

# Iron Curtain Trail

Von der Barentssee zum Schwarzen Meer  
Mit dem Fahrrad durch Europas Geschichte

Siegfried Sauermoser

© 2022 Siegfried Sauer Moser

Umschlaggestaltung: mymorawa

Lektorat / Korrektorat: DI Andreas Schwab

Druck und Vertrieb im Auftrag des Autors: Buchschmiede  
von Dataform Media GmbH, Wien  
[www.buchschmiede.at](http://www.buchschmiede.at)

ISBN: 978-3-99129-767-3



Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

*Gewidmet meiner lieben Frau Maria,  
die mich über 6000 Kilometer begleitet hat*



*Europa Radweg Eiserner Vorhang (Quelle: bikeline-Tourenbuch über den Iron Curtain Trail von Michael Cramer)*



# Inhalt

<b>Einleitung .....</b>	<b>7</b>
<b>Schwaz 2017 .....</b>	<b>10</b>
<b>Norwegen.....</b>	<b>12</b>
<b>Finnland .....</b>	<b>19</b>
Lappland.....	21
Karelien .....	50
<b>Auf Russlands Straßen.....</b>	<b>63</b>
Wyborg .....	66
St. Petersburg.....	69
Auf nach Estland .....	72
<b>Durch das Baltikum .....</b>	<b>77</b>
Tallinn .....	84
<b>Schwaz 2018 .....</b>	<b>89</b>
<b>Noch einmal Baltikum.....</b>	<b>91</b>
Riga .....	99
<b>Noch einmal Russland.....</b>	<b>105</b>
<b>Polen .....</b>	<b>111</b>
Ostseeküste .....	112
<b>Deutschland.....</b>	<b>122</b>
Mecklenburg-Vorpommern .....	128
Ab in die Berge.....	137
<b>Tschechien .....</b>	<b>147</b>
Wo der Wiener Adel auf Kur ging .....	147
Böhmerwald, Bayrischer Wald.....	151
Die vergessenen Dörfer des Böhmerwaldes .....	154
Schwarzenbergkanal.....	156

<b>Österreich .....</b>	<b>158</b>
Es geht alleine weiter.....	166
<b>Slowenien.....</b>	<b>169</b>
<b>Kroatien.....</b>	<b>172</b>
<b>Noch einmal Ungarn.....</b>	<b>181</b>
<b>Serbien zum Zweiten .....</b>	<b>185</b>
<b>Rumänien .....</b>	<b>189</b>
Begleitschutz .....	194
Das Eiserne Tor .....	195
<b>Serbien zum Dritten .....</b>	<b>198</b>
<b>Durch Bulgariens Berge.....</b>	<b>204</b>
Wie in den Alpen.....	207
<b>Schwarzes Meer .....</b>	<b>219</b>
<b>Das war´s .....</b>	<b>221</b>

## Einleitung

Iron Curtain Trail – Eiserner Vorhang Weg oder ganz einfach Euro-Velo 13, ganz egal wie man diesen Weg benennt, es ist eine circa 9.500 Kilometer lange Radroute von Kirkenes in Norwegen bis nach Zarevo am Schwarzen Meer in Bulgarien. 20 Staaten werden von der Radroute berührt, der Trail führt durch die vielfältigsten Landschaften und Kulturen Europas. Die europäische Geschichte in Form von Museen, Mahnmalen und historischen Gebäuden ist ständiger Begleiter auf dieser Tour. Es ist ein Weg entlang von Küsten, über Hügel und Berge, entlang von Flüssen, durch Wälder, über Wiesen und durch Städte, bei Regen, Sonne und Hitze, Wind, guter und schlechter Laune, es ist ein Weg mitten durch die Vielfalt Europas.

Der Iron Curtain Trail ist natürlich kein Radweg, wie man sich einen solchen heute vorstellt, sondern er gibt die ungefähre Richtung vor, die man im Detail auf verschiedenen Wegen befahren kann. Wir haben uns im Wesentlichen an die Originalroute gehalten, aber auch einige Abweichungen, Umwege und Abkürzungen genommen. Sei es aus Orientierungslosigkeit, dem Vermeiden verkehrsreicher Straßen oder besonderen Interessen, welche zu Abweichungen zwangen. So verstanden wir die Routenempfehlung in den *bikeline* - Radtourenbüchern lediglich als groben Leitfaden.

Der Eiserner Vorhang verlief auf einer Länge von fast 7.000 Kilometern von der Barentssee in Norwegen quer durch Europa bis zum Schwarzen Meer und trennte den Kontinent in Ost und West. Bis zu den friedlichen Revolutionen in Ostmitteleuropa war er die physische und ideologische Grenze zweier sich feindlich gegenüberstehender Blöcke. Dadurch wurden nicht nur viele Nachbarstaaten voneinander getrennt, sondern auch Deutschland in Ost und West gespalten. Heute hat der ehemalige Eiserner Vorhang historischen Charakter im wiedervereinigten Europa.

Um Geschichte sichtbar zu machen, wurde diese Route geschaffen und in drei *bikeline* - Radtourenbüchern<sup>1</sup> vom Autor Michael Cramer ausführlich beschrieben.

Wir, meine Frau Maria und ich, ließen uns auf dieses Abenteuer ein. Wir flogen am 1. August 2017 nach Kirkenes in Norwegen und starteten am 3. August den Iron Curtain Trail. Wir sind keine gänzlich unerfahrenen Weiträder, in unseren Urlauben radelten wir bereits weite Bereiche der französischen Atlantikküste ab, ebenso fuhren wir von Barcelona nach Avignon in Frankreich. Aber bisher beschränkten sich unsere Reisen auf zwei bis maximal drei Wochen, der Iron Curtain Trail eröffnete eine neue Perspektive. Voraussetzung für so ein Unternehmen ist natürlich Zeit. Seit 1. August 2017 bin ich im Ruhestand und ich wollte aus diesem Anlass immer schon eine „große“ Radreise machen. Aber gleich 9.500 Kilometer? Ist das nicht zu viel? Ist das nicht gefährlich, Bären, Räuber, Wölfe etc.? Und überhaupt – das Ganze mit fünfundsechzig Jahren? Nicht ein bisschen verrückt? Vielleicht eine Form der Frustbewältigung wegen des Pensionseintritts? Viele Vorurteile und besorgte Fragen waren im Vorfeld zu beantworten. Wir ließen uns nicht davon abbringen. Maria nahm sich ein Jahr Auszeit von ihrem Job und ich war ohnehin im Ruhestand. Also ein Jahr Zeit für dieses Experiment. Der Plan war, im Jahre 2017 soweit zu fahren, wie es die Witterung im September noch zulassen würde, als Minimalziel wurde Helsinki, als Wunschziel Tallinn oder Riga in den Baltischen Staaten anvisiert. Im Jahr 2018 sollte dann so früh wie möglich wieder gestartet werden, um bis Mitte August wieder zu Hause zu sein. Maria sollte am 3. September wieder in ihre Arbeit einsteigen.

Wir haben unsere Erlebnisse während dieser Radtour aufgeschrieben, wir haben dabei versucht, auf die Besonderheiten dieser Tour einzugehen. Die alleinige Beschreibung unserer Befindlichkeiten während dieses Weges wäre wohl zu wenig, um ein Buch zu füllen, dafür

---

<sup>1</sup> Europa Radweg Eiserner Vorhang 1 – 3, Verlag Esterbauer GmbH

müsste man wahrscheinlich über den Himalaya radeln. Es gibt aber viele Aspekte, denen man sich als Schwerpunkte eines Reiseberichtes widmen kann. Man passiert zahlreiche Naturparks und die auch als „Grünes Band“ bekannte Route könnte über die Vielfältigkeit von verschiedenen Landschaften beschrieben werden.

Ein anderer Aspekt, und diesem wollen wir uns hauptsächlich widmen, ist die wechselhafte Geschichte an der Schnittstelle von West- zu Osteuropa. Gleich in den ersten Tagen wird man auf die ehemalige Konfliktlinie zwischen Ost und West deutlich hingewiesen, wenn man in den Wäldern Finnlands die russischen Grenztürme sieht oder man auf die Grenzregion hingewiesen wird, die man nicht betreten darf. Zeugen der Geschichte Europas begleiteten uns bis ans Schwarze Meer. Waren es die Reste des Eisernen Vorhanges in Deutschland oder die Reste der verlassenen Dörfer in Tschechien, waren es die Spuren der Habsburger in der Vojvodina oder die Skulpturen, die an die bulgarischen Aufstände gegen die Osmanen erinnern. 9.500 Kilometer gemeinsam durch unterschiedliche Kulturen und Landschaften zu radeln wäre schon bei Schönwetter eine Herkulesaufgabe, umso mehr strapaziert die Route die Nerven bei Regen und Kälte. Auch die Partnerschaft wurde gelegentlich auf eine harte Probe gestellt. Es ist und war weit mehr als unsere bisherigen Radtouren, es war ein Abenteuer mit einer geplanten Zeitspanne von fünf bis sechs Monaten. Wir wollten die europäische Geschichte nicht nur lesen, sondern vor Ort erleben.

Mit dem Rad durch Europa, die schönste Art des Reisens. Eine völlig neue Lebenserfahrung, zu der wir die Leserinnen und Leser herzlich einladen wollen.

## Schwaz 2017

Morgen fliegen wir nach Kirkenes in Norwegen, um sechs Uhr früh wird uns das Flughafentaxi abholen und nach München bringen, über Oslo reisen wir dann in den hohen Norden an die russische Grenze. Die Radtaschen sind gepackt und wir kontrollieren noch einmal unsere Gepäckslisten. Was nimmt man auf so einer langen Radreise mit?

Das wichtigste Utensil für unsere Reise sind natürlich unsere Räder. Ich leistete mir für diese Reise den Luxus eines neuen Rades. Ein Specialized SEQUOIA ELITE Shimano 105, welches ein typisches, sportliches Reiserad ist. Ich entschloss mich auch für hydraulische Scheibenbremsen, was bei Weitradlern umstritten ist, da diese



*Specialized SEQUOIA ELITE, voll bepackt*

möglichst einfache Räder haben wollen, die man überall selber reparieren kann. Ich ließ mich aber davon überzeugen, dass die Bremsen heute so gut sind, dass sie nahezu keine Wartung brauchen. Außerdem

reisen wir durch Europa, Werkstätten würden wohl bei Bedarf zu finden sein.

Maria fährt wieder mit ihrem bewährten alten Mountainbike mit einer Shimano XL Schaltung und einer V-brake. Dieses Rad hat sich schon auf vielen Touren bewährt und sollte es auch diesmal wieder tun. Welche Ersatzteile brauchen wir und welches Werkzeug? Ich lasse mich von meinem Radhändler überzeugen, dass es keinen Sinn macht, zum Beispiel Speichen mitzunehmen. Die Montage ohne geeignetes Werkzeug wäre nicht möglich. Obwohl man in verschiedenen Radtourenberichten immer wieder von gebrochenen Speichen lesen kann. Die Belastung für das Hinterrad ist groß und bei Schlaglöchern oder groben Schotterstraßen werden die auf die Speichen wirkenden Kräfte enorm. Ein Speichenschlüssel, mit dem man einen Seitenschlag reparieren kann, gehört zur Pflichtausrüstung. Wir nehmen weiteres Werkzeug mit, mit dem wir eine Kette reparieren können, ebenfalls können wir einen Patschen flicken. Wir sind auch in der Lage, einen Radmantel auszutauschen, da wir zwei Reservemäntel einpacken. Verschiedene Reservekabelzüge gehören ebenfalls zur Standardausrüstung, ebenso wie Bremsbeläge für beide Räder.

Wir waren uns nicht sicher, wieviel warme Kleidung wir brauchen würden, wir packten auf jeden Fall so viel ein, als würden wir eine Winterbefahrung von Finnland machen. Meistens nimmt man zu viel Kleidung mit, was sich später an zu viel Gewicht am Rad rächt. Wir diskutierten immer vor unseren Radreisen über die Anzahl von T-Shirts oder Radhosen, die man wirklich braucht. Man nützt ja auch jede Waschgelegenheit aus, um die verschwitzte Wäsche wieder zu waschen. Auch wenn es nur ein kleines Waschbecken in einer Unterkunft oder auf einem Campingplatz ist, zum Waschen eines Shirts oder einer Radhose reicht es allemal. Weiters im Gepäck befinden sich unter anderem Regenkleidung, Zelt, Schlafsäcke, Unterlagsmatten, Gaskocher und Kochgeschirr, Trinkflaschen, Müsliriegel, Stirnlampen, E-book-reader, Waschzeug und Erste Hilfe Pakete. Für die Navigation benützen wir die *bikeline*-Tourenbücher, Karten unterschiedli-

cher Maßstäbe und das Mobiltelefon mit GPS-Navigation. Ein Notebook dient zum Schreiben des Tagebuches und zum gelegentlichen Surfen im Internet. Ein powerpack erleichtert die Energieversorgung. Für Russland hatten wir uns ein Visum besorgt.

Am Vorabend unseres großen Abenteuers schlich sich leichte Nervosität ein. Was ist, wenn ... usw. Alle möglichen Szenarien wurden mit den Kindern durchdiskutiert, letztlich aber überwog die Vorfreude auf das mit Spannung erwartete Abenteuer.

## Norwegen

Wir saßen nun in einer kleinen Hütte am Campingplatz in Kirkenes, Maggadalen. Draußen tropfte leichter Regen vom Dach und ich zog mir gerade eine kleine Platzwunde am Kopf zu, weil ich meinen morgendlichen Toilettenbesuch abkürzen wollte und mit dem Kopf gegen die Dachkante sprang. Bei der Ankunft gestern um 20.00 Uhr war das Wetter gut, es war zwar bewölkt, aber nicht allzu kalt.

Gestern, 1. August 2017, war der große Anreisetag. Flughafentaxi nach München, Einchecken, Räder aufgeben, Umsteigen in Oslo etc. Die erste Überraschung erlebten wir in München beim Sicherheitsscheck. Wir wurden wieder zurückgeschickt. Zuviel Flüssigkeit im Handgepäck, mehr als die erlaubten 100 ml. Der Schraubaufsatz für die Gaskartuschen war auch noch verdächtig und sogar die Zeltstangen mussten ins Reisegepäck. Ratlosigkeit beim Sicherheitspersonal, als sie diese Gegenstände sahen. Kopfschütteln und die Frage: „Was haben Sie denn alles mit?“ Die haben wohl noch nie gecamppt. Ich startete also wieder zurück zum Eincheckschalter und die Dame erklärte mir dort, dass ich natürlich für ein weiteres Gepäckstück wiederum € 70.- bezahlen müsse. Übergepäck heißt man das, ein zusätzliches Gepäckstück muss bezahlt werden. Beim Kassenschalter der Lufthansa bediente mich wiederum die freundliche Dame, bei der wir schon die Räder bezahlen mussten. Sie konnte gar nicht glauben, dass wir kein Rückfahrticket gelöst hatten und dass wir planten, mit den Rä-



dern heim zu fahren. „Wie ham`S denn Ihr Frau dazu überredet, dass sie da mitmacht?“ und „Das muss wahre Liebe sein ...“ waren ihre freundlichen Kommentare und mit den herzlichsten Glückwünschen entließ sie uns in Richtung Sicherheitscheck. Nun stand ich neuerlich vor ihr und sie setzte alle Hebel in Bewegung, dass ich die weiteren € 70.- für das Übergepäck nicht bezahlen musste. Nach einem Telefongespräch mit ihrem Chef, dem sie erklärte, dass der Herr vor ihr seinen ersten Tag im Ruhestand sei und er eine Radreise mit seiner Frau macht und, und ... erklärte sie mir schließlich, dass wir nichts mehr bezahlen müssten. Mit neuerlichen herzlichen Glückwünschen wurde ich wiederum weitergeschickt und der Sicherheitscheck klappte diesmal.



*An der Barentssee in Kirkenes*

Um 20.00 Uhr landeten wir in Kirkenes. Bereits aus dem Flugzeugfenster sah man die karge nordische Landschaft, die nur noch punktuell von Birkenwäldern bedeckt ist. Es ist hügelig und das Relief ist von den noch nicht erodierten Restgebirgen des Baltischen Schildes

geprägt. Der Baltische Schild ist die älteste geologische Formation Europas mit einem Alter von mehr als einer Milliarde Jahren. Mehrfache Gebirgsbildungen und Erosionsprozesse über hunderte von Millionen Jahren haben dafür gesorgt, dass nur noch abgerundete, felsige Formationen übriggeblieben sind. Als Österreicher wird man dabei sofort ans Waldviertel erinnert, dort schaut es ähnlich aus und auch



*Norwegen, Baltischer Schild mit abgerundeten, stark erodierten Geländeformen*

dort wird der Untergrund von einem sehr alten Gebirge gebildet. Wir packten die Räder aus und bauten diese zusammen, was ca. eine Stunde Zeit in Anspruch nahm. Es war ungewöhnlich hell für zehn Uhr abends, northern light eben. Dann starteten wir die ersten Kilometer auf norwegischen Straßen. Auch die ersten Kilometer mit vier Gepäcktaschen, zwei lowrider vorne und zwei seitliche Taschen hinten, zusätzlich noch den Zeltsack auf dem Gepäckträger. Gewöhnungsbedürftig! Nach sechs Kilometern war der Campingplatz erreicht und

wir bekamen bereits ein Gefühl, was uns in den nächsten Tagen und Wochen erwarten würde. Es ging nämlich keineswegs eben dahin, sondern entsprechend der hügeligen Landschaft gleich kräftig bergauf und bergab. Am Campingplatz fanden wir unseren Hüttenschlüssel in einem Postkasten vor der Rezeption und wir bezogen die kleine, gemütliche Hütte, in der ich jetzt die ersten Zeilen meines Reisetagebuches schreibe.

Am 2. August morgens schauten wir aus der Hütte und was sahen wir? Regen! Na ja, war ja auch nicht anders zu erwarten. Allerdings war der Regen nicht allzu intensiv und wir machten uns trotzdem mit den Rädern auf den Weg nach Kirkenes. Der Campingplatzbesitzer sprach gut Englisch und erklärte uns, dass bereits nach ca. 1,5 Kilometern ein Sportgeschäft kommt und wir dort einkaufen könnten. Er erzählte uns auch, dass jetzt am kommenden Wochenende noch ein Musikfestival in Kirkenes stattfindet, aber dann ist die Saison bei ihm im hohen Norden bereits weitgehend vorbei. Außerdem beginnt in Norwegen schon Mitte August die Schule und dann ist es, so erzählte er uns, mit dem Tourismus ganz vorbei.

Wir machten uns auf den Weg nach Kirkenes und bekamen ein Gefühl, wie es im Regen so zu fahren ist. Ich brauchte dringend Überschuhe, die ich zu Hause vergessen hatte. Oder auch nicht, denn ich bildete mir ein, dass ich sie bei der unsäglichen Sicherheitskontrolle in München noch in der Hand hatte. Aber auf jeden Fall, sie waren nicht in meinem Gepäck, ebenso nicht meine Kappe und mein Stirnband. Vielleicht radelt jetzt ein bayrischer Zöllner damit herum. Wir kauften diese Gegenstände im Sportladen in Kirkenes. Der freundliche, deutschsprachige Verkäufer beriet uns auch in der Mückenabwehrstrategie sehr gut, wir kauften Mückenstift, Mückennetze und Räucherstäbchen. Er erklärte uns auch, dass wir bei Temperaturen von weniger als 10° Celsius keine Mücken mehr zu befürchten hätten, so hätten frischere Temperaturen auch etwas Gutes. Zu diesem Zeitpunkt ahnten wir noch nicht, dass wir in vielen Nächten in Finnland keine Mückenprobleme haben würden.



*Camping Maggadalen in Kirkenes*

In Kirkenes selber fuhren wir durch die Stadt und schauten uns den Hafen an. Die Stadt machte einen düsteren Eindruck, was bei dem Nieselregen aber keine Kunst war. Aber es ist eine alte Bergbau- und Hafenstadt und die sind eben nicht schöner. Kirkenes liegt an der Barentssee, das ist ein Randmeer des Arktischen Ozeans (Nordpolarmeer) nördlich von Norwegen und des europäischen Teils Russlands. Sie wurde nach dem niederländischen Seefahrer Willem Barents benannt. Mit einer durchschnittlichen Tiefe von 230 Metern ist sie eines der tieferen Schelfmeere. Der Nordatlantikstrom, ein Ausläufer des Golfstromes, sorgt dafür, dass viele Häfen an der Barentssee ganzjährig eisfrei sind, obwohl sie weit im Norden liegen. Dies ist auch der Grund, dass der russische Hafen Murmansk eisfrei ist und somit eine wichtige strategische Bedeutung im zweiten Weltkrieg hatte.

Durch seine strategische Lage wurde Kirkenes im Zweiten Weltkrieg eine stark umkämpfte Stadt an der sogenannten Eismeerfront. Die zirka 150 Kilometer Luftlinie entfernte Stadt Murmansk war der ein-

zige Hafen im europäischen Teil der Sowjetunion, den das nationalsozialistische Deutschland nicht kontrollierte. Daher wurde der eisfreie Hafen von Murmansk und die von Murmansk nach St. Petersburg führende Murmanbahn lebenswichtig für die Alliierten. Riesige Versorgungstransporte liefen von Amerika und England durch das Eismeer nach Murmansk, um die Sowjetunion vor allem mit Kriegsmaterial zu unterstützen und Moskau halten zu können.

Die Deutschen, die Norwegen seit 1940 besetzt hatten, verlegten ab Juni 1941 zirka 30.000 Soldaten nach Kirkenes. Außerdem kam es zur Stationierung stärkerer deutscher Seestreitkräfte und eines Seefliegergeschwaders in Nordnorwegen mit Stützpunkt Kirkenes. Diese hatten die Aufgabe, die alliierten Nordmeergeleitzüge zu behindern, beziehungsweise zu zerstören. Die Versuche des deutschen „Gebirgskorps Norwegen“, die Stadt Murmansk zu erobern und damit die alliierte Versorgungslinie stillzulegen (Unternehmen Silberfuchs), wurden von den sowjetischen Verteidigern verhindert. Sowjetische Flugzeuge bombardierten Kirkenes Tag und Nacht. Über 1.000 Fliegeralarme und mehr als 328 Luftangriffe durch sowjetische Bomber machten Kirkenes zur meist bombardierten Stadt Norwegens. Nach einem furchterlichen Erschöpfungskrieg an der Lizafront (nach dem Fluss Liza auf der Halbinsel Kola), im Winter oft bei 30 bis 40 Grad unter Null und mit Tausenden von gefallenem und erfrorenen Soldaten auf beiden Seiten, gelang es der Roten Armee, die deutschen Truppen zurückzuschlagen. Im Oktober 1944 marschierte die Rote Armee in der Petsamo-Kirkenes-Operation in dem von den Deutschen besetzten Petsamo und in Kirkenes ein. Vor ihrem Rückzug hatten die Deutschen bis auf 20 Häuser alle Gebäude verbrannt, die nach den sowjetischen Bombenangriffen noch übrig geblieben waren.

Die tragische Kriegsgeschichte von Kirkenes ist im Grenzlandmuseum dargestellt, das wir, nach dem Mittagessen in einem norwegischen Restaurant, besuchten<sup>2</sup>. Ein Kuriosum: neben vielfältigem historischen

---

<sup>2</sup> [www.varangermuseum.no](http://www.varangermuseum.no)



Kriegsgerät waren auch mehrere Fahrräder ausgestellt. Wir waren der Meinung, das wären die Fahrräder der Bediensteten. Erst bei genauerem Hinschauen lasen wir auf einer Infotafel über die Herkunft der Räder und warum sie im Grenzlandmuseum stehen. Eine Gesetzeslücke machte es möglich, dass sich am nördlichsten Grenzübergang Europas ab dem Herbst 2016 absurde Szenen abspielten:



*Die Reise begann auf Norwegens Straßen*

Flüchtlinge aus Syrien hatten die Polarroute entdeckt, die sie über Russland nach Norwegen führte. Russland verbot aber den Grenzübertritt zu Fuß, Norwegen betrachtete Fahrzeugführer mit Flüchtlingen an Bord als Schlepper. Die Lösung: Die Flüchtlinge fuhren mit billigen alten Fahrrädern über den Grenzübergang. Dies war erlaubt! Eine verhältnismäßig geringe Zahl von 5.500 Menschen gelangte so nach Norwegen, das zum Schengen-Raum gehört, aber kein EU-Mitglied

ist. Geschichte aus dem zweiten Weltkrieg und der Gegenwart in unmittelbarer Nähe zu bestaunen.

In Kirkenes kauften wir die restlichen Utensilien, die wir für die Fahrt brauchten und fuhren wieder auf unseren Campingplatz, der ca. sechs Kilometer außerhalb der Stadt lag.

## **Finnland**

Am 3. August starteten wir in Richtung Finnland. Das vollbepackte Rad fühlte sich ungewohnt an, ab einem bestimmten Tempo fing es an, seitliche Schwingbewegungen zu machen. Die Ursache war mir nicht klar und beschäftigte mich mehrmals. Außerdem hüpfte mir bei der ersten Steigung vom Flughafen gleich die Kette mehrmals hinter die Schaltkassette des Hinterrads und verklemmte sich dort. Die Folgen dieser Kettenabwürfe sollten sich erst später bemerkbar machen. „Das geht ja gut an“, meine Gedanken. Einem Seitenhieb Marias auf das neue Rad hatte ich nichts entgegenzusetzen. Offensichtlich war der Begrenzer für den Kettenwerfer nicht richtig eingestellt gewesen oder hatte sich beim Verpacken oder beim Transport verbogen.

Wir starteten bei mittlerer Bewölkung und langsam wurde der Tag sonnig. Maria und ich waren in Hochstimmung, als wir einen wunderschönen Fjord entlang radelten und das Wetter immer schöner wurde. Was für eine Landschaft! Auch ließen sich die ersten Rentiere blicken, welche ganz ungeniert neben der Straße weideten. Bei den Autos zeigten sie keine Reaktion, Radfahrer sind ihnen aber offensichtlich suspekt. Jedes Mal, wenn ich für ein Foto stehen blieb, waren sie weg. Nach vierzig Kilometern erreichten wir Neiden und wir folgten nun der Straße nach Süden Richtung Finnland. Neiden ist ein berühmter Platz zum Lachsfischen und wir sahen mehrere Fischer im Neidenelva stehen. Es ist ein typisch norwegischer Fluss, dessen eisenhaltiges Wasser schwarz und dunkel erscheint. Aber es ist total sauber, für uns Mitteleuropäer ein ungewöhnlicher Anblick.

Nach Neiden erreichten wir nach weiteren zehn Kilometern die finnische Grenze, welche nur durch zwei Fahnen, eine finnische und eine norwegische, gekennzeichnet war. Natürlich darf auch eine Tafel nicht fehlen, welche darauf hinweist, dass man sich wieder in den Schoß der EU begibt. Unmittelbar hinter der Grenze befanden sich eine Tankstelle und zwei finnische Supermärkte – im Niemandsland! Wir



*Finnland - Seen und Wälder*

konnten uns zuerst nicht erklären, wer hier einkaufen sollte, nachdem ja kilometerweit keine Siedlung in Sicht war. Aber die Lösung des Rätsels erfuhren wir erst im Laufe der nächsten Tage. Hier kaufen Norweger ein, die ins wesentlich billigere Finnland fahren. Tank- und Einkaufstourismus auf skandinavisch. Die Lebensmittel waren in Finnland billiger als in Norwegen, aber immer noch deutlich teurer als in Österreich.