

Reisetagebuch zum meinem Trip mit dem Motorrad über Schweden und Finnland nach Norwegen ans Nordkap und über die Westküste Norwegens zurück



In diesem kleinen Reisebericht möchte ich Euch meine Erlebnisse bei der Planung und Durchführung meines Trips im Juni 2012 mit dem Motorrad zum Nordkap berichten.

Vorwort

Als Erstes jedoch zu meiner Person. Mein Name ist Jan, 1969-er Jahrgang, verheiratet und Vater von 2 Kindern. Aus beruflicher Sicht bin ich zeitlich durch meine Selbständigkeit relativ stark ausgelastet.

Richtig Motorrad fahre ich eigentlich erst wieder seit 2004. Grund für den Wiedereinstieg war des Geburtstagsgeschenk meiner Frau: Ein Wochenende mit einer Harley-Davidson Sportster 883. Und so sollte es kommen, dass ich Blut leckte und mir noch 2004 eine Suzuki Marauder 800 kaufte. So ein kleiner Cruiser war genau das Richtige. Da ich zudem auch Spaß am „Schrauben“ hatte, dauerte es nicht lange, bis sie ihr ursprüngliches Aussehen verlor.



2006 folgte dann eine 94-er Suzuki VS1400 Intruder. Die war schon etwas (ver-)umgebaut, entsprach jedoch nicht meinen Vorstellungen. So war auch die fällig.



Nach dem Umbau der Intruder wollte ich dann endlich ein neues Motorrad. Es sollte eine Harley sein. Im April 2008 kaufte ich mir also eine Harley-Davidson XL 1200 Nightster, welche ich ca. 1 ½ Jahre im fast originalen Zustand fuhr. Auch diesem Motorrad wollte ich meine eigene Note geben und wie soll es anders sein, ich hatte wieder einen Winter zu tun.



Und so kam es, dass ich mich irgendwann fragen musste, ob das nun immer so weitergehen sollte. Man liest Berichte von Typen auf ihren fernen Reisen, sieht Ewan McGregor und Charley Boorman in Ihrer Weltumrundung auf den BMWs und überlegt, wie in aller Welt mein Abenteuer mit Motorrad aussehen könnte. Sicherlich gibt es in Deutschland genug schöne Gegenden zum Fahren, nur war es das nicht gerade, was mich träumen lies.

Es war natürlich auch klar, dass ich mich nicht für mehrere Monate aus dem Staub machen konnte. Dafür reichte einerseits das Budget nicht. Viel wichtiger war jedoch der Umstand, dass ich Renate und die Kids für solch einen Zeitraum nicht allein lassen konnte und auch nicht wollte. Umso mehr danke ich meiner Frau, dass Sie mich mit der Idee zu einem zweiwöchigen Motorradtrip nicht direkt ausbremste.

So kaufte ich mir schließlich im September 2011 eine Triumph Tiger 800. Die war relativ neu auf dem Markt und gefiel mir richtig gut. Ich hatte lange nach dem passenden Motorrad gesucht. Ich wollte einen Motor mit Charakter, eine leicht zu beherrschende Maschine und eine, die ich für meine kommenden Ziele einsetzen konnte. Diese waren einerseits Spaß haben in den heimigen Regionen und zum anderen einen zuverlässigen Begleiter auf kommenden Reisen.



Natürlich musste auch die Triumph noch für den Trip präpariert werden.

Als klar war, dass ich den Segen meiner Familie hatte, stellte sich nun eine weitere Frage: Wohin könnte man fahren, wie weit und wie viele Kilometer und vor Allem, mit wem? Meine Entscheidung bezüglich Reisebegleitung viel mir nicht sehr schwer. Ich kam zu dem Schluss, dass ich diese Reise ohne Kompromisse oder Rücksichtnahme auf Andere durchziehen will, was bedeutete: ich fahre allein. Ich weiß nicht, wie oft ich vor meinem Trip von Freunden den Satz gehört habe: Cool, aber allein würde ich nicht fahren. Was ist, wenn etwas passiert?

Ich denke, eine gewisse Vorsicht und Überlegungen vor Antritt solch einer Reise müssen sein, belastet man sich jedoch mit den Fragen, was alles passieren könnte, sollte man besser zu Hause bleiben. Ich versprach mir davon, nicht dem gewissen Gruppenzwang ausgesetzt zu sein, nicht auf die Macken andere Rücksicht nehmen oder mich ständig für irgendwas entschuldigen zu müssen und wann immer ich wollte, zu fahren oder anzuhalten für ein geiles Foto, ohne dass einer fragt: Wieso halten wir schon wieder an? Oder einfach in der freien Natur zu übernachten, wann immer mir danach war oder die „geplante“ Route zu verlassen, wenn mich irgendetwas nervt. Außerdem bin ich davon überzeugt, dass man die Menschen eines Landes oder andere Reisende am besten kennenlernen kann, wenn man nicht in einer Gruppe fährt. Ich glaube, dass ist an dieser Stelle genug als Erklärung für meine Entscheidung.

Route und Ziel

Als Reiseziel hatte ich anfangs mehrere Überlegungen. England und Schottland waren eine Option, der Balkan wäre interessant oder gar die spanische Halbinsel.

Aber am meisten interessierte mich die unendliche Weite Skandinaviens, die schroffe unvergleichbare Natur und die nordische Gelassenheit der Menschen. Ich war bereits 2009 mit drei Freunden mit der Harley in Schweden unterwegs, allerdings nur bis zum Vännern und Vättern auf knapp 4000 km und immer in Hütten. Jedoch schwärmten all diejenigen, welche bereits in Norwegen waren. Und so entschied ich, zum Nordkap zu fahren.

Für den Starttermin hatte ich Freitag, den 15.06.2012 gewählt und ich wollte am Sonntag, dem 01.07.2012 wieder zurück sein.

Die Reise sollte mich entlang und abseits der E45 durch Schweden und Finnland vorbei am Inari-See zur östlichsten Stadt Norwegens nach Kirkenes nahe der russischen Grenze führen, von dort weiter über das Nordkap die Westküste Norwegens hinab und schließlich über Oslo wieder nach Trelleborg in Schweden zur Fähre nach Rostock. Nun musste ich nur noch prüfen, ob das in 17 zur Verfügung stehenden Tagen zu schaffen sei.

Schnell wurde klar, dass ich Schweden und Finnland für die Hinreise rein als Durchreiseländer benutze müsse, um so schnell als möglich das Kap zu erreichen. Dafür hatte ich 7 Tage einschließlich Deutschland eingeplant. Also war der erste Tag für die Anreise zur Fähre nach Rostock gedacht. Ich wollte dieses Mal die Nachtfähre mit Kabine buchen. Vor drei Jahren

haben wir irgendwo auf dem Schiff in den Gängen gelegen und versucht zu schlafen. Dementsprechend sind wir am nächsten Morgen in Trelleborg von Bord gegangen und auf die Bikes gestiegen. Das wollte ich nicht noch einmal. Für Schweden und Finnland plante ich mit Tagesetappen von ca. 600 km. Das sollte auf den langen, geraden Straßen möglich sein.

Für die Route entlang der norwegischen Küste hatte ich keine genauere Zeitplanung, da mir klar war, dass auf diesen kurvenreichen Strecken maximal 400km am Tag zu schaffen sein sollten. Für die Besichtigung von Städten jedenfalls hatte ich kaum Zeit eingeplant, da ich nicht der Typ bin, der auf solch einer Reise einen Bummel durch die Einkaufsstraßen mit all seinen Touristenansammlungen braucht. Ich wollte diesbezüglich alles vom Wetter, meiner Verfassung oder der Triumph abhängig machen. Vor Allem jedoch wollte ich mich nicht mit einer bis ins Kleinste festgesteckten Route unter Druck setzen.



Präparation des Motorrades

Klar war, dass ich mir noch Gedanken über das Gepäcksystem machen musste. Kofferset inklusive benötigtem Zubehör würde mich ca. 800 € kosten. Sturzbügel und Hauptständer sollten auch noch dran. Navigationsgerät samt Halterung und noch einige zusätzlich Stromversorgungsmöglichkeiten über USB brauchte ich ebenfalls. Und zu guter Letzt war mir klar, dass ich mit der Originalbereifung der Triumph nicht fahren wollte.

Vom Alukofferset nahm ich wegen des hohen Preises Abstand und entschied mich für das Softgepäck-System Speedpack Wide von „Bags Connection“, was ich im letzten Winter zusammen mit Tankrucksack GS Quick Lock erstanden hatte. Allerdings musste ich hierfür noch eine Gepäckbrücke konstruieren und bauen.



Auf diese sollte ja auch noch die Rolle mit Zelt, Iso-Matte und Schlafsack passen. Also wurde eine durchgehende Fläche von 600 x 300 mm geschaffen mit notwendigen Spannmöglichkeiten für meine vorhandenen Taschen.

Auch ein reines Motorrad-Navigationsgerät mit teurem Bluetooth-Headset wollte ich mir nicht anschaffen, dafür würde ich es zu selten nutzen. Also kaufte ich mir das neue Navigon PR42, welches einen Motorradmodus besitzt und dafür von „SW-Motech“ noch den Quick-Lock GPS-Halter inklusive Drybag. Der wiederum wurde dann an die neue Windschildverstellung von „Touratech“ montiert. Ich musste in meinen Helm (UVEX GT500) also nur noch kleine Lautsprecher einbauen und diese über einen Bluetooth-Empfänger mit dem Navi verbinden. Geschafft.

Dass die originale Sitzbank nicht wirklich langstreckentauglich sei, war auch klar. Also bekam die Tiger noch eine Sitzbank (mit Memory-Funktion - aha) von „BAXTER“ spendiert, was sich als absolut sinnvolle Investition herausstellen sollte.

Und zum Schluss war da noch die Sache mit der Bereifung. Dass der Asphalt in den skandinavischen Regionen ein sehr grober ist, war mir bekannt. Dass nicht jede weiße oder

gelbe Straße auf der Landkarte gleich asphaltierte Straße bedeutet, wusste ich auch. Und regenreich konnte es im Norden ebenfalls sein. Also suchte ich nach einem Reifen, der einen niedrigen Verschleiß hatte, gemäßigte Offroad-Qualitäten besaß und ein gutes Handling bei Regen versprach. Leider war zum Zeitpunkt kein Reifen mit diesen Eigenschaften offiziell für die Tiger 800 freigegeben. Somit musste ich einen Verlust der Betriebserlaubnis in Kauf nehmen, wollte ich die zuvor genannten Eigenschaften haben. Ich kam bei der Suche auf den Michelin Anakee 2 in den Dimensionen 100/90-19 57H für vorn und 150/70-17 69H für hinten. Auch diese Wahl sollte sich im Nachhinein betrachtet als die Richtige herausstellen.

2 Wochen vor geplanter Abreise war dann alles fertig installiert und getestet.

Bekleidung und Ausstattung

Durch die Jahre zuvor auf den Choppern hatte ich bislang mit Lederklamotten überlebt. Wenn diese allerdings durch Dauerregen nass werden, verhindert das den ungetrübten Spaß auf einer Tour. Also fiel meine Wahl letzten Winter auf eine Textil-Kombi von „Cycle Spirit“ welche ich im Angebot zum halben Preis erwerben sollte. Lange Funktionsunterwäsche, Fließjacke und zusätzliches Thermofutter mussten bei je nach Wetterlage zu erwartenden Temperaturen um den Gefrierpunkt übereinander passen. Außerdem hatte ich noch den Regen-Overall von vor 3 Jahren, der mir bis dato gute Dienste geleistet hatte. Sommer- und Winterhandschuhe waren zudem dabei. Als Schuhwerk hatte ich meine bewährten Boots von Harley-Davidson, welche ich im Extremfall noch mit Regenüberschuhen von Polo bestücken konnte. Eine Sturmhaube und Nierengurt gehörten natürlich auch zur Ausstattung.

15. Juni 2012 – Start in Ullendorf

Da meine Überquerung der Ostsee per Fähre von Rostock nach Trelleborg in Schweden von 23.00 Uhr bis zum nächsten Morgen 6.00 Uhr dauern sollte, wollte ich gegen 18.00 Uhr in Rostock am Fährhafen ankommen. So hätte ich noch etwas Sicherheit, falls auf der Anreise etwas schief gehen würde. Also wollte ich von unserer Garage in Ullendorf gegen 11.00 Uhr starten, um über Land an Berlin vorbei die Autobahn zu meiden. In 7 Stunden sollte das zu schaffen sein. Gepackt hatte ich am Abend vorher. Vor Antritt hatte ich Ecke, einem Freund zugesagt, seinen neuen Tankrucksack mit der zugehörigen Befestigungsplatte für das Quick-Lock-System an seiner Speed Triple zu installieren. Also kam Ecke gegen 10.00 Uhr in die Garage und wir bauten das Teil gemeinsam an. Dann noch schnell ein Radler und in Ruhe starten. Bachi und Hotte waren auch noch gekommen. Bachi vor allem, da er mich unbedingt verabschieden wollte. Fand ich echt cool.



Kurz nach elf bin ich dann bei schönem Wetter entlang der B101 über Großenhain, Elsterwerda und Herzberg bis Luckenwalde und weiter über Beelitz nach Potsdam gefahren. Bin leider dort zum Freitagnachmittag in den Berufs- und Pendlerverkehr gekommen, was total nervend war. So entschloss ich mich, hinter Potsdam auf die Autobahn E55/A10 zu fahren. Auf dieser und weiter auf der A24 und später A19 bin ich somit nur noch auf der Autobahn geblieben.

Gegen 18.15 war es dann geschafft und ich stand im Fährhafen von Rostock. Nach dem Check-In am Terminal habe ich mir 2 Flaschen Rostocker Bier gekauft und mich auf die Ankunft der aus Schweden kommenden Fähre eingestellt. Es war zum Einschlafen langweilig, was an der fehlenden Attraktivität des Fährhafens Rostock lag.

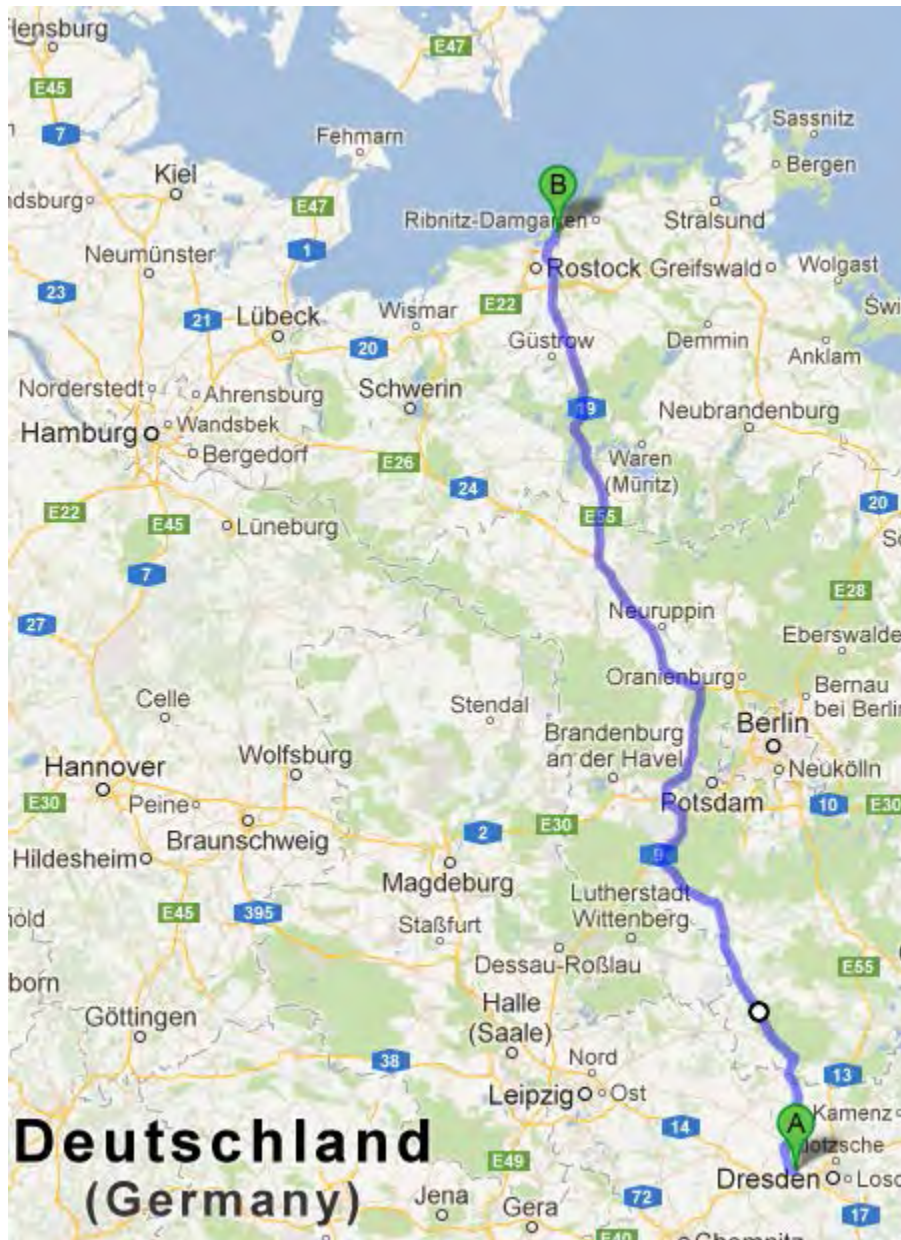


Gegen 21.00 Uhr lief endlich die „Tom Sawyer“ der TT-Line ein. Es dauerte nun noch eine Stunde, bis all die Trucks und Caravans von Bord gefahren waren und wir auf die Fähre konnten. Nun noch schnell das Bike festmachen und dann die Kabine suchen gehen.



Die Buchung einer 2-Bett-Kabine stellte sich nun als perfekt heraus, da keine weitere Person auf meine Kabine gebucht war. Somit hatte ich also die ca. 12m² für mich allein. Sofort aus den Klamotten raus und ab in die Dusche, noch schnell eine Zigarette auf Deck und bei Abfahrt der Fähre um 23.00 Uhr lag ich bereits in der Koje.

Abfahrt: 11.10 Uhr
Ankunft: 18.15 Uhr
Gefahrene Kilometer: 438 km



16. Juni 2012 – von Trelleborg (Schweden) nach Gusselby (Schweden)

Ich habe ausgesprochen gut geruht und bin 05.30 Uhr von der Durchsage über die baldige Ankunft geweckt worden. Kurz nach 6.00 Uhr war ich schließlich von der Fähre runter und kurze Zeit später bereits aus Trelleborg raus. Man kann nicht behaupten, dass Trelleborg irgendeinen besonderen Reiz hat. Also schnell weg hier.

10 km hinter Trelleborg war es Zeit für einen kleinen Snack, 2 Knacker vom Aldi und 2 Müsliriegel. Und nun fing es auch das erste Mal an zu regnen. Ich sollte den ganzen Tag im Regen fahren, sodass mein Regenoverall schnell seine Bestimmung fand.



Da ich Südschweden bereits kannte, habe ich nicht die kleinen Straßen gewählt sondern bin teils Autobahn, teils Landstraße über Ljungby, Jonköping, Mariestad, Örebrö und Lindesberg bis nach Gussleby gefahren. Auf den letzten 20 Kilometern kam zum Glück auch wieder die Sonne zum Vorschein. Ich entschied mich für die Übernachtung auf einem Campingplatz. So konnte ich nochmals duschen, in der Küche eine Suppe kochen und frisches Trinkwasser auffüllen. Die Übernachtung hier kostete 100 Schwedische Kronen, etwa 11,80 €. Neben mir hatten 2 Dänen mit Ihren beiden Moto-Guzzis Ihr Lager aufgeschlagen. Sie sprachen beide hervorragend deutsch, da sie an der Grenze zu Deutschland lebten. Ihr Ziel war der Norden Finnlands und zurück über das Baltikum, Polen und Deutschland.



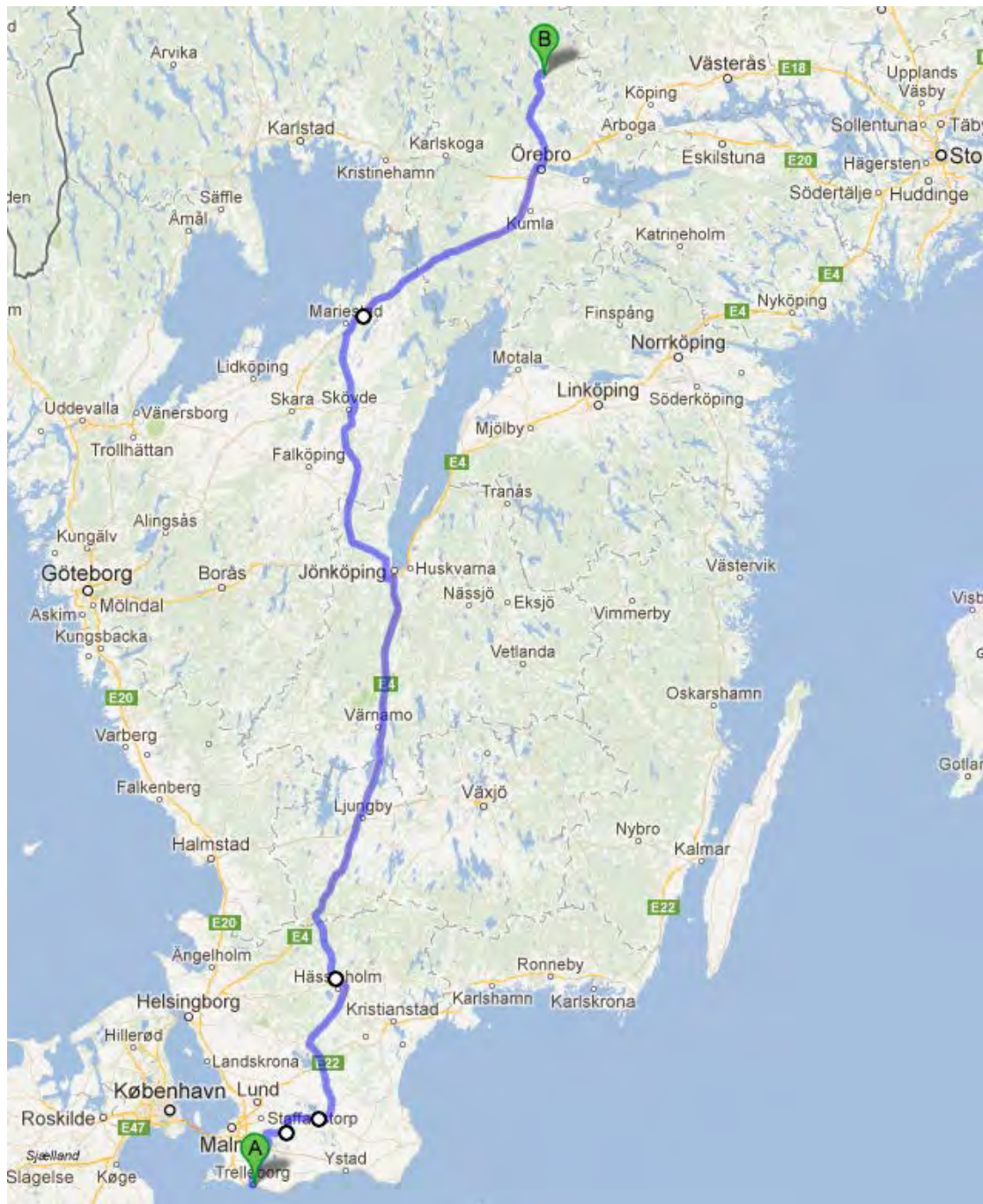
Ich bin schließlich gegen 21.00 Uhr im Schlafsack verschwunden. Als ich das nächste Mal aufwachte erschrak ich, da es bereits wieder hell war. Nach einem Blick auf die Uhr stellte sich jedoch die Verwunderung ein. Es war nachts halb zwei! Wieso ist es hell draußen? Mir wurde nun das erste Mal bewusst, dass ich im Norden war. Hier wurde es ja nicht mehr wirklich dunkel.

Abfahrt: 06.05 Uhr

Ankunft: 17.40 Uhr

Gefahrene Kilometer: 638 km (mit Verfahren trotz Navi)

Stationen: Hörby, Hässlehol, Jonköping, Mariestad, Örebro, Lindsberg



17. Juni 2012 – von Gusselby nach Lit bei Östersund

Nachdem es gestern Abend so schön sonnig war, wurde ich nachts gegen 03.00 Uhr von Regentropfen auf meinem Zeltdach geweckt. Naja, vielleicht nur ein Schauer dachte ich und schlief weiter. Für 06.00 Uhr hatte ich mir den Wecker am Handy gestellt. Leider regnete es immer noch. Also begann ich langsam, im Zelt alles einzupacken. Sch..., das hat doch gestern alles noch in die Taschen gepasst. Irgendwie funktionierte es dann doch. Anschließend stellte ich meine kompletten Sachen unter ein Vordach, damit es nicht jetzt schon im Regen stehen musste. Nun war Zelt abbauen angesagt. Dieses war total nass und dadurch gefüllt doppelt so schwer. Ich hatte auch den Fehler gemacht, bereits meine Textilkombi angezogen zu haben. Blöd nur, dass ich nun auch unter der Regenkombi nass geschwitzt war. Schließlich habe ich das Bike bepackt und noch die Regenkombi angezogen. Auf den ersten 150 km Richtung Norden wurde es deshalb teilweise unangenehm kühl drunter. Fehler sind da, um gemacht zu werden, wenn möglich nur einmal.

Ich habe dann unterwegs doch wieder die Innenfutter in Jacke und Hose meiner Textilkombi eingeknöpft. Nun konnte auch die Kombi beim Fahrtwind trocken, da es die nächsten 300 km nicht mehr regnen sollte. So konnte ich auch die Landschaften Südschwedens besser genießen. Teilweise waren die Ortschaften 20 km und mehr voneinander entfernt. Es ging hügelig und sanft kurvenreich durch die Wälder.



Vor der nächsten dicken Regenfront dann wieder die Regenkombi rechtzeitig drüber und alles war okay. In Östersund hörte es dann endlich auf zu regnen. Da mein Zelt und auch meine Klamotten zum Teil nass waren, entschied ich mir eine kleine Hütte zu suchen, um alles trocknen zu können.

Kurz hinter Östersund fand ich diese dann an einem schönen See. Es war schließlich auch schon nach 18.00 Uhr. Ich wollte mit den nassen Sachen einfach nicht im nassen Zelt schlafen. Die kleine 4-Mann-Hütte habe ich dann noch von 350 auf 250 SKr. runter gehandelt.



Da die Sonne schien, habe ich das Zelt und die anderen Sachen auf den Bänken zum Trocknen ausgebreitet. Schließlich war kaum jemand da, den das hätte stören können. Anschließend habe ich in der Gemeinschaftsküche die obligatorische Nudelsuppe gekocht und gegessen und bin dann noch in die Dusche. Schönes warmes Wasser. Ich habe mir im Kiosk noch 2 Skandinavische Leichtbiere gekauft. Fehler... das Zeug ist immer wieder nur eklig. Kurz vor dem Schlafen um 23.30 Uhr waren dann auch fast alle Sachen trocken bis auf die Lederkutte. Geschlafen habe ich hervorragend in den Betten.

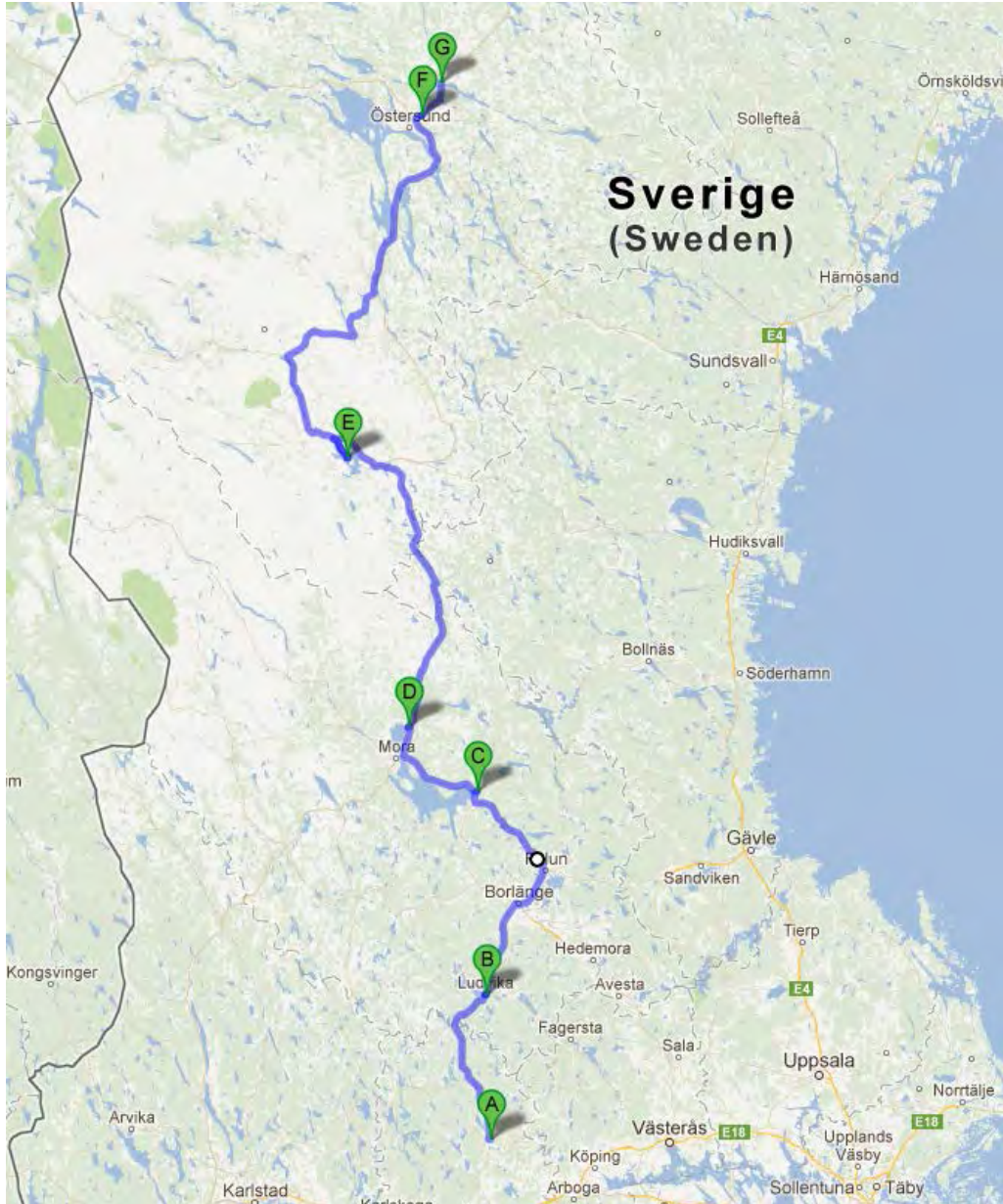


Abfahrt: 08.10 Uhr

Ankunft: 18.30 Uhr

Gefahrene Kilometer: 588 km

Stationen: Ludvika, Fallun, Rättvik, Orsa, Sveg, Rättan



18. Juni 2012 – von Lit nach Gällivare

Ich bin heute um 06.30 Uhr aufgestanden und habe als erstes den blauen Himmel bewundert, anschließend gefrühstückt, gepackt und punkt Acht ging es los auf der E45 weiter Richtung Norden. Die Landschaft war bei diesem herrlichen Wetter so beeindruckend, dass ich bereits nach 80km einen Break machte, um an einem See eine Zigarette zu rauchen.



Als ich dann wieder los wollte, fuhr ein Biker an mir vorbei. Man grüßte sich. Leider konnte ich das Nummernschild nicht erkennen. Einige Kilometer weiter in Villhelmina holte ich ihn an einer Ampel wieder ein und fuhr an den Autos vorbei neben ihn. Nun erkannte ich auch seine Herkunft, er kam aus Rumänien. Ich sprach ihn in meinem verbesserungswürdigem Englisch an: „What a long Way you have“. Dass er mich nicht verstehen konnte, lag an seiner Mücke unterm Helm. Wir fuhren an die Seite und stiegen von unseren Bikes. Nun war auch eine Unterhaltung möglich. Es sollte sich herausstellen, dass er auch ans Nordkap wollte, allerdings nicht wie ich über den Inarisee in Finnland, sondern auf direktem Weg. Er hieß Juan und war 31 Jahre alt, fuhr ein Honda Transalp und war seit Rumänien allein unterwegs. Respekt.

Wir beschlossen, den heutigen Tag gemeinsam zu fahren. Schließlich wollten wir beide noch um die 600 km schaffen. Wir fuhren also durch beeindruckenden Landschaften, sahen Elche, pausierten und teilten unser Essen und fuhren weiter. Nach ca. 500 km kurz vor Jokkmokk machten wir an einem Kiosk Rast. Nach kurzer Zeit hielt ein Biker mit englischem Kennzeichen auf einer Honda VFR. Wir kamen sofort ins Gespräch. Es war Driuscz aus Polen, der in England seit 8 Jahren lebt. Er kam von Kirkenes und berichtete, dass es dort bei kurz über Null Grad leicht geschneit hat. Na Toll, da wollte ich ja hin. Wir aßen zusammen und verquatschten uns so um 1 ½ Stunden.



20km vor unserem geplanten Ziel für den heutigen Tag fing es an, wie aus Eimern zu schütten. Na wenigstens hatten wir rechtzeitig die Regenklamotten übergezogen. Wir beschlossen also weiter zu fahren. Kurz vor Gällivare hörte es endlich auf. Es war nun schon Neun Uhr Abends. Wir wollten eigentlich beide im Freien in unseren Zelten schlafen, entschieden uns dann aber wegen dem unbeständigen Wetter, uns eine Unterkunft zu teilen. Auf dem einzigen Campingplatz weit und breit waren alle Hütten ausgebucht oder nicht bezahlbar. Umgerechnet 140 € für Beide waren uns dann doch zu viel. Netterweise verwies uns ein Mädchen von der Rezeption auf ein kleines Hotel in der Stadt. 40 € pro Person inklusive Frühstück. Natürlich haben wir sofort zugesagt und fuhren dahin. Es war ein gemütliches Familienhotel. Unsere Bikes konnten wir beim Besitzer in der Garage abstellen. Er fuhr dafür sein Auto raus auf die Straße. Echt nett. Nachdem wir beide geduscht hatten, holte Juan etwas in einer klaren Glasflasche aus seinem Rucksack, stellte 2 Tassen hin und goss ein. „That’s Balinka“ erklärte er, „...made by myself“. Oh ja, der tat wirklich gut. 2 davon tranken wir noch und redeten und redeten.

Wir stellten fest, dass wir heute den Polarkreis überfahren haben mussten, ohne es zu bemerken. Naja, am Ende doch ein cooles Gefühl so weit oben im Norden zu sein.

Ich beschloss aufgrund der Wetterprognosen und den Äußerungen von Dariusz, dem Polen, nicht nach Inari und Kirkenes sondern mit Juan gemeinsam ans Kap zu fahren. Da es taghell draußen war, bemerkten wir nicht, dass es mittlerweile weit nach Mitternacht war. Nun schnell in die Betten. Wir wollten morgen recht früh gemeinsam weiter.

Abfahrt: 08.00 Uhr
Ankunft: 21.45 Uhr
Gefahrene Kilometer: 689 km
Stationen: Villhelmina, Stensele, Arvidsjaur, Jokkmokk



19. Juni 2012 – von Gällivare nach Skaidi

Aufgestanden sind wir gegen 06.45 Uhr. Das Frühstück, welches ja inklusive war haben wir genossen. Nach diesem sind wir dann gemeinsam gegen 08.45 Uhr bei leichtem Nieselregen in Richtung Finnland gestartet. Ab Leipujarvi tauschten wir dann wegen einer 15 km langen Baustelle den Asphalt gegen eine durch den Regen schmierige Schotterpiste. Im Prinzip war das nach den vielen Kilometern auf Asphalt eine gute Abwechslung. Wenn es nur nicht regnen würde. Die Bikes sahen nach kurzer Zeit aus, als wären wir tagelang offroad gefahren.

Nach der Baustelle machten wir dann einen Halt, um die Muskeln etwas entspannen zu lassen. Plötzlich hielt hinter uns ein weiteres Motorrad an. Der Typ sprach uns auf Deutsch an: Hallo, wo wollt Ihr denn hin? Echt, zum Nordkap? Kann ich mich Euch anschließen? Er hieß Bernd aus Göttingen, 53 Jahre alt auf einer Suzuki 1200 Bandit. Er schmiss erst einmal seine Kiste an Ort und Stelle auf die Seite. Kein Wunder, dachte ich. Der hat bestimmt mit Gepäck 350 Kg Gesamtgewicht ohne Fahrer. Über den Tankrucksack hatte er eine NETTO-Tüte gestülpt. Ich muss an dieser Stelle schon zugeben: Sympathie stellte sich bei mir nicht gerade ein. Ebenfalls hielt noch ein alter Trabant Kübelwagen mit deutschem Kennzeichen. Der Herr war ebenfalls allein mit der „Pappe“ unterwegs zum Kap.



Also fuhren Juan, Bernd und ich ab da gemeinsam. Nach knapp 200 km hinter Gällivare erreichten wir über die E45 den Grenzübergang Kaaresuvanto in Finnland. Von da fuhren wir auf der 21 süd-östlich und weiter auf der 93 Richtung Enontekiö. Von da ging`s wieder nördlich Richtung Norge. Die ungefähr 100 km durch Finnland hatten wir in ca. 1 ½ Stunden „hinter uns gebracht“. Ich habe diesem Landstrich wirklich nichts abgewinnen können.

In Norwegen fuhren wir über Kautokeino weiter auf der 93 bis nach Alta. Hier kamen die ersten Schluchten, welche uns trotz der Temperaturen von ca. 3-4 °C ein Lächeln auf die Gesichter zauberten.



In Alta bogen wir nun ab auf die E6. Wir fuhren noch weiter bis Skaidi. Die Landschaft war hier oben sehr karg. Uns war klar, dass Zelten bei diesen Temperaturen und dem Regen keinen Spaß machen würde, zudem wir alle ziemlich nasse Klamotten hatten. Also beschlossen wir, uns zu dritt ein Zimmer zu teilen. Dieses fanden wir abends gegen 19.00 Uhr hinter Skaidi für 990 Kr. (ca. 140 Euro). Geteilt durch 3 war das vertretbar.



In das Zimmer ging als Erster Bernd, nahm sich das beste Bett (Einzelbett) ohne nachzufragen, ob das okay wäre und kochte sich sein Essen. Ohne Scheiß! Mehr will ich an dieser Stelle nicht sagen. Juan nahm die Couch und ich die Ausziehmatratze. Wir beiden kochten gemeinsam Dicke Bohnen und teilten, was wir noch zu Essen hatten. Dann wurde noch schnell geduscht und zum Abschluss des Tages Balinka von Juan getrunken. Bernd hatte ja sein eigenes Bier (noch insgesamt 21 Plastikflaschen Aldi-Bier) dabei. Ich frage mich, was so ein Typ hier oben verloren hatte. Er konnte oder wollte kein Wort Englisch sprechen, ich musste ständig übersetzen.



Wir lagen gegen 01.00 Uhr nachts in unseren Betten und waren froh, dass so all unsere Klamotten trocknen konnten.

Abfahrt: 08.45 Uhr
Ankunft: 19.00 Uhr
Gefahrene Kilometer: 588 km
Stationen: Kaaresuvanto, Enontekiö, Kautokeino, Alta



20. Juni 2012 – von Skaidi zum Nordkap und zurück nach Alta

Gut ausgeruht standen wir 07.30 Uhr auf, frühstückten und packten unsere Sachen aufs Motorrad. Heute war es endlich so weit, wir fahren ans Kap. 09.00 Uhr starteten wir in nördliche Richtung. In der Nacht hatte es noch reichlich geregnet, nun nicht mehr. Bestens. Jedoch war es ungemütlich Kalt und windig und wolkenverhangen. Von Skaidi war es eine langweilige Fahrt bis nach Olderfjord, wo wir von der E6 auf die E69 Richtung Kap abbogen. Die E6 führt weiter südlich nach Karasjok und dann östlich nach Kirkenes, was ich aus meiner Route wegen des schlechten Wetters gestrichen hatte.

Ab Olderfjord ging es kurvenreich an der Küste entlang, bis er endlich kam. Der Nordkap-Tunnel. Er verbindet das Festland mit der Insel „Mageroja“. Der Tunnel ist 6875 Meter lang und liegt an seiner tiefsten Stelle 212 Meter unter dem Meeresspiegel. Die einfache Durchfahrt mit dem Motorrad kostet 70 NKr, ca 8,50 €. Honningsvåg, das nördlichste Städtchen Norwegens, haben wir bewusst rechts liegen lassen. Hier herrscht das bunte Treiben der Bus- und Kreuzfahrt-Touristen. Darauf hatten meine beiden Mitstreiter zu diesem Zeitpunkt genau so wenig Lust wie ich.

Und da standen wir nun vor der Mautstation am Nordkap. Es war 11.30 Uhr und die Sichtweite war maximal 50 Meter. Ich überlegte ernsthaft, ob ich nun die 160 NKr. (ca.20 €) für diese Attraktion bezahlen wollte. Juan und Bernd waren bereits durchgefahren. Nach 2 Zigaretten gab ich mir dann einen Ruck, bezahlte und fuhr bis auf den Parkplatz vor dem Nordkap-Gebäude. Hier standen ca. 20 weitere Motorräder aus verschiedenen Nationen.



Ich ging schließlich in das Nordkapzentrum, ein modernes Tourismus-Gebäude hinein und schnellstmöglich auf der anderen Seite wieder raus. Ich muss gestehen: Ich bin kein Fan von solchen Menschenansammlungen. Hier fand ich dann auch meine beiden Kollegen, die vergebens versuchten, das Meer zu sehen. Wir gingen bis zur Kugel und machten die obligatorischen Fotos.

Anschließend spendierte Juan noch einen Kaffee und ich erstand noch zwei Patches für meine Kutte. Zum Abschluss gingen wir nochmal raus auf die Plattform. Nun klarte es etwas auf, sodass man auch die Steilküste einigermaßen sehen konnte.



Gegen 15.00 Uhr haben wir dann das Kap verlassen. Juan wollte ja weiter nach Kirkenes und anschließend über Finnland nach Hause. Bernd wollte sich mir anschließen, was ich als nicht in meinem Sinne darstellte. So blieb er noch zusammen mit Juan über Nacht in einer Hütte 10 km unterhalb vom Kap. Die beiden wollten um Mitternacht nochmals zum Kap und hofften darauf, die Mitternachtssonne bewundern zu können. Ob es ihnen gelungen ist, kann

ich nicht sagen. Wir verabschiedeten uns und ab da war ich wieder allein unterwegs. Nach 3 Tagen war ich auch wieder ganz froh darüber. Schließlich wollte ich ja allein fahren.

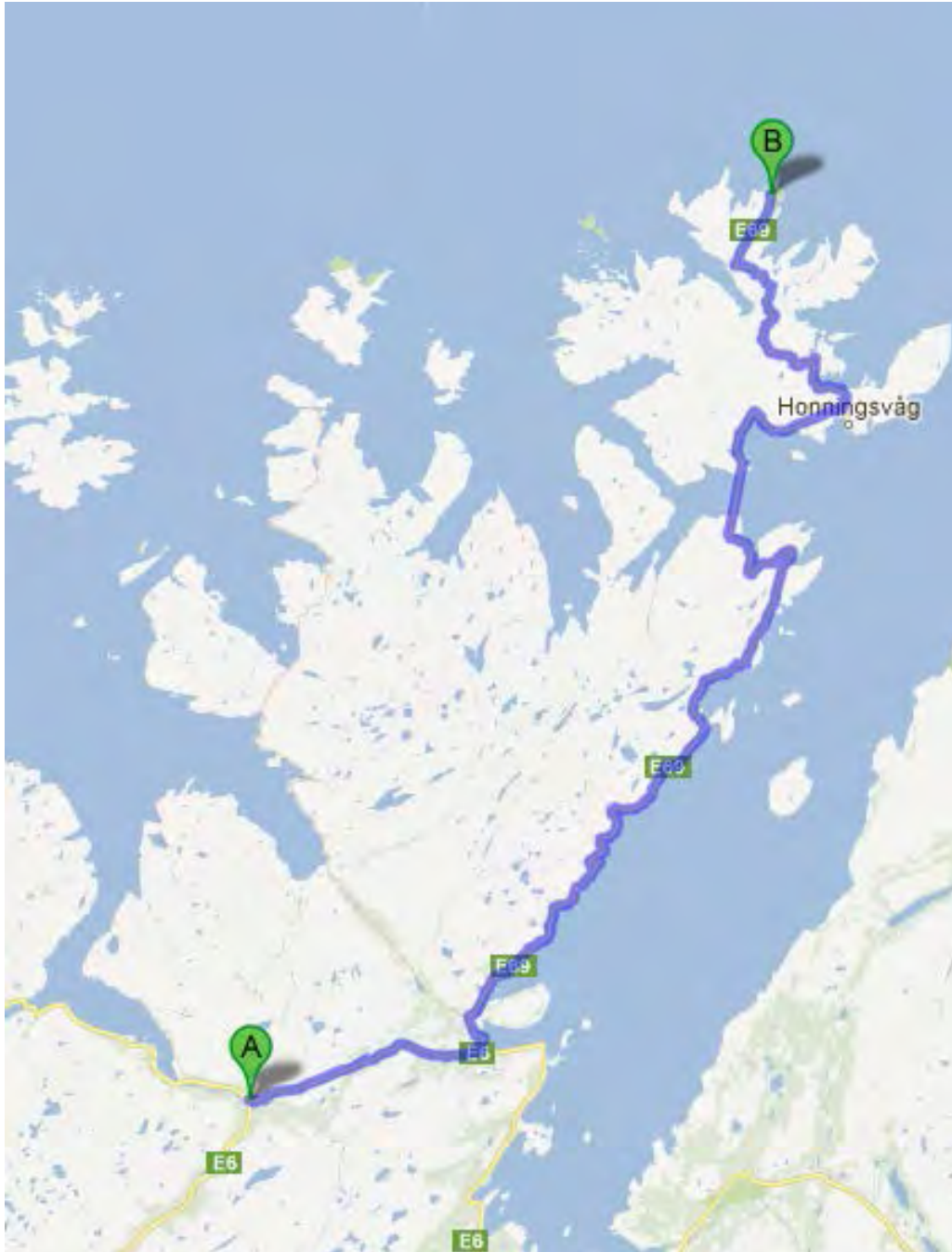
Zurück am Nordkap-Tunnel musste ich ca. 40 Minuten warten, da dieser wegen „zu viel Gas in der Röhre“ gesperrt war.



Weiter nach Alta fing es wieder heftig an zu Regen und der Wind war auch nicht ohne. Mir war zum ersten Mal richtig kalt auf dem Motorrad. Dies war auch der Grund, dass ich mich kurz hinter Alta wieder für einen Camp-Ground entschied. Ich wollte die Klamotten trocknen können und vor allem heiß duschen. Und natürlich die leckere Tütensuppe in eine Gemeinschaftsküche essen, die beheizt war. In dieser kam ich mit Janine ins Gespräch, die ebenfalls aus Deutschland kam. Sie ist Studentin und allein mit Zelt per Tramp und öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

22.40 Uhr lag ich schließlich im Bett. Es war taghell draußen. Krass.

Abfahrt: 09.00 Uhr
Ankunft: 18.45 Uhr
Gefahrene Kilometer: 396 km
Stationen: Olderfjord, Honningsvåg, Norkapp und zurück



21. Juni 2012 – von Alta nach Balangen

Ca. acht Uhr bin ich in Alta bei leichtem Nieselregen losgekommen. Kurz hinter Alta wurde der Regen dann auch noch stärker. Ich hatte direkt die Regenkombi übergezogen, trotzdem zog die Kälte nach kurzer Zeit durch. Nach ca. einer Stunde hielt ich auf einer Art Rastplatz. Dort traf ich auch zufälliger Weise Janine wieder, die mit Werner im Auto in Richtung Tromsø unterwegs war. Werner, stolze 75 Jahre alt, war mit seinem Skoda Octavia mit Dachzelt hier oben im Norden unterwegs. Janine hatte ihn in Alta auf dem Campingplatz kennengelernt und konnte so bei ihm mitfahren.

Werner war ebenfalls am 20.06. am Nordkap. Das Besondere daran war jedoch, dass er bereits am 20.06.1962, als 50 Jahre vorher mit seinem Fiat Cinquecento am Kap war und sich den Stempel abgeholt hatte. Wahnsinn. Er erzählte, dass damals lediglich eine kleine Holzhütte da stand und wenig Touristen zu sehen waren. Einige Fotos belegten seine Erzählungen.

Auf dem Rastplatz bot mir Werner sofort einen Kaffee an, wusch dafür seinen Becher ab. Ich nahm bei diesen Temperaturen (4°C) dankend an. Solche Leute trifft man nur hier oben. Die beiden fuhren weiter Richtung Tromsø. Ich entschloss mich, direkt nach Narvik zu fahren, da der Regen nicht nachließ. Für kurze Zeit hörte es dann doch auf zu regnen und ich bekam wieder Hoffnung. Leider nicht für lange. Auf dem Weg nach Narvik ging es teilweise durch die Berge über 400m, was für diese Region Schnee und Temperaturen um 0°C bedeutete. Angenehmes Fahren ist etwas Anderes. Dazu nasse Straßen und Sichtweiten unter 50m, was will man mehr?



Bei einem Stopp bemerkte ich dann, dass meine Kette trocken gelaufen war. Scheiße. Also Sitzbank runter. Öl war aber im Schmiersystem für die Kette drin. Sollte sich die Dosierung von selbst verstellen haben, welche die Tropfmenge für das Öl regelt? Ich habe die Schraube etwas aufgedreht und bin dann paar Kilometer gefahren. Nochmals kontrollieren... Ja es funktioniert wieder. Nach 20 km habe ich dann nochmal nachgeschaut. Mist, viel zu viel Öl auf der Kette und auch sonst überall auf dem Motorrad. Zudem war nun der Vorratsbehälter, welchen ich erst vor 2 Tagen aufgefüllt hatte nur noch zu 2/3 voll. Ich habe die Schraube nach Gefühl also wieder etwas zurück gedreht. Zur Sicherheit habe ich mir dann für stolze 22 € (wir sind ja hoch oben im Norden) eine Dose Kettenspray an einer Tankstelle gekauft. Was soll's: eine defekte Kette ist teurer.

Nun ging es also im Regen weiter auf kurvenreichen nassen Straßen nach Narvik. Dort habe ich dann auf einem ADAC-prämierten Campingplatz nach einer kleinen Hütte gefragt. Ich wollte nur noch eine Heizung. Leider gab es nur 6-Mann-Hütten für 680,00 NKr (ca. 80,00€). Zelten wollte ich nicht. Ich entschloss mich, weiter zu fahren. So gab ich auf dem Navi erst einmal Bodö ein. 380km, geschätzte Ankunft 23.48 Uhr. Na und? Nichts wie weg aus dem Regen. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich bereits 10 Stunden und 550km auf dem Bike gesessen.

Zum Glück fand ich jedoch 36km weiter einen kleinen schönen Campingplatz direkt an einem See.

„Have you small cabins?“

„Yes.“

“How much cost this?“

“375 NKr.“

“Okay.“

Ich war froh darüber. Ich habe nach dem Beziehen der Hütte sofort zu Hause angerufen, um mir die Daten zum Nejustieren des Kettenölers durchgeben zu lassen. Während ich anschließend meine Suppe kochte, sah ich durch das schwitzende Fenster meiner Hütte den Skoda von Werner. Natürlich bin ich direkt zu ihm hin, um ihn zu begrüßen. Er hatte Janine in Tromsø abgesetzt, da sie weiter auf die Lofoten wollte. Werner hatte sich jedoch genau wie ich bei diesem Wetter gegen den Umweg über die Lofoten entschieden. An diesem Abend war ich schnell im Bett und schlief.

Abfahrt: 08.10 Uhr

Ankunft: 19.45 Uhr

Gefahrene Kilometer: 586 km

Stationen: Nordkjosbotn, Andself, Bjerkvik (Abzweigung auf die Lofoten)

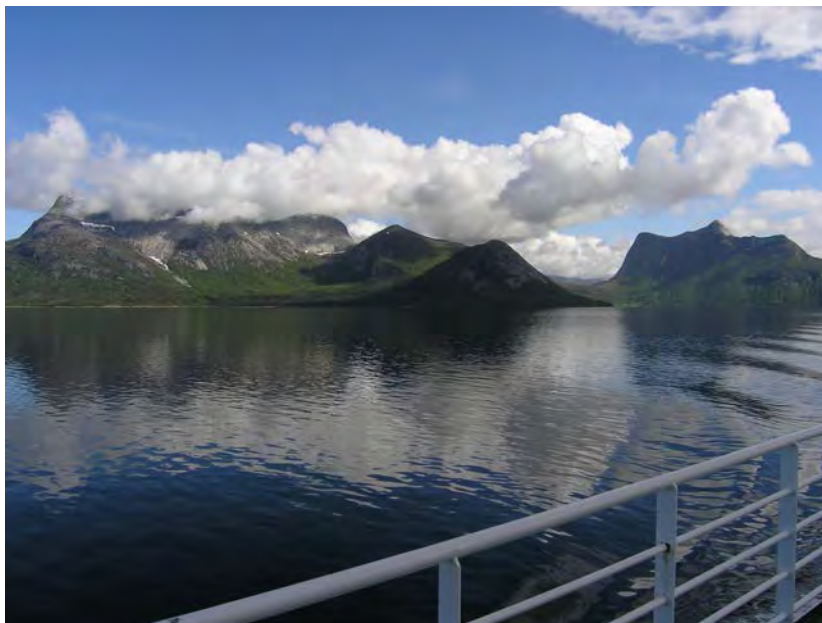


22. Juni 2012 – von Balangen nach Agskardet

Eines möchte ich gleich vorweg nehmen: Heute habe ich all das beschissene Wetter der vergangenen Tage vergessen können.

Ich bin heute erst gegen Zehn Uhr losgekommen, da ich noch versucht hatte, denn Kettenöler zu richten. Leider vergebens, wie sich nach kurzer Fahrt heraus stellte. Naja, so sollte das Kettenspray seine Bedeutung bekommen. Auf den ersten 80 km gab es zwar noch den ein oder anderen kurzen Schauer, jedoch ab Fauske war das Wetter einfach nur geil. Und nicht nur das. Auf diese Etappe sollte ich nun richtig Spaß am ach so ersehnten Kurvenfahren bekommen. Schließlich war ich auch deswegen hier. Die Sonne schien, sodass die Temperaturen über 10°C kletterten.

Ich fuhr auf einer der „letzten verbliebenen“ Fährverbindungen auf der E6 zwischen Skarberget und Bognes.



Und weiter ging es kurvenreich durch die zerklüftete Küstenlandschaft. Einfach nur beeindruckend. In dieser Gegend ist das Fahren auf der E6 ein Genuss. Vor Fauske bin ich dann runter von der E6 auf die 80 Richtung Bodø abgebogen. Leider habe ich vor Bodø verpasst, auf die 17 Richtung Saltstraumen abzubiegen und stand plötzlich an einem Freitag Nachmittag mitten in der Rushhour in Bodø. Ich befand mich auf der 4-spurigen Hauptstraße, auf der es nicht wirklich vorwärts ging. Die Sonne schien und es waren mittlerweile an die 20°C. Sollten das die ersten Anzeichen auf den Golfstrom sein? Ich war immer noch mit Funktionsunterwäsche, Thermo-Innenfutter und Kombi unterwegs. Nun verfluchte ich die Hitze. Okay, da ich einmal hier war, fuhr ich kurz zum Hafen, rauchte eine und anschließend wieder Retoure aus Bodø raus. Ich hatte keinen Bock auf Stadtbesichtigung. Verwunderlich war nur, dass hier im Gegensatz zu den letzten Tagen viele Menschen zu sehen waren.

Kurz nach Bodø ging es südlich auf die A17 und direkt in einen nagelneuen Tunnel, hell und vor allem mit guten Asphalt. Es war der Vethaugtunneln. Ich wunderte mich auch wegen der Hinweise über die Mautgebühren. Eine Mautstation war hier jedoch nirgends zu sehen.

Nun kam ich auch am größten Gezeitenstrom vorbei, dem Saltstraumen. Beeindruckend, wie sich hier das bei Ebbe abfließende und bei Flut ins Landesinnere hineinströmende Mehrwasser durch die Enge in den Fjord drängt. Leider hatte ich meinen Fotoapparat im Tankrucksack vergessen und auf einen erneuten Abstieg in meinen Klamotten bei diesen Temperaturen keine Lust. Die Bilder sind in meinem Kopf gespeichert.



Danach sollte die Landschaft noch schöner werden, eine Kurve jagte die nächste, an kleineren und größeren Fjorden vorbei und herum, durch unzählige Tunnel. Der längste davon war 7,6km lang, wobei mir darin kein einziges Auto entgegen kam oder in meine Richtung fuhr.

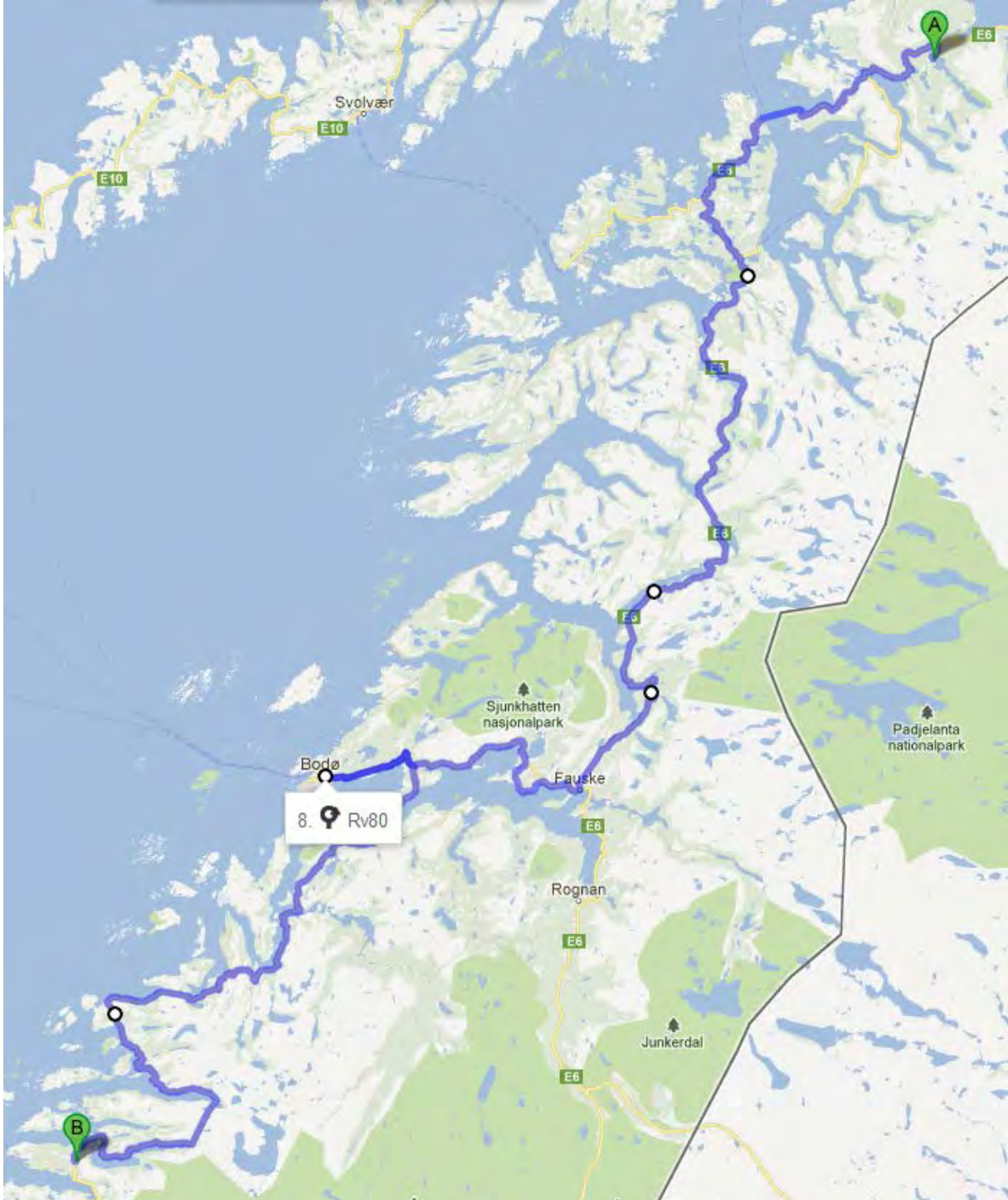
Als letztes bin ich schließlich noch mit der Fähre von Foroy nach Agskardet übergesetzt. Es war mittlerweile 19.30 Uhr und Zeit, einen Schlafplatz zu suchen. Diesen fand ich nach ca. 5 km an einem einsamen See.



Ich habe dann gleich mein Zelt aufgebaut und die Klamotten abgepackt. Nun noch ausgiebig Abendbrot essen und die obligatorische Katzenwäsche im See. Morgen früh habe ich bestimmt mehr Lust auf das kalte Wasser im See. Um 21.30 Uhr lag ich dann im Schlafsack und genoss die Ruhe.

Ich war nun eine Woche unterwegs und überlegte, womit ich mich eigentlich vor meinem Urlaub in meiner Arbeit gerade beschäftigte. Ich erwähnte eingangs, dass ich als Konstrukteur tätig bin. Ich grübelte eine ganze Zeit darüber, mir wollte jedoch einfach nicht einfallen, welches Teil ich gerade unter Vertrag zu konstruieren hatte. Und da merkte ich es zum ersten Mal. Ich war angekommen. Die vielen verschiedenen Eindrücke dieser einen Woche bis hierher schienen alle anderen Dinge aus meinem Kopf verbannt zu haben. Soweit hatte ich mich geistig noch nie von meiner Arbeit entfernt.

Abfahrt: 10.00 Uhr
Ankunft: 20.00 Uhr
Gefahrene Kilometer: 437 km
Stationen: Fauske, Bodø, Glomfjord

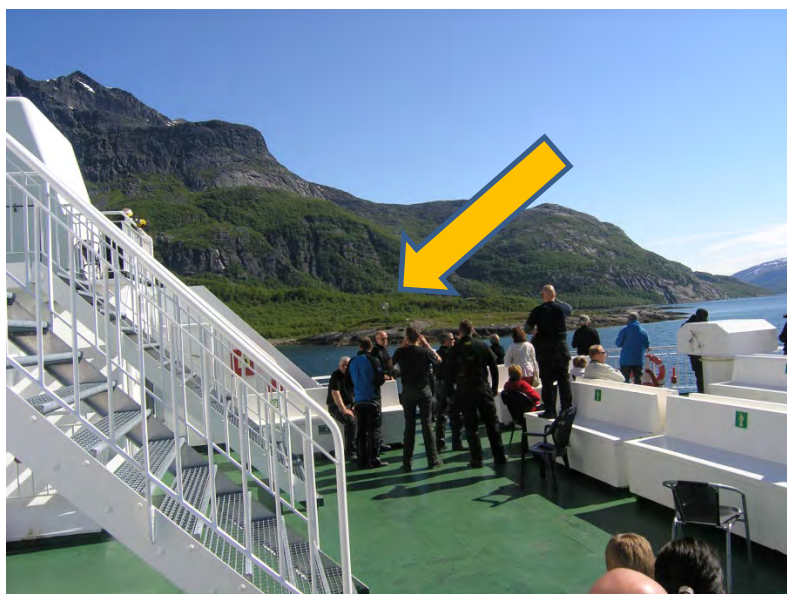


23. Juni 2012 – von Agskardet nach Mosjoen

An diesem Morgen bin ich gegen 09.00 Uhr losgekommen, nachdem ich mich in dem See einer eisigen Wäsche unterzogen hatte und anschließend putzmunter gefrühstückt hatte. Die Nacht war trocken und klar und die Sonne schien über die Berge auf den See. Es war ein unbeschreiblich schöner Anblick.



Keine Wolke weit und breit und kein Wind. Der See war spiegelglatt. Ich saß bestimmt 30 Minuten und genoss die Stille. Schließlich bin ich dann weiter auf der Straße 17 gefahren. Eine Kurve folgte auf die andere. Es war eine gute Entscheidung, nicht die E6 zu fahren sondern die alte Küstenstraße. Ich habe dann die Fähre von Jetvika nach Kilboghann genommen, welche stolze 40 Minuten brauchte. Sie überquerte dabei den Polarkreis, was durch eine stählerne Kugel am Ufer zu sehen war. Ich sah diese in letzter Sekunde, da die Durchsage des Kapitäns mit dem Hinweis darauf nicht zu verstehen war.



Und weiter ging es links, rechts, links, rechts auf der Straße 17, ein Genuss für jedem Biker. Zudem waren sehr wenige Fahrzeuge unterwegs, was sich auf der teilweise schmalen Straße als vorteilhaft zeigte.

Und wieder musste ich auf eine Fähre zurückgreifen, welche mich von Nesna nach Levang brachte. Weiter ging es entlang der Küste und dem Vefsnfjorden. Viele Kilometer hatte ich bislang heute noch nicht geschafft. Die Wartezeiten an den Fähren und die unzähligen Stopps, um Fotos zu machen oder einfach nur zu staunen. So entschloss ich mich, in Mosjoen auf die E6 abzubiegen.

Kurz hinter Mosjoen stand plötzlich ein Holzschild an der Straße: „ Mosjoen MC-Klubb“ und weiter „Velkommen“. Okay dachte ich, ging in die Eisen, drehte und fuhr zurück zu dem Weg. Man konnte das Clubhaus von der Straße aus sehen. Rauch stieg auch hinter dem Haus auf. So fuhr ich zum Clubhaus, wo 2 Jungs mich erstaunt ansahen. Ich begrüßte respektvoll und fragte, ob ich vielleicht einen Kaffee bekommen könnte. „Natürlich, sagte einer der beiden und holte sofort die Kanne vom Feuer. Ich stellte mich kurz vor und erklärte, woher ich kam und wo ich hin wollte. Die beiden hießen Per und Richard. Und so kamen wir immer mehr ins Gespräch. Sie zeigten mit Begeisterung ihr Clubhaus und die Sauna. Per, erfuhr ich einige Zeit später, war der Presi. Der Club zählt ca. 65 Member, wobei es sich um Männer und Frauen handelt. Nicht alle fahren Motorräder. Den MC gibt es seit 1973, somit feiern sie im nächsten Jahr ihr vierzigjähriges Bestehen. Super cool, wie ich finde.



Die beiden luden mich schließlich ein, über Nacht bei ihnen zu bleiben.

„Du kannst hier dein Zelt aufbauen, duschen und mit uns einen trinken. Heute Abend ist Midsummer-Party“ erklärte Richard. Das klang gut. Ich musste also nicht lange überlegen. Ich baute kurzerhand mein Zelt auf, ging unter die Dusche und als ich gegen 19.00 Uhr fertig war, waren auch schon einige weitere Member und Gäste eingetroffen. Der ganze Abend war irre nett. Ich bekam immer wieder anständig zu trinken. Irgendwann später am Abend kam Per mit einem Basecap der Mosjoens an als Geschenk für mich. Natürlich war ich nun im

Zugzwang und dachte an mein sauberes Support-Shirt meiner Kumpels, dem "Lightning MC Treuen Vogtland". Es war sogar noch in der verschließbaren Folientüte eingepackt. Also übergab ich dieses und erzählte einige Sätze zu meinem Verhältnis zu den Lightnings. Das Shirt wurde sofort im Clubhaus an die Wand „genagelt“.



Es ging weit bis in die Nacht hinein mit Bier, Wodka, Hotdogs und Bier. Dazu kam noch Selbstgebrannter mit Kaffee. Ich glaube, sie nannten es Koschka oder so. Das Zeug ist definitiv der Killer für normale Mitteleuropäer. Irgendwann wurde auch noch richtig fett geburnt, und zwar in der Sauna.



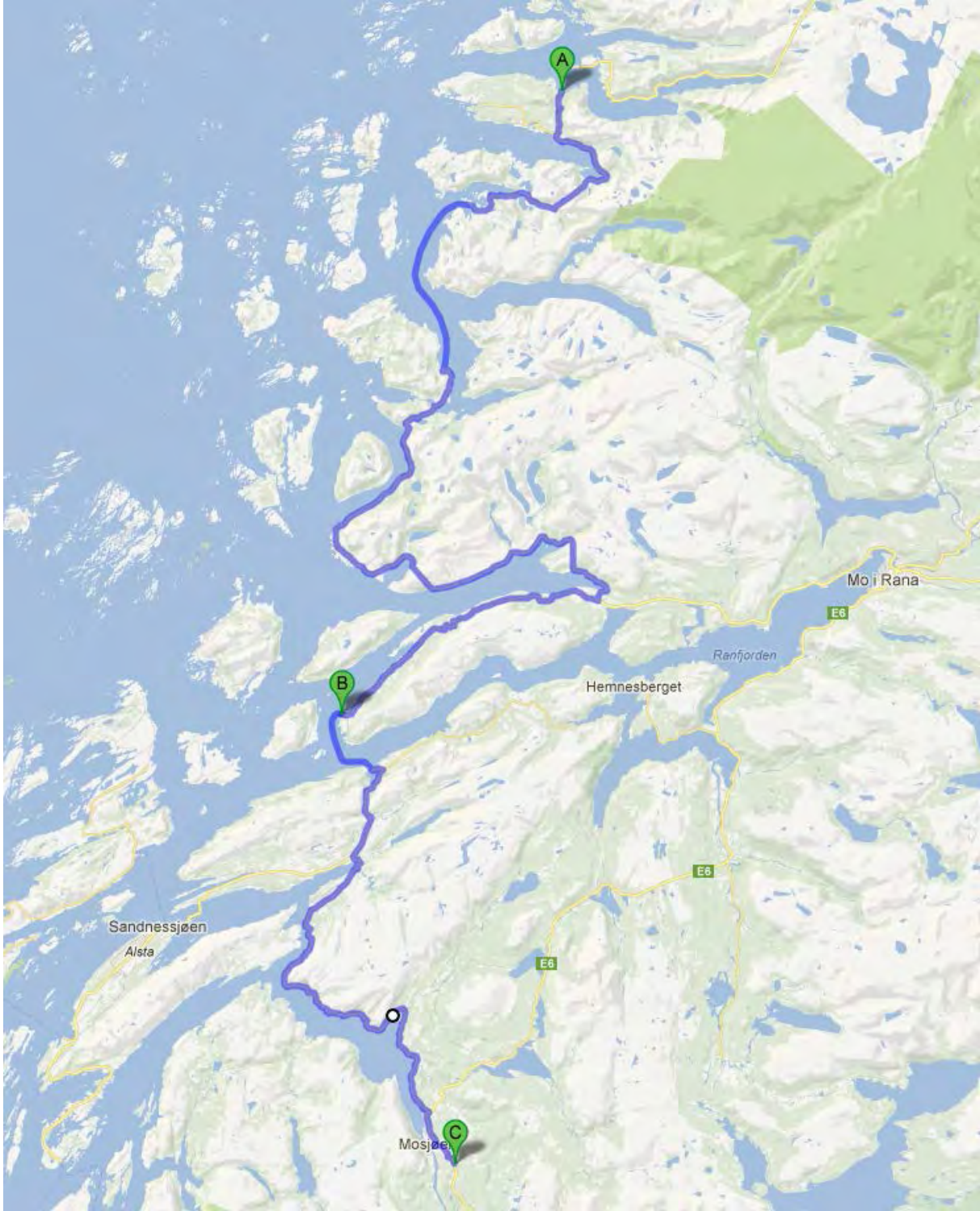
Der Volvo von Mr. Grusom sah am nächsten Morgen so aus.



Was auch immer die Jungs in der Nacht noch veranstaltet hatten, ich habe es nicht mehr mitbekommen, da ich gegen 02.00 Uhr aus zuvor erwähnten Gründen ins Zelt „musste“.

Am nächsten Morgen war keiner mehr von den Jungs da. Sie hatten mir jedoch das Clubhaus offen gelassen und so konnte ich mich in Ruhe waschen und frühstücken. Ich solle nur die Tür heranziehen, wenn ich gehe, hatte mir Per am Abend zuvor gesagt. Hey, das nenne ich Vertrauen.

Abfahrt: 09.00 Uhr
Ankunft: 16.00 Uhr
Gefahrene Kilometer: 188 km
Stationen: Jetvika, Killboghhamn, Nesna, Mosjoen



24. Juni 2012 – von Mosjoen nach Vinje

Gegen 08.00 Uhr schien die Sonne so stark auf mein Zelt, dass ich es zusammen mit dem schweren Kopf vom Vorabend nicht mehr aushalten konnte. Ich stand also auf, duschte noch einmal im Clubhaus und frühstückte ein wenig. Nachdem ich dann alles wieder gepackt und das Clubhaus wie besprochen verriegelt hatte, ging es weiter.

Da ich am heutigen Tag Einiges an Strecke gutzumachen hatte, entschied ich auf der E6 zu bleiben, vorerst zumindest. Das war jedoch fast so langweilig wie die schnurgeraden Straßen in Schweden und Finnland. Auf diesem Streckenabschnitt überquerte ich auch völlig emotionslos die Grenze zwischen Nord- und Südnorwegen.



In Grong wurde es mir dann zu blöd und ich bog wieder ab in Richtung Küste zur Straße 17 nach Namsos. Weiter ging es nach Rodsjoen und Brekstad, wo ich die Fähre nach Valset nahm und somit den Trondheimsfjorden an seiner Mündung überquerte. Trondheim selbst habe ich bewusst links liegen lassen. Den Trondheimsfjorden fuhr ich entlang bis nach Orkanger, wo ich auf die E39 auffuhr. Ich fuhr nun noch ca. 30 km bis nach Vinje.

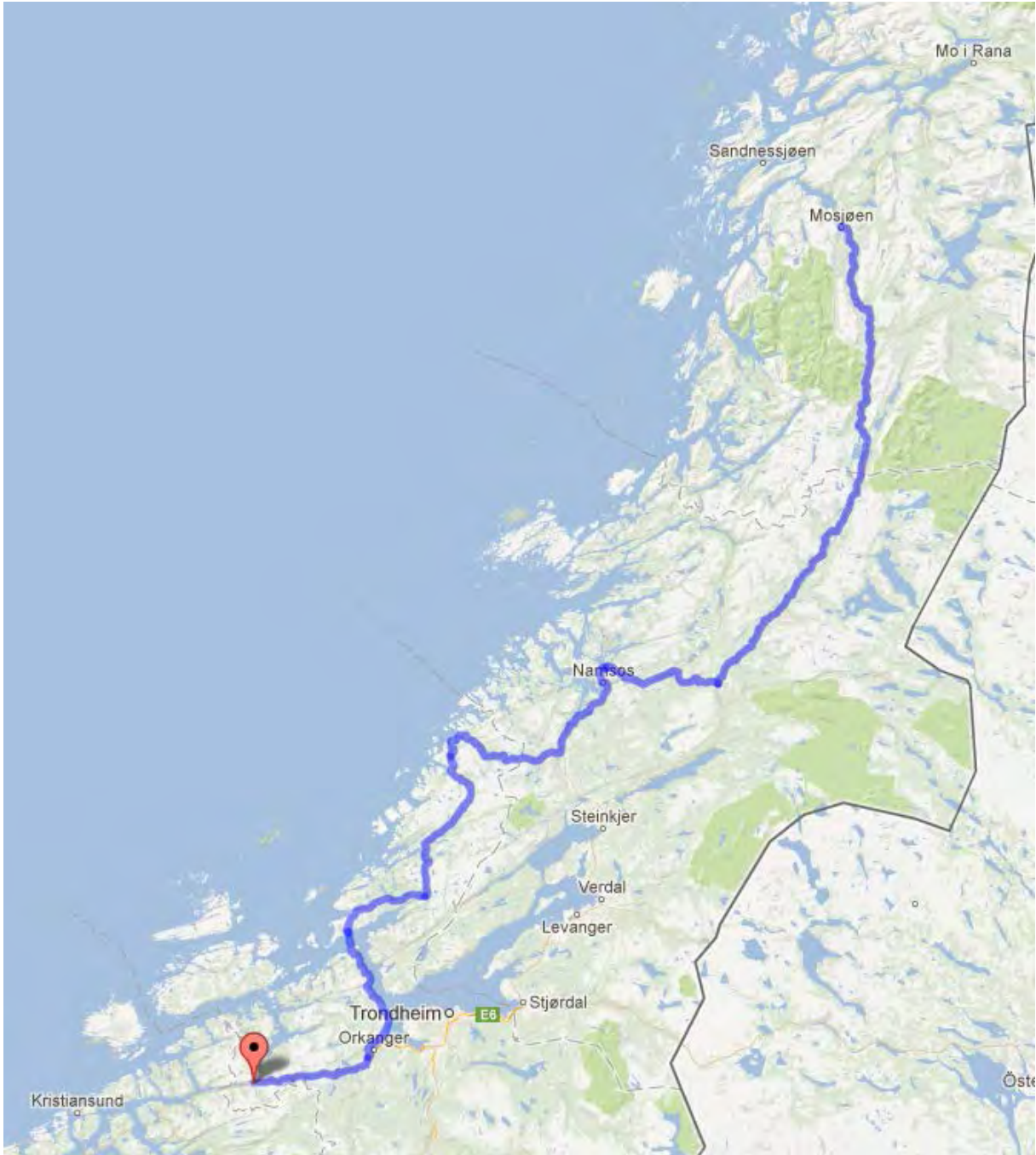
Das war wieder ein unbeschreiblich schöner Tag mit Strecken zum Motorradfahren, die besser hätten nicht sein können. Und das ganze bei strahlendem Sonnenschein und 26°C. Ich habe schließlich auf einer Art Rastplatz mein Zelt aufgebaut.



Mit mir steht nur ein amerikanischer Van mit einem Münchner Rentnerpärchen auf dem Rastplatz. Ich habe also noch etwas mit denen gequatscht und dabei nicht bemerkt, dass zum ersten Mal in diesem Urlaub die Mücken aktiv wurden. Davon war ich erstaunlicher Weise bislang komplett verschont geblieben.



Abfahrt: 09.00 Uhr
Ankunft: 20.30 Uhr
Gefahrene Kilometer: 556 km
Stationen: Grong, Namsos, Brekstad, Orkanger



25.06.2012 – von Vinje nach Loen

Ich weiß nicht so recht, wie ich den heutigen Tag und die Eindrücke in Worte fassen soll, aber vielleicht so:

Das war das Beste Motorradfahren, an was ich mich überhaupt erinnern kann. Wetter, Landschaft, Straßen, Kurven, Fitness – Alles hat gepasst.

Aber fangen wir wie immer morgens an. Aufgestanden bin ich gegen 7.30 Uhr bei strahlendem Sonnenschein, Schnell die obligatorische Katzenwäsche aus dem 5-Liter-Kanister, `nen Happen essen und noch schnell alles wieder auf dem Motorrad verstaut. 8.00 Uhr saß ich dann bereits auf dem Bike. Ich bin also vorerst weiter auf der E39 und überquerte die See mit der Fähre von Halså nach Kanestrøm. Auf der Insel Bergsøya bog ich dann auf die Straße 70 Richtung Kristiansund ab. Hier ging es durch den 5km langen und bis zu 130m unter dem Meeresspiegel führenden Freifjordtunneln. Ich habe es vermieden, mir die Stadt Kristiansund anzuschauen, da ich eher Bock auf Fahren hatte. Und schon wieder ging es in den nächste Tunnel, den Atlanterhavstunneln mit 5700m Länge und 250m Tiefe. Dieser wurde im Dezember 2009 erst eröffnet. Man muss an dieser Stelle bemerken, dass die Tunnel hier unten in Norwegen wesentlich freundlicher und moderner ausgebaut sind als weit oben im Norden.

Nun war ich also unterwegs auf den legendären Atlantic-Routes auf der Insel Averøya. Es ging auf der zerklüfteten Insellandschaft über unzählige Brücken durch fantastische Landschaft.



Die Insel habe ich dann einmal im Süden umrundet und bin noch ins Innere gefahren. Anschließend fuhr ich über Farstad, Hutstad, Bod, Moen nach Molde, wo ich die Fähre nach Vestnes nahm. Die Überfahrt dauerte ca. 35 min. Von da aus fuhr ich nun über die E136 nach Andasnes.

Und schließlich kamen sie, die Trollstiegen. Man muss es gesehen haben, um die Ausmaße zu begreifen. Zum Motorradfahren war es weniger interessant, da die Spitzkehren nicht wirklich viel Spaß gemacht haben. Der Blick von oben entschädigt jedoch für sämtliche Strapazen. Steil hinab ins Tal fällt mein Blick auf die sich eng am Berg hinauf schlängelnde Passstraße. Wahnsinn. Ich habe mich dieses Mal wieder in die Touristenmengen begeben und bin somit ebenfalls auf die Aussichtsplattform gegangen. Der kurze Weg dahin lohnt sich wirklich.



Hier waren nun auch einige Motorradfahrer anzutreffen. Cool fand ich den Schweden mit Kutte und Starrrahmen-Langgabler-Harley. Ich denke, das ist schon eine ziemliche Herausforderung, dieses Bike hier hinauf zu fahren. Respekt. Tja, weichgespült kann jeder.

Ich bin dann noch ca. 150m höher Richtung Geirangerfjord gefahren, wo abseits der Straße ordentlich Schnee lag.



Es ging schließlich ganz allmählich in das wunderschöne Valldal. Die „Abfahrt“ ins Tal entlang der reißenden Flüsse und stürzenden Wasserfälle war einfach nur genial. Alles war urplötzlich wieder so grün.



In Valldal angekommen bog ich ab Richtung Liabygda, wo ich die Fähre nach Stranda nahm. Von da aus fuhr ich weiter Richtung Geiranger und dem gleichnamigen Fjord.



Schließlich fuhr ich über Stryn bis kurz vor Utvik. Und nun sitze ich hier am Nordfjord. Ich habe mir wieder einmal eine Hütte gegönnt. Mit Küche, Dusche und Fernseher, der wahre Luxus für nicht ganz 25 €. Spät ankommen schafft viel Verhandlungsspielraum. Die Hütte ist ca. 20m vom Fjord entfernt. Die Aussicht von der Terrasse könnte schöner nicht sein.

Ich wünschte, Renate wäre hier.

Das Wetter war den ganzen Tag über bis auf wenige Tropfen top. Und die machen mir nun wirklich nichts mehr aus. Erst weit nach Mitternacht bin ich in mein Bett gekrochen.

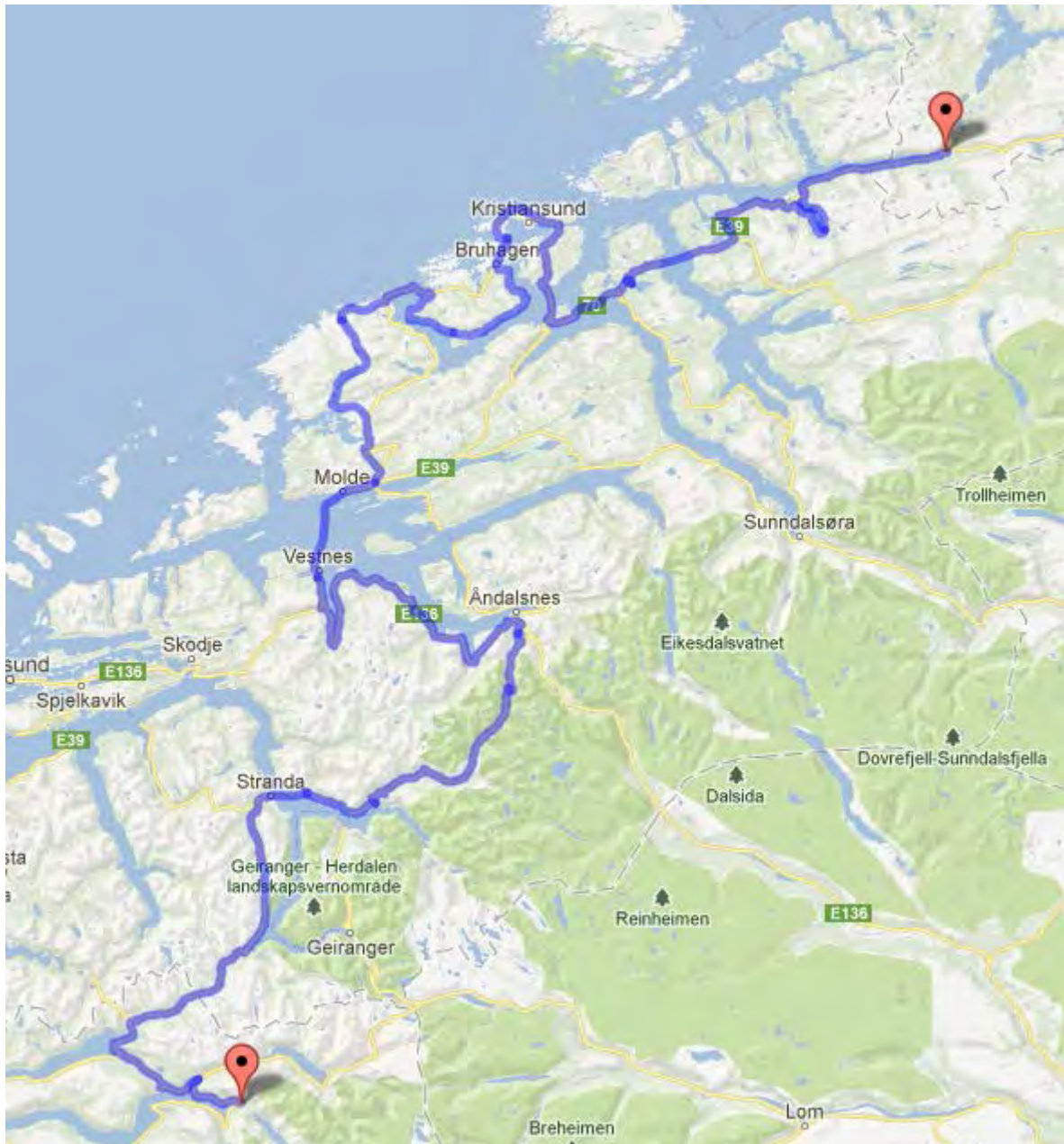


Abfahrt: 08.00 Uhr

Ankunft: 20.00 Uhr

Gefahrene Kilometer: ca.470 km? (hatte vergessen, den Tageskilometerzähler zu stellen)

Stationen: Kristiansund, Molde, Andalsnes, Stranda, Stryn



26.06.2012 – von Loen nach Viksøyri

Gestern Abend bzw. in der Nacht wollte es mit dem Einschlafen nicht wirklich so recht klappen. 2.00 Uhr lag ich immer noch wach. Schuld daran waren die vielen Eindrücke der letzten Tage und die langsam einsetzende Sehnsucht nach zu Hause, Renate und den Kids. 4.00 Uhr wurde ich dann wieder geweckt vom lauten Trommeln der Tropfen auf dem Dach der Hütte. Es hatte wieder begonnen zu regnen. Als ich 7.00 Uhr vom Handy geweckt wurde, regnete es immer noch. Naja, was soll's. Erst mal frühstücken und den Kaffee genießen und anschließend in Ruhe alles zusammen packen.

Beim Kaffee schaute ich mir die Route für den heutigen Tag an und entschloss mich kurzerhand zu einer Routenänderung. Ich wollte auf jeden Fall noch ins Jostedalbreen fahren, dem Naturpark Norwegens mit dem größten Festlandgletscher. Zumindest wollte ich weg von dem hier im Süden zunehmenden Touri-Verkehr auf den Straßen. Kurz nach halb Zehn startete ich also und fuhr also erst einmal zurück nach Stryn und von da aus weiter die Serpentina der Straße 15 hinauf durch mehrere wirklich dunkle Tunnel, vorbei am Djalsnibba, einem 1495 Meter hohem Gipfel. Das GPS zeigte hier eine Höhe von 934 Meter an. Um mich rum sah ich überall Schnee.



Weiter auf der 15 ging es seicht durch das Ottadalen Richtung dem Ort Lom entlang am Fluss Otta. Die Stadt selbst war überlaufen von mit Bussen herangeschafften Touristen, welche kreuz und quer über die kleinen Straßen liefen. Ich gönnte mir an einer Tankstelle einen Kaffee und fuhr anschließend weiter südlich Richtung Sognefjorden den Sognefiell hinauf. Man fährt also von Lom aus auf der Rv55 vorbei linker Hand am Jotunheimen, dem höchsten Gebirge Norwegens. Ich wollte nun doch noch einmal mit dem Motorrad etwas höher und bog somit in Galdbygge ca. 15 km hinter Lom links ab in den Raubergstulsvegen, einer Passtraße, die mich zum Fuße der beiden höchsten Gipfel Norwegens führen sollte. Es handelte sich um einen ca. 3 Meter breiten Schotterweg durch die Wälder hinauf, welcher sich am Ende natürlich als Sackgasse entpuppte.



Angeblich sollte das auch eine mautpflichtige Straße sein, von einer Mautstation jedoch keine Spur. Egal. Der Abstecher hatte eine Länge von ca. 18 km bis zur Bergstation, dem Ausgangspunkt für Wanderer. Seltsamer Weise waren die letzten 500 Meter wieder geteert. Jedenfalls merkte ich hier wieder, dass auf dem seifigen Untergrund auf festgefahretem Schotter die Michelin Anakee 2 nicht die geeigneten Begleiter sind. Es war ein ziemlich rutschiges Unterfangen durch die verregneten Wälder.



Irgendwo im Nebel waren die beiden höchsten Gipfel, links der Galdhøpiggen mit 2469 Metern und rechts der Glittertind mit 2464 Metern. Nach einer kurzen Pause und 2 Zigaretten fuhr ich wieder die Strecke zurück bis hinunter auf die Rv 55. Auf der ganzen Etappe kamen mir 1 PKW aufwärts und 2 abwärts entgegen. Ansonsten freie Fahrt auf dem engen Weg.

Weiter auf der Rv 55 schraubte sich die Straße höher und höher. Auf dem GPS wurden nun 1440 über Null angezeigt. Rundherum um mich war nur noch Schnee und so gut wie kein Auto oder Moped.



Und kalt war es, wirklich kalt. An dieser Stelle möchte ich mal die Gelegenheit nutzen zu sagen: Integralhelm, Sturmhaube, Nierengurt und Winterhandschuhe sind nicht nur etwas für Weicheier. Ich wäre zudem froh über Griffheizung und Handprotektoren gewesen. Zum Glück waren die Straßen frei.



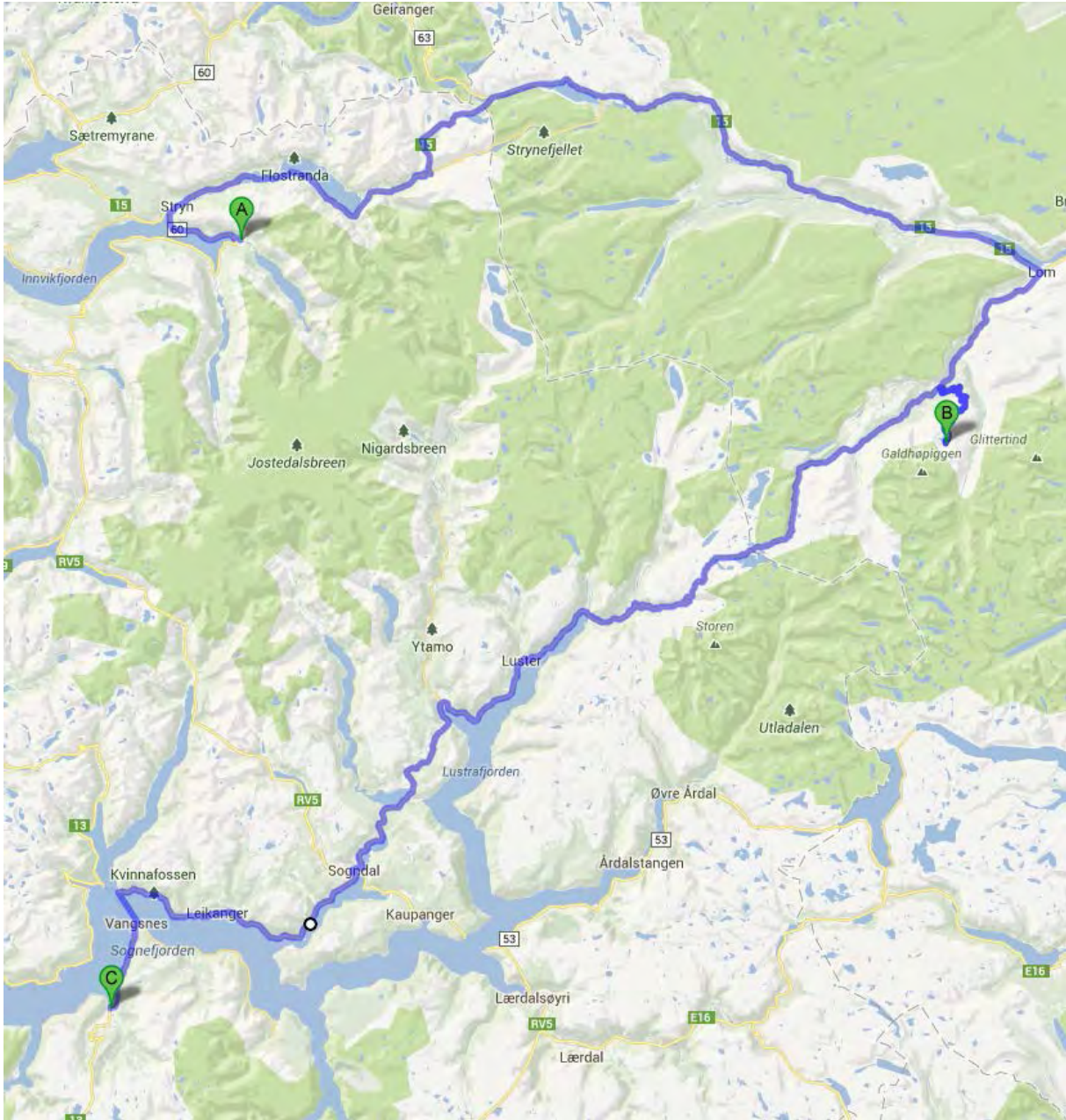
Nach einer guten halben Stunde Fahrt in eisiger Höhe kam wie aus dem Nichts die kurvige Abfahrt ins immer grüner werdende Tal.



Da ich bereits seit längerer Zeit auf trockener Straße ohne Regen unterwegs war, war diese Abfahrt ins Tal ein kilometerlanger Genuss über Skjolden entlang des Lustafjorden nach Gaupne und weiter nach Sogndal am Sognefjorden bis nach Hella. Dort setzte ich dann (für 49,-- Nkr.) über nach Vangnes und fuhr schließlich noch weiter bis Viksøyri. Hier fand ich mit einem Wahnsinnsblick auf den Sognefjord eine Hütte für 250,-- Nkr. Auf dieser Tagesetappe habe ich unglaublich viele unterschiedliche Landschaften gesehen und hautnah erlebt.



Abfahrt: 09.40 Uhr
Ankunft: 19.30 Uhr
Gefahrene Kilometer: ca.356 km
Stationen: Stryn, Lom, Skjolden, Hella, Vangnes



27.06.2012 – von Viksøyri nach Svinesund (Schweden)

Wie jeden Morgen habe ich in Ruhe gefrühstückt und anschließend alles aufs Motorrad gepackt. „Die nächsten 100 Km sind nichts Spektakuläres“ hatte der Familienvater aus Bayern gestern Abend noch gesagt. „ Und seine GS hat schon 110.000 km drauf und er war schon 4x in Norwegen mit dem Motorrad und außerdem sind ja Koffer viel besser ...“. Bla, Bla, Bla.

Innerhalb von 10 Minuten und einige schöne Kurven weiter befand ich mich dann plötzlich wieder auf über 1000 Meter Höhe im Schnee. Was für ein Wahnsinns-Aufstieg mit letztem Blick auf den Sognefjord. Dort ging es dann mehrere Kilometer durch Schneelandschaft abseits der Straße.

Und da, wie aus dem Nichts kam sie: die Serpentinabfahrt ins Vossedalen. Atemberaubend schön am Wasserfall vorbei.



Und wieder ging es durch das milde Grün vorbei am Wasserfall Voss in Richtung Hardangerfjorden. Dort bin ich nördlich am Fjord auf der 7 und später auf der 49 gefahren. Ein Genuss, diese kleinen kurvigen Straßen entlang der Steilküste des Fjords. Einfach nur geil!

Ich bin schließlich mit der Fähre über den Hardangerfjord übergesetzt nach Jondal, um von da aus die kleine, maximal 3,50 Meter breite Straße 550 weiter entlang des Fjords über Utne nach Odda zu fahren. Diese Etappe war echt harte Arbeit, links, rechts, links, rechts, bergauf, bergab. Ab Utne wurde die Straße zum Glück breiter und es ging etwas schneller voran.



In Odda angekommen war es nun erst 14.30 Uhr. Was sollte ich jetzt machen? Was könnte nach diesen Erlebnissen noch kommen, was derart beeindruckt? Vielleicht die Route 134 Richtung Osten nach Oslo? Die wollte ich aber eigentlich erst morgen fahren. Ich entschied jedoch erst einmal weiter zu fahren, wenigstens hinein ins Oddadalen bis Røldal.



Was aber nun die nächsten 250 km kommen sollte, konnte nur der krönende Abschluss einer faszinierenden Tour durch Norwegen werden. Ich konnte einfach nicht aufhören zu fahren. Schließlich wurde mir gesagt, dass es morgen in Südnorwegen wieder ergiebig regnen sollte. Diese Straße wollte ich aber mit all ihren Kurven genießen. Und das funktioniert nur, wenn sie trocken ist.

Und so fuhr ich erst wieder in Höhen über 1000 Meter an den Ausläufern des Hardangervidda vorbei und dann hinein in die westliche Telemark. Ein Indiz dafür, dass ich nicht anhalten konnte ist wahrscheinlich auch, dass ich kaum Bilder habe von diesem Teil der Reise.



Es machte einfach nur Spaß. Ich drückte den Tiger in jeder Kurve tiefer. Die Schöpfer dieser Straße mussten Künstler gewesen sein, anders konnte ich mir das nicht vorstellen. Und genau auf diesen Kilometern entschied ich, dass ich nicht länger durch Norwegen fahren wollte. Nein, nun wurde es Zeit, den Rückweg anzutreten. Und so fuhr ich schließlich unterhalb von Oslo nach Horten und setzte gegen 21.00 Uhr mit der Fähre über den Oslofjorden nach Moss über. Ich wollte jetzt wirklich so schnell wie möglich nach Hause zu Renate und den Kids.



Also fuhr ich anschließend weiter auf der Autobahn E6 Richtung Schweden, wo ich kurz hinter der norwegisch-schwedischen Grenze in Svinesund auf einem Autobahnrastplatz gegen 23.50 stoppte. Es war hier um diese Uhrzeit bereits dunkel. Ich rollte nur noch meine Einstrich-Keinstrich-Plane (ältere Ossi's wissen, was ich meine) aus, Schlafsack raus und Zick. Ich hoffte, dass es diese Nacht nicht regnen würde, da der Himmel klar war.

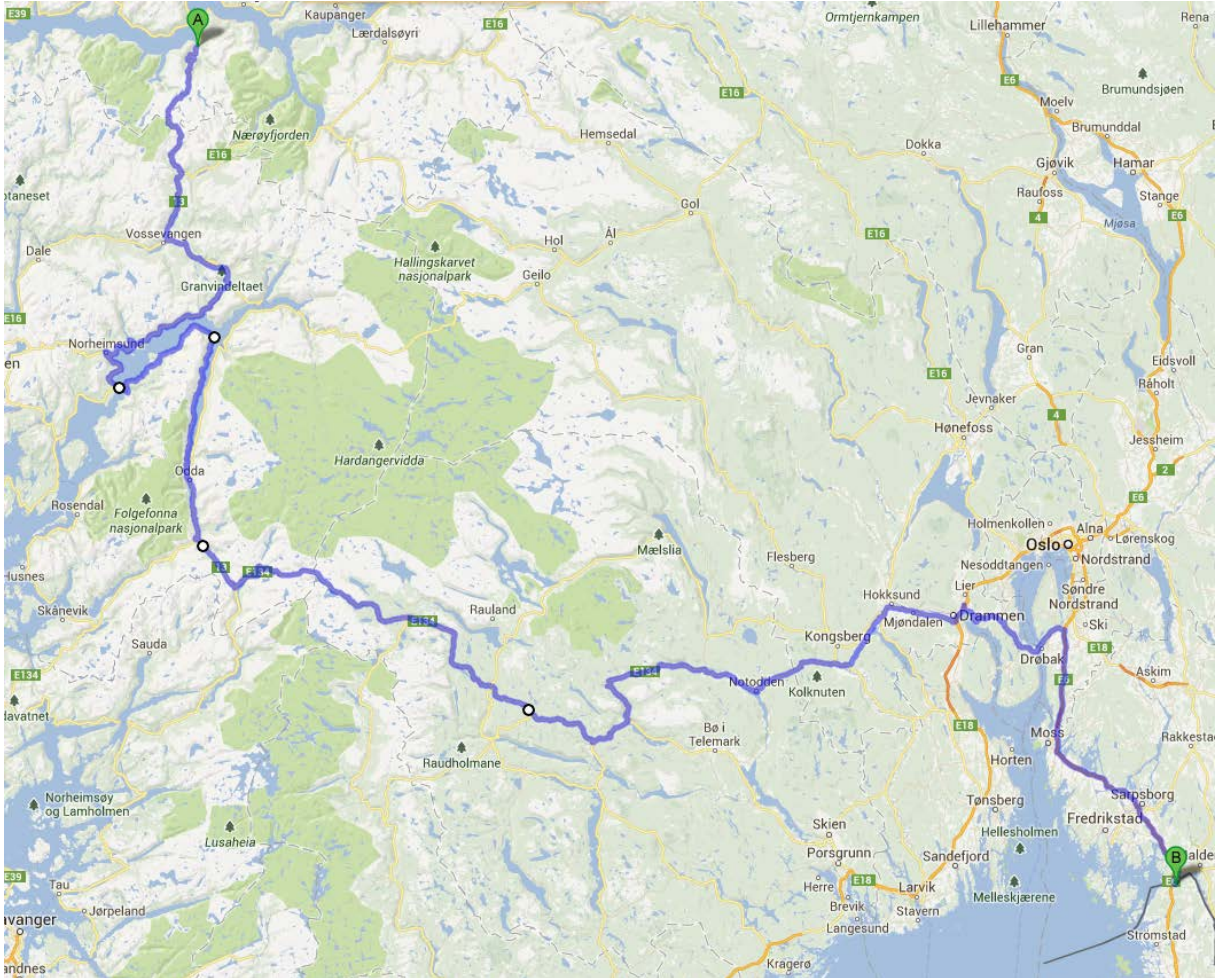


Abfahrt: 08.40 Uhr

Ankunft: 23.50 Uhr

Gefahrene Kilometer: ca.687 km

Stationen: Granvin, Norheimsund, Jondal, Utne, Odda, Roldal, Notodden, Moss



28.06.2012 – von Svinesund (Schweden) nach Hause

Ich habe in dieser kurzen Nacht zwar nicht wirklich fest geschlafen, jedoch ausreichend geruht. Dieses Mal bin ich gegen 06.00 Uhr aufgestanden, habe mich gewaschen und anschließend die Klamotten zusammen gepackt. Dass dies das letzte Mal auf meiner Reise sein sollte, hatte ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht auf dem Schirm. Hunger hatte ich noch keinen und so bin ich schließlich ca. 06.40 Uhr wieder auf der Autobahn Richtung Süden unterwegs. Bis Trelleborg waren es trostlose 478 km auf Autobahnen und Schnellstraßen, wo ich gegen 14.00 Uhr ankam.

Nachdem ich noch getankt hatte, bin ich anschließend direkt ins Passenger-Büro der „TT-Line“ gegangen, um meine Fähre umzubuchen. Die freundliche Dame meinte: Überhaupt kein Problem, die nächste Fähre geht 15.45 Uhr. Super, besser konnte es nicht laufen. Habe so ebenfalls mit Kabine gebucht, da ich Duschen und Schlafen wollte. 15.15 Uhr war ich dann nach einer Stunde Warterei in der Schlange am Terminal samt Motorrad auf der Fähre.



Ich hatte wie bereits auf der Hinfahrt die Kabine für mich allein, also direkt unter die Dusche und frische Klamotten an. Ja, das war nötig. Da die Fähre bereits gegen 21.00 Uhr in Rostock ankommen sollte, wollte ich die Zeit nutzen und mich direkt zum Ruhen hinlegen.

Ich hatte mir den Wecker auf 20.30 Uhr gestellt, sodass ich noch genug Zeit hatte, meine Sachen wieder zusammen zu packen. Auf das Unterdeck durfte man erst, als die Fähre angelegt hatte. Dies ist so aus Sicherheitsgründen. Ich schnallte die Gurte ab, mit welchem der Tiger festgemacht war und war noch vor allen LKW's runter vom Schiff.



Ich trank noch schnell einen Kaffee an der nächsten Tankstelle und entschied, erst einmal weiter in Richtung Heimat zu fahren. Es war nun kurz vor 22.00 Uhr. Irgendwo werde ich schon ein Plätzchen zum Schlafen finden, dachte ich mir so.

Diesen Plan hatte ich nicht mit der rasch eintretenden Dunkelheit gemacht. So kam es, dass ich nachts auf der Autobahn unterwegs war. Ehe ich mich versah, war ich auch schon oberhalb Berlin. Okay, dann wenigstens schnell noch auf der Stadtautobahn durch Berlin durch. Geschafft. Nun waren es am Schönefelder Kreuz noch 165 km bis Dresden auf dem Schild. Komm, das schaffst Du auch noch.

Und so fuhr ich einsam durch die Nacht, kämpfte mit den Schmerzen in meinem Gesäß und musste deshalb öfters für eine Zigarette anhalten. Im Nachhinein betrachtet war das schier unverantwortlich, was ich mir da zugemutet hatte. Ich bemerkte, dass es auf den letzten 60-80 km schwierig war, das Gleichgewicht zu halten und zog so einige Schlenker auf der Bahn.

Schließlich kam ich gegen 03.00 Uhr nachts völlig ausgebrannt und doch irre glücklich zu Hause an. Ich hatte es geschafft. Und auch mit etwas Wehmut über das Ende einer Reise aus vielen Wahnsinns-Erlebnissen und Eindrücken.

Abfahrt: 06.40 Uhr

Ankunft: 03.00 Uhr

Gefahrene Kilometer: ca.960 km

Stationen: Göteborg, Trelleborg, Rostock, Berlin

