

# Mit dem Rad zur Arbeit – Sommertour Kiel-Bergen 2012

## Tag 1, 07.08.12: Kiel - Bommerlund Plantage

Kurzer Flashback: Im Sommer 2011 kehrte mein Doktorvater seiner Kieler Arbeitsgruppe den Rücken, um sich in den verwinkelten Fjorden der norwegischen Südwestküste vor den Exzessen seiner Ziehkinder zu verstecken. Leider hat er dabei die Pfiffigkeit und Verwegenheit letzterer hoffnungslos unterschätzt. Anstatt nun in Ruhe am Fjord Lachs fischend die letzten 25 Jahre bis zu seiner Emiritierung auf seiner neuen Professorenstelle absitzen zu können, wurde er von seinen alten Doktoranden relativ schnell wieder aufgefunden. Diese beschlossen daraufhin, ihn zur Strafe seiner Abtrünnigkeit im folgenden regelmäßig zu be- bzw. heimzusuchen. Um das ganze etwas spannender und unberechenbarer zu machen, beschloss ich ferner, bei jedem dieser Besuche die Anreiseroute und das Verkehrsmittel ein wenig zu variieren. Beim ersten Mal gab es als einfache Eingewöhnung das Flugzeug, beim zweiten Mal dann eine 2-tägige Zugfahrt durch Dänemark, Schweden und über das verschneite Fjell an der Bergenbahn; dann war auf einmal Sommer und es gab Gerüchte, dass die Norweger einen Teil ihrer Ölmilliarden investiert hätten, um das im November und Januar irgendwie kaputt gewesene Tageslicht zu reparieren. Google Maps sagte mir, dass der direkte Weg von meiner Haustür bis zum Geofysisk Institut der Universitet i Bergen etwa 1200 Kilometern lang ist – mit ein paar Abstechern über landschaftlich reizvolle Passstraßen ca. 1600 km; kurz gesagt: eine klassische Distanz für eine kleine Radtour. Somit stand der Plan für diesen Sommer fest.

Nach der Hochzeit eines Freundes in Tschechien komme ich an einem Montagnachmittag Anfang August nach einer etwas anstrengenden 8-Stunden-Nummer in Agatha zurück in Kiel an. Bei Agatha handelte es sich im Übrigen um eine rassige schwarze Schönheit, die es auf der Autobahn ziemlich wild mit sich treiben ließ, dann aber leider nach einem an sich ganz angenehmen gemeinsamen Wochenende zurück zu ihrer Autovermietung wollte – vielleicht war es besser so, denn sie war einfach eine kleine Diva und soff ausschließlich das gute tschechische „Natural 98 Oktan“. Außerdem bin ich verkehrsmitteltechnisch ja eh in festen Händen, womit wir zurück beim eigentlichen Thema wären. Innerhalb von weniger als 24 Stunden metamorphiert der Hochzeitsanzug zum Radtrikot; Am Abend trifft mein (hätte-fast-mein-)Mitradler(-werden-können) in Kiel ein. Zur Einstimmung auf den bevorstehenden Urlaub gibt es schon einmal Nudeln und ein kühles Pils zum Abendessen.

Der Dienstagmorgen rechtfertigt beim ersten vorsichtigen Blick aus meinem Schlafzimmerfenster schlagartig die wenige Tage zuvor noch schnell auf den letzten Drücker getätigte Investition in ein paar hochwertige Gore-Tex-Radüberschuhe. Doch davon sollen wir uns nicht bremsen lassen. Vom relativ frischen Nordwestwind hingegen lassen wir uns schon bremsen - jedoch nicht abhalten. Nach weniger als 2 Stunden überqueren wir den ersten Fjord, in diesem Fall die Schlei. Bis hierhin ist noch alles sehr vertraut, denn die Strecke ist genau die, die ich zuvor schon so einige Male gefahren bin, um meine Geschwister in der norddeutschen Provinz besuchen zu fahren. Bei einer von ihnen gibt es wenige Kilometer nach der Fährpassage Kekse und ein Heißgetränk zum Aufwärmen. Doch nicht zu lange aufhalten lassen! Immerhin ich das Überqueren der dänischen Grenze als Minimalziel für den Tag erklärt. Dieses wird auch gegen am frühen

Abend erreicht. Bei Geilaa, ca. 20 km hinter dem Grenzübergang Kupfermühle/Krusaa gelingt es mir mit meinen Dänischkenntnissen glänzend, den im Wald versteckten Naturlagerplatz zu erfragen, wo wir in der Abenddämmerung unsere Zelte aufschlagen.

## **Tag 2, 08.08.2012: Bommerlund Plantage – Olufvad**

Um 5 Uhr werde ich wach. Es ist schon hell, die Sonne ist durchgekommen, Morgenstund hat Gold im Mund. Sommer ist schon toll. Da der Rest meiner Fahrgruppe noch schläft, mache ich einen kleinen Spaziergang im morgendlich erwachenden Nadelwald. 10 Minuten später ist die goldene Morgenstund vorbei. Zu viel Sonne ist halt auch nicht gut: erwärmt eben den Erdboden, der diese Wärmeenergie dann in Form von sensiblen Wärmeflüssen an die bodennahen Luftschichten abgibt, dadurch die atmosphärische Schichtung destabilisiert und Schwupps - Konvektion. Als jemand, der sich mit genau letzterer alltäglich beruflich herumschlägt, hätte ich diesen Gedanken nun auch mal 15 Minuten vorher durchgehen können und nicht erst jetzt, da ich in Badelatschen über den nassen Waldboden zurück zu meinem mit weit geöffnetem Eingang dastehenden Zelt sprinte.

Allerdings haben konvektive Schauer im Sommer meist zumindest den Vorteil, dass ihr Spuk in der Regel sehr schnell auch wieder ein Ende hat, und somit komme ich dann auch noch in den Genuss, die andere Richtung zu erkunden. In den Genuss eines Frühschoppens mit dem berühmt-berüchtigten eisgekühlten Bommerlunder komme ich allerdings nicht. An der Stelle wo einst das sich mit dessen Erfindung rühmende Wirtshaus stand, erinnert heute nur noch ein Gedenkstein an die glorreichen Zeiten, als hier noch durstige Ochsentreiber südwärts ziehend rasteten und sich mit erwähntem Getränk kräftig einen lötetten. Also gibt es einfach ganz normal Käsebrot zum Frühstück, bevor Susie auf die Nationalstraße 179 einschwenkt um auf nordwestlichem Kurs Richtung Ribe weiter dem Gegenwind zu trotzen. Zur Belohnung gibt es vom Turm der Domkirche zu Ribe eine erste Vorschau auf das Meer. Auf der regionalen Radroute 10 fahren wir dann weiter bis kurz vor Varde, wo wir auf dem kleinen Oluvmølle Teltplads unser Nachtquartier beziehen. Der Bauernhof bietet bescheidenen Komfort in Form einer Schaukel, einer heißen Dusche und eines gefüllten Kühlschranks mit Carlsberg für 5 Kronen die Dose - genau das richtige, um dem Mineralstoffhaushalt wieder auf Vordermann zu bringen. Skal!

## **Tag 3, 09.08.2012: Olufvad – Thorsminde**

Bei Nymindesgab erreichen wir am späten Nachmittag die Nordseeküste. Dieser gilt es nun mehr oder weniger so lange zu folgen, bis es nicht mehr weiter geht. Auf den langen Gegenwindpassagen zwischen Nymindesgab und Hvide Sande, beschließe ich, mich bei der Mittagspause von meinem Mitradler zu trennen. Die Geschwindigkeitsdifferenz im Gegenwind ist einfach zu groß, und ich sehe keine Chance, dass wir sein gewichtsoptimiertes Rennrad und meine für alle Fälle gewappnete Susie in den norwegischen Bergen unter einen Hut bringen können. Er würde mir in den Passanstiegen davon fahren, dafür müsste ich vermutlich auf Schotterpisten alle 2 Kilometer darauf warten, dass er seine Dackelschneiderreifen flickt. Zu unterschiedliche Reisephilosophien trennen uns, und auch menschlich wurde ich mit ihm bis hierher nicht grün. Zunächst mache ich mir noch ein wenig Sorge, dass ich die Entscheidung bereuen könnte, und mir alsbald die Gesellschaft zurück wünschen würde. Ich stelle dann aber recht schnell fest,

dass ich mich vielmehr erleichtert fühle: Von nun an kann ich voll mein eigenes Tempo fahren, muss mir keine Gedanken mehr darum machen, wenn die Route mal ein paar Kilometer Schotter beinhaltet. Ich schwenke am Ortsausgang Hvide Sandes auf Dänemarks nationale Radroute 1, den Vestkyststien, ein und werde diesem jetzt zu ca. 75% bis Skagen folgen. Trotz fehlenden Windschattens, dafür mit mangelndem Druck und gestiegener Motivation steigt der Kilometerzähler auf in Anbetracht des Gegenwindes recht beachtliche 114 km. Es wäre noch mehr gegangen, doch die nächste garantierte Zeltmöglichkeit hinter Thorsminde wäre noch weit weit weg gewesen. Somit gönne ich mir dort den überschwenglichen Luxus eines 120-Kronen-Campingplatzes. Beim Abendessen stelle fest, dass ich anscheinend schon vollständig in den Fahrradmodus gewechselt habe: Grissini mit Ketchup und Käsescheiben unwickelt gehört nun nicht unbedingt zu dem, was ich zu Hause als vollwertige Mahlzeit betrachten würde; allerdings ist der Spar im Ort schon geschlossen und das etwas eigenartige Mahl ist das einzige, was die Bordmittel zu diesem Zeitpunkt noch hergeben. Dafür gibt es zum Dessert noch ein paar Züge Nordseeluft frisch von der Hafenmole Thorsmindes.

## **Tag 4, 10.08.2012: Thorsminde - Hanstholm/Tved**

Nationalroute 1 führt mich bei nun immer blauerem Himmel zum Teil auf der Hauptstraße 181, zum Teil auf Nebenwegen in Strandnähe immer die Küste entlang zunächst nach Thyborøn. Thyborøn ist relativ schmucklos, die einzige Sehenswürdigkeit des Ortes bildet offenbar die Einweiserin an der Fähre nach Aggersund. Leider harmonieren meine Überfahrtspläne nicht mit den Mittagspausenplänen des Fährpersonals, so dass ich alle Zeit der Welt finde, zunächst meinen kurz zuvor im örtlichen Sparmarkt erworbenen Salat und größere Mengen Süßigkeiten in mich hinein zu stopfen. Nach einer guten Stunde Wartezeit geht dann aber doch irgendwann die Schranke auf. Zunächst wundere ich mich über die extrem hohen Bordwände des kleinen Fährschiffes. Diese Verwunderung löst sich alsbald, als das Schiff das Ende der südlichen Dünenabschattung am Eingang des Limfjords erreicht hat, und nun ungeschützt den von der Nordsee in den Fjord hineinlaufenden Wellen ausgesetzt ist. Etwa 0,05 Sekunden später beschließe ich, das leicht erhöhte Sonnendeck zu verlassen und Susie auf dem Fahrzeugdeck Gesellschaft zu leisten - nicht dass sie noch auf die Idee kommt, vor lauter Einsamkeit mit dem norwegischen SUV neben ihr zu kuscheln. Nach ca. 20 Minuten Überfahrt ist der kleine Anleger im Nirgendwo südlich von Aggersund erreicht. Nationalroute 1 folgt zunächst auf einer langgezogenen Landzunge der Hauptstraße, dann geht es auf kleinen Asphaltsträßlein weiter etwas landeinwärts durch den sehr idyllischen Thy Nationalpark, um irgendwann wieder die 181 zu erreichen. Zusammen mit dieser trifft sie bei Klitmøller wieder auf die Nordsee. Die Freude über den komplett neu gebauten Radweg zwischen Klitmøller und Hanstholm wird im Nachhinein ein wenig dadurch getrübt, dass ich feststellen muss, dass die Routenführung sich dadurch leicht geändert hat. Die Information meines Zeltplatzführers "Overnatning i det fri" (im übrigens ein sehr empfehlenswertes Werk, wenn man in Dänemark preiswert zelten möchte), dass sich der angepeilte Zeltplatz am nördlichen Ende des Wildreservats "direkt am Nordseeküstenradweg" befindet, ist somit hinfällig. Eine in Hanstholm gefundene Informationstafel mit Übersichtskarte hilft dann jedoch, die kurzzeitige Verwirrung zu beseitigen. Der Naturlagerplatz bietet bescheidenen Komfort in Form eines Plumpsklos, einigen Sitzgelegenheiten, Feuerstellen und fließend Wasser, sowie einer Schutzhütte, die als Lagerplatz genutzt werden darf. Kurzzeitig überlege ich, mir den Zeltaufbau zu sparen und von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen. Ich beschließe allerdings dann, dass es ja eventuell noch gegen Abend ein paar Stechviecher geben könnte, und baue mein Zelt auf. Kaum habe ich dessen Packsack

geöffnet, bereue ich weder die Entscheidung die Hütte verschmähnt zu haben, noch den Kauf meines neuen, sündhaft teuren, dafür aber in 90 Sekunden aufzubauenden Zelt. Plötzlich wird mir auch klar, warum sich die andere Gruppe auf dem Platz trotz des herrlich sonnigen Abends schon um 20 Uhr ins Zelt zurückgezogen hat: Das nun geschehende ließe sich wohl wunderbar in einem Horrorschocker mit dem Titel "Invasion der Killermückenarmada" verarbeiten. 4 Zelnägel müssen reichen, und Zähneputzen geht ja auch noch morgen früh...

## **Tag 5, 11.08.2012: Hanstholm/Tved - Skallerup Klit**

Genausoschnell wie das Zelt am Vortag hochgerissen wurde, wird es am morgen auch wieder in den Packsack gestopft. Das Frühstück wird auf 25 km später verlegt. Ich beschließe zunächst erst einmal ein paar Kilometer zu fressen und verlasse deshalb den Nordseeküstenradweg, um auf den Primärrouten 29, 11 und 55 bis nach Løkken zu düsen. Endlich fahre ich auch mal wieder ein Stück vor dem Wind, entsprechend geht es heute deutlich zügiger voran. Als ich am frühen Nachmittag in Løkken eintreffe, stehen schon 103 km auf dem Tacho. Zeit etwas herunter zu schalten. Nachdem ich die letzten 2 km vor dem Ort auf dem gut befahrbaren Strand entlang gefahren bin, gönne ich mir im Ort eine ausgiebige Pause in einem Cafe in der Fußgängerzone, Bestelle mir ein großes Royal Classic vom Faß, Pommes mit Remouldade, genieße die nun kräftige Sonne, nutze die Gelegenheit für Inlandstelefonate, bestelle dabei noch ein Royal - kurz, ich mache mir einen faulen Lenz. Nachdem ich gut mit energiereichem Fett, Kohlenhydraten und Mineralstoffen gekräftigt bin, geht es dann weiter mit etwas Sightseeing. ca. 10 km nördlich Løkkens passiert unsere Route Rubjerg Knude, eine knapp 100m hohe Wanderdüne, die sich – der Steinlaus ähnlich – von Leuchttürmen ernährt. Ich erklimme den Riesensandhaufen und genieße die beeindruckende Aussicht über das weite Land und das noch viel weitere Meer. Derweil kuschelt Susie mit einem beachtenswert beladenen Patria Reiserad. Wie sich bei meiner Rückkehr nach einiger Zeit herausstellt, ist für die Beladung eine Schweizerin verantwortlich, die jedoch leider auf südwärtigem Kurs unterwegs ist und sich anschickt an der Düne ihr Nachtlager aufzuschlagen. An sich keine schlechte Idee, denn allmählich deutet die Sonne an, dass sie ihre Schüchternheit bald ablegen wird und sich mit dem schon lange von ihr umgarnten Meer zur Nacht zu vereinen. Leider bin ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht auf Wild zelten eingestellt, da ich meinen Wassersack noch nicht befüllt habe; Somit trennen sich die Wege der Schweizerin und meiner nach kurzem Austausch von Routeninformationen wieder. In Skallerup fülle ich schnell noch das Nötigste an Vorräten aus dem Spar Markt auf, bunkere Wasser für die abendliche Dusche und mache mich auf die Suche nach dem Naturlagerplatz Skallerup Klit. Dieser liegt – wie ich dank Einsatz meines Telefonjokers herausfinden kann - einige Kilometer nördlich direkt am Radweg. Das etwas längere Suchen hat sich allerdings gelohnt, denn die Ausstattung der Nachtstatt ist geradezu luxuriös: eine große gemähte Wiese, Feuerstelle, ein erstaunlich gut funktionierendes Rindenmulchabort, zahlreiche Sitzbänke und - der Knüller - mückensichere Schlafkisten mit Schiebetür. Eine eben solche beziehe ich, erspare mir somit den Zeltaufbau, gönne mir dann eine spartanische Outdoor-Dusche mit mittlerweile gar nicht mehr ganz so kaltem Wasser und bette mich zur Nacht. Allerdings stelle ich mir den Wecker auf 2 Uhr, denn für die Nacht haben sich die Perseiden angekündigt, und so ein paar Wünsche hätte ich da dann ja noch. Welche wird natürlich erst verraten, wenn sie irgendwann in Erfüllung gegangen sind ;-)

## Tag 6, 12.08.2012: Skallerup Klit - Grenen, Skagen

Schon am Morgen steht fest, dass der heutige Tag eher ein Pausentag werden wird, denn die größte auf nordwärtigem Kurs zurücklegbare Distanz auf Jylland beträgt gerade noch gut 70 km. Somit geht es nach dem Frühstück zunächst nur bis Hirtshals Fyr, das ich erklimme, um von oben die Aussicht über Stadt und Hafen zu genießen. Die einlaufenden Fährschiffe von Color Line Superspeed bieten schon einmal einen kleinen Vorgeschmack auf die Weiterreise. Ich kaufe noch schnell ein, mache mich dann auf den Weg zum Fährterminal und erkundige mich schon einmal nach den Abfahrtszeiten. Leider stellt sich heraus, dass es am nächsten Tag nur eine Abendabfahrt mit Ankunft in Larvik um kurz vor 23 Uhr gibt. Keine besonders gute Zeit, um einen Zeltplatz zu suchen. Da ich gut im Zeitplan liege, beschließe ich, die Abfahrt am übernächsten Tag mittags anzupfeilen und nehme die letzten Kilometer der Nationalroute 1 unter die Räder. Größtenteils auf abgelegenen Waldwegen und Seitenstraßen geht es in Nordseenähe richtung Skagen. ca. 10 km vor dem Ort passiert dann etwas an sich unspektakuläre erscheinendes, aber dennoch bemerkenswertes: Erstmalig seit gut 500 km weist ein Schild mit der Aufschrift "til Stranden" nicht mehr nach links, sondern nach rechts. Es riecht nach Meer und die Sonne scheint. Ich erreiche Skagen, passiere den hyggeligen Ortskern und treffe zu noch recht früher Stunde auf dem Campingplatz Grenen ein. Dieser erweist sich als vollkommen überbeuert, aber leider auch alternativlos. Ich schlage mein Zelt auf, dann mache ich mich auf die wirklich ultimativ letzten 2 Kilometer des dänischen Vestkyststiens. Gut 400 km bin ich den blauen Schildern mit Roter Nummer 1 nun weitgehendst gefolgt. Dann kommt irgendwann das letzte ihrer, bevor die Route - vollkommen unspektakulär - auf einem großen Parkplatz endet. Ich schließe Susie am Fahrradständer an, zu Fuß geht es noch knapp 2 km weiter. Zunächst mit dem Kattegat zur Rechten und Dünen zur linken; bald hören die Dünen auf, und hinter dem Strand taucht meine treue Begleiterin der letzten Tage wieder auf - die Nordsee. Je weiter ich gehe, desto näher kommt sie, immer schmaler wird der Strand. Ab einem gewissen Punkt gibt es keinen trockenen Sand mehr. Ich muss die Schuhe ausziehen, um einen kleinen, gut knöcheltiefen Graben zu durchqueren und gelange auf eine kleine Sandbank. Vor ein paar Stunden - bei der letzten Flut - hätte ich die Spitze Dänemarks wahrscheinlich jetzt schon erreicht. Wo sie sich genau befindet, das machen Sand und Meer mit jeder Gezeit, letztlich sogar mit jeder Welle aufs Neue aus. Aber als ich irgendwann Wellen mit unterschiedlicher Textur von links und rechts kommend im Wechsel meine Waden umspülen, habe ich das Gefühl am ersten großen Zwischenziel der Tour angekommen zu sein.

Für den Abend bin ich mit meinem Chef im Ort verabredet. Er und sein Bruder befinden sich mit dem Auto auf der Rückreise aus ihrem Norwegenurlaub und wir haben Skagen als Treffpunkt für ein gemeinsames Ende-des-Landes-Bier auserkoren. Wir suchen uns ein nettes Restaurant am Hafen mit leckeren Fischgerichten und frisch gezapften Spezialitäten des Skagen Bryghus. Auf dem Rückweg zum Zelt mache ich mich zu späterer Stunde an dem lauen Sommerabend noch einmal auf den Weg zur Spitze. Wo sich am Nachmittag noch Touristenscharen tummeln, bin ich nun komplett alleine. Die See ist ruhig, es ist windstill, nur ein paar winzige Wellen schwappen um mich herum. Ich nutze die Chance, dass niemand mehr das Badeverbot überwacht. Ich gehe soweit, bis ich zu den Knien im Wasser stehe und lasse mich fallen. Wann hat man schonmal die Chance, in zwei Meeren gleichzeitig zu baden! Das Wasser ist frisch, aber angenehm. Über der Ostsee ist es schon stockfinster, über Nordsee leuchtet noch ein schmaler roter Streifen am Horizont, in den immer wieder Sternschnuppen hineinfallen. Ich gehe die Wünsche vom Vorabend nochmal durch - doppelt hält besser. Ich fühle mich gut.

## **Tag 7, 13.08.2012: Skagen - Åbyen**

Wieder soll es eine sehr kurze Etappe werden. Das Ziel liegt nur kurz vor Hirtshals, wo ich bis zum nächsten Mittag auf die Fähre warten muss. 50 km. Zeit, auszuschlafen, sich Mittags nochmal ausgiebigst an den Strand zu hauen und zu faulenzen. Erst am schon nicht mehr ganz frühen Nachmittag nehme ich die Straße zurück richtung Hirtshals unter die Räder. Ein leichter Rückenwind bläst mich bis nach Åbyen, wo ich auf dem schön gemähten Rasen im Garten Niels Bastholms einen Platz für mein Zelt finde. Niels vermietet auch Ferienapartments, deren Bad mitbenutzt werden darf. Mein Dänisch stößt zwar bei dem nicht ganz einfachen nordjütischen Dialekt an seine Grenzen und das alte Ehepaar spricht nur wenig Englisch, aber die freundliche aufgeschlossene Art und etwas Geduld erlauben trotzdem etwas Kommunikation. Gleichzeitig mit mir trifft noch ein junges Radlerpärchen ein, Außerdem ist noch ein Kleinfamilie aus Bremen schon dort. Dem gut 10-jährigen Sproß der Familie ist der Umgang mit Feuer vertraut, und so machen wir es uns am Abend noch gemeinsam am Lagerfeuer mit einem Rotwein gemütlich.

## **Tag 8, 14.08.2012: Åbyen - Brufoss**

Nach gemütlichem Frühstück geht es die letzten Kilometer nach Hirtshals Havn. Knapp 500 Kronen später bin ich im Besitz eines Fährscheins nach Larvik und kann mich in die Schlange am Fahrzeug-Checkin einreihen. Susie teilt sich das Trailerdeck der Color Superspeed II mit einem imposanten Schwertransport, ich mir das Sonnendeck mit diversen norwegischen Sehenswürdigkeiten, während die Fähre sich durch den Skagerrak pflügt. Farvel Danmark, bis bald! Knapp 3 Stunden später kommt eine felsige Küste in Sicht und am Spätnachmittag geht es durch die Scheren in den Hafen von Larvik. Susie steht ganz vorne und kommt so als eine der ersten von der Fähre, an der Schlange zur Zollkontrolle werden wir zügig vorbeigewunken und sind so keine 10 Minuten später auf dem Weg in die City. Dort bringe ich mich in den Besitz einer norwegischen SIM-Karte und dann beeile ich mich, noch ein paar Kilometer auf dem Fylkesvej 40 Richtung Norden zu reißen, durch eine sanfte Hügellandschaft, durch Wälder und an Flüssen entlang durch das Lardal. Eigentlich plane ich, mein Zelt nach 30 oder 40 km einfach irgendwo am Wegesrand aufzuschlagen. Allerdings ist die Besiedlung noch relativ dicht und kaum ein Platz zu finden, wo nicht Häuser in unmittelbarer Umgebung zu sehen sind. Somit beschließe ich dann doch spontan, den sich am Wegesrand anbietenden Campingplatz in Brufoss zu nutzen. Bei dieser Entscheidung habe ich allerdings eine Sache vollkommen außer Acht gelassen: Ich hab ja noch gar kein norwegisches Bargeld! Das hatte ich in meinem enthusiastischen Aktionismus möglichst schnell auf die Straße zu kommen und noch ein paar Kilometer vor dem Dunkelwerden zu reißen, vollkommen vergessen. Aber angeblich soll man in Norwegen ja überall mit Kreditkarte bezahlen können. An der Rezeption sitzt ein knuffiges altes Ehepaar. „Oh, no, sorry, we can't take VISA“. Hmmm, das ist ja doof... und der nächste Geldautomat? Ah, 5km talabwärts... achso... der Geldautomat hat schon geschlossen (bis zu diesem Zeitpunkt dachte ich, dass die Kieler Hauptpost das einzige Kreditinstitut ist, dass sich so einen Schwachfug wie Geldautomaten mit Öffnungszeiten ausdenkt). Zum Glück hat das ältere Paar dann aber nach sehr kurzer interner Beratung eine sehr pragmatische und für mich vorteilhafte Lösung: Sie wollen mir die Nacht einfach schenken. Ich bin etwas verlegen und versuche das supernette Angebot abzuwehren und schlage vor, dass ich ansonsten doch auch am nächsten morgen wenn der Geldautomat wieder auf hat, eben schnell zurückdüsen könnte und Geld holen. Aber nun stecke ich drin. Wer so verrückt sei, den ganzen Weg von Larvik

mit dem Fahrrad zu fahren, solle ruhig eingeladen sein. Auch mein abwehrender Hinweis, dass es von Larvik doch nur gut 60 Kilometer wären und das doch nun wirklich noch nicht außergewöhnlich viel wäre, macht es im Endeffekt nur noch schlimmer. Ich nehme das Angebot an und hebe am nächsten Tag in Kongsberg mit äußerst schlechtem Gewissen 2000 Kronen aus dem ersten sich mir bietenden Geldautomaten. Vorher gibt es aber erstmal eine heiße Dusche, frische Nudeln und die erste Nacht auf norwegischem Boden.

## **Tag 9, 15.08.2012: Brufoss - Uvdal**

Ich bin ein bißchen stolz auf mich: es ist erst halb 10 und ich bin schon auf der RV40 nordwärts unterwegs. Die beste Basis, nochmal richtig Kilometer zu fressen. Immerhin bin ich „irgendwann in den nächsten Tagen irgendwo in der Nähe von Geilo“ mit Ben und Susann verabredet. Bisher waren die Raum-Zeitkoordinaten ungefähr genau so präzise. Zeit für eine SMS mit dem sinngemäßen Inhalt „werde es auf jeden Fall bis morgen Abend nach Geilo schaffen.“

Kurz vor Kongsberg kommt nach knapp 1000 km der erste kleine Anstieg der Reise in Form einer kleinen Talstufe, die mich von 50 auf 200 m ü. NN hinauf bringt. Dann geht es erst einmal in Kongsberg auf die Jagd nach Mittagessen und dann flach durch immernoch liebliche Täler weiter. Die weiteren Highlights des Tages sind eine Baustelle, durch die ich und alle anderen Fahrzeuge von einem Safety Car geleitet werden, und das erfolgreiche Zusammenbrüllen einer zähnefletschend auf mich zustürmenden Drecksthöle. Dann ist auch schon fast wieder Abend. Zeit sich ein ruhiges Plätzchen für das Zelt zu suchen. Leider stehen immernoch überall Häuser rum. Eine kleine Wiese am See böte sich an. Leider ist sie als Privatbesitz gekennzeichnet. Das Schild sagt, dass die Nacht 50 Kronen kosten soll. In Anbetracht dass der Campingplatz in Brufoss regulär 100 Kronen gekostet hat, und dabei eine ganz anständige Infrastruktur bot, erscheinen mir 50 Kronen für ein ordinäres Stück Wiese ohne alles dann doch etwas viel. Ich beschließe weiter zu fahren. Weiterhin verhindert Zivilisation eine Nacht in der Wildnis. Nächster Campingplatz, neues Glück. 160 Kronen. Naja, ein paar Kilometer gehen noch. Ich weiß allerdings, dass der nächste Campingplatz auf meiner Karte es dann sein muss. Egal, ob er 200 Kronen kostet oder nicht. Direkt darauf folgt ein 700-Meter-Anstieg, das geht Abends um nach 19 Uhr nach 145 km einfach nicht mehr. Der Name „Uvdal Resort“ klingt nach einem überbeuerten Luxusplatz, ich stelle mich auf das schlimmste ein. Zu meiner Überraschung liegt die Preisvorstellung der Rezeptionistin für ein Rad mit Zelt bei erfreulichen 40 Kronen. 10 Kronen weniger als das puristische Stück Wiese zuvor. Dafür gibt es hier sogar eine kleine Küche und gepflegte sanitäre Anlagen. Das Preisgefüges norwegischer Campingplätze erschließt sich mir in diesem Moment nicht so ganz.

## **Tag 10, 16.08.2012: Uvdal – Geilo**

Die ersten paar Kilometer hinter Uvdal geht es zunächst erst einmal noch bei nur seichter Steigung hinauf auf gut 650 m. ü. NN; dann künden imposante orangefarbene Warntafeln an einem Schneekettenanlageplatz ernsteres an: die Bratte Bakker: 3 Anstiege auf den nächsten 40 Kilometern. Der erste führt mit etwa 7% Steigung hinauf auf 1100 m ü. NN. Dann folgt die Straße ein paar Kilometer flach dem von Ferienhütten übersäten Fjell. Es folgt eine Abfahrt von ca. 1000 auf 800 m ü. NN hinab nach Dagali. Ich mache eine kurze

Rast im örtlichen Tante-Emma-Laden und stelle erfreut fest, dass es selbst in abgelegenen Dorfläden entzückendes Verkaufspersonal gibt. Das gibt doch gleich Motivation für den instantan folgenden Anstieg zurück hinauf auf 1050m. Oben folgt wieder ein Flachstück, dieses Mal allerdings deutlich kürzer als das erste. Dann eine Abfahrt. Als die Baustellen im oberen Teil passiert sind, beschließt Susie irgendwann nicht mehr zu bremsen. Nicht weil sie es nicht könnte, sondern einfach weil es so in ihr drin steckt. Die zwei Flaschen Wein, die ich als letzte Notration vor Einreise ins Land des Vinmonopolet 2 Tage zuvor im Duty Free Shop der Color Superspeed II noch schnell steuerfrei erstanden habe, leisten in Tateinheit mit der Hangabtriebskraft ihr übriges. Leider merkt sich der Fahrradcomputer die kurz auf der ersten Stelle aufblinkende 7 nicht in seinem Maximalgeschwindigkeitsspeicher. Aber es gibt ja noch eine weitere Abfahrt; und nach dieser ist ein von einer Freundin auf meine Jahr-2010-ToDo-Liste gekritzelter Stichpunkt mit etwas Verspätung doch noch abgearbeitet - und Speedy ist nicht mehr mein schnellstes Fahrrad. Ich bewundere Susie dafür, dass sie selbst in letzter Abfahrt noch nicht das geringste Anzeichen für Flattern zeigte. Speedy fängt damit irgendwann bei ca. 62 an. Es ist zwar noch früh, aber da ich am nächsten Tag in Geilo mit Ben und Susann verabredet bin, baue ich mein Zelt auf dem Campingplatz Breie auf. Das „Stadtzentrum“ ist relativ übersichtlich, obwohl Geilo Hauptort für eine relativ große Region ist - allmählich ändern sich die Maßstäbe was die Größe von Orten anbelangt. Zurück auf dem Campingplatz schalte ich das Handy ein und bemerke eine SMS von Ben. Sie sind nach einer Marathon-Auto-Etappe kurz vor Geilo. Gegen 22:30 Uhr bauen sie ihr Zelt neben meinem auf. Zur Feier des erfolgreichen Treffens gibt es ein paar Becher Cabernet Sauvignon. Der Abend wird somit etwas länger.

## **Tag 11, 17.08.2012: Geilo – Tinhølen**

Der Tag beginnt mit einem dekadenten Frühstück. Zu dritt lohnt es einfach mal mehr als Käseschnitten zu zaubern. Rührei zum Beispiel. Oder Heißgetränke. Für die Tagesetappe wird dann mein Gepäck zu einem nicht unwesentlichen Teil ins Servicefahrzeug ausgelagert. Der Aufstieg in die Hardangervidda gelingt somit mit ungewohnter Leichtigkeit. Oben angekommen fühle ich mich das erste Mal richtig in Norwegen angekommen: Einsam schlängelt sich die Nationalstraße 7 auf knapp 1200 m ü. NN durch das karge Fjell, vorbei an kleinen Seen mit Blick auf den Hardangerjøkull. Bäume und Dörfer gibt es nicht mehr. Was in meiner 1:335.000-Karte alle 10 km eingezeichnet ist, sind nur alleinstehende, zum Teil verschlafene wirkende Rasthäuser. Nach ca. 30 km in der Vidda biege ich von der RV 7 auf eine kleine Maut-Schotterstraße ab. Nun geht es richtig hinein in die Vidda. Um mich herum sind nun nur noch Grashügel. Am Ende der ca. 10 km langen Stichstraße bin ich mit Ben und Susann verabredet. Und mit einer Armada an Mücken, deren nur mit schwerer Regenausrüstung bezukommen ist. Einige ihrer werden unfreiwillig Teil unseres Abendessens: Grillwurst a'la Hardangervidda, will heißen in der extra-proteinhaltigen Version. Dazu gibt es Ringnes, und später noch einen Pinot Noir.

## **Tag 12, 18.08.2012: Tinhølen – Finse**

Beim Aufwachen prasselt Regen auf's Zelt, was die Motivation für eine lange Tagesetappe schlagartig signifikant senkt. Aber erst einmal gibt es sowieso ein weiteres dekadentes Frühstück. Das braucht Zeit, in der der Wind in Ruhe das Zelt trocknen kann. Gegen



Mittag verabschiede ich mich von Ben und Susann. Ich fahre ca. 50 km über die Schotterstraße und den RV 7 auf schon bekannter Strecke zurück bis Haugastøl. Dort verlasse ich dann wieder den Asphalt, und mache mich an das nächste Highlight der Tour: den Rallarvegen. Als Überbleibsel des Baus der Bergenbahn führt der alte Versorgungsweg 86 km autofrei über Schotter durch die Berge nach Flam. Kurz vor Finse treffe ich auf Alex und Philipp, zwei andere Reiseradler, die ich am Vortag schon einmal am Eingang zu der Schotterstraße an der Hardangervidda getroffen habe. Wir fahren noch ein paar Kilometer zusammen weiter und suchen uns dann gemeinsam ein Nachtlager an einem Wasserfall oberhalb eines kleinen Sees kurz vor dem höchsten Punkt des Rallarvegens. Die Landschaft ist außerordentlich schön, das Wetter leider bald nicht mehr. Beim Abendessen erweist sich das kleine Tarp der beiden anderen als außerordentlich zweckmäßig. Es ist ziemlich frisch hier oben in knapp 1300 m. ü. NN.

## **Tag 13, 19.08.2012: Finse – Flaam**

Auch am nächsten Tag ist es nicht wesentlich wärmer geworden. Ich beschließe deshalb, mich nicht der Gletscherwanderung der beiden anderen anzuschließen, sondern direkt weiter zu fahren, und die nächste Nacht unten am warmen Fjord zu verbringen. Vorher gilt es aber noch die letzten paar Höhenmeter – viele sind es wirklich nicht mehr – bis zum Kulminationspunkt des Rallarvegens am Fagervatn zu überwinden. Die Landschaft legt nochmal einen drauf und wird karg und unwirtlich. Hier oben ist der Winter auch im August noch nicht ganz vorbei. Als ich die Strecke im Januar mit dem Zug passiert habe, lagen Unmengen an Schnee; noch immer sind an einigen Stellen Reste davon übrig, zum Teil müssen Schneefelder gequert werden. Der Weg hat sichtlich unter dem rauen Klima gelitten und ist an einigen Stellen böse ausgewaschen. Es geht zwar bald nur noch bergab, dennoch geht es nur langsam voran. Mit sinkender Höhe wird es dann jedoch irgendwann wieder grüner. Kurz vor Myrdal wird eine ziemlich spektakuläre Schlucht passiert, an deren Flanke der Weg neben tosenden Wassern steil abwärts führt. Von Myrdal geht es dann auf engen Serpentinaugen ins letzte Steilstück hinab ins Flamtal. Mit dem Gepäck ist kaum mehr als Schrittempo drin, um die 40 Kilo schwere Susie noch halten zu können. Dann kehrt der Asphalt zurück und somit klettert der Tacho doch kurzzeitig noch einmal auf 48 km/h. Dennoch stehen am Ende in Flam 3:45 min für 53 km auf dem Fahrradcomputer – auf Straßen hätte man die Strecke wahrscheinlich in deutlich unter der Hälfte der Zeit geschafft. Aber in Anbetracht des Panoramas der letzten 1 ½ Tage hätte man das mit Sicherheit gar nicht gewollt. In Flam gibt es dann das volle Zivilisationsprogramm: Warmes Wasser, Mobilfunknetz, Toiletten, Supermarkt... und zum Abendessen einen gegrillten Rentierspieß.

## **Tag 14, 20.08.2012: Flaam – Lærdal**

Zum Frühstück hat sich königlicher Besuch eingestellt: von meinem Zelt aus sehe ich einen gigantischen royalblau-weißen Klotz im Hafen des bis gestern noch kleinen und beschaulichen 450-Einwohner-Dörfchens. Nun tummeln sich knapp 2000 Kreuzfahrtpassagiere im Hafen. Wenn man zuvor 2 Tage abseits der Zivilisation in den Bergen verbracht hat, wirkt dieser Rummel irgendwie ein wenig unpassend.<br>

Auf der Tagesetappe gilt es nun den längsten Straßentunnel der Welt - den 24 km langen

Lærdaltunnel – zu umfahren. Hierfür muss das Aurlandsfjell gequert werden. Dieses hat die wahnsinnig coole Eigenschaft, dass es Süßigkeiten in Beinen umwandeln kann. Deshalb kaufe ich Aurlandsvangen noch schnell ganz viele Süßigkeiten. Und Schwupps geht es dann auch schon bergauf, zunächst immer schön in Serpentina am Fjord empor. Zur Belohnung für die ersten 300 Höhenmeter gibt es eine Pause mit imposantem Blick auf den Sognefjord. Weitere 300 Höhenmeter später dann nochmal das gleiche. Dann verlässt die Straße den Fjordhang und zweigt ins Landesinnere ab. Bald ist die Baumgrenze erreicht und man kann ca 300 Meter höher das Ende des Hauptanstiegs sehen, was ich persönlich immer als extrem motivierend empfinde. Oben angekommen geht es dann einige Kilometer bergauf-bergab durchs karge steinige Fjell, immer zwischen 1200 und 1300 m ü. NN. Dann ist irgendwann der höchste Punkt erreicht. Kurz dahinter folgt eine Schnellfahrstelle. Leider habe ich mich mittlerweile so sehr an Geschwindigkeiten jenseits der 60 km/h gewöhnt, dass ich zunächst gar nicht mehr wahrnehme, dass Susie sich im Bereich ihrer persönlichen Spitzengeschwindigkeit bewegt. Deshalb verschlafe ich den Antritt im übersichtlichen und gut asphaltierten Steilstück ein wenig, was mich wohl den nächsten und mutmaßlich letzten möglichen 10er-Durchbruch kostet. Auf dem Rest der Abfahrt wird die Straße dann etwas unzuverlässig. Da ich meinen Schutzengel für heute nicht weiter bemühen möchte, rolle ich deshalb gemütlich mit um die 50 km/h nach Lærdal hinab. Dort stehe ich dann am mittleren Nachmittag am Portal des Fodnestunnels. 6 km, gesperrt für Fahrräder, und mutmaßlich kameraüberwacht – das Aus für die ursprüngliche Routenplanung. Ursprünglich wollte ich durch den Tunnel und dann auf RV 53 entlang des Årdalsfjords weiter nach Øvre Årdal und dann über die Passstraße nach Turtagrø zu fahren. Ein kurzes Kartenstudium ergibt, dass es als einzige sinnvolle Alternative nur die Fährverbindung über den Fjord nach Kaupanger gibt, um dann am Lustrafjord weiter Richtung Sognefjell zu fahren. Da der Hauptverkehr nach Kaupanger durch besagten Tunnel und dann über eine deutlich kürzere Fährpassage geführt wird, hat die Direktfähr von Lærdal nach Kaupanger allerdings nur noch touristische Bedeutung und verkehrt nur noch zweimal pro Tag. Ich habe somit keine andere Wahl, als die Tagesetappe abubrechen, mich auf dem Campingplatz einzurichten und auf die nächste Abfahrt am folgenden Morgen zu warten. Lærdal hat dafür einen Kiwi-Markt in dem man Nudeln kaufen kann, und einen historischen Dorfkern mit alten Holzhäusern. Auch nett...

## **Tag 15, 21.08.2012: Lærdal – Skjolden**

Der nächste Morgen beginnt mit der Rache Susies dafür, dass ich sie wegen ihrer meiner Meinung nach unverantwortlichen Geschwindigkeitseskarpaden am Vortag etwas zurecht gewiesen habe: Plattfuß vorn. Da zum Flicker vor der Fährabfahrt um 8:30 keine Zeit ist, muss es eine Ladung Luft von der Tankstelle gegenüber für den einen Kilometer bis zum Anleger reichen. Die Überfahrt dauert etwa eine Stunde. Die Fähre erscheint deutlich überdimensioniert: Die 4 Fahrzeugspuren mit jeweils ca. 70 Metern Länge muss Susie sich mit sage und schreibe 3 PKW teilen. Dazu haben sich immerhin noch ein paar Fußpassagiere an jenem wolkenverhangenen Morgen zur Weiterreise entlang des Fjords eingefunden. Ich verlasse das Schiff in Kaupanger und flicke erstmal die beiden Löcher. Danach lasse ich mich im kleinen aber feinen Fjordmuseum über die Geschichte des Sognefjords und seiner Bewohner informieren. Das Themenspektrum konzentriert sich auf Bootsbau, Handel entlang des Fjords und Fischerei. Dann geht es über einen 200-Höhenmeter Anstieg hinüber nach Sognedal, wo mich – yeah yeah yeah – der nächste Plattfuß heimsucht. Darüberhinaus erweist sich einer der ersten Flicker als schlecht gemacht. Es folgt ein 300m-Anstieg, den meine Karte fieserweise verschwiegen hat, bzw. den sie nur gut halb so hoch erscheinen ließ. Nun sind zwar 150 Höhenmeter extra kein Genickbruch, aber es ist einfach gemein, wenn es nach Erreichen der angepeilten

Maximalhöhe immer weiter einfach bergan geht und man keine Ahnung hat, wieviele Höhenmeter noch folgen. Außerdem fängt es zwischenzeitlich nochmal an zu regnen, hört aber zum Glück nach kurzem Verharren in einer Bushaltestelle wieder auf. Es folgt eine Abfahrt nach Gaupne, von wo aus es am Lustrafjord entlang weiter bis Skjolden geht. Dort bekomme ich auf dem Campingplatz Nymoer für erschwingliche 80 Kronen pro Nacht ein komfortables Quartier.

Die letzten Etappen waren wirklich schön, dennoch fängt allmählich die Zivilisation an, nach mir zu rufen. Das Zelt wurde am morgen feucht abgebaut, die Schuhe waren schon lange nicht mehr richtig trocken, die Klamotten sind mittlerweile in die Kategorien „neu“, „noch frisch“, „stinkt erst ein bißchen und kann nochmal getragen werden“ und „pfuideibel, fällt unter das Biowaffenverbot“ eingeteilt. Ein richtiges Bett, moderne Kommunikationsmittel, ne Waschmaschine und Lichtschalter, sowie Duschen, in die man nicht alle 4 Minuten ein 10-Kronenstück einwerfen muss, wären einfach mal wieder schön. Somit beschließe ich mir den Luxus zu gönnen, die letzte große Passetappe am folgenden Tag ohne Gepäck zu machen und dann den Tag darauf den letzten Teil der Reise Richtung Bergen anzutreten. Meine Karte sagt, dass das mit etwas Disziplin in zwei Tagen von Skjolden aus schaffbar sein könnte. Somit hätte ich dann eine Woche Zeit um mit meinem Doktorvater meine Veröffentlichung zu Ende zu schreiben, bevor es dann zur Erholung für die letzten Tage nach Kopenhagen geht.

## **Tag 16, 21.08.2012: Skjolden – Sognefjell/Fantesteinen - Skjolden**

Gerade einmal 6 km Einfahrzeit gibt es nach dem Frühstück. Dann beginnt die „Königsetappe“, der Anstieg hinauf auf den höchsten Pass Nordeuropas. Die erste Serpentinengruppe führt ca 300 Höhenmeter hinauf, dann folgt ein kurzes flacheres Stück mit 1-2% Steigung zur Erholung, dann geht es mit mittelschwerer Steigung weiter hinauf nach Turtagrø, wo die Baumgrenze bald erreicht wird. Beim Parkplatz Oscarshaug sind die 1300 m ü. NN erreicht. Nach 15 km mit fast durchgehend 7-11% Steigung geht es nun im Fjell auf und ab. Das Wetter ist leider ziemlich grau in grau. Zwischenzeitlich setzt ein wenig Regen ein. Hier oben im Fjell kann das wirklich gemein sein, denn wenn es kilometerweit weder Bäume noch Häuser gibt, ist man diesem doch sehr direkt ausgeliefert und kann nix tun, außer die Regenklamotten auszupacken. Anstiege in Regenklamotten sind jedoch alles andere als schön. Zum Glück legt sich der Spuk nach einigen Tropfen wieder. Ein letzter Anstieg hinauf auf 1400 m ü. NN, dann bin ich von Norwegens höchsten Bergen umgeben, die ihre Spitzen jedoch leider zu einem nicht unwesentlichen Teil in den tiefhängenden Wolken verstecken. Hinter der Sognefjellhytta erreicht die Straße am Fantestein Ihren höchsten Punkt. Ich lasse ein paar Passfotos machen und gönne mir dann ziemlich durchgefroren in der Sognefjellhytta einen langweiligen aber immerhin heißen 08/15-Tee für vollkommen überbeuerte 22 Kronen. Dann ist es an der Zeit für den Rückweg: Von Oscarshaug nach Fortun brauche ich für 13 km unter 20 Minuten, auf der Hinfahrt hat die gleiche Strecke knapp 2 Stunden gedauert. Zu den Abendlichen Nudeln gibt es noch etwas Physik:

Um eine Masse von 95 kg (72 kg Ralf plus knapp 20 Kg Susie und ein bißchen Proviant) 1775 Höhenmeter hinauf zu bewegen, muss man eine Arbeit von

$$W=m*g*h=95\text{ kg}*10\text{m/s}^{(-2)}*1775\text{m}=1.1775*10^3\text{kJ}=400\text{kcal}$$

verrichten. Dies entspräche ziemlich genau einer Tafel Schokolade extra. Da das System Susie-Ralf jedoch im Anstieg auch noch einen nicht unwesentlichen Teil an Wärme produziert und auch an sonsten nicht 100% Verlustfrei arbeiten dürfte, ziehe ich die Sache noch einmal anders auf, denn Arbeit lässt sich ja auch definieren als das Produkt aus Leistung und Zeit. Wenn man für die Leistung einfach mal 300 Watt annimmt und berücksichtigt, dass die Fahrt von Skjolden zum Fantesteinen alles in allem knapp 3h gedauert hat, so würde die Rechnung wie folgt aussehen:

$W = P \cdot t = 300W \cdot 3h = 300W \cdot 10.000s = 3 \cdot 10^6Ws = 3 \cdot 10^3kJ = 750kcal$ . Das entspräche in etwa 2 Litern Bier.

## **Tag 17, 22.08.2012: Skjolden – Voss/Tvinne**

Der Eintrag in mein Reisetagebuch für den 22. August 2012 beginnt mit den Worten „Fuck! Fuck! Fuck! Nächstes Mal fahre ich wieder ans Mittelmeer...“. Wie kam es dazu? Bei nächtlichem Dauerregen wurde ich morgens um 4 von von der Decke tropfendem Kondenswasser geweckt. Dadurch habe ich dann natürlich im folgendem verschlafen und rolle erst gegen 10:30 vom Campingplatz los. Da ich ein paar Kilometer Buchtumfahrungen und einen Anstieg sparen kann, entscheide ich mich dieses Mal für das Südufer des Lustrafjords um dann an der Fährstelle Ulnes-Solvorn wieder auf die Route der Hinfahrt auf dem Nordufer zu wechseln. Die Straße auf dem Südufer erweist sich als deutlich schöner, auch wenn die Tunnels enorm Dunkel sind. Mein Frontscheinwerfer produziert zwar eigentlich einen üppigen Lichtkegel, allerdings schlucken die dunklen Felswände im Tunnel dieses fast restlos weg, so dass ich mehrfach überprüfe, ob mit meinem Licht irgendetwas nicht in Ordnung ist. Auch an Fahrbahnmarkierungen fehlt es vollkommen, so dass man manchmal wirklich nur raten kann, wo die Straße weiter geht und etwas Angst haben muss, in die Tunnelwand zu krachen. Ich lasse mir von meiner Schwester die Fahrzeiten der Fähre in Ulnes ergoogeln und spote mich die 12:30-Abfahrt – die letzte vor der Mittagspause – zu erwischen, was auch problemlos klappt. Wie der kleine Nachen die laut meiner Schwester im Internet angegebenen 12 Autos fassen soll, ist mir allerdings ein Rätsel: Die 4 Fahrzeuge, die aufwendig rückwärts auf das Schiff rangieren mussten, füllen das Schiffchen bereits zu mehr als der Hälfte. Um 12:47 legen wir in Solvorn an. In irgendeinem Prospekt habe ich die Information gelesen, dass die Fähre von Kaupanger nach Gudvangen um 14:20 Uhr ablegt. Es bleiben somit genau 93 Minuten Zeit für die 30 km von Fähre zu Fähre, inklusive 2 Anstiegen a 200 Höhenmeter. In den kommenden 1 ½ Stunden rechne ich permanent aus, welche Durchschnittsgeschwindigkeit ich bis zum Anleger in Kaupanger halten muss und wann welcher Punkt der Strecke erreicht werden sollte, damit ich noch eine Chance habe, die Fähre zu erwischen. In der Regel werden die selbstgesetzten Wegmarken mit zwei bis drei Minuten Verspätung erreicht, zu früh zum Aufgeben, aber zu spät um sich Verschnaufpausen zu gönnen. Besonders im finalen Anstieg zwischen Sogndal und Kaupanger ist die Notwendigkeit, die Geschwindigkeit nicht zu oft unter ca. 12 km/h fallen zu lassen nur noch mit sehr viel Disziplin zu erfüllen. Als ich gegen 14:10 Uhr die N5 an der Ausfahrt „Kaupanger“ verlasse, weiß ich, dass ich es geschafft habe. Noch ca. 2 km bis zum Fähranleger hinab in den Ort, durchgehend mit starkem Gefälle. Und... ein leerer Fähranleger. Susie reiht sich irgendwo mitten auf den noch komplett leeren 5 Abfertigungsspuren richtung Gudvangen ein. Kein einziges anderes Fahrzeug weit und breit. Lediglich ein kleines Grüppchen Backpacker sitzt am Straßenrand. Als bald werden wir von der Fährbediensteten über den Grund der gespenstischen Leere in

Kenntnis gesetzt: „You know, that the ferry will leave at 4 pm today?“. Nö, wusste ich nicht. Eigentlich ist es an der Zeit für einen Nachmittagssnack. Ich frage deshalb nach einem Supermarkt zur Überbrückung der Wartezeit. Leider ist der nächste Laden das vor knapp 10 Minuten am Wegesrand gesichtete Einkaufszentrum an der N5. 2 km wären an sich ja auch kein großes Thema, selbst bergauf sollte das in 1 ½ Stunden keine große Herausforderung darstellen. Aber nach dem 90-Minuten-Am-Limit-Sprint kann ich mich einfach nicht mehr aufraffen. Der kleine Imbiss am Hafen bietet eine Waffel und eine kleine Cola für zusammen knapp 10 Euro. Unter den gegebenen Umständen betrachte ich dies als einen sehr attraktiven Preis. Um kurz vor 4 kommt dann die Fähre gemütlich angetuckert. Susie findet ihren Platz auf dem wieder nur spärlich gefüllten Fahrzeugdeck. Ich mache es mir auf dem Passagierdeck gemütlich, denn die Überfahrt soll laut Fahrplan gute 2 Stunden dauern. Zwischendurch wird immer mal wieder an kleineren Häfen am Fjordufer angelegt. Unter anderem auch in Frønningen, das nur durch diese eine Fährabfahrt am Tag mit dem Rest der Welt verbunden ist. Leider hat einer der wenigen Bewohner Frønningens sie an diesem Tag verpasst. Aber das macht nix! Denn ca. 5 bis 10 Minuten nach Verlassen des Fährhafens – der Dampfer hatte schon wieder seine volle Reisegeschwindigkeit erreicht – wird dieser Umstand durch das Fährpersonal bemerkt. Also – zur Verwunderung aller Reisender – flux nochmal den Gashebel auf volle Kraft zurück gelegt und zurück nach Frønningen. Gemütlich zuckelt das Anhängergespann auf's Schiff und dann kann es schließlich wirklich in Richtung Gudvangen weiter gehen. Bald wird der Sognefjord verlassen und es geht in einen Seitenarm in Richtung Aurlandsfjord, von dem das Schiff dann wiederum in den Nærojfjord abbiegt. Leider wird das Wetter mit Einfahrt in letzteren extrem ungemütlich und somit lässt sich der als Weltnaturerbe anerkannte Nærojfjord nur sehr eingeschränkt aus dem Inneren des Schiffes genießen. Mit Verspätung trifft das Schiff in Gudvangen ein. Der Tageskilometerstand ist noch deutlich zu niedrig. Außerdem steht der Plan, die Restdistanz bis Bergen bis zum Schlafen gehen noch auf gut 100 km klein zu fahren, so dass einem Erreichen von Steffis warmer und trockener Wohnung in Bergen am Folgetag nichts mehr im Wege steht. Somit streife ich mir die Wa(r/h)nweste über und begeben mich mit südwärtigem Kurs auf die E16. Nach einiger Zeit setzen Schauer ein. Schön ist anders, da ab morgen aber ja zivilisatorischer Luxus winkt, spielen unter der Regenkleidung müffelig gefahrene Klamotten und nass gewordene Ausrüstungsgegenstände nun keine Rolle mehr. Ich beschließe deshalb, ohne Rücksicht auf Verluste weiter zu fahren. Zu allem Überfluss stellt sich nach wenigen Kilometern heraus, dass der auf der Karte relativ harmlos aussehende 300m-Anstieg wegen eines für Radfahrer gesperrten Tunnels auf der Vorgängerstraße umfahren werden will. Diese führt zwar kaum höher, dafür überwindet sie die gut 300m Höhendifferenz allerdings in Form eines knapp 2km langen 20%-Anstieges. Während ich Susie die endlosen engen steilen Serpentinaufstiege hinauf schiebe (Klickpedalschuhe und triefnasse 20%-Straßen sind definitiv keine Idealkombination...), habe ich noch einmal ausgiebig Zeit, mir Gedanken zu machen, warum ich nicht einfach wie immer in den sonnigen Süden in den Urlaub gefahren bin – und ich finde keine Antwort auf diese Frage. Immerhin hört es auf der anderen Seite des Berges auf zu regnen. Leider hat mich der Anstieg etwas zu viel Zeit gekostet, was mich um die Möglichkeit bringt, auf der anderen Seite des Berges noch einmal Nahrungsmittel aufzufüllen. In der Abenddämmerung erreiche ich den Campingplatz in Tvinne, kurz vor den Toren von Voss. Ich habe jegliche Lust verloren, auch nur noch einen Kilometer weiter zu fahren und beschließe, hier mein Zelt aufzuschlagen. Der Campingplatz befindet sich direkt an einem Wasserfall, der offensichtlich eine lokale Touristenattraktion darstellt. Als ich gerade fertig mit dem Zeltaufbau bin, hält ein Reisebus neben der Rezeption. Touristen strömen aus ihm heraus und stürzen sich mit ihren Digitalkameras auf den Wasserfall. Auf ihren Bildern werden sie später am Rand einen ziemlich abgeranzt aussehenden Reiseradler finden, der sich mit letzten Kräften eine Tüte Erdnussflips als letzte an der Rezeption noch erhältliche

Kalorienquelle reinstopft.

## **Tag 18, 23.08.2012: Voss/Tvinne – Geofysisk Institut, Universitetet i Bergen**

Immerhin: Das Wetter ist über Nacht besser geworden. Hin und wieder ist sogar etwas blauer Himmel zu sehen. Sehr bald nach Aufbruch erreiche ich Voss. Bis vor einer Woche, hätte ich nicht gedacht, dass ich ein 13.000-Einwohner-Ort einmal als derart urban empfinden würde. Seit Kongsberg – also seit gut 700 Kilometern – ist es allerdings das erste Mal, dass es eine Siedlung mal wieder auf über einige Hundert Einwohner schafft und somit stellt eine kleine „Einkaufsstraße“ schon eine gewisse Sensation dar. Nachdem ich kurz dem Konsumrausch gefrönt habe und das trotz der Flipstüte immernoch bedrohlich erscheinende Vakuum in meinem Magen auffüllen konnte geht es weiter und schwupps ein Schild: „Bergen 99 km“! Ein Klacks also nur noch, wenn da nicht die Saboteure der Norwegischen Straßenbauverwaltung wären. Denn wie sich herausstellt gibt es auf der E16 noch einen Abschnitt, der mit gesperrten Tunnels gesegnet ist. Dummerweise gibt es wie sich herausstellt keine direkte Umfahrungsmöglichkeit. Genau genommen gibt es 2 Möglichkeiten: nördlich einen groooooooßen Bogen fahren und ca. 60 Kilometer Umweg in Kauf nehmen; oder südlich einen nicht ganz so großen Umweg von 30 Kilometern wählen, und dabei einen 600m-Pass überwinden. Da beides mich mit ziemlicher Sicherheit um das heiß ersehnte kuschelige Bett am Abend bringen wird, beschließe ich Möglichkeit 3 zu nehmen und in Bulken Susie in den nächsten westwärtsgehenden Zug der NSB zu verladen. Ab Dale geht es dann zwar aus eigener Kraft weiter, aber ein bißchen ärgert mich es schon, dass die Tour damit den Makel bekommt, eigentlich nicht von Kiel nach Bergen gefahren zu sein, sondern von Kiel nach Bulken und von Dale nach Bergen gefahren zu sein. Ab Dale geht es dann auf gut ausgeschildertem Radweg weiter. Der Spaß dauert ziemlich genau 7 km. Dann irre ich durch die Dorfstraßen von Stanghelle und frage mich verzweifelt wo ich das nächste Schild übersehen habe. Nach einigen Minuten ziellosen Hin- und Herfahrens beschließe ich, dass es wahrscheinlich einfach kein nächstes Schild gibt. Ich sehe keine andere Möglichkeit, als mein gelbes Leibchen wieder drüber zu ziehen und auf der E16 weiter zu fahren. Opencyclemap bestätigt mir später, dass es wohl auch einfach keine andere Möglichkeit gab. Ein bißchen unangenehm ist es schon, da mit kürzer werdender Distanz nach Bergen der Verkehr immer mehr zunimmt und vor allem weil die Strecke eine ganze Reihe unangenehm langer Tunnel beinhaltet. Der längste misst satte 2,8 Kilometer. Warum dieser freigegeben ist, die deutlich kürzeren zwischen Bulken und Dale jedoch gesperrt waren, erschließt sich meiner Logik nicht. Einen Straßentunnel zu passieren, ohne in einer schallisolierten Blechdose zu sitzen, ist eine interessante Erfahrung. Man stellt fest, dass Autos, die noch einige hundert Meter entfernt sind, sich auf einmal so anhören, als befänden sie sich schon unmittelbar hinter einem. Man stellt ferner fest, dass die Abluftgebläse einen unglaublichen Lärm machen. Ich bin extrem froh, dass Susie an ihrem Popo sehr viel rotes Licht produziert. Die letzten 30 km vor den Bergener Vororten verlaufen gefühlt etwas zur Hälfte unterirdisch. Zum Glück ist irgendwann Indre Arna erreicht. Von dort geht es dann zumindest oberirdisch weiter, wenn auch mit ziemlich lebhaftem Vorortverkehr. Um kurz nach 16 Uhr taucht das Geofysisk Institut der Universitetet i Bergen in Fahrtrichtung auf, der endgültige Wiedereintrittspunkt in die Zivilisation. Dies würdige ich im Folgenden durch Anlegen eines frischen T-Shirts. </p>

<p> Während ich mich nun ein paar Tag lang der Wissenschaft verschreibe, bekommt

Susie eine kleine Pause, bevor sie in ihre Einzelteile zerlegt und ins Flugzeug nach Kopenhagen verladen wird – im übrigen Ihr allererster Flug. Dort gibt es dann das Kontrastprogramm zum einsamen Fjell. Auch wenn die Berge ihr sichtlich Spaß gemacht haben, freut sie sich doch auch, wieder mit anderen Fahrrädern durch die Stadt düsen zu dürfen - insbesondere hier, in einer der fahrradfreundlichsten und fahrradbegeistertsten Metropolen der Welt. Und damit auch ich noch auf meine Kosten komme, gibt es zum Abschluss des Urlaubes noch Nilpferde.