

## Nordkap 4000 oder Zwei Solisten als Duett



Text: Doris Hermanns

*Kursiv: Ulrich Schönemann*

Als ich mich 2022 mit Reiserad und Campingausrüstung auf den Weg zum Nordkap machte, war dies das Abenteuer meines Lebens. Auf mich alleine gestellt und nach beliebigen Strecke und Etappen zu wählen, geben mir das Gefühl von purer Freiheit. Das in mir fest verwurzelte Randonneur Dasein ließ mich die 3250 km in 3 Wochen bewältigen. Deswegen reifte in mir der Gedanke, mit leichterer Ausrüstung auch 180 km/tgl. zu schaffen - weswegen ich mich letztendlich wagemutig zur Northcape 4000 anmeldete. In der Ausschreibung wird ein heroisches Erlebnis und die persönliche Veränderung, die eine solche Reise mit sich bringt, angepriesen. Diese Erfahrungen hatte ich bereits erlebt, weshalb ich die beachtliche Anmeldegebühr für einen Track und ein Käppi überzogen fand. Allerdings könnte es doch etwas Besonderes sein, ein Teil von einem riesigen Wurm zu sein, der sich längs durch Europa erstreckt. Und zumindest die Daheimgebliebenen hatten eine unterhaltsame Zeit, das Spektakel vom bequemen Sessel aus zu verfolgen, da jeder Teilnehmer mit einem Tracker ausgestattet und in real time im Internet zu sehen war.

Die Strecke variiert jährlich und sollte für das Jahr 2023 auf 4365 km durch 10 Länder gehen und maximal 25 Tage dauern, also 175 km täglich. Für die Schnelleren minimal 12 Tage. Das sind eigentlich schon die Rahmenbedingungen. Der Rest ist ein je nach individueller Vorbereitung und Länderkenntnis gelebtes Abenteuer. Freilich könnte ein exakt ausgearbeiteter Plan die Zeit im einsamen Norden strukturieren oder den Besuch besonderer Orte erleichtern. Allerdings lassen online Informationen zu, spontan zu handeln, sofern die Zeit dazu vorhanden ist. Das größte Unbekannte ist das Wetter, das auf dieser Strecke und in einem solchen Zeitraum nicht vorhersehbar ist. Während der diesjährigen Tour war es nass, nass und nochmals nass. Aber auch mit reichlich Rückenwind, den ich mir bei vorangegangenen Brevets mit Gegenwind auch verdient hatte. Anfahrt und Heimreise bedeuten weitere Problemlösungen zu finden: Die Reisen mit Zug, Flug, Schiff und Bus nehmen weitere Tage in Anspruch und müssen kurzfristig organisiert werden, zumal man nicht vorhersehen kann, wann und wo die Fahrt enden wird.

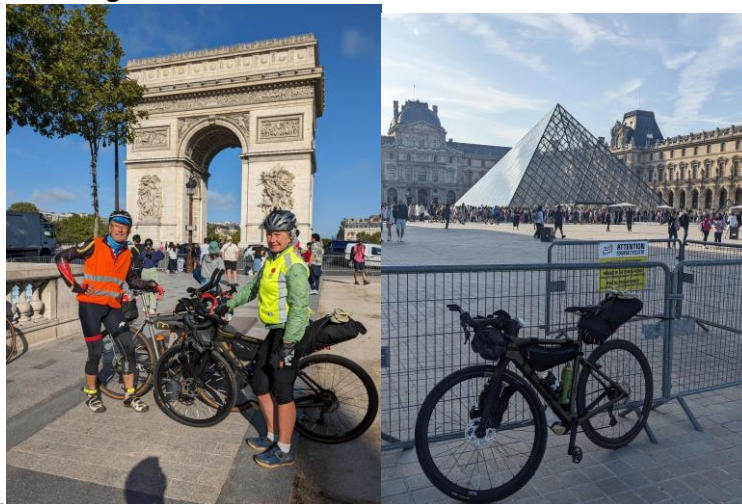
Start bei Turin, natürlich aufregend, viele hoffnungsvolle, sowie bange Gesichter, Wiederholungstäter, viele junge Frauen und Männer, die nur ansatzweise ahnen, was auf sie zukommt. Am Ende werden von den 280 gemeldeten Personen ca. 150 in der vorgegebenen Zeit ankommen.

Angereist bin ich mit Ulrich, einem Bekannten aus der "Freunde der Nacht"-Gruppe. Wir verkürzen im Winter die Wartezeit auf die neue Saison mit monatlichen 200 km Nachttouren. So sind mir auch unsere unterschiedlichen Fahrstile bewusst. Mann: Bevorzugt schnelles Fahren, viele Pausen und mitschwimmen in großen, schnellen Gruppen. Frau: Immer darauf bedacht, noch Körner übrig zu haben und langsam am Berg. Bereits die erste Etappe bei Hitze über den großen St. Bernhard Pass stellt eine Herausforderung dar und ist für mich ein Alleingang. Das von Adrenalin und hauptsächlich Testosteron angetriebene Feld ist schnell nicht mehr zu sehen und ich radle in gewohnter Manier überwiegend flach, bis Aosta, dann ein 40 km Anstieg - während der Abenddämmerung eine berauschte Abfahrt, um den ersten Tag nach 200 km zu beenden. Schön, eine Dusche und ein Bett zu haben, gegessen hatte ich bereits auf einer Berghütte, frisch gekochte Polenta mit reichlich Almkäse.

Auch am zweiten Tag, über das hügelige Jura, bestreite ich die Strecke alleine. Allerdings ist niemand wirklich allein. Immer wieder sind Teilnehmer:innen für kleine Gespräche anzutreffen. 42 Nationen sind insgesamt vertreten.

Die Tage verschwimmen in den Erinnerungen, ebenso die Unterkünfte, die nicht unterschiedlicher hätten sein können. Das nächste Ziel ist Paris. Paris, mitten durch, vorbei an all den bekannten Sehenswürdigkeiten: Die Champs d'Elysee entlang bis zum Triumphbogen, wo noch zwei Tage vorher die Tour de France endete. Ein Teilnehmer hatte Sorgen, evtl. am zweiten Tag durch die Preisverleihung bei seiner Fahrt behindert zu werden.

Mittlerweile hatte Ulrich den Enthusiasmus der ersten Tage abgelegt und wir konnten unsere Fahrstile etwas anpassen, was sich in der Stadt als großer Segen darstellte. Er gehört zu den Guerilla Stadtfahrern, die in Windeseile wechseln zwischen Straße und Radweg, dabei nicht die Strecke aus den Augen verlieren und alle Verkehrszeichen außer Kraft



setzen. Neuland für mich...

Weiter geht es Richtung Norden über die Ardennen nach Belgien an der Maas entlang, den höchsten Berg der Niederlande mit 311 m, zurück nach Deutschland. Bereits in Belgien erwischt uns der Regen auf 170 km, in einer sehr ländlichen Gegend. Zu beschreiben, wie wir und die Räder aussahen, erübrigt sich. Auch dass das schönste Zimmer innerhalb kürzester Zeit mit Wäscheleine und nassen Kleidern verwüstet werden kann, bedarf keiner näheren Beschreibung.

Mittlerweile setzte der Rückenwind ein, jedoch bleibt uns die Präsenz von Regenwolken und nassen Füßen auf der gesamten Strecke erhalten.

So fahren wir durch Norddeutschland, Dänemark, mit der Fähre nach Oslo, Norwegen, mitten durch Schweden, und kurz über Finnland zurück nach Norwegen. Dort durch den 7 km langen und 212 m unter dem Meeresspiegel liegenden Tunnel, um nach 22 Tagen ans Nordkap zu gelangen.

Im Schnitt fahren wir 200 km pro Tag, allerdings ist dies nicht das Schwierige, sondern die Anpassung zweier Individualisten aufeinander. So wird kritisiert, dass ich wertvolle Sekunden verschenke, da ich oft aus den Pedalen ausklicke oder bergab nicht im Windschatten fahre. Diesem Zeitverlust gegenüber stehen die ganzen Werkstattbesuche und Reparaturen, die Ulrich an seinem Rad vornehmen muss.

*Reparaturen sind kein Problem, wenn man mit jeder Schraube seines Rades per Du ist und die Fahrradgeschäfte einem Nordkapp Radler ohne zu zögern das passende Werkzeug und sogar einen Montageständer zur Verfügung stellen. Dann sind Freilauf- und Innenlager Verschmutzungen im Nu beseitigt und die nächste Regenpassage kann kommen.*

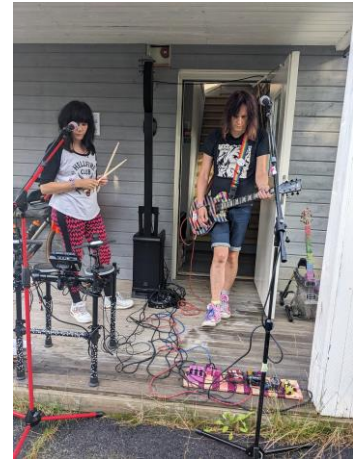
Ich hatte auch vier Platten und fand lange nicht die Ursache, was Verzögerungen mit sich brachte. Mit guten Netto-Fahrzeiten zu rechnen ist irreführend. Was am Ende des Tages zählt, ist der Brutto-Schnitt. Und wenn dieser bei 15 km/h und höher liegt, ist die Welt in Ordnung und man kann Störungen gelassener entgegen sehen.



Schnell sind wir ein eingespieltes Team, jeder erledigt seinen Part und niemand steht sich im Weg. Wenn 4:30 Uhr der Wecker klingelt, stellt keiner die Sinnfrage und man funktioniert. Um 6:00 Uhr geht es für die nächsten 13 Stunden auf die Straße. Dazwischen wird geschaut, wo man einen Kaffee trinkt, wo es Lebensmittelgeschäfte gibt und wo die nächste Unterkunft zu finden ist. Trotz aller Zeitnot ist in unserem Tagesablauf ein Müsli mit Joghurt und frischem Obst von Ulrich sowie belegten Broten, abends eine zubereitete Suppe oder Nudelgericht und jeden dritten Tag ist eine Waschmaschine eingeplant.

Dies ist in Skandinavien gut umsetzbar, da man auf Campingplätzen, Hostels oder in Guesthouses neben einem Zimmer, bestens ausgestattete Gemeinschaftsräume zur Verfügung hat. In angenehmer Atmosphäre kommt es zu netten Begegnungen. So auch mit

einer schwedischen Popgruppe, die abends ihr Können der Dorfbevölkerung und den Gästen zum Besten gaben. Erwähnenswert sind auch die 24/7 Geschäfte. Wenn der nächste Supermarkt 70 km entfernt liegt, hilft man sich mit einem Laden ohne Personal für das Notwendigste. Scannerkasse und Kartenzahlung. Fertig.



Begegnungen auch mit anderen Teilnehmern, die alleine oder in Grüppchen, jeder auf seine Art dem großen Ziel entgegenstreben, hinterlassen ihre Eindrücke. Oder die vielen Passanten: Kaum dass man stehen bleibt, auf uns zukommen und gratulieren, ermutigend oder einfach nur wissen wollen, ob wir auch dazu gehören und wie es uns geht. Ein Klatschen und Anfeuern aus dem Garten heraus bei der Vorbeifahrt. Momente, die die vorherrschende Monotonie des stetigen Kurbelns unterbrechen und uns zu einem kleinen Teil des erwähnten Wurms machen, der durch Europa zieht.

Jeder, der sich auf ein solches Abenteuer einlässt, sollte sich bewusst sein, dass es auch lange Durststrecken gibt. So geschah es uns an einem besonders verregneten Tag, leider etwas unvorbereitet. 150 km nichts, zwar stellenweise verlassene Hütten und Häuser, aber keine Unterstellungs- oder Einkehrmöglichkeit. Kein Zwischenziel, was für meinen Mitstreiter sehr belastend war, zumal es auch noch durch eine verlassene Bergbauregion geht, die eine triste Stimmung verbreitet.



Am nächsten Tag, als ich so auf meinen Aufliegern nach den ersten 50 km vor mich hin döse, war ich plötzlich ganz aufgeregt, ein Straßenschild! "Eine Kreuzung" rufe ich vor Begeisterung, Abwechslung, es gibt etwas zu tun. Wir dürfen abbiegen.



Spätestens am ersten Fjord, mit dem Wissen, man wird ankommen, stellt sich eine Leichtigkeit ein, die selbst den Dauerregen und die permanent nassen Füße vergessen lässt. Eine tiefe, innere Ruhe und Zufriedenheit und eine Landschaft, wie aus einem Dokumentarfilm saugt man regelrecht in sich auf und wird zu einem bleibenden Teil, an den man sehnsuchtsvoll zurückdenkt. Die einfache Fischerkneipe, der Tunnel, die nicht enden wollenden Tage mit ihren stimmungsvollen Dämmerungen und letztendlich die beiden

Anstiege hin zum Nordkap. Dieses Jahr, bei strahlend blauem Himmel, erlebe ich die letzten 30 km wie in einem Traum. Sie bleiben unvergessen. Das Duett hat sein Lied beendet, die Töne klingen noch nach.

Doris Hermanns

