

»Bill Bryson auf zwei Rädern.«
Independent

MIT DEM
KLAPPRAD
IN DIE
KÄLTE

ABENTEUER AUF DEM
IRON CURTAIN TRAIL



TIM MOORE

covadonga



Barentssee

NORWEGEN

FINNLAND

RUSSLAND

SCHWEDEN

ESTLAND

LETTLAND

Ostsee

LITAUEN

WEISSRUSSLAND

POLEN

UKRAINE

DEUTSCHLAND

TSCHECHISCHE
REPUBLIK

SLOWAKEI

ÖSTERREICH

UNGARN

RUMÄNIEN

SLOWENIEN

KROATIEN

SERBIEN

BULGARIEN

Schwarzes
Meer

MAZEDONIEN

GRIECHENLAND

TÜRKEI

TIM MOORE

**MIT DEM
KLAPPRAD
IN DIE KÄLTE**

Abenteuer auf dem
Iron Curtain Trail

Aus dem Englischen von Olaf Bentkämper

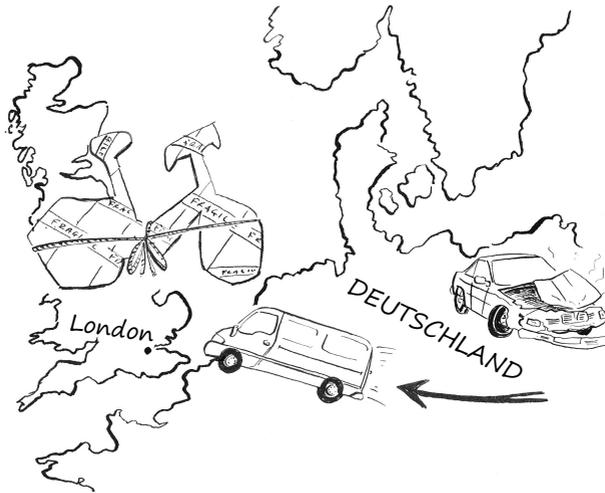


Tim Moore ist Britanniens unermüdlicher Jedermann-Abenteurer: Er ist bereits mit einem störrischen Vierbeiner durch Spanien gewandert («Zwei Esel auf dem Jakobsweg») und einmal quer durch Europa gereist, um alle Eurovision-Song-Contest-Teilnehmer zu treffen, denen die ultimative Schmach widerfuhr («Null Punkte»), er hat fast eine richtige Tour de France gemeistert («Alpenpässe und Anchovis») und ist, gehandicapt durch ein hundert Jahre altes Fahrrad mit Holzfelgen, die Strecke des berühmten Giro d'Italia 1914 abgeradelt («Gironimo!»). Für dieses Buch begab er sich nun, unter fahrlässiger Missachtung des natürlichen Alterungsprozesses und des letzten Funkens an gesundem Menschenverstand, auf eine Odyssee, die noch ambitionierter – und wesentlich dümmer – war als all diese Trips zusammen. Irgendwie lebt er noch immer in London.

INHALT

1. Auf nach Norden	7
2. Finnisch-Lappland.....	18
3. Der Winterkrieg.....	34
4. Nordösterbotten.....	59
5. Zentral- und Südfinnland	78
6. Russland	98
7. Estland und Lettland.....	127
8. Litauen und Kaliningrad.....	168
9. Polen	183
10. Deutsche Ostseeküste.....	198
11. Innerdeutsche Grenze	217
12. Tschechische Republik, Deutschland und Österreich	260
13. Ungarn, Slowenien und Kroatien	285
14. Serbien	301
15. Rumänien	311
16. Serbien (2)	329
17. Bulgarien und Mazedonien	336
18. Bulgarien (2)	352
19. Griechenland, Türkei und Bulgarien	367

1. AUF NACH NORDEN



»Sie verstehen, wie es hier ist, das Wetter?«

Der betagte Norweger mit der Charlie-Brown-Ohrenklappenmütze war der erste Fußgänger, dem ich begegnete, seit ich in Kirkenes aufgebrochen war, einer kleinen Hafenstadt, die sich tapfer in die nordöstlichste Ecke Europas kauerte. Mit seinem dritten und lautesten Versuch war es ihm endlich gelungen, sich durch einen heulenden Blizzard und die vielen wärmenden Schichten, die um meinen Kopf gewickelt waren, verständlich zu machen.

Es war eine ernüchternde Replik auf meine vorausgegangene Erkundigung, wie weit es bis zum jenseits der finnischen Grenze gelegenen Näättä mö wäre, der nördlichsten Ansiedlung der Europäischen Union und weit und breit dem einzigen Ort, der mir eine Unterkunft für die Nacht und damit eine Alternative zu einem einsamen Tod in polarer Finsternis in Aussicht stellte. Mein Verständnis dessen, wie es hier war, das Wetter, war nach meinem Dafürhalten recht solide für einen Absolventen der Klugscheißer-Akademie für Klimaforschung:

Unsere Unterhaltung trug sich 400 Kilometer nördlich des Polarkreises zu, und das im Winter. Gleichwohl hatten sich meine Kenntnisse im Laufe der vergangenen 18 Stunden noch erheblich erweitert, und zwar auf eine Weise, die auf den entblößten Partien meines Gesichts gefrorene Tränen aus Schmerz und Schrecken hinterlassen hatte. Ich nickte kraftlos, dabei acht Prozent meiner körperlichen Reserven aufbrauchend.

»Warum sind Sie dann MIT FAHRRAD unterwegs?«

Der Weg zur einsamen Unterkühlung hatte unter grausam anderen Umständen seinen Anfang genommen. Im August zuvor saß ich vor einem Café in Florenz und ließ einen weiteren Tag an vorderster Front des abseitigen Reisejournalismus ausklingen. In diesem Fall war ich daran gescheitert, unter einer innerstädtischen Brücke und unter den wachsamen Blicken einer Hundertschaft ortsansässiger Zuschauer Riesenwelse zu fangen. Mein Handy klingelte: Es war der Deutschland-Korrespondent des *Guardian*, und er bat mich um meine Meinung über etwas, von dem ich, statt mir wie sonst nur zu wünschen, dass es so wäre, tatsächlich noch nie gehört hatte. Entsprechend kurz fiel unsere Unterhaltung aus, gerade lang genug, um meinem Gesprächspartner eine griffige Schlagzeile zu liefern: »Teilzeitradler weiß nichts über den neuen Iron Curtain Trail.«

Am nächsten Tag machte ich mich auf den Heimweg. Den üblichen Billigflieger hatte ich für diese Reise gegen die vierrädrige Frucht einer Geizkragen-Midlife-Crisis eingetauscht: einen zweitürigen, nicht ganz schrottreifen 18 Jahre alten BMW, den ich unlängst günstig erworben hatte. Es war eine nachdenkliche Fahrt, teils aufgrund meiner nachlässig gewählten Route, teils weil sich der Kühlerschlauch löste, wann immer ich Gas gab. In Norditalien fand ich mich auf weiten, gewundenen Abschnitten der Straßen wieder, auf denen ich zwei Jahre zuvor gefahren war, als ich auf einem 99 Jahre alten Fahrrad mit hölzernen Felgen auf den Spuren des Giro d'Italia von 1914 gewandelt

war. In Frankreich begegnete ich einigen der alpinen Anstiege wieder, derer ich mich noch, weitaus vager, von meiner Rundreise auf der Strecke der Tour de France 2000 erinnerte. Und die ganze Zeit geisterte mir die Idee im Kopf herum, den besagten Iron Curtain Trail, einen Radwanderweg entlang des früheren Eisernen Vorhangs, in Angriff zu nehmen.

Welch herrlich kühles und belebendes Gegenmittel wäre eine solche Reise doch zu diesem sonnenverdorrten südeuropäischen Sommer, dem ich aktuell ausgesetzt war und der noch dazu durch regelmäßige Gesichtsduschen aus Frostschutzmittel verschönert wurde, die ich jedes Mal verpasst bekam, sobald ich in einer Parkbucht die Motorhaube öffnete. Dazu gesellten sich nostalgische Erinnerungen an eine dreimonatige Reise quer durch Skandinavien und weite Teile des Ostblocks, die ich 1990, nur wenige Wochen nach dem Fall der Berliner Mauer, mit meiner Frau unternommen hatte. Dieses ebenso überambitionierte wie unterbudgetierte Abenteuer hatte, wie mir nun klar wurde, die Vorlage für sämtliche meiner anschließenden Reisen geliefert. Wir schlugen uns mit gestohlenem Speck durch und wechselten uns ab am Steuer eines – hmmm – zweitürigen, 18 Jahren alten Saab.

Auf die damalige Reise zurückblickend, zogen vor meinem geistigen Auge wiederkehrende Bilder ausgedehnter, durch eine versiffte Windschutzscheibe betrachteter Ebenen vorüber. Die Aussicht, unbeschwert durch eine so wundervoll flache Gegend zu radeln, übte ungemeinen Reiz aus auf einen Mann, der nun durch eine andere versiffte Windschutzscheibe auf einige der grausamsten Steigungen unseres Kontinents blickte: Steigungen, die er sich mit einem Rad hinaufgequält hatte, als er entweder schon ein wenig zu alt für ein solches Unterfangen gewesen war oder aber viel zu alt. Andererseits war dieser Mann inzwischen zwei Jahre älter als viel zu alt, und 6.700 Kilometer, die Gesamtdistanz des Iron Curtain Trail, wie der Korrespondent des *Guardian* der vorliegenden Pressemitteilung entnommen hatte, waren das Doppelte dessen, was er jemals zuvor am Stück geschafft hatte.

Ich kehrte heim mit einer neuen Obsession und der Befähigung, in einer Auswahl von fünf kontinentalen Sprachen um demineralisiertes Wasser zu bitten. Als ein Kind des Kalten Krieges – den ich zudem viele Jahre als richtiger Erwachsener erlebt hatte – konnte ich noch immer nicht fassen, dass man heute unbesorgt kreuz und quer entlang des Todesstreifens herumreisen konnte. Meinem jüngeren Ich wäre das völlig undenkbar erschienen. Mit zwölf hatte ich ein holzverkleidetes Kurzwellenradio aus russischer Fabrikation erstanden und endlose Stunden damit verbracht, den geisterhaften Pausenzeichen von Propagandasendern aus sowjetischen Satellitenstaaten zu lauschen, Endlosschleifen zehntöniger Trompetenfanfaren, unterbrochen von der schmeichlerischen Stimme eines Überläufers, die verkündete: »Hier ist Radio Prag, Tschechoslowakei.« Ich war davon gleichermaßen fasziniert wie verängstigt. Damals wäre man kurzerhand dafür ins Gulag geschickt worden, Wrigley's Juicy Fruit hinter den Eisernen Vorhang zu schmuggeln, oder aber man wäre erschossen worden bei dem Versuch, darüber hinwegzuklettern. Heute konnte ich den einstigen Todesstreifen mit dem Rad passieren, wie es mir gefiel.

Darüber hinaus verlief dieser Iron Curtain Trail entlang der gesamten Länge des, wie Sie mir sicher zustimmen werden, herrlichsten Kontinents unseres Planeten, dessen Vielfalt an Kultur, Geschichte, Klima und Geografie seinesgleichen sucht – das alles in einem handlichen Paket! Schon jetzt dermaßen Feuer und Flamme, dass es keinen Weg mehr zurück gab, kontaktierte ich die European Cycling Federation, die bürokratischen Overlords dieses und eines Dutzend weiterer »EuroVelo«-Langstreckenradwege, die unseren schönen Kontinent durchziehen. Der Iron Curtain Trail firmierte, wie ich bald erfuhr, unter dem offiziellen Namen EuroVelo-Route 13 und verlief durch nicht weniger als 20 Länder zwischen Kirkenes in Norwegen und dem Endpunkt Zarewo an der bulgarischen Schwarzmeerküste.

Nachforschungen im Netz förderten ein paar anregende Fakten über die Route zutage, die zu absolvieren ich mich mittlerweile emo-

tional verpflichtet fühlte. Lange Passagen der 6.700 Kilometer, die der EV13 umfasste, waren bislang noch nicht ausgeschildert worden, angefangen mit den kompletten 1.700 Kilometern durch Finnland. Andere Abschnitte waren nur vage durch gepunktete Linien verzeichnet, insbesondere in Russland, wo die Route sich eine Zeitlang einen Weg durch das Landesinnere bahnte, um einen langen Streifen entlang der Ostseeküste zu meiden, der wegen einer Vielzahl an atomaren und militärischen Einrichtungen für Ausländer gesperrt war. Nicht minder aufregend war die Entdeckung, dass bisher noch niemand den EV13 in seiner ganzen Länge bewältigt hatte – sofern man bereit war, von einem gesponserten Team großzügig ausgestatteter E-Bike-Fahrer abzusehen (was ich ohne weiteres war) und mitleidlos einen Deutschen mittleren Alters dafür zu missachten, nicht ganz am richtigen Ort gestartet zu sein (was mir nicht schwerfiel).

Ich überzeugte den Lektor meines Verlags und bereinigte meinen Terminkalender. Dann schickte ich der ECF eine E-Mail, um sie mit meinem bahnbrechenden Vorhaben zu beeindrucken und um mich zu erkundigen, ob einige der fehlenden Teile des EV13 inzwischen ergänzt worden wären. In den Wochen darauf beschämte mich Ed Lancaster von der ECF mit seiner freundlichen und unschätzbaren Hilfe, allerdings hatte mich seine allererste Reaktion auf mein Ersuchen mit Regungen ganz anderer Art erfüllt: »Ich halte es an dieser Stelle für geboten, darauf hinzuweisen, dass wir die Gesamtdistanz inzwischen mit 10.000 Kilometern veranschlagen«, las ich, den Kiefer auf maximales Klaffen ausgehängt, »also vielleicht ein bisschen mehr, als Sie sich ausgerechnet hatten.« Ein bisschen mehr. Also ziemlich genau 50 Prozent mehr. Demnach nicht das Doppelte dessen, was ich bisher maximal am Stück gefahren war, sondern das Dreifache. Ich hatte seit einem Jahr kaum ein Pedal bewegt und in nur wenigen Monaten stand mein, hüstel, elfundvierzigster Geburtstag an.

Meine Frau hatte es sich zur Gewohnheit gemacht, mein bevorstehendes Abenteuer Freunden und Bekannten gegenüber fröhlich als

»Fahrt ohne Wiederkehr« anzukündigen. Das sanft nagende Tröpfeln dieser Prognose schwoll nun jäh zu einem Strom ätzenden Konzentrats, das ein zerklüftetes, dampfendes Loch in meine Moral fraß. Zehntausend Kilometer bedeuteten nicht nur eine Fahrt ohne Wiederkehr, sondern mit großer Wahrscheinlichkeit direkt ins Grab. Aber es war nichts mehr zu machen: Meine Verpflichtung war seit kurzem nicht mehr nur emotionaler Natur, sondern auch vertraglich festgehalten. Nicht nur das, ich hatte auch schon ein Rad gekauft. Und was für eins.

Die MIFA-900-Serie wurde 1967 bei der Leipziger Frühjahrsmesse vorgestellt, begleitet von dem, was in der Deutschen Demokratischen Republik als großer Werberummel durchging – ich stelle mir dabei eine Schar bebrillter Herren in grauen Anzügen vor, die ausdruckslos applaudieren, während ein mehr schlecht als recht als Hostess getarnter Stasi-Offizier sorgfältig Intensität und Kadenz des Beifalls jedes einzelnen Individuums notiert. Oberflächlich gesehen stand das 20-Zoll-Rad mit faltbarem Rahmen und tiefem Einstieg der neuen Generation kompakter Stadtfahrräder, die damals im Westen lanciert wurde, in nichts nach – erst zwei Jahre zuvor war mit dem Dawes Kingpin das Genre der Klappräder geboren worden und das MIFA 900 ging sogar 18 Monate früher in Produktion als das berühmte Raleigh Twenty.

Doch hob man das erste MIFA 900 – genau genommen ein 901 – von der ruckelnd rotierenden Drehbühne, kam man nicht umhin, die eine oder andere Unzulänglichkeit zu bemerken. Zum einen hatte das Rad keine Gangschaltung. Ihm fehlten die Verstrebungen, welche die anfälligen offenen Rahmen seiner westlichen Pendanten verstärkten, und es war zudem mit einem sichtlich unzureichenden Klappscharnier ausgestattet. Besonders hervorstechend war der einzelne Bremshebel, der einen Metallstab betätigte, mit Hilfe dessen ein stabiler Gummiklotz durch ein Loch im Schutzblech gegen das Vorderrad gedrückt wurde. Diese erschreckend lausige »Stempelbremse« war ein Rückschritt in die Zeit der Hochräder – eine Zeit, als Bremsprobleme

die Hauptursache für 3.000 radbedingte Todesfälle im Jahr waren und etwa 3.012 Menschen ein Rad besaßen.

Die Mitteldeutschen Fahrradwerke, deren Akronym dem MIFA seinen Namen gab, stellte die 900er-Serie bis zum Fall der Mauer her. Die Entwicklung des Modells im Verlauf dieser 22 Jahre zeigt auf anschauliche Weise, wie es um den Staatssozialismus sowjetischer Prägung bestellt war: Es gab keine Entwicklung. Wobei, das stimmt nicht ganz. Ab 1973 wurden die Zierstreifen auf den Schutzblechen, die bis dahin in der gleichen Farbe wie der Rahmen gehalten waren, einheitlich in einem ökonomischeren Genossenrot lackiert. Ab 1986 wechselte man zum weniger genossenschaftlichen, dafür noch ökonomischeren Schwarz. 1977 wurde außerdem mit dem 904 ein echtes Aushängeschild vorgestellt, mit Gepäckträger vorne und hinten, durchschlagskräftigem 29-Millimeter-Geschütz und einer herkömmlichen, nicht-antiquierten Vorderrad-Felgenbremse. Aber die große Mehrheit der 900er war weiterhin mit Stempelbremse ausgestattet, und keines bot eine Gangschaltung oder einen Rahmen, der nicht sofort nachgab, wenn man gut im Futter war.

Auf den ersten Blick hätte solch archaische Schabigheit unweigerlich zum kommerziellen Scheitern führen müssen – insbesondere, da ich mir das Geschütz nur ausgedacht habe. Aber in der DDR war Kommerz kein Faktor. Frei nach Henry Ford: Die DDR-Bürger konnten jedes Fahrrad haben, das sie haben wollten, solange es das MIFA 900 war. Und nicht nur die DDR-Bürger – das 900 wurde den Genossen im gesamten Ostblock untergejubelt und zum konkurrenzlosen Standard pedalgetriebener Flitzer von Vietnam bis Kuba. Die Folgen dieses internationalen Monopols waren durchaus frappierend. 1977 wurden 150.000 Raleigh Twentys hergestellt – das *annus mirabilis* dieses letzten großen globalen Wurfs der britischen Fahrradindustrie, von dem letztlich insgesamt etwas mehr als eine Million Stück verkauft wurden. Von der 900er-Serie aber waren es laut www.foldingcycling.com allein im Jahr 1978 mehr als 1,5 Millionen, die das MIFA-Werk in Sangerhausen verlie-

ßen. Als 1990 das letzte vom Band rollte, waren mehr als drei Millionen gebaut worden. Lässt man China mal außen vor, wird man es schwer haben, eine Maschine in der Geschichte der Radherstellung zu finden, die diese Zahl übertrifft. Ich habe es versucht und bin gescheitert.

Und nachdem ich gescheitert war, wollte ich eins haben. Genauso war es mir auf jener Reise 1990 ergangen, als ich eine tiefe mütterliche Zuneigung zu den vielen Trabants entwickelte, die verwaist auf sämtlichen osteuropäischen Straßen standen, mit zerbrochenen Scheinwerfern und offen stehenden Bakelit-Türen, mitleidig belächelt von den VWs und Audis, die sie abgelöst hatten und nun geschmeidig vorbeisausten. Auch vom Trabbi wurden drei Millionen gefertigt, auch er war ein allgegenwärtiges, aber ungeliebtes hässliches Entlein, ein weiterer semi-funktionstüchtiger, billig zusammengeschusterter Anachronismus. Und jeder einzelne ein kleines Stück großer Geschichte, ein Symbol des gleichmacherischen sowjetischen Experiments, das auf seinem Höhepunkt ein Drittel der Erdbevölkerung einbezog. Ich war so aufgewachsen, Osteuropäer entweder mit Furcht oder Mitleid zu betrachten, je nachdem, ob sie vor einer endlosen Parade von Raketenwerfern salutierten oder aber dafür vermöbelt wurden, Levi's-Jeans zu tragen. Doch wie affektiert erschienen mir meine jugendlichen Regungen nun, als wir an all den Plastebombern vorbeifuhren. Dieses dämliche Kühlergrill-Grinsen war das wahre Gesicht des sogenannten Reich des Bösen. So einen albernen, plumpen kleinen Schrotthaufen musste man einfach ins Herz schließen, es sei denn natürlich, man hatte mal einen besessen. Wie auch immer, einigen wir uns einfach darauf, dass das MIFA 900 ein Art Trabbi auf zwei Rädern war, und das war der Grund, warum ich eines schönen Tages ein schwarz abgesetztes Schutzblech durch den verschneiten Eingang des nördlichsten Hotels in Europa schob.

Ich hatte das Hotel mit der Absicht, dort zu übernachten, lange im Voraus gebucht, aber ganz Kirkenes war gerade dick eingemummelt

auf dem Weg zur Arbeit, als ich mein in Plastikfolie eingeschlagenes Rad an vereisten Bürogebäuden und Lagerhäusern vorbeischleppte. Der nächtliche Schneesturm hatte sich gelegt, doch seine Auswirkungen lagen tief und frisch und gleichmäßig auf dem Startort meiner Reise, einer archetypisch skandinavischen Studie freudlosen und öden Wohlstands. Meine schweren Arctic-Stiefel rangen um Halt: Wenn ich schon Schwierigkeiten hatte, hundert Meter in diesen robusten Tretern zu laufen, wie sollte ich da auch nur hundert Kilometer auf den daumengroßen Gummiklötzchen zweier Klappradreifen durchstehen?

Mein Körper, der auf der Busfahrt durch die Nacht von den panischen Manövern des im Schneetreiben um Kontrolle ringenden Fahrers mehrfach aus dem Schlaf gerissen worden war, sehnte sich nach Ruhe. Doch in dem Moment, als ich endlich auf das Hotelbett sank, um eine Mütze voll Schlaf zu nehmen, schaltete sich mein Gehirn ein: *Missionsmodus aktiviert!* Mechanisch raffte ich mich auf und ergab mich dem Klemmbrett schwingenden inneren Herrn meines Schicksals und seiner zackig vorgetragenen Checkliste. Duschen! Jawohl, Sir. Schichtweise Kleidung anlegen! Jawohl, Sir. Geräuschvoll zum Frühstück rascheln, Büfett verheeren, Rad auspacken und montieren, Gepäcktaschen anbringen, Mütze auf, australische Nordlichtbeobachter verstören, Arktis erobern! Wie üblich machte sich dieser dubiose Sir aus dem Staub, sobald ich das Rad nach draußen und die Hotelterrasse hinunter getragen hatte, und überließ mich bar jeder Lebenskraft und Disziplin meinem Schicksal.

Der Hotelier steckte den Kopf zur Tür hinaus und blies angesichts der äußeren Bedingungen die Backen auf, dann charakterisierte er mit vorbildlicher Effizienz meinen Reisegefährten: »Kleines Fahrrad.«

Auch den vordringlichen Mangel meiner Reiseplanung brachte er mit ähnlicher Bündigkeit auf den Punkt: »Sommer ist gut für Fahrrad. Jetzt ist nicht gut.«

Ich wusste, dass der erste Wegpunkt der Route die Straße vorbei am Flughafen war, und bat ihn, mir den Weg zu beschreiben. Er tat dies

mit spürbarem Widerwillen, dann verfiel er in einen nachdrücklichen, inständigen Tonfall: »Zu kalt. Nehmen Sie bitte Taxi, zum Flughafen ist nur wenige Kilometer!«

Er zog sich kopfschüttelnd zurück, dann wandte ich meine wächserne, verzagte Miene den jungen, pudelbemützten Schneepflugfahrern zu, die auf dem Parkplatz gegenüber den Schnee zu riesigen Haufen zusammenschoben. Irgendwo unter meiner Sturmhaube versuchte ich, mir ein Lächeln abzurufen.

Das erste Straßenschild, an dem ich direkt hinter Kirkenes vorbeigekommen war, war ein Wegweiser, der nach Süden wies. Ich hatte eine Weile gebraucht, ihn zu entschlüsseln. Die Buchstaben waren kyrillisch und die festgezurrten Zugbänder meiner Kapuze hatten die Außenwelt zu einem winzigen, fleeceumrahmten Schlitz verengt. Murmansk. Ich wusste nicht viel über diesen Ort, aber er hatte einen angemessen eisigen, an John Le Carré gemahnenden Klang an sich. Welch sinnfälliges Stichwort für tiefgründige Grübeleien zum Auftakt meiner Reise: die zerronnenen Träume einer sozialistischen Utopie und der Abermillionen, die als Folge davon gelitten hatten; die allgegenwärtige Gefahr nuklearer Auslöschung, welche die erste Hälfte meines Lebens begleitet hatte; die grundlegende Stimmung hier oben an den zuckenden Ohren des russischen Bären in einer Zeit von Spannungen zwischen Ost und West, wie es sie seit den Tagen des Eisernen Vorhangs nicht mehr gegeben hatte. Inzwischen hatte es nicht mal mehr geschneit, aber dennoch – und obwohl ich erst zwei Kilometer und eine einzige Erhebung hinter mich gebracht hatte – war ich bereits zu erschlagen und erschüttert gewesen für derlei komplexe Betrachtungen. Nun, da sich die Dämmerung über die einsame Winterlandschaft legte, schaltete mein Verstand gänzlich ab und wurde überbrückt von einem primitiven, benommenen Überlebensinstinkt.

Mühsam schlich und schlitterte ich voran, blinzelte durch eisige Sturmböen auf die grimmige, graue Barentssee, die kümmerlichen Ske-

lette eingeschneiter Birken und mein Garmin-GPS, dessen schreckliche Daten kaum lesbar waren angesichts der verschmierten Schlieren, die ich bei meinen Bemühungen hinterließ, das Display mit matter, dreifach behandschuhter Hand sauber zu wischen. In fünf grauenvollen Stunden hatte ich 36 Kilometer zurückgelegt; dem alten Herrn zufolge lag Näätä mö noch mindestens 20 weitere entfernt.

Im Hotel in Kirkenes hatte ich zwei Liter kochendes Wasser mit Energydrink in Pulverform gemixt und in meinen CamelBak-Trinksack gefüllt; ich nahm einen matten Zug aus dem Mundstück und fand es von Eis verstopft vor. Ich senkte den rechten Arm zurück Richtung Lenkerhandschuh und begegnete einer seltsamen Steifheit im Ellenbogen. Benommen begriff ich, dass vereister Schweiß die Ärmel meines Anoraks im rechten Winkel schockgefroren hatte. Nun denn, Scheiß auf die soziale und geopolitische Geschichte aus der Zeit des Eisernen Vorhangs. Ich hatte hier meinen eigenen Kalten Krieg zu führen.

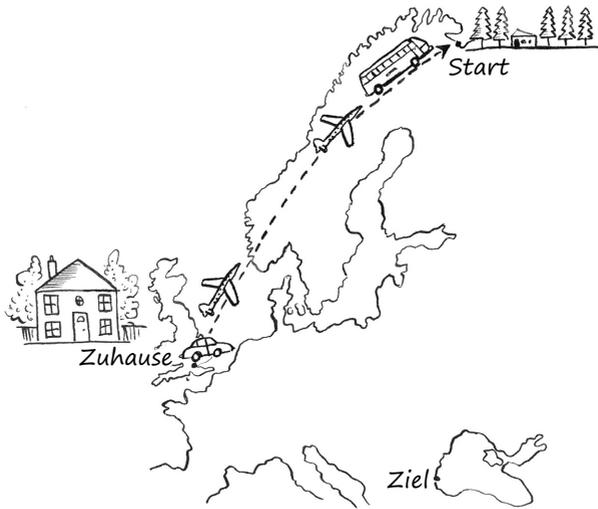


Tim Moore
@mrtimmoore



Aus Versehen in Urlaub gefahren.

2. FINNISCH-LAPPLAND



Zwei Stunden später lag ich erschlagen auf einem Bett und stieß schwache Rentierhackrölpsler in Richtung einer Zimmerdecke aus, die mit den Mücken des Vorsommers übersät war. Sämtliche Möbel hatte ich gegen die Heizung unterm Fenster geschoben und mit feuchter Wolle und klammem Polyester drapiert. Die beiden Bettpfosten krönte derweil meine jämmerliche letzte Untersocken-Verteidigungslinie: zwei umgestülpte Supermarkt-Plastiktüten, die in sauren Schwaden ihre widerwärtige Feuchtigkeit ausdünsteten.

Mich damit abfindend, möglicherweise nie wieder klar denken zu können, versuchte ich es ein letztes Mal. Was hatte mich dieser Tag gelehrt? Dass fünf Stunden auf dem Heimtrainer – und eine Runde durch einen Londoner Park auf dem Rad, das jetzt im Flur abtaute – selbst gemessen an meinen historisch unterirdischen Maßstäben keine hinreichende Vorbereitung waren. Dass ich echt eine Menge von Finnland sehen würde und zwar in schneebedingt zähfließender Zeitlupe: Mehr als 1.650 Kilometer lagen noch vor mir,

und mein Schnitt lag aktuell bei 8,2 km/h. Dass ich durch dieses Land nicht unter dem frenetischen Jubel der Bevölkerung fahren würde. In erster Linie, weil es keine Bevölkerung gab: Näätämö befand sich hoch oben in der Provinz Inari, einer Region etwa halb so groß wie Holland, in der 6.783 Menschen leben – 4.500 davon in zwei Städten. Auch war, sofern meine Herbergsmutter entsprechende Rückschlüsse zuließ, generell wenig Frenetisches von den Finnen zu erwarten.

Die kleine alte Dame hatte auf meine recht aufsehenerregende Ankunft an ihrer Rezeption reagiert, indem sie eine Hand hob, während sie ihren Blick unverändert verdrießlich auf eine Seifenoper und deren mit zahlreichen Umlauten garnierte Untertitel heftete. Ich zitterte und tropfte geschlagene zwei Minuten, bis eine Werbeunterbrechung ihr gestattete, den neuesten – und, wie ich bald feststellte, einzigen – Gast des Rajamotelli Näätämö zu begrüßen. Ich habe genug Interviews mit Automobilrennfahrern gesehen, um zu wissen, dass Finnen mit einer sehr begrenzten Palette an Gesichtsausdrücken operieren. Dennoch war ich ernsthaft beeindruckt von ihrer steinernen Indifferenz gegenüber meinem Rad, das ihr Linoleum mit einer Lache körnigen Schmelzwassers nässte, und insbesondere auch gegenüber meiner Wenigkeit – einer, wie mein Schlafzimmerspiegel bald enthüllte, durchaus denkwürdigen Erscheinung, die von halbgefrorenem Schnodder überzogen war.

Die letzten Lektionen des Tages hatten sich in rascher Folge entfaltet. Ein randvoller Teller Rentier-Burger mit Pommes und Preiselbeeren lehrte mich, dass ich möglicherweise in den endlosen Weiten zwischen entlegenen finnischen Weilern verhungern, dazwischen aber stets bestens versorgt sein würde. Die Gewohnheit der Wirtin, eine Näherung dessen, was ich soeben zu ihr gesagt hatte, ausdruckslos zu wiederholen (Handtücher? *Hantöcher*. Essen? *Össen*. Fahrrad hier? *Farradier*.), deutete darauf hin, dass sich die Kommunikation in den vor mir liegenden Wochen kompliziert gestalten würde. Neben »Rentier« war »Sauna« unsere einzige gemeinsame Vokabel – beides

Nomen, die sie mit einer gewissen Vehemenz äußerte, um zu unterstreichen, dass es sich jeweils um alternativlose Optionen handelte. In der Sekunde, in der meine Gabel auf dem leeren Teller klimperte, wurde ich auch schon zwei schummrige Flure entlang zu einer aschfarbenen Garderobe eskortiert. Und kurz darauf wurde ich, während ich rosig und nackt und matt dort kauerte, auch bereits wieder auf verstörende Weise abgeführt: Dank ausführlichen Fingerzeigen auf ihre Uhr und eine ausgedruckte Liste der Geschäftszeiten der Motelrezeption lernte ich auf die harte Tour, dass ich meine Uhr eine Stunde hätte vorstellen sollen, als ich aus Norwegen herübergekommen war.

Jedes Mal, wenn ich kurz davor war, in einen komatösen Schlummer zu sinken, riss mich das Adrenalin von Verwirrung und Desorientierung jäh wieder heraus. Was zum Henker ging hier eigentlich vor sich? In den 38 Stunden, seit ich im Morgengrauen aus dem Ehebett gekrochen war, hatte ich mein MIFA in ein Taxi und wieder raus, in einen Langstreckenbus, durch drei Flughäfen und die Türen von zwei Hotels bugsiiert. Ich hatte so viele Klamotten angezogen, dass ich kaum noch laufen, sehen oder hören konnte, dann hatte ich mich auf dieses winzige Rad geschwungen und mich mit dem Tempo eines sterbenden Landstreichers sieben Stunden lang durch tiefen Schnee und vereinzelte Schneestürme gekämpft. Meine Gliedmaßen pochten vor Schmerz und meine Zahnpasta war immer noch knüppelhart gefroren.

Damit wären wir bei der härtesten Lektion des Tages. Einem Intensivkurs vielmehr, der einem durchgefrorenen Hohlkopf beibringt, dass gängige Theorien der Klimaforschung nützlicher sind als seine eigenen halbgaaren Prognosen. Im Rahmen meiner Reiseplanungen erfuhr ich, dass Finnland im Vorjahr einen vergleichsweise warmen Winter erlebt hatte und heuer einen sogar noch milderen genoss. Ich sah mich daher veranlasst, die Warnungen jener Skeptiker in den Wind zu schlagen, die mich drängten, frühestens im Mai aufzubrechen oder die Fahrt in umgekehrter Richtung anzutreten, wenn ich denn wirklich nicht so lange warten wollte – den Iron Curtain Trail



Tim Moore
@mrtimmoore



Da drin war mein Kulturbeutel. Habe gerade versucht, mit gefrorener Zahnpasta Reste von Rentier-Burger aus der Schnauze zu bürsten.

also am Schwarzen Meer zu beginnen und voraussichtlich im Hochsommer den Polarkreis zu erreichen. (Diese letztgenannte Möglichkeit kam nie in Frage: Als Sklave der »Idiotenschwerkraft« von Straßenkarten konnte ich mir einfach nicht vorstellen, von Süden nach Norden zu reisen.)

Jedes Mal, wenn ich die farbcodierte Online-Vorhersage für Lappland konsultierte, sah ich nichts weiter als sehr blasses Blau mit der einen oder anderen verstreuten Insel aus Gelb. Am Geburtstag meiner Frau Mitte Dezember waren es 1,9 Grad in der Gegend um Näätämö, und in der zweiten Februarwoche schien der Winter so gut wie vorbei zu sein. Klar, es würde noch Schnee liegen. Natürlich läge Schnee und das wollte ich ja auch – Schnee gehörte so sehr zu meiner Vorstellung vom Eisernen Vorhang wie Stacheldrahtrollen, Grenz-

beamte mit Schirmmützen von der Größe von Wagenrädern und der junge Michael Caine, der gefesselt in den Kofferraum eines Wartburg geworfen wird. Aber am 16. März, drei Tage vor meiner Abreise, stieg das Quecksilber in Näätamö auf satte acht Grad. So viel zu den selbst-ernannten Stimmen der Vernunft, viele davon in dickstem Finnisch parlierend, die mich davor gewarnt hatten, dass der Winter in Lappland für gewöhnlich erst im März seinen Höhepunkt erreichte, wenn der Schnee am tiefsten sein würde.

Auf dem Nachttisch verdunkelte sich rücksichtsvoll das Display meines Mobiltelefons, um eine von Temperaturen im zweistelligen Minusbereich dominierte Wetterkarte der Region zu verbergen. Der Winter war aus der Kälte zurückgekommen. Warum musste das passieren? Es erschien alles so unfair und doch so wohlverdient.

FRÜHSTÜCK IST SELBST. SIE ESSEN WIE SIE AUFWACHEN.

Hatte die ausgedruckte Begrüßung an der Tür zum verwaisten Speisesaal nicht gerade meinen Appetit angeregt, so machte die Aussicht aus dem Fenster eine vierte Schüssel Müsli zu einer echten Herausforderung. Jenseits der schlierigen Doppelverglasung lag, unter einem stahlblauen Himmel schimmernd, eine lautlose weiße Wildnis von entsetzlicher Schönheit, ein sehr stilles, sehr lebloses Stillleben. Eine Bank direkt vor dem Fenster war bis unter die Oberkante der Rückenlehne von Schnee verborgen, umringt von Nadelbäumen, die unter dem Gewicht dicker Eisklumpen ächzten. Dahinter, jenseits von Näätamös trostloser Ansammlung schneebedeckter Betonscheunen, breitete sich ein monochromer nuklearer Winter in alle Richtungen aus: karge weiße Hänge durchbrochen von toten schwarzen Bäumen, Vorboten eines gewaltigen und feindlichen Nichts.

Der Abschnitt südwärts ab Näätamö bot eine Wahl, mit der ich wochenlang gerungen hatte. Entweder die sichere, jedoch relativ kurze Variante mit 33 Kilometern bis zur nächsten Ansiedlung, Sevettijärvi, oder die vollmundige Absichtserklärung, die eine 88 Kilometer lange



Fahrt zu einer am See gelegenen Hütte erheblich weiter südlich bedeutete. Der späte Wintereinbruch machte mir die Entscheidung leicht: Unter gar keinen Umständen würde ich bei dieser Witterung 88 Kilometer schaffen. Und so machte sich eine Stunde später ein dickverpackter, dank seiner Warnweste weithin sichtbarer Volltrottel auf einem Kinderfahrrad heiter an Näätäms Tankstelle/Lebensmittelladen vorbei auf den Weg hinein in das 30 Kilometer währende Nichts.

»Sevetin Baari?«

»Ja.«

»Sie haben geöffnet?«

Ein suchender Blick – wie hieß noch mal das andere Wort, das nicht ja bedeutet? Es war Mittag. Drei Stunden einsamer, aber zunehmend kompetenter arktischer Treterei hatten mich durch eine Winterlandschaft zur winzigen, tief im Wald gelegenen Ansiedlung Sevettijärvi und zu dessen Bar-Hotel-Restaurant gebracht, das die Frierenden und Erschöpften aus einem Einzugsgebiet von der Größe Yorkshires will-

kommen hieß. Die morgendliche Leistung hatte mich moralisch wieder in die eisige Spur gebracht, aber der stockende Diskurs mit einer betagten finnischen Wirtin drohte sich in die falsche Richtung zu entwickeln.

»Kein Essen?«

»Ja.«

»Ja, Sie haben Essen, oder ... ja, Sie haben kein Essen?«

Ein schwaches Nicken. Offenbar Option B.

Ein verlockender Hitzeschwall waberte durch die Tür, durch die sie ihren Kopf steckte. Diese holzvertäfelte, spitzbedachte Oase war augenscheinlich Sevettijärvis wichtigste und einzige Anlaufstelle: Eine Reihe schneebedeckter Behälter davor verriet, dass Einheimische hierherkamen, um ihre Post einzusammeln, Vorräte zu erstehen und hemmungslos Alkohol zu konsumieren. Die Welle der Erleichterung und Genugtuung, die mich unbekümmert durch den kieferngesäumten Eiskanal getragen hatte, der die Bar mit der Straße verband, drohte in einer Flutwelle aus Panik zu verebben. Es waren zehn Grad unter null, Tendenz fallend.

»Gibt es in Sevettijärvi noch eine andere Möglichkeit zum Essen und Schlafen?«

»Ah...«

»Es ist nur so, falls nicht, werde ich möglicherweise sterben.«

Der leicht angestrengte Blick, der sich ihrer kompakten Züge bemächtigt hatte, intensivierte sich, bevor er jäh zerbarst. »Camping, dreifünf Meter!« Erschrocken über ihren eigenen Ausruf deutete sie mit dem Finger nordostwärts durchs weiße Gehölz und schlug die Tür zu.

Mit einem dünnen Summen wälzte ich das Rad durch eine gewundene, pfadähnliche Lücke in den Bäumen. Stellenweise lag der Schnee kniehoch, aber immerhin könnte ich mich hier nicht verlaufen. Diese Gefahr würde sich auch in den kommenden Tagen nicht ergeben. Endlich, nach gut einsfünf Kilometern, erreichte ich ein schäbiges Bauernhaus, das von leerstehenden Campinghütten umringt war, die

unter einer dicken Schneedecke kauerten. Nie zuvor war ein Radfahrer glücklicher gewesen, einen bellenden Hund zu vernehmen.

Die Veranda beherbergte einen wankenden Stapel leerer Bierdosen; nach einigem zaghaften Klopfen wurde die dahinterliegende Tür geöffnet. Ein zauseliger Kauz in Trainingsanzug und Wandersocken hieß mich willkommen und bat mich in eine Junggesellenküche, in deren Spüle sich schmutziges Geschirr stapelte. Der Geruch vage funktionierender Selbstversorgung lag schwer in der Luft.

Mein Gastgeber sprach Englisch, genug jedenfalls, um mit mir über die Bestellung einer Portion klumpigen Kartoffelbreis mit geschmorten Brocken eines geweihtragenden, mit Weihnachten assoziierten Tieres zu verhandeln. Für 20 Euro war das nicht gerade ein Schnäppchen, aber da sich die nächstgelegene kalorische Alternative knapp drei Stunden zurück auf der vereisten Straße befand, würde ich nicht anfangen zu feilschen. »Nur Rentier und Salz«, verkündete er feierlich, als er sein dampfendes Werk vor mich auf das fleckige Resopal stellte.

»Alles ganz natürlich. Du nimmst ein Bier, ja?«

»Danke, lieber nicht.«

Mein Nein hatte ihn sichtlich geknickt. Vermutlich spekulierte er darauf, die alleinige Verantwortung für den Stapel der Schande auf der Veranda von sich weisen zu können. Wenn er den ersten Sommergast begrüßte, würde er die Augen verdrehen und mit dem Daumen darauf zeigen: »Also ehrlich, diese englischen Radfahrer.«

In einem benachbarten Raum ertönte im Radio die Zeitansage. Ich sah auf meine Uhr: 14.00 Uhr.

»Komm, mein Freund, nur ein Bier.«

Ich schüttelte bedauernd den Kopf und nahm, quasi als Erklärung, einen Schluck aus dem CamelBak, der neben mir auf dem Tisch lag. Er begutachtete die Vorrichtung mit bedröppelter Enttäuschung. »Na, vielleicht nehme ich ein Bier.« Mit einer einzigen fließenden Bewegung entnahm er einer Tasche seines Trainingsanzugs eine Dose, öffnete den Verschluss und kippte sich den halben Liter in die Bart-

stoppeln. Meine Absicht, diesen Burschen um eine Unterkunft für die Nacht zu ersuchen, erschien mir plötzlich wenig durchdacht, und wenig später eilte ich den Pfad zurück, den ich auf dem Weg dorthin freigeräumt hatte. Von der erleichterten Freude, die zu diesem Zeitpunkt meine Züge verzerrte, war sechs Stunden später indes nichts mehr zu sehen.

Wie richtet man ein altes kommunistisches Klapprad für eine 10.000 Kilometer lange Expedition her? Die Antwort ist einfacher, als man meinen sollte: Man belegt es mit einem Zauber, der es in ein richtiges Fahrrad verwandelt. Darüber hinaus kann es allerdings nicht schaden, sich von qualifizierten Fachkräften beraten zu lassen.

Ich hatte mich bereits für das MIFA 900 entschieden, als ich im Internet auf ein deutsches Forum stieß, das sich DDR-Zweirädern verschrieben hatte. Ich schilderte der Community meine Mission und bat um hilfreiche Ratschläge. Die Antworten waren durch die Bank entmutigend.

»Warum ein so altes MIFA? Dieses kleine Rad ist sehr schwer, viel schwerer, als es aussieht.«

»Das MIFA war eigentlich nur für den Campingplatz gedacht, um zum Bier- und Brotkaufen vom Zelt zum Laden zu fahren. Weiter nicht!«

»Das größte Problem ist wohl der labile Rahmen. Bitte lassen Sie es bleiben, das wird ein echter Horrortrip!«

Besonders niederschmetternd war das Erlebnis eines 900er-Enthusiasten, der eine Vorliebe für lange Touren hatte: »Ich hatte auch mal die Idee, für einen Griechenland-Urlaub, aber nach 50 Kilometern in fünf Stunden auf dem MIFA habe ich die Sache aufgegeben.« (Am ersten Tag meiner Reise brauchte ich zwei Stunden mehr, um 56 Kilometer zu schaffen.)

Ich blieb standhaft. Beim deutschen eBay war ich auf einen reichhaltigen Fundus an MIFAs gestoßen, darunter einige 904er mit Doppel-



gepäckträgern und der weniger selbstmörderischen Felgenbremse. Ich hatte außerdem von der offen gestanden erstaunlichen Existenz nagelgespickter 20-Zoll-Schneereifen erfahren – ein Produkt, das für jeden Kleinradfahrer, der bei klarem Verstand war, eigentlich nicht von Interesse sein konnte. Bevor der Hersteller zur Vernunft kam und den kompletten Bestand verbrannte, kaufte ich einen Satz.

So tollkühn mein Vorhaben ihnen gewiss erscheinen mochte, meine Entschlossenheit schien den Liebhabern ostdeutscher Räder zu imponieren. So gesellten sich allmählich, wenn auch zaghaft vorgetragen, einige nützliche Tipps zu ihren Kassandraruhen.

»Sie müssen die voreingestellte Übersetzung ändern, zu langsam fürs Flache und unbrauchbar in den Bergen.«

»Das MIFA ist vielleicht okay mit verstärktem, steiferem Klapp-Scharnier.«

»Unser Vater oder Onkel hat damals zu DDR-Zeiten das Scharnier verschweißt und außerdem eine Strebe hinzugefügt, um das MIFA fahrtüchtig zu machen.«

»Wenn Sie das wirklich in Angriff nehmen wollen, gebührt Ihnen uneingeschränkte Hochachtung für diese Leistung. Ich glaube dennoch, dass Ihnen die Bremse große Enttäuschung bereiten wird.«

Ich ließ mir das alles durch den Kopf gehen, stellte noch ein paar Fragen und entschied mich schließlich für einen Kompromiss, der es mir gestattete, eine gewisse Grundauthentizität zu bewahren, und mir zugleich die Chance gab, es bis zum Schwarzen Meer zu schaffen, und zwar bevor meine Kinder vergaßen, wie ich aussah. Westdeutsche Klappräder nach Machart des MIFA waren, wie ich erfuhr, in der Regel mit einer Zweigangnabe ausgestattet: einem Wunder der Ingenieurskunst aus den Sechzigern namens Fichtel & Sachs Torpedo Duomatic, eine in sich geschlossene, kabellose Vorrichtung, die es Radfahrern ermöglichte, durch bloßes Zurücktreten der Pedale von einem kleinen in einen höheren Gang und zurück zu schalten. Die kleinere Übersetzung war allenfalls dafür vorgesehen, kleinere Bodenwellen auf dem Weg zur Bücherei zu meistern, aber 100 Prozent mehr Gänge waren nicht zu verachten und wie nicht anders zu erwarten, fiel es mir erstaunlich leicht, mich davon zu überzeugen, dass es keineswegs Schummelei wäre, diese kleine Anpassung vorzunehmen. Wenn überhaupt würde dieses vorhangübergreifende Ost-West-Hybrid meinem Vorhaben in noch angemessenerer Weise gerecht werden. Uneingeschränkte Hochachtung!

Der Plan erschien simpel: Ich würde das Hinterrad eines alten westdeutschen 20-Zoll-Klapprads ausbauen und an ein MIFA 904 klöppeln. Allerdings erforderte dies einiges ein vorbereitender Logistik, die ich sehr gründlich in den Sand setzte – und zwar auf eine Weise, die damit endete, dass mein alter BMW auf einer von schwerem Hagel heimgesuchten Autobahn ins Schleudern geriet, bevor er jäh und unsanft am Betonmittelstreifen zum Stillstand kam. Zwei Wochen später wurden die irreparablen Überreste auf einen Schrottplatz in Dover überführt, wo ein großer Mann mit einem Brecheisen mir dabei half, den verzogenen Kofferraum aufzustemmen. Darin befand sich das

goldene, mit einer Fichtel & Sachs Duomatic ausgerüstete Siebziger-Jahre-Klapprad aus westdeutscher Fabrikation, das ich, eine Stunde, bevor der düstere Himmel über der A1 bei Wuppertal eisige Murmeln auskippte, in Bonn von einem Russen erstanden hatte. Ich brachte es im Gepäckraum eines Busses von National Express nach London. Ein paar Tage später erschien dann abends ein polnischer Lieferwagenfahrer mit dem weißen MIFA 904, das ich eigentlich in Leipzig hatte abholen wollen, an meiner Tür.

»Ist nicht groß«, sagte er, mir die Dokumente zur Unterschrift reichend. »Aber ist schwer.«

Beide Attribute waren nicht von der Hand zu weisen, als ich es zur Inspektion in den Garten schob. Bevor ich dem goldenen Rad in Bonn gegenübergetreten war, hatte ich mich beharrlich geweigert zu begreifen, wie winzig ein Fahrrad mit 20-Zoll-Reifen war. Schuld daran ist das Raleigh Twenty, mit dem ich aufgewachsen war, ein Familienflitzer, den ich in erster Linie in Beschlag nahm, um Vollbremsungen auf Schotter zu üben. Mir als Neunjährigem war es mit seinem tiefen Sattel und dem auf Kinnhöhe befindlichen Lenker wie ein ziemlich heißes Teil von einem Fahrrad erschienen. Wie es so im Schatten der Wäschespinne kauerte, nahm sich das MIFA hingegen ziemlich kümmerlich aus.

Immerhin war es ein Original: Der dicke Plastiksattel, der mit Gaffer-Tape angebrachte Dynamo und sogar die pummeligen, scharfartigen Reifen trugen die entsprechenden Prägungen aus DDR-Fertigung. Einer der früheren Eigentümer hatte am Unterrohr einen Aufkleber mit dem möglicherweise ironisch gemeinten Schriftzug »Tolles Gefährt« angebracht. Viel bedeutsamer war aber, dass an eben diesem Rohr keine Spur von einem Klappscharnier zu sehen war. Wie mir dieses nicht ganz unerhebliche Manko zuvor auf den bei eBay geposteten Fotos hatte entgehen können, bleibt ein Rätsel, aber ich würde mich nicht beklagen. Die MIFA-Sammler hatten mich gewarnt, dass dieses Scharnier eine tickende Zeitbombe

wäre, und wenigstens diese eine Zeitbombe würde nun nicht hochgehen.

Eben diese Sammler äußerten sich ziemlich begeistert, als ich schließlich Bilder von meiner zweirädrigen Kuriosität einstellte. Ich weiß, dass es Ihnen ganz genauso ergehen wird. Mit der Felgenbremse und den beiden Gepäckträgern war es praktisch ein waschechtes MIFA 904, nur eben ein zuvor nicht verzeichnetes, nicht-faltbares Modell. Eine Prägung unter dem Tretlager datierte es auf das zweite Quartal 1990 – ein vergessenes Kind der letzten Tage der DDR, rausgehauen in der seltsamen Zwischenzeit zwischen dem Fall der Mauer im November 1989 und der Wiedervereinigung elf Monate später. »Klappräder waren in den Siebzigern voll im Trend, aber 1990 total aus der Mode«, postulierte einer meiner deutschen Online-Freunde. »Vielleicht dachte man bei MIFA, dass ein 900er ohne Scharnier attraktiver sein könnte für den neuen westdeutschen Markt.« Falls dem so war, so hatten sie sich, ebenso wie die Produktionsleiter bei Trabant, die im gleichen ambitionierten Geist dieser Zeit ein Modell mit VW-Motor auf den Markt warfen, gewaltig geirrt.

Kaum einen Monat vor unserer Abreise in die Arktis machte ich mich daran, diesen arglosen alten Campingflitzer auf den härtesten Ritt seines Lebens vorzubereiten. Ich entfernte den Dynamo und entnahm dem goldenen West-Klapprad sein Hinterrad samt Duomatic sowie Klingel und Ständer. (Dieses andere Gefährt war nebenbei bemerkt etwas, was man als Extrem-Klapprad bezeichnen könnte: Als ich die Mittelschraube abdrehte, zerfiel das Ding in zwei separate Hälften.) Die Schneereifen hatten sich mit ihren spitzen Spikes fast aus dem Pappkarton herausgefressen, in dem sie geliefert worden waren, und sie anzubringen, erforderte die Motorradhandschuhe, die ich zuletzt 25 Jahre zuvor getragen hatte, als ich eine sehr große und sehr rabiate Katze dazu ermuntern versuchte, in ihre Transportbox zu schlüpfen. Mit diesen rotierenden Keulen strahlte das MIFA eine

unbändige Angriffslust aus, ungefähr wie die Art von Vehikel, auf dem die Tante von Mad Max zum Bingo gefahren wäre.

Ich hatte mich seit jeher nicht mit letzter Konsequenz der Authentizität verschrieben, und je näher die Abreise rückte, desto gerader ließ ich Fünfe sein. Könnte man allen Ernstes von mir erwarten, 10.000 Kilometer auf einem steinharten Plastikklotz zu hocken? Mich über die gleiche endlose Distanz an Lenkergriffe aus grob gefurchtem Bakelit zu klammern, während ich mit massigen Arctic-Stiefeln in winzige Gummipedale trat? Diese und ein paar andere Probleme anzugehen, verhiess nichts Gutes für die Fahrräder, die ich im heimischen Schuppen zurücklassen würde. Ich baute den Sattel meines hundert Jahre alten Giro-Rads ab und montierte ihn auf die Stütze, die ich von dem mit einem Einkaufskorb bewehrten Damenrad meiner ältesten Tochter geplündert hatte. Mein Alltagsrad – eine bei eBay erstandene, vor jeglichem Diebstahl gefeite Klapperkiste – steuerte Lenkergriffe und Pedale bei, mein eingemottetes Tour-de-France-Rad die Gepäcktaschen. Dann drang ich mit einem Seufzen und hängenden Schultern in die Grauzone noch hinnehmbarer Kompromisse vor.

Selbst ohne Klappscharnier hatte der offene Rahmen des MIFA seine biegsame Anfälligkeit überdeutlich kenntlich gemacht. Statt mit der belastbaren Raute eines Diamantrahmens, die sich seit Urzeiten als bewährter Standard etabliert hat, hatte ich es hier lediglich mit einem zweiseitigen Dreieck zu tun. Mit voll beladenen Gepäcktaschen und einem ausgewachsenen Deppen im Sattel schien es ein aussichtsloses Unterfangen, mit einer solchen Konstruktion den ganzen holprigen Weg quer durch Europa ohne tiefgreifende strukturelle Schäden zu überstehen. Es gab einfach nicht genug tragende Rohre, und das bisschen, was es gab, war von Kommunisten zusammengebaut worden. Denn so sehr ich mich auch bemühte, konnte ich meine unselige erste Begegnung mit einem Fahrrad aus ostdeutscher Produktion einfach nicht vergessen: das DDR-Rennrad mit Zehnfachschtaltung, das ich zu

meinem 16. Geburtstag geschenkt bekam, eine brandneue Maschine, die an Altersschwäche starb, noch bevor ich wählen durfte.

Wie auch immer, der Rahmen bedurfte dringend einer zusätzlichen Verstärkung. Mittels einer langwierigen Google-Suche nach dem Gießkannenprinzip fand ich heraus, dass für Handläufe von Baugerüsten Rohre von passendem Durchmesser verwendet wurden. Mit den richtigen Schellen verlötet, könnte man daraus ein prima anschraubbares Oberrohr fabrizieren. Sollte sich dieser Plan als nicht ganz so brillant wie gedacht herausstellen, suchte ich außerdem nach »Amateur-Rahmenbauern« und schrieb zwecks einer zweiten Meinung eine E-Mail an den ersten Namen, der auftauchte. »Vom Gefühl her würde ich sagen, dass die Gerüststangen keine so gute Idee sind, aber ich könnte mich irren«, antwortete Stephen Hilton, bevor er sehr ausführlich erläuterte, warum er dies ganz gewiss nicht tat. Stephens müheloser Umgang mit Begriffen wie Bandlötten und Gehrung wies ihn als außergewöhnlich kompetenten Amateur aus. Seine anschließenden Taten wiesen ihn zudem als außergewöhnlich wunderbaren Menschen aus. Binnen einer Woche hatte er meinen Rahmen in seine heimische Werkstatt in Chorley verfrachtet, mit einem maßgeschneiderten Oberrohr versehen und wieder zurück an meine Tür gebracht. »Gerade noch rechtzeitig«, sagte er, während sich meine Augen mit dankbaren Tränen füllten. »Die Rohre waren schon völlig verzogen.« Trotz mehrfacher Angebote wollte dieses vortreffliche Beispiel eines autodidaktisch geschulten Rahmenbauers keinen Penny für das ganze Schweißen, Gehren und auf der M6 im Stau Herumstehen annehmen. Das Mindeste, was ich tun kann, ist, an dieser Stelle Sie – ja, genau Sie – anzuweisen, eines Tages einen seiner Rahmen zu kaufen.

Leider ist es nun fast an der Zeit, diese fesselnde Geschichte von Rettung, Plünderung und maschinenbaulichem Geben und Nehmen zum Ende zu bringen. Aber eine Episode bleibt noch, bevor der Dr. Frankenstein abenteuerlustiger Klapppräder seine scheußliche Schöpfung zum Leben erweckt. Es beginnt damit, wie unser beherzter

Protagonist ein Thompson-Tretlager triumphal in die Schranken weist.

Bald nachdem mein MIFA eingetroffen war, bemerkte ich mit Schrecken, dass sein zwischen den Pedalen liegender Maschinenraum ein Exemplar dieses Teufelwerks beherbergte, das bereits alles daran gesetzt hatte, meinen historischen Giro d'Italia zu vereiteln. Nachdem ich in die Knie gegangen war, um diese Farce der Ingenieurskunst ausgiebig zu beschimpfen, hämmerte ich das verhasste Ding mit einem Fäustel geradewegs aus dem Rahmen. Ein splintloser Ersatz traf alsbald aus Deutschland ein, und mein Kumpel Peter aus meinem Pubquiz-Team kam rüber, um mir beim Einbau zu helfen. Indem wir unsere Ressourcen bündelten – sein erfindungsreiches Geschick, mein Fundus an uraltem Fahrradkrepel –, fertigten wir außerdem zwei Halterungen: eine, um den Hebel der Rücktrittbremse mit dem Rahmen zu verbinden, eine weitere für den wackligen hinteren Gepäckträger.

Die große Unbekannte war die Duomatic-Nabe, die dem Zustand des Rads aus den Siebzigern nach zu urteilen seit Jahrzehnten nicht mehr im Einsatz gewesen war. Eine Online-Recherche förderte das Diagramm einer Explosion zutage (streng genommen vielmehr das Bild einer vernichtenden Detonation mikroskopischer Eisenwaren), das uns davon überzeugte, sie einfach so zu lassen, wie sie war. Zum Ausgleich tränkten wir einen Großteil des Rads in Motoröl und schraubten danach alles so richtig fest, wobei wir uns wünschten, diese Dinge andersherum gemacht zu haben.

»Besser?«, fragte Peter, als ich von einer fünfminütigen Probefahrt zurückkam.

»Wie Tag und Nacht«, sagte ich, ein Bein über Stephen Hiltons Oberrohr hebend. Das klang zumindest besser, als mit der ganzen Wahrheit herauszurücken: Drei Tage vor meiner Abreise war dies das erste Mal, dass ich das Ding gefahren war.

Vom Autor von:

**»Zwei Esel auf dem Jakobsweg« /
»Alpenpässe und Anchovis« / »Gironimo«**

Tim Moore, bereits als tollkühner Held mehrerer urkomischer Abenteuertrips in Erscheinung getreten, erklimmt einen neuen Gipfel des Übermuts: Er nimmt sich vor, in einer Solo-Expedition den einstigen Eisernen Vorhang abzuradeln, knapp 9.000 Kilometer, und setzt sich dazu auf ein altes DDR-Klapprad mit mickrigen 20-Zoll-Laufrädern und lächerlichen zwei Gängen.

Bekannt dafür, keiner Unannehmlichkeit aus dem Weg zu gehen, beginnt Tim Moore seine Reise am nördlichsten Punkt der russisch-norwegischen Grenze natürlich genau rechtzeitig, um den brutalen Zenit des arktischen Winters zu erleben und sein tapferes MIFA 904 durch die endlose Eishölle der finnischen Tundra prügeln zu dürfen.

Aber der Abenteuerer aus England und sein niedliches Fahrrad aus volkseigener Produktion halten durch. Und irgendwann, nach drei Monaten, 20 durchquerten Ländern und einem Temperatursprung um 58 Grad, holpern die beiden tatsächlich an ihr Ziel, die bulgarische Schwarzmeerküste – spürbar älter und weiser geworden, aber vor allem älter...

ISBN 978-395726-017-8



9 783957 260178

covadonga