein Radfahrer in den Parkplatz ein: Mäx, Vorarlberger, zuletzt tätig in Berlin, das Fahrrad voll bepackt, mit einem Faltkanu auf dem Anhänger, mindestens 120 kg mit sich schleppend. Er plante eine kombinierte Rad- und Kajaktour, doch es blieb bei einigen Startversuchen mit dem Kajak: Die Wasser auf den windgepeitschten schwedischen und finnischen See war zu unruhig, die finnischen Flüsse durch Kraftwerke gestaut. Mäx meidet die gewöhnlich von Radfahrern angefahrenen Ziele wie das Nordkap, und steuert lieber „unbedeutende“ Ziele wie Mehamn am Eismeer an.

Einige Kilometer fahren wir gemeinsam, dann nimmt Mäx die Straße 97 nach Sevetijärvi und ich fahre die kurze Strecke nach Kaamanen. Die Jugendherberge besteht diesmal aus Hütten für jeweils zwei Personen an einem kleinen See, mein Zimmergenosse ist ein „alter“ Bekannter, Helmuth aus Deutschland, auf einem „Erinnerungstrip“ zum Nordkap, nachdem er seine sterbenskranke Frau, mit der er sechs Urlaube in Norwegen verbrachte, zu Tode gepflegt hat. Eine Bisamratte im See, Moskitos in der Hütte, an ein frühes Schlafengehen ist ohnehin nicht zu denken, daher entzünde ich an der obligaten Feuerstelle ein Feuer und grille Würstel, zu später Stunde im Shop der Rezeption gekauft.

06.07.2012, Sanilantie, Reindeer Farm Toini Sanila, 130 km

Vormittags Sonnenschein bei 22°C, nachmittags bedeckt, abends Regen.

Ich schlafe etwa eine halbe Stunde, dann sitze ich hellwach im Bett und versuche, Moskitos zu fangen. Ich habe die Hüttentür wohl schlecht geschlossen, nun ist auch Helmuth wach. An Schlafen ist nicht mehr zu denken. Ich packe meine Sachen und mache mich um 1,30 Uhr morgens auf den Weg.

Es ist taghell, selbst der Vollmond sieht ziemlich blaß aus. Die Straße 97 entlang dem Inarisee ist um diese Nachtzeit öde und leer; auf den ersten 40 km bis Partakko zähle ich zwei Autos, drei Elche und vier Rentiere.

Um drei Uhr morgens bin ich ungeheuer müde, fahre wie in Trance, ohne jegliches Gefühl für Entfernung und Geschwindigkeit. Bevor ich vom Rad falle, halte ich an einem Campingplatz. Selbst ein ausgiebiges Frühstück weckt nicht meine Lebensgeister. Ich habe das Gefühl, im Fahren einzuschlafen. Um 5 Uhr morgens ist vorläufig Schluß: Auf einem aufgelassenen Teilstück der alten Straße schlage ich zum Schutz gegen die Moskitos das Innenzelt auf, krieche hinein und schlafe drei Stunden.

Als ich das Zelt abbaue, radelt Mäx auf der Hauptstraße vorbei. Nach einer Weile schließe ich zu ihm auf, wir fahren ein ähnliches Tempo. Fahren zu zweit ist kurzweiliger, es gibt viel zu berichten, Mäx ist Touren auf anderen Kontinenten, etwa in Nord- und Südamerika gefahren. Erzählen, ein wenig auf die Straßenverhältnisse achten, zumal der Verkehr zunimmt, das läßt wenig Zeit zum Betrachten der Landschaft. Schauen, sprechen und fahren passen ohnehin schlecht zusammen.

Am kaum wahrnehmbaren Sandstrand von Rautapera hält ein Wohnmobil. Die Beifahrerin nähert sich zaghaft dem See, macht einige Schritte in das Wasser, verläßt es dann fluchtartig. Eiskalt war es, etwa 13°C, erzählt sie mir später am Parkplatz in Servettijärvi, das wir zur Mittagszeit erreichen. Viel hat der Ort außer Parkplätzen nicht zu bieten: orthodoxe Kirche, Ferienanlage Nili-Tuvat, Krankenstation, ein Restaurant. Mäx kocht am angrenzenden Parkplatz sein Mittagessen, während ich von Rentiersuppe zu Kaffee mit Kuchen wechsle. Zwei junge Finninnen verbringen hier ihren Urlaub, mit Mountainbiken im hügeligen Grenzgebiet zu Norwegen.

Petra vom Nature Center Haltia in Espoo erwähnt die „nur wenige hundert Meter entfernte Beach von Servettijärvi“, und Mäx versteht dies als Aufforderung, dort zu schwimmen. Der Sandstrand ist langgezogen, von spitzen Föhrennadeln gesäumt, das Wasser saukalt, bis zu den Knien wate ich ins Wasser, aber Mäx ist kein Frosch, läuft hinaus in den See und köpftel hinein in das kalte Naß.

Der Wettergott meint es nicht gut mit uns. Noch sind wir mit dem Anziehen nicht fertig, tröpfelt es bereits; eine Regenfront zieht herein. Wir radeln zurück zum Restaurant, warten dort den folgenden heftigen Regenschauer ab. Das Lokal ist mittelstark besucht; an einem Tisch trinken fünf Männer Bier; an einem benachbarten Tisch liest eine Frau eine Zeitung, eine zweite starrt uninteressiert zum Fenster hinaus; vor den WC's lümmeln zwei Jugendliche.

Als sich zwei Stunden später die Wolkenfront verzieht, fahren wir los. 15 km vor der norwegischen Grenze fängt es wieder zu regnen an. Ich schlüpfte in die Regenkleidung, während Mäx weiterradelt. Kurze Zeit später biege ich von der Hauptstraße ab, folge dem Hinweisschild „Hütten, Rentierfarm“, doch das Ziel will nicht auftauchen, rechts des Schotterweges ein See, links ein See, bewaldete Hügel, ein einsames Haus an einer Weggabelung, doch die Bewohnerin scheint schwerhörig und versteht meine Fragen nicht. Nach mehreren Kilometern gelange ich zu einem modernen, aus Holz erbauten Gebäude mit einem großen Speisesaal. Die Eigentümer Sanila sind Samen, einzelne Familienmitglieder führend im Parlament für die Partei der Samen tätig, die Schwester der Besitzerin eine bekannte samische Sängerin.

Als ich inmitten einer Gelsenattacke die Hütte, mit € 30,00 mittelpreisig, beziehe, schüttet es bereits in Strömen. Lena weist mich kurz in die Bedienung der Sauna ein, wenige Minuten später nütze ich mein jüngst erworbenes Wissen und schwitze in der Sauna.

An meinem letzten Tag in Finnland esse ich finnisch, Im Preis von € 23,00 für das bestellte Gericht Poronkäristys (Rentiergeschnetzeltes mit Kartoffelpüree, Preiselbeeren, saure Gurken, grüner Salat, Kompott) sind eine Süßkartoffelsuppe, Brot und Butter, Kaffee und Blaubeersaft enthalten. Die Portion ist riesig und schmackhaft, Rentier schmeckt wie Hirsch oder Reh. Auch die vier anderen Gäste an den Nachbartischen scheinen zufrieden, stöhnen unter der Last des Essens, loben die rundliche junge Wirtin mit der Pippi-Langstrumpffrisur in höchsten Tönen.

Von einem Streifzug durch das angrenzende Waldgebiet zurück, lehne ich die Einladung meiner finnischen Hüttennachbarn zu einem weiteren Saunabesuch ab: zweimal an einem Tag saunieren erscheint mir doch etwas übertrieben.

07.07.2012, Kirkenes, Barents Frokosthotell, 72 km

Nach einer regnerischen Nacht ist es morgens ziemlich kalt, vormittags kühl und bedeckt, nachmittags regnerisch und auch nicht warm.

Die finnische Sprache ist nicht einfach. Und doch vergleichsweise simpel zu jener der Samen, deren Schrift Buchstaben enthält, die mir völlig unverständlich sind.

Näätäma – was für ein Name für den letzten Ort in Finnland vor der norwegischen Grenze – bietet neben vielen fotoscheuen Rentieren einen Baustoffmarkt, einen noch geschlossenen „Antikmarkt“, eine Tankstelle und ein Motel sowie zwei Einkaufsmärkte, in denen vorwiegend grenznahe Norweger billige finnische Lebensmittel kaufen. Im Vergleich zum nicht billigen Finnland ist Norwegen ein überbeuertes Hochpreisland – die Norweger verdienen sich krumm und dämlich mit ihren riesigen Erdölfeldern.

Ich quere die Grenze nach Norwegen. Das Land ist hügelig, die Vegetation spärlich, vereinzelt steht eine kleinwüchsige Föhre oder eine strauchartige Birke, selbst die Moskitos sind weniger zahlreich als im Süden.

An der Einmündung der niederrangigen Straße 893 in die Hauptstraße E 6 bei Neu-Neiden stürzt der Näätämajoki in mächtigen Kaskaden durch eine darüber führende Brücke, um nur wenige Meter weiter friedlich in einen Eismeerfjord zu münden.

Im Neidenfjorden gehen hunderte Wasservögel gemeinsam auf Fischfang, schwimmen in loser Formation von der Fjordmitte Richtung Ufer, treiben damit die Fische in seichtere Gewässer und tauchen dort wie auf Kommando zum Fischfang unter. Neben den Fjorden sehen bei einsetzendem Regen auch die Fjells, kahle Bergrücken, kalt und abweisend aus.

Kirkenes empfängt mich mit einem elendlangen Anstieg in dem jetzt sehr hügeligen, schon fast bergigen Gelände, und einem riesigen militärischen Sperrgebiet auf einem Höhenrücken. Das Halteverbot im Sperrgebiet kann nach der kilometerlangen Steigung wohl nicht für Radfahrer gedacht sein, also ignoriere ich es geflissentlich, weil kein Militär in der Nähe ist und die schmale Straße ohnehin nicht zum Verweilen einlädt.

Im Sperrgebiet liegt der Flughafen von Kirkenes, modern die Gebäude, schwach frequentiert der Parkplatz, menschenleer die mit Automaten bestückte Abflughalle. Die Schalter sind verwaist, ein Flughafenmitarbeiter - im Radtrikot auf dem Weg zu einer Umrundung des Neidenfjorden – ist auskunftsfreudig, die nächsten Flugzeuge starten morgen, kurz vor Mittag.

Ein Besuch im Camping Kirkenes Maggadalen bringt wenig, lediglich die Erkenntnis, daß die Betreiber der Anlage im Fernsehen ein Radrennen verfolgen und die Teilnehmer der Tour de France wegen der Hitze kräftig schwitzen, während ich in der Eismeerwärme friere. Das Stadtzentrum ist allerdings noch 10 km entfernt, hügelab, hügelan, wieder hinunter, die einzelnen Stadtteile weit verstreut, nun wird der Regen stärker, ich sehe kaum noch irgend etwas, aber es gibt einen Radweg, der mich dem Zentrum näherbringt..

Das Informationszentrum der Stadt ist geöffnet, der Mitarbeiter hilfsbereit und freundlich, schon bald hat er mich an eine preiswerte Unterkunft (NOK 500,00) vermittelt. Die Zimmernummer wird telefonisch mitgeteilt, der Zimmerschlüssel liegt im Postkasten, das Hotel ist zentral gelegen, das Gebäude potthäblich. Nun ja, dieses Gebäude ist keine Ausnahme, denn vieles in Kirkenes ist häßlich, mit dem Riesenindustriekomplex von KIMEX in der Stadtmitte, einem dominanten Hügel mit Eisenerzverarbeitung in Gehweite, einem nichtssagenden Hauptplatz, rostigen russischen Trawlern im Hafengebiet, vereinzelt noch immer sichtbaren Bunkern an der Uferstraße. Keine andere Stadt außer Dresden wurde wegen ihrer strategisch wichtigen Lage im 2. Weltkrieg derart stark bombardiert, da blieb kein Stein auf dem anderen. Selbst die Moskitos haben sich aus Kirkenes zurückgezogen; neu sind zwei Supermärkte und einige Gewerbebetriebe im Hafengebiet.

Ich habe mein Endziel Kirkenes erreicht, doch wie gestalte ich den Rückweg? Bus, Flugzeug, Schiff? Tomas an der Rezeption ist ein Internetfreak, „alles ist machbar“, er brauche nur einige Basisdaten zu meinen Rückreiseüberlegungen. Wir einigen uns auf Schiff (Hurtigruten, Jump on- Jump off), Bahn ab Bodö (klingt wie Budva) und Flug ab Oslo via Berlin. Der Flug wird schon mal gebucht.

08.07.2012, Kirkenes, Barents Frokosthotell, 68 km

Kirkenes bei Nacht ist taghell, vor der nahen Disko lärmten mehrere Jugendliche, um 1,30 Uhr wandere ich zum Hotel am Hafen, von der Hotelterrasse werfen einige Leute ihre Angeln aus. Und die Fische beißen, besonders bei einer Frau um die Dreißig. Das Einholen der gefangenen Fische bereitet ihr das geringere Problem, doch das Abnehmen der gefangenen Fische von der Angel ist ihr nicht ganz geheuer.

Das Wetter ist angenehm, morgens sonnig, tagsüber nimmt die Bewölkung zu. Der ideale Tag also für einen Ausflug nach Grense Jakobselv, am nordöstlichsten Zipfel des norwegischen Festlandes am Eismeer gelegen, unmittelbar an der russischen Grenze. „Wenn Sie eine Vorliebe für rauhes Terrain und die Gewalt des Meeres haben, werden Sie auf der ganzen Strecke (Anm.: gemeint ist der gesamte Radweg Eiserner Vorhang) keine landschaftlich reizvollere Strecke finden“, sagt zumindest der Radfahrer. 120 km für Hin- und Rückfahrt müssten machbar sein, bei 24 Stunden Tageslicht.

10 km nach Elvenes dreht die Hauptstraße E 106 unmittelbar vor der russischen Grenze nach Süden Richtung Murmansk, – kaum vorstellbar, Murmansk am Eismeer liegt von hier aus gesehen im Süden! - am Parkplatz vor dem Grenzübergang Storskog packen einige russische Autofahrer getätigte Einkäufe zollgerecht um. Ich nehme die schmale, durch hügeliges Gelände, an geschützten Stellen durch lichte Birkenwäldchen nach Norden führende Seitenstraße 886 Richtung Jarfjord.

Die Straße ist holprig, ein leichter Gegenwind kommt auf, ich komme nur langsam voran, dann steht bei km 29 vor Grense Jakobselv die lange Steigung bei Vintervollen bevor. Ich habe mich im Verlauf der bisherigen Tour bereits genug geplagt, lasse die Steigung rechts liegen und radle zum 4 km entfernten Ort Lanabukt.

Auf halben Weg nach Lanabukt trennt eine Felsbarriere den südlich gelegenen Süßwassersee von dem sich nach Norden zum Eismeer erstreckenden Jarfjord. An der Mole von Lanabukt bunkern drei Hobbyfischer Essen inklusive Biervorräte in einem kleinen Fischkutter, an den leicht ansteigenden Hängen des Fjords liegen einige liebevoll hergerichtete Wochenendhäuser, bei Schneefällen und arktischen Temperaturen dürfte im Winter diese Gegend kaum erreichbar sein. Der Strand ist mit Felsen übersät und glitschig, vor einer verlassen wirkenden Hütte versuche ich mich an einem Lagerfeuer. Das nasse Holz will vorerst nicht brennen, ich versuche es mit trockenen Birkenzweigen, nach einer Weile brennt ein ansehnliches Feuer, über der Glut grille ich in Kaamanen vor drei Tagen gekaufte Würste.

Auf dem Rückweg fällt ein kleines Anwesen besonders auf: Dunkelblau das Haus und die angrenzende Hütten, Ton in Ton mit einem vor dem Haus parkenden VW-Golf. Leichter Rückenwind schiebt mich nach Süden, Lanabukt war nett und ich nicht traurig, daß ich die „Sackgasse nach Grense Jakobselv“ nicht zu Ende gefahren bin.

Zurück in Kirkenes - mit den Koordinaten 69°N und 30°O die östlichste Stadt Norwegens auf dem Festland – die auf 70°N und 31°O gelegene Inselstadt Vardo werde ich noch besuchen - esse ich im Ritz abends eine Pizza. Der Preis inklusive Getränk: NOK 165,00 bzw. € 20,00; angemessen für norwegische Verhältnisse, überteuert im Europavergleich.

Unübersehbar, daß Kirkenes im 2. Weltkrieg Hauptangriffspunkt der deutschen Luftwaffe war. In der Andersgrotta werden in der restaurierten Luftschutzanlage Filme über das Kriegsgeschehen gezeigt; an der Hafenstraße siedeln sich Gewerbebetriebe zwischen nicht gesprengten Bunkeranlagen, auf einem Bunker thront ein bewohntes Einfamilienhaus.

09.07.2012, Vadso, Camp neben der Bibliothek, 76 km

Vormittags leicht, dann zunehmend bewölkt und windig. Nach einem ausgiebigen Frühstück im Barents breche ich viel zu früh zur Schiffsanlegestelle auf. Hier wird die um 9,30 Uhr eingetroffene „Midnatsol“ der Hurtigruten (engl.: Coastal Line) noch gereinigt, mit etwas Fracht beladen, etwa 20 Autos warten auf die Verladung, zahlreiche Passagiere treffen mit Taxis und Autobussen ein.

Die 2003 gebaute MS Midnatsol ist mit 16.151 BRT und 644 Betten das modernste Schiff der Hurtigruten, die mit insgesamt 12 Schiffen etwa 35 Häfen auf der Linie Bergen – Kirkenes regelmäßig bedient. An der Rezeption löse ich ein Ticket zur nächsten Station, Vardo, um nicht gerade preiswerte NOK 480,00 (€ 50,00) für eine Fahrzeit von 4 Stunden, und warte, bis die Autoverladung beginnt. Aus Norden weht ein kühler Wind, die Sonne wärmt kaum, das Gepäck eintreffender Passagiere wird vom (vielfarbigen) Schiffspersonal übernommen und in die Kabinen gebracht. Im untersten Deck der Frachtraum mit den Autostellplätzen, auf darüberliegenden Decks die Kabinen, auf Deck 5 das riesige Restaurant, ein Geschäft mit Geschenkartikeln (mit vernünftigen Preisen für Bekleidung, Anoraks und Norwegerpullover, was sonst?), ein Cafehaus mit Selbstbedienung. Auf Deck 6 mehrere Aufenthaltsräume, bugseitig mit einem rundum laufenden Panoramafenster, das einen guten Ausblick auf die vorbeiziehende kahle Landschaft gewährt, als das Schiff gegen Norden durch den immer breiter werden Fjord in die Barentsee ausläuft. Ein Großteil der Passagiere ist 50+, das Schiff gut ausgelastet, keine freien Kabinen, auch Hopp on/off gibt es nicht.

Nach einer längeren Wegstrecke über offenes Wasser legt das Schiff in Vardo an. Zentrum von Hexenverbrennungen um 1750, mit dem ältesten Fort der Welt, östlichste Stadt Norwegens auf der gleichnamigen Insel, mit dem Festland durch einen 3 km langen Unterwassertunnel verbunden. Die Schiffspassagiere strömen in Scharen zum nahegelegenen Fort, der erste „Landausflug“ auf der sechstägigen Fahrt nach Bergen. Im Hafen haben Möwen in Scharen Häusersimse in Beschlag genommen und dort Nester errichtet, einige Häuserfronten sind mit Möwenkot dicht bekleckert.

Der bis 88 Meter unter dem Eismeer liegende Tunnel ist mir nicht geheuer, düster und feucht, an einigen Stellen tropft Wasser von der Decke, rasch geht es hinunter zur Tunnelsohle, nur langsam hinaus aus dem kalten Loch. Auf der Landseite fegt ein kalter Nordwestwind über das baum- und strauchlose Land, die höchsten Erhebungen sind kleine Felsen und vereinzelte Grasbüschel. Auf der Straße nach Vadso nur vereinzelt ein Auto, am Straßenrand einige Schafe, in der Luft fallweise eine Möwe, kurz nach Vardo der einzige nennenswerte Hügel mit einem langen Anstieg, dann flaches Gelände, die Straße manchmal ganz nahe an der abweisenden Eismeerküste.

Um 17 Uhr verlasse ich Vardo, um Mitternacht will ich in Vadso sein, wo morgen früh um 8 Uhr das Schiff nach Kirkenes ausläuft. Um 20 Uhr sichte ich einen entgegenkommenden Radfahrer, leicht zu erkennen, es ist Mäx, der schwerbepackte Vorarlberger, den Trailer mit dem Klappkajak im Schlepp, der bei ständigem Gegenwind den Varangerfjord umrundet hat. Sein nächstes Ziel ist das mir völlig unbekannte Hammingberg nordwestlich von Vardo.

Die Küstenorte Kiberg und Ekkerey sind bezaubernd, bei Komagvaer erwischt mich allerdings ein kurzer eiskalter Regenschauer, ein mächtiger Regenbogen ist keine ausreichende Entschädigung für das durch den Regen verursachte Ungemach. Das Land bleibt bis Vadso kahl und baumlos, nur die Schafe werden zahlreicher, die Zeit schreitet unaufhaltsam voran, ich werde ständig müder, fahre wegen der zunehmenden Kälte und den jetzt auf Westen drehenden Gegenwind mit Ohrenschützer, Handschuhen und einer Mütze unter dem Helm. Um 1 Uhr morgens erreiche ich endlich Vadso und schlage mein Zelt an der windgeschützten Ostseite des örtlichen Bibliotheksgebäudes auf.

10.07.2012, an Bord der MS Vesteralen von Vadso nach Honningsvåg

Auf dem Weg zur Schiffsanlegestelle begegne ich einem Tschechen, durchgefroren, auch er hat die Nacht in einem Zelt verbracht, an einer nicht windgeschützten Stelle.

Eine halbe Stunde vor Einlaufen des Schiffes bin ich an der Mole. Bin ich hier überhaupt richtig? Keine Fahrzeuge, keine Menschen in Sicht, aber ein Tor zur Lagerhalle ist offen. Hier werkt der Hafenmeister, der mich sofort in einen geheizten Raum im Obergeschoß schickt und mich mit einem starken Kaffee versorgt.

Die MS Vesteralen läuft pünktlich in den Hafen von Vadso ein, nach kurzer Ladezeit geht's weiter nach Kirkenes. Was für ein Unterschied in der Qualität der auf Hurtigruten verkehrenden Schiffe! Die Midnatsol war groß und modern, die im Jahr 1983 in Dienst gestellte Vesteralen zählt mit 6.261 BRT und 301 Betten zu den kleinsten Schiffen der Flotte. Ich löse um NOK 1.080,00 (€ 130,00) ein Ticket bis Honningsvåg – um dasselbe Geld hätte ich von Kirkenes nach Oslo fliegen können -, genehmige mir ein ausgiebiges Frühstück und richte es mir bequem im Trollfjorden Lounge der Vesteralen ein.

Der hohe Preis für das übrigens hervorragende Essen ist keine Überraschung, weil im „Ruteplan“, dem Fahrplan der Hurtigruten veröffentlicht. In 2012 waren die Preise für Frühstück mit NOK 135,00 (€ 16,40), Lunchbuffet mit NOK 295,00 (€ 35,80) und „3 retters middag“ (ein 3-er Menü?) mit NOK 395,00 (€ 47,90) festgelegt. Zusammen mit dem hohen Fahrpreis ist eine Fahrt mit den norwegischen Postschiffen – die seit geraumer Zeit kaum noch Post transportieren – somit extrem teuer.

Etwas befremdlich ist die Phobie der Norweger in Sachen Bakterien und Viren. Hände einsprühen und waschen am Klo versteht sich von selbst, aber Einsprühen und Waschen vor Betreten des Speisesaales und Benutzen anderer Gemeinschaftsräumlichkeiten ist gewöhnungsbedürftig. Angesichts ständig tiefer Temperaturen frage ich mich schon, ob Bakterien in Norwegen überhaupt Überlebenschancen haben.

In der Trollfjorden Lounge befinden sich jetzt weitere 6 Reisende. Eine ältere Frau liest ein Buch, ein Mann mit Roßschwanz hat einen Kopfhörer übergestülpt, zwei männliche Mittzwanziger bearbeiten ihre Handys, zwei weibliche deutsche Mittvierziger halten nach einem Bier ihren Nachmittagsschlaf. Ich rolle meinen Schlafsack auf einem breiten Ledersofa aus. Kirkenes verschlafe ich, den Ort kenne ich bereits, ebenso Vardo, in Batsfjord, Berlevåg, Mehamn und Kjollefjord verlasse ich mein Lager nur, um einige Fotos zu schießen. Die Vesteralen schaukelt teils heftig im kräftigen Eismeerwind und ich hole den in vergangenen Tagen verpaßten Schlaf nach.

11.07.2012, Honningsvåg, Rica Hotel, 66 km

Ankunft in Honningsvåg auf der Insel Mageroya nach einer etwas wackeligen Fahrt um 6 Uhr morgens, der Ort ist zu dieser Tageszeit mausetot, ein kalter Wind bläst durch die wenigen Straßen. Im Windschatten eines Gebäudes ziehe mehrere Schichten Kleidung über, mache mich winterfest und reisefertig für die Fahrt zum Nordkap, das bekanntlich nicht auf dem Festland, sondern auf der Insel Mageroya liegt. Und Honningsvåg ist der dem Nordkap nächstgelegene Hafen, Anlegestelle der Hurtigruten- und Ziel zahlreicher Kreuzfahrerschiffe, die hier ihre Passagiere an Autobusse zur Weiterfahrt zum Nordkap übergeben.

Meine Radfahrt dauert vorerst nur wenige Meter, nachdem ich im Ortszentrum das „Sommerangebot“ des Hotel Rica entdeckte. NOK 495,00 (€ 60,00) ist für norwegische Verhältnisse ein Schnäppchen, das ich mir nicht entgehen lasse. Realistisch gesehen doch kein Schnäppchen, denn beim vorgezogenen Frühstück habe ich plötzlich etwas Hartes im Mund, einen Schneidezahn, der mir beim Müsliessen bricht – die nächsten Wochen verbringe ich mit einer wenig attraktiven Zahnücke im Oberkiefer.

Ich deponiere mein Gepäck im Hotel und breche zu einer Tour auf, die ich mit zwiespältigen Gefühlen beginne. Das Nordkap habe ich vor Jahren mit Ursula besucht, die Erinnerungen sind schemenhaft. Nordkapfahrer haben mich gewarnt, vor Massentourismus, Nepp, Abzocke. Viele Besucher, die das Nordkap in der Vergangenheit als entlegen und einsam kennenlernten, sind von der aktuellen Entwicklung angewidert. Aber wenn ich schon hier bin, will ich den nördlichsten Punkt Europas nicht auslassen.

34 km von Honningsvåg zum Nordkap, es bläst ein eiskalter Ostwind, nach 5 km geht's zur Sache mit einem drei Kilometer langen und 9%igen Anstieg. Mühsam geht's bergauf, mühsam wegen des heftigen Gegenwindes auf einer Kuppe dahin, nicht weniger mühsam wieder bergab. Nach Midnatsol Camping – dem nördlichsten Campingplatz Europas, aber hier campst heute wegen der eisigen Temperaturen ohnehin niemand – folgt eine zweite, noch gemeinere Steigung zur nächsten Hügelkette.

Die Insel ist baum- und strauchlos, grüne Grasflächen wechseln mit kahlen Steinflächen, einzelne Seen und ausgedehnte Schneefelder sprenkeln die Landschaft grünweiß, kurz vor dem Kap begegne ich einer großen Rentierherde. Irgendwie scheinen die Tiere hier kleiner zu sein als ihre finnischen Artgenossen, vielleicht ist es die weite und kahle Landschaft, welche die Tiere so klein macht.

Je weiter ich komme, desto stärker wird der Verkehr, der tägliche Run auf das Kap setzt ein: Pkw mit und ohne Wohnwagen, Wohnmobile, Autobusse, Motorräder. Und Radfahrer, etwa zwei Dutzend zähle ich tagsüber, kaum weniger, als ich auf meiner gesamten bisherigen Tour antraf. Der letzte Radler, den ich heute treffe, ist auch der Älteste, Helmuth, dem ich bereits in Sodankylä und Kaamanen begegnete; er wird das Kap am späten Abend und Honningsvåg erst morgen früh erreichen.

Endlich erblicke ich das Nordkap, links der Straße eine riesige Wagenburg aus Wohnmobilen, rechts die Kugeln, die Wahrzeichen des Besucherzentrums, in der Straßenmitte die vier Mautstellen, an denen die Besucher einen beträchtlichen Obolus entrichten, um vom Besucherzentrum in das kalte und leere Eismeer, also ins Nichts zu schauen. Seit Jahren pilgern immer mehr Menschen zum Nordkap, für viele mag es ein magischer Ort sein, doch ich mache auf der Stelle kehrt, als ich dieser Phalanx von Wohnwagen ansichtig werde.

Vorbei an den windgepeitschten und steilen, nach Osten abfallenden Klippen, zurück über die Hügelketten, jetzt vorwiegend mit Seitenwind, bei unverändert viel Verkehr, erreiche ich am frühen Nachmittag Honningsvåg. Das Einchecken im Hotel ist mühselig, das Zimmer sei noch nicht aufgeräumt, bald erkenne ich den Grund für den moderaten Zimmerpreis: Kleines Zimmer, winziges Bad, der Toilettraum derart klein, daß ich quer auf der Klomuschel sitze.

Die kleine Stadt ist jetzt voller Menschen. Ein Kreuzfahrerschiff hat angelegt, die Costa Pacifica mit Heimathafen Genua, ich zähle 13 Stockwerke und 13 riesige Rettungsboote auf der Steuerbordseite – wenn das keine Unglückszahlen sind. Ein Sprachengewirr wie in Babylon, vorwiegend Deutsche, Italiener, Österreicher, Steirer, die die beiden Hauptstraßen bevölkern, die Souvenirgeschäfte gedroschen voll, jeder Tourist mit zumindest einer Kamera bewaffnet.

Ein weiterer Kreuzfahrer trifft ein, die Delfin mit Heimathafen Nassau. Ein Zwerg im Vergleich zur Costa Pacifica, mit nur 5 Rettungsbooten auf jeder Seite.

Auf der nach Norden führenden Ausfallsstraße ist hingegen wenig los. Auf dem Weg zum großen Supermarkt passiere ich die am Ufer errichteten Fischtrocknungsanlagen, überdimensionierte Holzkonstruktionen, mit Netzen vor räuberischen Seevögeln geschützt, in denen auf Drahtgeflechten tausende Heringe zum Lufttrocknen hängen. Der von den trocknenden Fischen ausgehende Gestank ist übel, die Anlage selbst beeindruckend in ihrer Größe.

Im Cafe Corner sitzt ein einsamer einheimischer Seebär, leicht zu erkennen am Bier, das er trinkt. Die übrigen Tische sind mit Touristen besetzt, auch leicht zu erkennen, an den Kameras und Laptops sowie an den teuren Speisen, die ihnen serviert werden.

12.07.2012, an Bord der MS Nordkapp von Honningsvåg nach Harstad

Im kleinen Warteraum der Schiffanlegestelle von Honningsvåg wartet bereits Helmuth, erst vor wenigen Minuten nach einer Nachtfahrt vom Nordkap eingetroffen, trocknet seine durchnässten Kleider, denn ein eiskalter Regenschauer erwischte ihn auf der Rückfahrt. Nervös wartet ein weiterer Deutscher auf einem BMW-Motorrad auf das Eintreffen des Schiffes, gelassen nehmen es hingegen ein italienisches Paar und ein deutsches Ehepaar mit zwei Kindern. Zur wartenden Gruppe gesellt sich ein weiterer Radfahrer, Franz aus Rosenheim, jahrelang suchte er vergeblich einen Begleiter für eine Nordkaptour, nach seiner Pensionierung machte er sich allein auf den Weg. Nun sind wir schon eine stattliche Oldie-Radler-Truppe.

Boarding und Einchecken, die Suche nach einem Ruheplatz, alles bereits Routine. Die MS Nordkapp – ein passenderes Schiff hätte ich mir zur Abreise vom Nordkap nicht aussuchen können – ist „mittel“ in vielen Belangen: Mittleres Baujahr (1996), mittlere Größe (11.386 BRT), mittlere Bettenanzahl (464), mittlere Ausstattung (Restaurant, 2 Saloons, mittelgroßer Einkaufsladen). Pünktlich um 6,15 Uhr legt das Schiff ab und kreuzt bei mehr oder minder stark bewölktem Himmel durch die Inselwelt Nordnorwegens. Das Restaurant ist zur Frühstückszeit nicht überlaufen, das Personal freundlich und das Ambiente zeitgemäß.

Die im Bug des Schiffes am 7. Deck eingerichtete Lounge mit den großen Panoramafenstern füllt sich rasch im Lauf des Vormittags und die begehrten Fensterplätze sind bald Mangelware.

Um 11 Uhr passieren wir die Insel Maloy mit der riesigen Erdgasförder- und –verflüssigungsanlage, das Flüssiggas wird nach Spanien und in die USA exportiert. Laut Schiffssprecher war dies die größte Einzelinvestition Nordnorwegens, zweifellos ist Erdgas eine der Quellen des Reichtums des Landes.

90 Minuten Liegezeit in Hammerfest, genug Zeit für einen Landausflug. Hammerfest bereitet sich auf ein unmittelbar bevorstehendes Musikfestival vor, in der Arctic Halle begleitet ein Kinderchor eine Pop-Band. Daraufhin werden Teilnehmer und alle, die sich in der Warteschlange einreihen, mit Lachs in Folie abgespeist. Helmuth und Franz sind natürlich unter den Wartenden. Kurz vor dem Ablegen strömen die Passagiere wieder an Bord, ein kleines Häuflein in Vergleich zu den Massen, die von der am gegenüberliegenden Kai festmachenden Costa Pacifico herausströmen.

Nächster Aufenthalt Oksfjord, dazwischen eine Durchfahrt durch den Soroy Sundet, alpin anmutendes Gelände, mit felsigen und schneebedeckten Gebirgen, die schroff aus dem Meer emporwachsen. Die vor Alta liegende Halbinsel wird ohne große Wackelei umrundet, wir nähern uns Skjervoy, die Landschaft wird zunehmend spektakulärer mit schroffen Bergen und ausgedehnten Schneefeldern.

Ich tausche E-Mail Adressen mit Dirk und Bianca, Belgier, beide erfahrene Tourenradler, letztes Jahr auf einem Island-Trip, ab Oktober in Fernost (mit China, Laos, Kambodscha) unterwegs. Sie fahren ohne Zeitlimit, und kennen auch Mäx via Facebook.

13.07.2012, Sortland. Jugendherberge im Sortland Hotel, 60 km

Ankunft Tromsø um 23,45 Uhr, Abfahrt 1,30 Uhr, dazwischen nehme ich an einem bezahlten Landausflug teil. Drei Autobusse bringen uns zum Mitternachtskonzert in die Eismeer Kathedrale, ich setzte mich zu Sally aus einer amerikanischen Reisegruppe. Crazy Sal ist sehr anschmiegsam, weicht nicht von meiner Seite, hat leider Mundgeruch. Der Eintrittspreis von NOK 480,00 (€ 58,00) ist übersteuert, der erste Teil des Konzerts mit klassischer Musik nicht wirklich beeindruckend, der zweite Teil mit norwegischer Musik phantastisch. Das Umfeld ist stimmig: innen großartige Akustik in der modernen Kathedrale, draußen der Widerschein der Mitternachtssonne am leicht bewölkten Himmel.

Die Weiterfahrt auf der Nordkapp ist unruhig, im Saloon vernichten einige Frauen mehrere Flaschen Wein. Nicht alle bleiben nüchtern, einigen geraten die Stimmen außer Kontrolle, da hilft auch kein periodisches Schschsch.

In Harstad auf der Insel Hinnoya verlasse ich um 8 Uhr bei sonnigem Wetter die Nordkapp, landseitig die Halbinsel Ofoten, meeresseitig die Inselgruppen Vesteralen und Lofoten. Zumindest ein kurzes Teilstück möchte ich in der bergigen Inselkette der Lofoten radeln. Harstad bietet wenig außer angenehme Temperaturen und eine lange Steigung gegen Westen, mit dem warmen Wetter kommen lästige Fliegen. Entlang der Straße 83 nach Sortland ein gänzlich ungewohntes Bild mit Wäldern, Blumenwiesen, in der Bucht des Kvaefjord Erdbeerfelder und Gemüseanbau.

Am Südende des Kvaefjords mache ich Mittagspause am Strand, nur einige Meter von der wenig befahrenen Straße nach Sortland entfernt. Die aus einem Bus aussteigenden Fahrgäste beachte ich vorerst nicht, doch dann erkenne ich einige Leute wieder: Passagiere der MS Nordkapp auf Lofotenausflug, unter ihnen Crazy Sal. Was für ein Wiedersehen, ein Gruppenbild nach dem anderen, und Sally reagiert ziemlich unwirsch, als sich mehrere weibliche Mitreisende für ein Foto an mich schmiegen Crazy Sal, crazy Americans, da bin ich froh, daß der Busfahrer mit lautem Hupen seine Schäflein zur Weiterfahrt drängt – in Sortland wartet die MS Nordkapp.

Im Heimatmuseum Hemmestad gilt noch der Vertrauensgrundsatz. Die Inhaberin werkt im angrenzenden Bauernhaus, die alte Fischerstube ist verwaist, der „alte Laden“ im Stil von 1920 enthält zahlreiche Kuriositäten, ein großer Teil des „Fischerhauses“ wird von einem alten Boot und von Fischereizubehör aus den Jahren 1900 bis 1930 eingenommen. Brandneu sind hingegen die „Waffer“ mit Erdbeermarmelade, brandheiß der Kaffee, alles in Selbstbedienung, gezahlt wird erst bei Verlassen des Hemmestad Brygge Museums.

Unmittelbar vor der Fähre Reines – Flesnes überholt mich ein Holländer auf einem Fahrrad und schwärmt von Radtouren auf der nahezu autofreien, etwas nördlich gelegenen Insel Senja. Die Überfahrt auf der Fähre verschlafe ich, dann führt die Straße unmittelbar an der Steilküste entlang, über eine Hügelkuppe nach Sigertfjord, mit einem kleinen Friedhof und einer Kapelle direkt am Strand, schlußendlich über ein hohe Brücke nach Sortland, Hauptort der Inselgruppe Vesteralen.

Selbst nach eigenen Angaben hatte die Stadt Sortland nichts zu bieten, bis ein einheimischer Künstler die Idee gebar, die Häuser blau anzustreichen. Nun ist das Ortszentrum weitgehend dunkelblau, nicht gerade anheimelnd in dem am Nachmittag einsetzenden Regen. Glücklicherweise ist im Ortszentrum an das Sortlandhotel die weniger komfortable Jugendherberge angebaut, und zwar mit Küchenzeile und Aufenthaltsraum, so daß der jetzt stärker werdende Regen nicht besonders stört.

Angesichts der tristen Wetterprognosen - eine Schlechtwetterfront zieht mit Starkregen von Südwesten herein - kann ich weiteres Radeln auf den Inseln genauso vergessen wie Ausflüge zu den Wal- und Delphingründen vor Sto oder Andenes. Morgen nehme ich das nächste Schiff der Hurtigruten.

14.07.2012, auf MS Nordnorge von Sortland nach Trondheim

Es regnet und kühlt ab, aber im Vergleich zu den nördlicher gelegenen Gebieten sind die Temperaturen noch immer angenehm. Nach einem Vormittag im Einkaufszentrum von Sortland checke ich mittags an der Rezeption der MS Nordnorge ein, mittelgroß wie die MS Nordkapp, mit Ziel Trondheim, Ankunft übermorgen 6,30 Uhr, Fahrpreis NOK 2.089,00 bzw. € 286,00.

Es regnet, einmal heftig, dann weniger stark, das Schiff schlängelt sich durch wolkenverhangene Fjorde entlang enger Passagen nach Süden.

Nächster Anlaufhafen ist Stokmarknes, von hier nahm die wechselvolle Geschichte der Hurtigruten ihren Anfang als kleiner Fährbetrieb zwischen benachbarten Küstenorten, Das „Unternehmen Hurtigruten“, in seiner heutigen Form ein moderner Dienstleistungsbetrieb der Tourismusbranche, präsentiert sich hier mit dem mehrstöckigen „Hurtigruten Museum“ und der außer Dienst gestellten „alten MS Finnmarken“. Auch hier ist genügend Zeit für einen „Landausflug“, nicht zuletzt muß den Schiffspassagieren auf ihrer meist 12-tägigen Rundfahrt Bergen – Kirkenes – Bergen mehr als Meer, Inseln, Berge und Wasser geboten werden.

Eine geraume Zeit ist fraglich, ob wegen der ungünstigen Wetterlage ein weiteres Highlight der Durchfahrt durch die Lofoten, der Trollfjord, angesteuert wird. Bis zur letzten Minute läßt der Kapitän die Passagiere im Ungewissen, dann dreht die MS Nordnorge in den engen, kaum schiffsbreiten, von steil ansteigenden Berghängen begrenzten Schlund des Trollfjord. Derart eng ist die Einfahrt, daß man den Eindruck gewinnt, die nahen Felsen anfassen zu können, das in den Fjord herabstürzende Wasser der Wasserfälle zu spüren. Am Talende wendet das Schiff, die Wendestelle derart eng, daß der Bug fast die Felsen des Berghanges berührt. Die meisten Passagiere sind trotz Nieselregens an Deck, dieses Schauspiel will sich niemand entgehen lassen.

In Stamsund verläßt Franz, der Rosenheimer Radler, das Schiff, unglücklich wegen des Schlechtwetters, aber zuversichtlich, noch einige Strecken auf den Lofoten zu radeln.

Der mittags bereits ziemlich entvölkerte Saloon leert sich im Laufe des Nachmittags weiter, erst nach dem Abendessen kehren einige Passagiere in den Saloon zurück. Ich sitze wieder erste Reihe fußfrei in der Panoramalounge, im Nachbarsaloon bearbeitet ein Musiker gedämpft ein Klavier, der Blick hinaus zeigt Norwegen von seiner feuchten Seite. Ein heftiger Wind peitscht das Wasser, läßt Schaumkronen auf den Wellen tanzen, nur der Leuchtturm an der Hafenausfahrt von Stamsund ist klar zu erkennen, die der Insel vorgelagerten Schären verschwinden hinter einem Regenvorhang, im Hintergrund eine graue Wolkenwand.

Die vierstündige Fahrt über den zum Meer offenen Vestfjorden ist ungemütlich, ein kräftiger Südwestwind bringt die MS Nordnorge in Schräglage, das Schiff ist dem Sturm und den Wellen schutzlos ausgesetzt, die See ist kabbelig. Nicht übertrieben die Warnung des Schiffssprechers: „Vielleicht kommt ein bißchen Bewegung auf. Nehmen Sie in den Kabinen die Flaschen von Regalen und stellen Sie diese auf den Boden, damit sie nicht zerbrechen!“ Die „Bewegung“ ist deutlicher spürbar als mir lieb ist, das Schiff schwankt in unregelmäßigen Bewegungen mal vor- und mal seitwärts, jeder Gang zur Toiletten ist eine unkontrollierte Torkelei. Selbst im Liegen ist die Schaukelei deutlich spürbar; zweimal rutsche ich von der schmalen Liegefläche, ehe ich meine Bettstatt am Fußboden einrichte.

15.07.2012, unverändert an Bord der MS Nordnorge auf dem Weg nach Trondheim

Die Schlechtwetterfront liegt hinter uns, der stürmische Wind hat etwas nachgelassen, das Wasser der Fjorde ist jetzt hellgrün, nur noch die Bergspitzen sind von Wolken umhüllt. Zwischen Bodo und Nesna, von 4 Uhr bis 11 Uhr, folgt landseitig ein Berggipfel dem nächsten, dazwischen ausgedehnte Schneefelder, weitgehend unbesiedeltes Bergland.

Um 9,30 Uhr passieren wir den Polarkreis, 66,33 Grad nördliche Breite, mit der Stahlkugel auf der kleinen Insel Vikingen, Aufgereiht stehen die Passagiere an der Reling, alle versuchen diesen gewichtigen Moment fotografisch festzuhalten. Und nur heute ist im Souvenirladen „der ganz besondere Polarkreisstempel abzuholen“, auf den ich gerne verzichte.

Von der Insel Hestmannen („Reiter auf dem Pferd“), 550 Meter hoch, ist der obere Teil in Wolken gehüllt, somit also heute „Reiter ohne Kopf“. Und Nordnorwegen wäre nicht die berühmte Wetterküche des Nordens, wenn nicht rechtzeitig zur Überquerung des Polarkreises die nächste Wolkenwand mit einem kräftigen Regenschauer einträte.

90 Minuten Aufenthalt in Sandnessjoen, Handelszentrum des Helgelands, die Geschäfte in der Fußgängerzone haben die Öffnungszeiten auf die Liegezeiten der Hurtigrutenschiffe abgestimmt. Im Hinterland eine kahle, von Schneefeldern bedeckte Bergkette, etwas südlich die Gebirgskette „Sieben Schwestern“, um die sich zahlreiche Legenden ranken, an strategischen Punkten im Ort Skulpturen verschiedener norwegischer Künstler. Unter anderen eine Skulptur des Wikingerhäuptlings Torolv Kveldalvson, verheiratet mit Sigurd Sigurdsdatter, ermordet 890. Auch schon eine Weile her.

Erstmals nach vielen Tagen nicht untergehender Sonne erscheinen in den Wetterprognosen die Zeiten für Sonnenaufgang (2,00 Uhr) und Sonnenuntergang (23,25 Uhr).

Bronnoysund mit den landesweit berühmten Erdbeer- und Schokoeisläden liegt hinter uns, nächste Station ist Rorvik, geplante Ankunft 20,30 Uhr.

Faszinierend, wie eng die von den Schiffen befahrenen Passagen sind, wie geschickt die großen Schiffe durch die eng beieinander liegenden Inseln manövriert werden. Wie machen die Kapitäne dies nur bei Nebel, schlechter Sicht, in den dunklen Wintermonaten? Und Brücken, zunehmend die Fährverbindungen zwischen den einzelnen Inseln ersetzend, in hohen Bögen die Fjorde überspannend, gerade hoch genug, um den Schiffen Durchlaß zu gewähren! Und wieder fährt das Schiff für die Fotowütigen einen großen Bogen, um die Insel Vega, mit dem großen runden Fenster hoch oben auf dem Berg.

16.07.2012, Ringebu, Elstad Camping, 106 km

Die neunstündige Fahrt zwischen den Häfen Rorvik und Trondheim war rau, das Meer stürmisch und wellig. Was den Vorteil hatte, daß die Lounge in der Nacht nahezu leer war, den sechs Schläfern genügend Platz bot.

Die nicht in Gruppen reisenden Passagiere wurden bereits gestern über die Ausstiegsmodalitäten in Trondheim informiert. Da wurde u.a. ein Bustransfer zum Bahnhof um NOK 85,00 (etwa € 10,30) angeboten, für eine Strecke von 500 Meter – ein stolzer Preis für eine läppisch kurze Distanz.

Die kleine Bahnhofshalle in Trondheim ist gedroschen voll, Reisende warten auf die beiden Züge nach Bodo im Norden bzw. Oslo im Süden. Bis zum Abflug vom Osloer Flughafen steht mir nur eine begrenzte Zeit zur Verfügung, daher werde ich die erste Teilstrecke Richtung Süden mit dem Zug zurücklegen. Eine Fahrkarte ist schnell gekauft, die Fahrradmitnahme ist nur deshalb ein Problem, weil die Bahnsteige tief, die Einstiege in den Zug jedoch hoch sind, und die Fahrradunterbringung im „Restaurantwaggon“ Nr. 5 erfolgt, weit entfernt von meinem reservierter Sitz in Waggon Nr. 8.

Der Zug erreicht das 200 km entfernte Dombas noch vor Mittag, hier fallen auch die ersten Regentropfen, das Wetter wechselt zwischen stark bewölkt und bedeckt. Es wird der Tag des großen Fressens: morgens Pizza, mittags Hähnchen, nachmittags Kaffee und Dansk Wienerbrod. Mehr Sorgen als das Wetter macht mir allerdings der starke Verkehr auf der E 6, hier gibt es keine Ausweichmöglichkeit auf Nebenstraßen. Dombas ist mit seinen vielen Restaurants und Quartieren vom Tourismus geprägt, an der nach Süden abfallenden Straße reiht sich in einem engen Flußtal Campingplatz an Campingplatz, ich folge einem Fluß, mächtiger als die Drau, in das Gudbrandsdalen, Heimat des Per Gynt. Gedenktafeln erinnern daran, daß P.G. keine Romangestalt war, sondern tatsächlich in dieser Gegend lebte.

Der Fluß, fallweise als Sjon, Lagen oder Losna bezeichnet – der korrekte Namen bleibt mir ein ungelöstes Rätsel – durchströmt eine enge Schlucht, führt viel Wasser, zeigt seine Kraft in mächtigen Stromschnellen, führt hinaus in die Weite des Gudbrandsdalen mit alten Kirchen, großen schwarzgetünchten Bauernhöfen und weitverstreuten Gehöften. Bei Otta ein breites Tal bildend, bei Ringebu wieder enger werdend, entkomme ich nur fallweise dem Verkehr auf der Hauptstraße auf engen Nebenstraßen. Elstad Camping bietet sich an für einen nächtlichen Halt, viel freier Raum für mein Zelt an einem großen Stausee, der Boden noch durchnäßt vom starken Regen der vergangenen Tage.

17.07.2012, Hamar, Jugendherberge, 118 km

Es ist wärmer als gestern, die Wolken nehmen zu, die nächste Schlechtwetterfront ist im Anmarsch.

Bei Tretten eine Riesenbaustelle, hier bohrt die österreichische Strabag ein Loch für die Autobahn durch den Berg; das Hafjell Skizentrum in Oyer bis auf wenige Fußgänger ziemlich verlassen; der am gegenüberliegenden Flußufer liegende Vergnügungspark von Hunderfossen hingegen gut besucht, der angrenzende Campingplatz gedroschen voll.

Ich fotografiere die Wassermassen, die an den Schleusen von Hunderfossen in die Tiefe stürzen, und werde meinerseits von einer jungen norwegischen Familie fotografiert. Der Vater verrät es mir: auch er würde gern eine ausgedehnte Radtour unternehmen.

Seit Oyer wird die E 6 als Autobahn geführt; ich fahre jetzt auf der in Teilbereichen noch erhaltenen, nahezu verkehrsfreien alten Straße. Das Tal ist allerdings ziemlich eng; in einigen Abschnitten ist die neue Autobahn mit der alten Straße ident. Für den Radfahrer bleiben Umleitungsstrecken, manchmal entlang der Autobahn, manchmal durch die Hügel, weit entfernt von der Fernverkehrsstraße. Die Berghänge sind von Nadelwäldern bedeckt, die Schneefelder liegen weit hinter mir.

Lillehammer ist geschäftig, in der Fußgängerzone herrscht rege Betriebsamkeit. Menschen mit Hunden, Babys, Rollstühlen, Gehhilfen; Menschen in Geschäften und Cafes, eine völlig andere Atmosphäre als in den nordnorwegischen Kleinstädten.

Die aus Lillehammer herausführende Straße 213 läßt mich schwitzen; eine sich von Westen hereinschiebende Wolkenbank sieht bedrohlich aus, Regentropfen fallen, nur mühsam geht es vorwärts, die Hügel nehmen kein Ende.

Kurze Rast in einem Cafehaus in Moelv, wenig los, ein Gast sitzt im Freien, drei Mädels an einem Tisch im Lokal, der Kellner ist unterbeschäftigt, der Preis für Kuchen und Kaffee mit NOK 50,00 landestypisch.

Ich folge dem jetzt markierten Radweg nach Hamar, auf kaum befahrenen Nebenstraßen, durch die hügelige Landschaft hoch über dem Mjosa See. Weithin sichtbar erhebt sich die aus Stein im 12. Jahrhundert erbaute Ringaker Kirche, mit einem mannshohen Flügelaltar aus 1530. Zwei betagte Personen verschönern den angrenzenden Friedhof. Dummerweise verneine ich die Frage, ob ich ein Quartier benötige: zu spät fällt mir ein, daß ich mich auf einem alten Pilgerweg befinde und daß der Kirche vermutlich eine Pilgerherberge angeschlossen ist.

Am späten Nachmittag erreiche ich Hamar, die Jugendherberge weit außerhalb des Stadtzentrums, nahe dem Olympia-Eislaufzentrum. Das Zimmer teile ich mit Michael, Maler aus dem deutschen Fulda, unterwegs mit einem Motorrad, vom hohen Preisniveau in Norwegen sichtlich geschockt. Mehrere Monate auf der Insel Sylt mit Malerarbeiten beschäftigt, meist bei regnerischem Wetter, ist ihm auch das skandinavische Wetter nicht wohlgesonnen. Er hat seine Pläne geändert, morgen fährt er nach Osten, Richtung Schweden, vielleicht regnet es dort weniger; sicher sind die Preise dort moderater.

18.07.2012, Gardemoen (Oslo Airport), Jugendherberge, 110 km

Vormittags bedeckt, mittags regnerisch, nachmittags trocken und stark bewölkt. Ich starte spät in Hamar, nehme prompt den falschen Weg, fahre nach Nordost statt Südost, drehe nach einigen Kilometern um und passiere eine halbe Stunde später wieder die Jugendherberge.

Hinein in die hügelige Landschaft südlich von Hamar, nach 7 km ein erster Halt an der Kirche von Stange. Der (lutherische) Pfarrer bespricht mit einer älteren Helferin gerade die Öffnungszeiten der Kirche und bezieht mich geschickt in das Gespräch mit ein. Er spricht perfekt Deutsch und Englisch, wir reden über Pilgerwege in Europa und das im Anfangsstadium befindliche Pilgerwesen in Norwegen. Die Bauweise der Kirche ist „interessant“, entspricht mit ihrer T-Form nicht gängigen Normen: der Einfachheit halber wurde im 18. Jahrhundert an das längliche Kirchenschiff seitlich ein großer Raum angebaut.

Ich folge dem nach Süden führenden beschilderten Radweg 7, zuerst auf wenig befahrenen Landstraßen, dann durch Felder und über einen mächtigen bewaldeten Höhenrücken. Der Schotterweg ist mit Gepäck schwer zu fahren, wegen einzelner markanter Steigungen und enger Abfahrten. Am Wegesrand Erdbeeren, rundherum viel Wald, es fängt zu regnen an. Mehr als einmal verfluche ich den durch unbewohntes Gebiet führenden Radweg, wiederholt hege ich die Vermutung, mich verfahren zu haben.

Bei Espa stößt die Straße endlich wieder an den Mjosa, Norwegens größten und längsten See, der sich von Lillehammer im Norden weit mehr als 100 km bis Minnesund im Süden erstreckt. Auch hier wird am Ausbau der E 6 zur Autobahn gearbeitet: eine sich über viele Kilometer erstreckende Riesenbaustelle mit einem Riesenverkehrsstau, Baumaschinen, Bagger und Baulärm, die zahlreichen Bergrücken mit Tunnels durchlöchert. Die Begleitwege zur Autobahn sind eng und schotterig, aber allemal sicherer, als auf der stark befahrenen E 6 unterwegs zu sein.

Der Rückenwind erleichtert das Vorwärtskommen, der Zeitdruck bleibt. Ich muß rechtzeitig am Osloer Flughafen sein, von dem ich nicht weiß, ob er nordöstlich oder südwestlich der Hauptstadt liegt. Auf meiner veralteten Straßenkarte sind Flughäfen an beiden Stellen eingezeichnet, mit einer Entfernung von mehr als 100 km zwischen den beiden Orten. Gardemoen fehlt auf meiner Straßenkarte, Einheimische weisen mir die Richtung. Nach Raholt und Dal umrunde ich nahezu das gesamte, im Norden von einem ausgedehnten Waldgebiet umgebene Flugfeld, weil die kürzere, im Süden zum Flughafen führende Schnellstraße von Radfahrern nicht befahren werden darf. Was die neunmalklugen autofahrenden Einheimischen vergessen: parallel zur Schnellstraße verläuft ein breiter, gut ausgeschilderter Radweg, der meine Anfahrt zum Flughafen deutlich verkürzt hätte.

Als ich am Abflugterminal eintreffe, ist die Check-in-Zeit für den Air Berlin Flug abgelaufen. Eine Umbuchung des für übermorgen gebuchten Fluges ist überdies umständlich, so daß ich unverrichteter Dinge vom Flughafen abziehe und in der Jugendherberge im nahegelegenen, meist aus Hotels bestehenden Gardemoen einziehe.

19.07.2012, Gardemoen, Jugendherberge, 11 km

Ich warte auf den für morgen gebuchten Rückflug nach Österreich und nütze den Tag für einen Ausflug in die 50 km entfernte Hauptstadt Oslo.

Der Zubringerbus aus dem Hotelort Gardemoen zum 4 km entfernten Flughafengebäude ist mit NOK 85,00 selbst für norwegische Verhältnisse teuer, also radle ich zum Flughafen und nehme den Flytog, den Flughafen Expresszug nach Oslo. Wegen Bauarbeiten im Osloer Hauptbahnhof fahren die Züge nur bis Lillestrom, ab dort ist ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Das Fahrrad am Flughafen unbeaufsichtigt stehen lassen oder mühselig im Zug und Autobus mitschleppen? Das Bahnpersonal ist gut auf die Teilsperre vorbereitet und erleichtert mir mit seiner freundlichen Art die Entscheidung. Wegen der erwarteten Unannehmlichkeiten ist der Fahrpreis bereits auf NOK 130,00, für mich als Pensionist gar auf NOK 65,00 reduziert, die Fahrradmitnahme ist kein Problem, selbst eine Zusage für einen kostenlosen Transport mit dem Taxi von Lillestrom nach Oslo wird abgegeben, wenn im Ersatzbus nicht ausreichend Platz für das Fahrrad sein sollte. Hin- und Rückfahrt mit der Bahn bzw. dem Schienenersatzbus klappen wunderbar, ich bin vom Krisenmanagement der norwegischen Bahn schlichtweg begeistert.

Ich schiebe das Fahrrad durch Oslo, von Sentrastasjon, dem Zentralbahnhof, hinaus in das Gebiet des alten Hafens, dieser jetzt eine Riesenbaustelle, vorbei an der Domkirche, durch die von Touristen und Einheimischen dicht bevölkerte Einkaufsstraße Karl Johan Gata nach Westen, hinunter zum Rathaus und zu den Landungsbrücken Tjuvholmen mit mondänen Glaspalästen und Restaurants, im Blickpunkt nunmehr die Akershus Festung mit einem davor liegenden zehnstöckigen Kreuzfahrerschiff. Die Wachablöse in den Gemäuern der Festung mutet doch ziemlich skurril an, die ablösenden Soldaten küssen sich doch nicht? Am Stena Line Terminal liegt abfahrbereit die riesige Fähre nach Kopenhagen, danach folgt am Hafen wieder eine Riesenbaustelle und das dominante weiße Opernhaus mit dem langen schrägen Anstieg auf das flache Dach.

Oslo wirkt modern und ruhig, ohne große Hektik. Selbst der Regen hält sich zurück, es bleibt bei einigen drohenden Wolken und stark bedecktem Himmel.

20.07.2012, Oslo Gardemoen Flughafen, 4 km

Morgens sonnig, mittags Regen. Ich warte auf den abendlichen Flug nach Wien via Berlin.

Im Frühstücksraum der Jugendherberge herrscht morgens high life, eine Gruppe Jugendlicher widmet sich weniger dem Essen als vielmehr dem Diskutieren.

Vormittags wird gepackt, spitze Gegenstände und Pfefferspray werden sicher verwahrt, die Gepäckstücke von sechs auf vier reduziert, Um 12 Uhr ist das Zimmer zu räumen, um 11 Uhr setzt heftiger Regen ein. Autofahrer eilen schleunigst zu ihren Fahrzeugen, Rucksacktouristen flüchten in regengeschützte Unterstände.

Frühzeitig bin ich am Flughafen, habe viel Zeit zum Einchecken. Dennoch wird die Zeit knapp, denn der einzige Mitarbeiter am Air Berlin Schalter ist mit einem australischen Kunden derart überfordert, daß mehrere andere wartende Kunden lautstark protestieren. Knackpunkt ist, wie so oft, die Fahrradmitnahme. Gesondert zu bezahlen oder doch schon bezahlt, einzupacken oder nur die Luft aus den Reifen zu lassen? Nach einigem Hin und Her sitze ich dann im Flugzeug und erreiche spät abends Wien.