

Einmal Nordkap und zurück



Ein Reisebericht von Gerd Meissner

Inhalt

EINMAL NORDKAP UND ZURÜCK

Teil 1: Schemmerhofen - Nordkap - Tromsoe 7. Mai - 11. Juni 2015

Die Planungsphase - Ausrüstung und Strecke

Zusammenfassung der einzelnen Abschnitte 2015

Teil 2: Tromsoe - Kristiansand 2. - 27. Juli 2016

Schluss

Zusammenfassung der einzelnen Etappen 2016

EINMAL NORDKAP UND ZURÜCK

**Eine Radreise in zwei Teilen von
Schemmerhofen zum Nordkap und
zurück nach Kristiansand**

**Teil 1 : Schemmerhofen - Nordkap -
Tromsø 2015**

Teil 2 : Tromsø - Kristiansand 2016

Ein Reisetagebuch

Gerd Meissner

Erstmals veröffentlicht auf

neobooks.com

Teil 1: Schemmerhofen - Nordkap - Tromsø

Auf zu neuen Zielen - Vielleicht ans Nordkap?

Die erste Frage könnte sein: Warum? Wie kommt man darauf, so etwas zu wollen? Eine einfache Antwort wäre vielleicht: Weil man's kann, oder: Weil man Lust hat, oder: Weil man Zeit hat. Oder alles zusammen.

Wenn man Radfahren mehr oder weniger als Hobby betreibt, beschäftigt man sich natürlich immer mit potenziellen Zielen für die nächste Tour, das nächste Event, den nächsten Urlaub. Als Rennradler plant man den nächsten Urlaub im Süden, die Ausfahrt am Wochenende in den Alpen, den nächsten Bike - Marathon. Als Mountainbiker natürlich ebenfalls. Die Tagestour im Allgäu, die jährliche Alpentour mit den Kumpels. Alle Planungen haben eines gemeinsam: Die verfügbare Zeit - Ressourcen sind begrenzt. Das ist eben so, wenn man im Berufsleben steht und seinen Lebensunterhalt verdienen muss. Natürlich macht man sich auch schon zu dieser Zeit seine Gedanken für die Zeit danach, wenn man plötzlich Zeit im Überfluss zu haben scheint.



Man hört und liest von Weltumrundungen, man hat Freunde, die über die Seidenstraße nach China radeln, kennt Leute, die von Sizilien oder dem Nordkap schwärmen. All dieses ergibt eine vage Vorstellung von dem, was man selber einmal tun will. Und dann kommt dieser Tag, an dem die Ressource Zeit plötzlich in ungeahnter Menge zur Verfügung steht und die Pläne reifen. Klar, jetzt wäre Zeit für eine Weltumrundung. Muss ja nicht gleich alles auf einmal sein, das könnte man auch in Etappen machen. Oder zunächst mal eine definierte Tour von A nach B, als Einstieg in eine neue Ära.

Und so setzt sich dann allmählich eine Idee fest. Warum nicht ans Nordkap? Und wenn man dann schon mal die Idee hat und sich den Weg dahin überlegt, kommt man vielleicht auch darauf, sowohl Schweden als auch Norwegen sehen zu wollen.

Damit sind wir schon beim Hin - und Rückweg. Also zum Beispiel über Schweden hoch und über Norwegen wieder runter.

Die Planungsphase - Ausrüstung und Strecke

Ausrüstung

Zur Fortbewegung musste genügen, was ich bisher schon habe. Mein Rad ist ein 6 Jahre altes CUBE AMS 100 Mountainbike, das zwischenzeitlich technisch auf Vordermann gebracht wurde. Mit einer neuen Touren - Bereifung, einer neuen Kette, neuen Bremsbelägen und einem neuen Ritzelpaket wurden alle wesentlichen Komponenten am Fahrrad erneuert. Einen Tag vor der Abfahrt kam auch noch ein neuer Schaltzug vorne dazu. Extra ein Tourenrad zu beschaffen, schien mir nicht notwendig, weil mir Bart Richter seinen Einrad - Anhänger angeboten hatte. Beide waren schon mal zusammen am Nordkap, also sollte das kein Problem sein.

Mit dem Anhänger schien es mir auch flexibler zu sein als mit schweren Packtaschen direkt am Fahrrad. Dieser wird direkt an der Hinterradnabe befestigt und kann mit einem Handgriff gelöst oder befestigt werden.

Bei Zelt und Isomatte habe ich nachgerüstet. Beides hatte ich zwar schon, erschien mir für den Zweck aber zu schwer. Zusammen wog die Neuanschaffung gerade mal 3 Kg. Mein vorhandener Schlafsack mit 1000 Gramm und kleinem Packmass sollte genügen. Dazu ein kleiner Gaskocher, zwei Töpfe und gewichts-optimiertes Besteck.

Die Kommunikation ist natürlich ein 'schwerwiegender' Faktor bei einer solchen Reise. Angefangen beim Handy, weiter beim Radcomputer, dazu eine Spiegelreflexkamera mit Zusatzobjektiv und ein kleines Tablet. Und dann noch die

jeweilige Stromversorgungseinrichtung bzw. ein Outdoor - Ladegerät, um wirklich unabhängig zu sein.

Was die Klamotten anbelangt, sollte eigentlich die normale Standardausrüstung genügen, Regenkleidung inklusive. 2 Radtrikots, 2 Fahrradhosen, 2 Outdoor - T-Shirts, Unterhosen, Socken, abzipbare Hose, wasserfeste Outdoor - Schuhe und die Radschuhe, leichter Fleece - Pulli, lange Jogginghose, Armlinge, Beinlinge. Plus leichte Daunenjacke, Mütze, Handschuhe. Das ganze abgerundet durch ein leichtes Microfaser - Handtuch.

Ein erstes Probewiegen des gefüllten wasserdichten Transportsackes auf dem Anhänger ergab 13,5 Kilogramm. Da kann man nicht meckern. Wobei ich zusätzlich einen leichten Sattelstützen - Gepäckträger und einen kleinen Rucksack ebenfalls noch vorgesehen habe.

Geschlafen und gekocht wird unterwegs im Zelt, bei schlechter Witterung auch mal auf Campingplätzen. In Schweden und Norwegen gibt es auf Campingplätzen dafür einfache Holzhütten, die man hier aufsuchen kann. Ganz spannend war zunächst für mich auch die Frage, ob ich mich im Land der Seen auch mal an einen frischen Fisch wagen sollte. Bis zum Startzeitpunkt habe ich auf jeden Fall noch nie einen Fisch ausgenommen, geschweige denn einen gekillt. Eine Unterweisung wurde mir angeboten. Nach längerer Überlegung habe ich das Angebot nicht angenommen und bin zu folgendem Schluss gekommen:

Ich brauche es nicht. Wenn ich bisher keinen Fisch gefangen habe, muss es auch in Zukunft nicht sein. Wenn ich einen Fisch will, kann ich mir auch einen kaufen. Einen, der schon tot ist. Das Thema ist also abgehakt. Im Zweifelsfall gibt es eben täglich Penne ‚Tonno‘, den Tonno aus der Dose.

Strecken - und Zeitplanung

Streckenverlauf in Deutschland

Der Streckenverlauf in Deutschland und der Starttermin orientierten sich zunächst an meinem ersten Zwischenziel Eutin bei Lübeck. Hier musste ich auf jeden Fall durch, weil ein Besuch bei meinem Freund Christian und damit verbunden der Besuch des jährlichen Bluesfestivals anstand. Daraus ergab sich auch der weitere Weg in Richtung Skandinavien über die Insel Fehmarn.

Von anderen Nordkapradlern weiß ich, dass diese auch gerne den Weg über Rostock wählen und von hier nach Tralleborg in Schweden übersetzen.

Der Termin des Bluesfestes stand fest. Beginn war am Donnerstag, den 14. Mai, ich wollte spätestens am Freitag, den 15. Mai dort sein und bis Sonntag bleiben. Über die einfache Rückrechnung, 1100 km in ca. 9 Tagen radeln zu wollen, kam ich also auf den Starttermin Donnerstag, den 7. Mai 2015.

Bei der näheren Planung der Tour bin ich davon ausgegangen, in Deutschland, soweit es möglich ist, Radwege zu benutzen. Und dann im zweiten Schritt, dass diese eher in Ostdeutschland zu finden sind. Viele Fernradwege sind entlang der mehr oder weniger großen Flüsse angelegt. Wenn man dann die Deutschlandkarte betrachtet und als Zielpunkt für den Übergang nach Skandinavien die Insel Fehmarn anvisiert, erkennt man, dass die Donau bis zu ihrem nördlichsten Punkt bei Donauwörth und später die Saale ab Hof genau in die richtige Richtung laufen.



Als erster von zwei Abschnitten ohne Fluss hat sich dabei der Bereich zwischen Donauwörth und Nürnberg herausgestellt. Zur Orientierung gab es hier statt eines Flusslaufs die Bundesstraße 2, aber ab Nürnberg dann wieder den Pegnitzradweg in Richtung Bayreuth. Hier hätte es als Alternative noch die Möglichkeit gegeben, dem Rhein-Main-Donau-Kanal bis Forchheim zu folgen.

Zwischen Bayreuth und Hof war das Fichtelgebirge zu überwinden. Auch hier musste als Orientierung wieder die B2 erhalten. Ab Hof war dann der Saale - Radweg angesagt. Dieser führt von der Quelle im Fichtelgebirge über 450 km bis zur Mündung bei Barby in die Elbe. Nach dem Studium der Beschreibung des Saaleradwegs war klar, dass es vor allem im ersten Teil alles andere als flach werden würde. Von insgesamt 4000 Höhenmetern war hier die Rede. Wobei die Strecke im weiteren Verlauf immer flacher wurde. Als Mountainbiker schrecken mich eigentlich die Höhenmeter nicht, aber mit einem Gepäckanhänger sieht die Sache

natürlich schon etwas anders aus, vor allem, weil ich damit bisher keine Erfahrung habe.

Nach der Mündung der Saale in die Elbe geht die Richtung meistens wieder schnurstracks in Richtung Norden bzw. Nordwesten. An der Elbe wollte ich bis Lauenburg bleiben. Ab hier war meine Vorstellung noch etwas diffus. Ich hatte etwas von einem Kanal in Richtung Lübeck gelesen, an dem entlang es einen Radweg geben sollte. Ab Lübeck war dann die Landstraße in Richtung Eutin und die Ostholsteiner Seenplatte als Weg vorgesehen. Von früheren Besuchen in dieser Gegend wusste ich, dass es hier ein gutes Radwegenetz gibt.

Dänemark und Schweden

Der weitere Weg sollte ab Montag, den 19. Mai jetzt über die Insel Fehmarn nach Dänemark gehen.

Fehmarn ist mit einer frühen Jugenderinnerung verbunden. Im September 1970 fand hier das legendäre Fehmarn - Festival statt, bei dem Jimmy Hendrix seinen letzten Auftritt hatte. Dies war für mich auch ein bisschen der Eintritt in eine fremde Welt, die ich in meinem bisherigen Dorfdasein in Mittelbiberach nicht gekannt habe.

Beim Streckenverlauf über die Dänischen Inseln wollte ich die größeren Straßen meiden. Zunächst war ich unschlüssig, ob ich Kopenhagen streifen oder eher umfahren sollte. Ich habe mich bei der Planung dann auf ‚umfahren‘ festgelegt und eine Route über Roskilde gewählt. Über Helsingør sollte es dann mit der Fähre nach Helsingborg in Schweden gehen. Im Nachhinein bin ich aber draufgekommen, dass Kopenhagen eine tolle Radfahrerstadt ist, die ich gut hätte mitnehmen können.

In meiner weiteren Planung habe ich mich darauf festgelegt, dass ich in Schweden das Binnenland nutzen wollte. Und hier gab es eigentlich nur einen Weg: Die E45, die von Göteborg aus in den nördlichsten schwedischen Zipfel an der finnischen Grenze nach Karesuando führt. Was da genau auf mich zukommt, konnte ich nur erahnen: Endlose Geraden, Wälder, Elche, Rentiere, LKW - und sonstiger Verkehr, Einsamkeit, Seen. Hoffentlich ausreichend Läden zur Verpflegungsaufnahme. In offensichtlich ausreichenden Abständen schien es auf jeden Fall größere Orte zu geben.

Alternativ hätte ich auch über Stockholm an die Ostseeküste und ab hier der Küste entlang über Umea in den Norden fahren können. Dann wäre ich in Gällivare wieder auf die Inlandsstrecke gekommen.

Finnland und Norwegen

Nach dem Erreichen des nördlichsten fahrbaren Ortes in Schweden sollte ein kurzer Abstecher nach Finnland kommen. Mehr als ein Tag schien dies nicht zu sein. Die Grenze nach Norwegen war hier auf jeden Fall nicht weit. Das vorläufige Ziel ‚Alta‘ als Ausgangspunkt bzw. Basislager zum Nordkap war von hier aus schon greifbar nahe. Größere Ortschaften schienen in diesem Bereich kaum vorhanden. Von Alta aus sollte die letzte Etappe zum Nordkap starten. Dabei war auch offensichtlich, dass ich nach Erreichen des Nordkaps auch wieder nach Alta zurückkehren musste, weil sich hier auch der Weg in die andere Richtung zu den Lofoten teilt. Im weiteren Verlauf wollte ich jetzt immer an der Küste bleiben und die grandiose Fjordlandschaft genießen, die ich von vielen Bildern kannte. Narvik sollte der Ausgangsort für die Lofoten werden. Diese wollte ich bis zum äußersten Zipfel nach A° erkunden.

Ab hier war jetzt eine längere Schifffahrt nach Bodoe an der norwegischen Küste geplant. Direkt an der Küste entlang

sollte es jetzt in Richtung Süden gehen. Dabei waren immer wieder kleinere Fjordüberquerungen eingeplant, weil diese sich oft tief ins Landesinnere erstrecken und eine Umfahrung zu viel Zeit kosten würde.

Für den Süden von Norwegen und die Schlussphase hatte ich zwei verschiedene Versionen geplant: Bei der Version 1 wollte ich von Bergen über die Bergkette direkt in Richtung Oslo radeln und die Tour dort beenden, als Alternative habe ich mir auch überlegt, von Bergen über Stavanger nach Kristiansand zu fahren. Hier hätte ich dann aber auf Oslo verzichten müssen und wäre direkt mit der Fähre nach Dänemark übergesetzt.

Zeitliche Vorstellungen? Nach den zeitlichen Eckpunkten zu Beginn der Tour habe ich mir eigentlich kein Datum mehr gesetzt. Ich habe geschätzt, dass ich in etwa 7 - 8 Wochen, also Ende Juni in Oslo sein würde.

Die Streckenlänge habe ich, mit Varianten, mit ca. 6500 km errechnet. Das wäre dann etwa ein Wochenschnitt von ca. 800 km geworden.

Und dann habe ich natürlich noch das Wetter geplant. Immer schön warm, aber nie zu heiß, immer den Wind von hinten - und vor allem, kein Regen.

Donnerstag, 7. Mai Schemmerhofen - Wemding

Perfektes Wetter und optimaler Wind beim Start der Tour am Donnerstag. Ein paar Tage davor hatte es noch wie aus Kübeln geschüttet, sodass viele Wiesen an der Riss unter Wasser standen. Frühstück, letzte Vorbereitungen, Anhänger ankoppeln. Der Adrenalinspiegel ist merklich angestiegen. Auch über meine Internet - Seite erfolgt der Startschuss zur Tour, indem ich den ersten Blog schreibe. Um Punkt 9 Uhr lenke ich mein Gespann zum Fahrradweg in Richtung Schemmerberg. Jetzt muss ich nur noch ein Abschiedsbild mit dem Handy schießen. Ich finde einen freundlichen Anwohner, der bereit ist, diese Aufgabe zu übernehmen. Allerdings dauert es etwas länger, bis der gute Mann schließlich den Finger richtig auf das Display meines Handys setzt. Als aber auch das geklappt hat, steht dem Aufbruch nichts mehr im Weg. Bis ich dann nach 3 Minuten Fahrzeit feststelle, dass das Wasser auf dem Radweg nach Schemmerberg immer noch steht. Hier habe ich mir drei Tage vorher schon nasse Füße geholt, als ich mit dem Rennrad unterwegs war und gedacht habe, die paar Zentimeter Wasser kann ich doch lässig durchfahren. Von wegen, bei jeder Pedalumdrehung habe ich die Schuhe unter Wasser durchgezogen. Das wollte ich diesmal vermeiden. Also umkehren und auf der Hauptstraße nach Schemmerberg. Ab jetzt läuft alles normal. Es ist nicht zu kalt, nicht zu warm, einfach perfekt.



Start in Schemmerhofen

Über Ulm, Günzburg, Lauingen und Dillingen fahre ich auf dem Donauradweg nach Donauwörth, obwohl dieser zwischen Ulm und Donauwörth nicht wirklich immer Spaß macht. Immer wieder im Zickzackkurs durch die Lande, dazu oft unbefestigt. Erstaunlicherweise kann man sich sogar auf einem Flussradweg verfahren. Das ist mir vor vielen Jahren, als ich ebenfalls an der Donau entlang in Richtung Prag unterwegs war, auch schon passiert.

Weil die Donau in dem Bereich ziemlich stark mäandert, nehme ich zwischen Dillingen und Donauwörth aber dann doch lieber den direkteren Radweg an der B18 entlang. Dafür darf ich dann in einer Ortsdurchfahrt das erste Mal meine Bremsen testen, als ein Opa im Opel Astra mich völlig ignoriert und unmittelbar vor mir die Straße queren muss.



Am Marktplatz in Wemding

Mit Erstaunen lerne ich kurz vor Donauwörth einen mir völlig neuen Grund für Bürgerzorn und Bürgerprotest kennen. Bisher war mir geläufig: Der Protest für oder gegen die Windkraft, gegen Stromtrassen, gegen Atomkraft, gegen Wasserkraftwerke, gegen Pumpspeicherwerke, gegen End- und Zwischenlager. Viele Plakate am Straßenrand verkünden hier vom Protest und Widerstand gegen den Polder- und Deichbau, der vor dem Donauhochwasser schützen soll. Man muss nicht alles verstehen.

Nach einer kurzen Kaffeepause in Donauwörth heißt es jetzt wieder neu orientieren. Die Donau dreht jetzt ab in Richtung Osten und ich wende mich der B2 in Richtung Nürnberg zu. Jetzt wird es auch richtig bergig. Als Tagesziel habe ich mir den Campingplatz in Wemding auserkoren. Wemding liegt einige km abseits der Bundesstraße, sodass ich mich bald

wieder in einer relativ einsamen Gegend befinde. Jetzt mache ich die Höhenmeter, die ich auf dem Donauradweg den ganzen Tag gespart habe. Der Campingplatz liegt etwas außerhalb des Ortes und ist bis auf einige Wohnwagen und Wohnmobile praktisch leer. Als ich komme, wird die Rezeption gerade abgeschlossen. Der Typ meint, Anmeldung und Bezahlung gehen auch morgen früh noch.

Nach dem Zeltaufbau mache ich mich zu Fuß in die Stadt auf und genehmige mir beim Italiener am Marktplatz eine Ladung Nudeln. Nach 160 km auf dem Rad tut das Laufen wieder richtig gut. Schon etwas ungewohnt, die Zelterei, wenn man das viele Jahre nicht mehr gemacht hat. Aber der Auf - und Abbau ist unproblematisch. Dafür wird die Nacht erstaunlich kalt, aber vermutlich muss das Anfang Mai auch so sein. Genau waren es am ersten Tag **159 km und 600 hm**

Freitag, 8.5. - Wemding - Hohenstadt/Pegnitz

Am Freitag um 9 Uhr breche ich auf, die Rezeption ist immer noch verwaist. Es scheint ein richtig schöner Tag zu werden. Über Berg und Tal geht es zurück zur B2, erstaunlicherweise hört hier sogar die befestigte Straße irgendwann mal auf. Ich wähne mich plötzlich ganz weit weg von der Zivilisation, dabei fange ich doch gerade erst an. Als ich dann die B2 erreiche, muss ich feststellen, dass es dort auch nicht immer einen durchgängigen Radweg gibt. Auf ein paar Kilometer muss ich mir den Nervenkitzel mit dem dichten LKW - und PKW - Verkehr geben. Aber auch das geht vorbei.

Einigermaßen locker und entspannt komme ich über Weißenburg und Roth nach Nürnberg, wo mich mein Navi voll durch den gerade einsetzenden Freitagmittag -

Feierabendverkehr lotst. Das ist jetzt weniger witzig. Locker wird es dann wieder auf dem Pegnitzradweg, der mitten in Nürnberg beginnt. Hier bin ich jetzt weitestgehend wieder in der freien Natur.

Jetzt muss ich mich mal kurz mit einem möglichen Tagesziel befassen. Mein Handy findet den einzigen Campingplatz im Pegnitztal in Hohenstadt, 5 km nach Hersbruck, fast direkt am Bahnhof. Ein schönes Wiesengelände, das offensichtlich zu einem Bauernhof gehört. Das einchecken ist einfach, der Platz kostet 8 Euro und das Zelt ist schnell aufgebaut.



Treuchtlingen

Auf der Suche nach einer Kneipe bin ich leider erfolglos, sodass ich gezwungen bin, den Daumen raus zu halten, als ich ratlos am Ortsende stehe. Das klappt auch sofort. Ein Serbe, der kaum Deutsch spricht, nimmt mich mit nach Hersbruck. Dort verdrücke ich eine ordentliche Portion

Nudeln und zwei Hefe, bevor ich trotz Bahnstreik mit dem Zug direkt wieder zurück zum Campingplatz fahre.

Die Tagesstatistik ergibt 134 km und 540 hm



Im Pegnitztal kurz vor Hersbruck

Samstag, 9.5. - Hohenstadt - Hof

Beim Aufstehen stelle ich fest, dass der leichte Regen in der Nacht meine frisch gewaschenen Radklamotten eingensäst hat. Es ist aber wieder trocken, als ich kurz nach 9 Uhr am Samstagmorgen aufbreche. Die Wolken am Himmel lassen aber darauf schließen, dass heute noch was runter kommt. Immerhin komme ich trocken nach Bayreuth, wo ich direkt an der Oper mein Vesper verzehre. Kaum bin ich fertig und gerade losgefahren, geht ein schweres Gewitter nieder, das mich in eine Bushaltestelle zwingt. Nach einer halben Stunde ist es aber vorbei und ich setze meinen Weg fort. Dieser führt jetzt fast komplett auf der vorher schon

genannten B2 über Bad Berneck nach Hof. Eine Alternative gibt es nicht, aber der Verkehr ist auf diesem Abschnitt ziemlich harmlos. Dafür ist es kurvig und wellig ohne Ende, was mit meinem Anhänger manchmal ziemlich mühsam wird.



An der Pegnitz

Inzwischen ist klar, dass mein heutiges Ziel Hof sein wird. Das war zunächst nicht geplant, ich bin mir aber sicher, dass es hier einen Campingplatz gibt. Aber leider falsch gedacht, es gibt tatsächlich keinen. Und plötzlich stehe ich vor dem Hotel Strauß, in dem ich vor zwei Jahren am Ende einer Tour durch den Osten mit meinem Kumpel Manfred gelandet bin. Das ist wohl der Wink des Schicksals. Also nichts wie rein, nasse Klamotten von gestern trocknen und, vor allem, ein richtig schönes WLAN im Zimmer. Trotz Riesen hunger und einem ebensolchen Durst hat dieser Update jetzt Vorrang

Ach ja, noch was für die Statistik: Heute waren es **136 km**
und 1360 HM.