

Seen, Inseln, Berge, Wälder, helle Städte - 2000km mit dem eBike durch Südkandinavien und Finnland

3.August, 6 Uhr früh. Zwischen Sattelschleppern und Wohnmobilen schlängle ich mich aus dem riesigen Fährschiff. Draussen regnet es in Strömen und ist kalt – wie schon gestern Abend in Hirtshals bei der Fahrt vom Bahnhof zum Fährhafen. Zum Glück kann ich in der Angestelltengarderobe des Hotels einige Schichten Kleider trocknen lassen, während ich die in den Hügel am Hafen geduckte Altstadt von **Stavanger** besichtige. Sie wird von den hier anlegenden Kreuzfahrtschiffen fast erdrückt und von deren Menschmassen überschwemmt.

Am nächsten Morgen geht's richtig los, zuerst mit der Fähre weit ans Ende des engen, hoch eingefassten und Strassen-losen **Lysefjords**, am vermeintlichen Felsen von Per Gynt vorbei, den das Schiff - mit entsprechender Musikuntermalung - fast streift.

Nun beginnt der harte Aufstieg: In 27 Haarnadelkurven und einem «geradegezogenen» Kehrtunnel von 1.5km Länge führt die «nasionale Sykk爾route» Nr. 2 von Meereshöhe auf **1100m**. Zum Glück kann ich im Aussichtsrestaurant (mit Blick auf den Fjord) meinen Akku wieder laden, der schon fast heruntergebraucht ist. Nach dem Pass eröffnet sich mir der 360°-Blick in die umliegende weite Gebirgslandschaft. Die «Sykk爾route» schlängelt sich auf der **Südschulter der Hardangervidda** durch, ständig rauf und runter; oben eher kahles Felsgelände, immer wieder von Stau- und natürlichen Seen durchsetzt - das «Wasserschloss» Südnorwegens. Weiter unten wachsen Birken- und Kiefernwälder, wo man gelegentlich Feuer riecht und einfache Hütten oder Zeltplätze sieht. Die Strasse ist in der ersten Etappe schmal, so dass Autos nur an Ausstellplätzen kreuzen können. Das stört aber nicht: Es hat **fast keinen Verkehr**; dies bleibt so bis in die Ebene am «Ende» des Telemark-Kanals. Nach 70 Kilometern beginnt sich die Strasse hinabzuwinden und stösst von der Seite auf den obersten Teil des idyllischen Setesdalen. Im alten, hölzernen «Chaletstil»-Hotel Sølvgarden finde ich Unterkunft.

Am nächsten Tag geht's zuerst Richtung Norden auf der Strasse, welche via Haukeligrend in die zentrale Hardangervidda führt, teilweise auf separatem Veloweg. Bald kommt der Abzweig nach Osten – und es beginnt wieder kräftig zu steigen; für den Rest des Tages geht's wie gestern auf und ab auf 1000m Meereshöhe, meist in bewaldetem Berggebiet, wieder mit idyllischen Bergseen und wenig Verkehr – aber auch wenig Verpflegungsmöglichkeiten. Auch heute fällt die Strasse am Ende wieder rabiat ab, diesmal nach Dalen zuhinterst am 120km langen Telemark-Kanal.

Nun spielt die Sykk爾route Katz und Maus mit Seen und Kanälen, muss zweimal gar einen niedrigen Bergsattel zum Nachbarsee überqueren. Auf dem idyllisch am See gelegenen «Feriensenter» Kilen finde ich eine gemütliche Hütte.

Der **Telemark-Kanal** verbindet auf 120km mehrere Seen. Er wurde im 19. Jahrhundert angelegt, um Holz zum Meer zu flößen; jetzt wird er noch zu touristischen Zwecken von 3 alten Schiffen befahren. Die Schleusen sind immer noch dieselben wie vor 130 Jahren – alles Handbetrieb. Beim Vrangfoss hat es gleich 5 hintereinander; es dauert eine Stunde, bis ein Schiff alle bewältigt hat.

In Skien kann ich bei alten Freunden ausspannen und werde auch in der Stadt und ihrer Umgebung herumgeführt.

Schweden

Mit der südlicheren von zwei Fähren setze ich über den Oslofjord nach Schweden über (Sandefjord-Strömstad) und kurve dann durch das ländliche Bohuslän, wo in Tanumshede **6000jährige Felsgravuren** besichtigt werden können. Trollhättan ist für die Automobilindustrie bekannt: Volvo scheint immer noch dort ansässig, von SAAB ist ein interessantes Museum übriggeblieben.

«**Schöpping**» (nicht shopping 😊): Von Lidköping («Lid-Schöpping») über Linköping und Norrköping nach Nyköping

6 weitere Tagesetappen sind geprägt durch die beiden **grössten Seen Schwedens** (Vänern- und Vätternsee) und den **Götakanal**, der via diese und andere Seen Stockholm mit Göteborg verbindet: durch ruhige Landschaft dem Kanal entlang; die Seen sieht man nicht immer. Wer den langen, schmalen Vätternsee mit der (privaten) kleinen Fähre überqueren will, muss Wochen zum voraus reservieren. Mir blüht statt dessen eine weitere Tagesetappe nördlicher Umrundung nach Motala, das ich am Morgen von Karlsborg aus schon recht nahe „drüber“ sehe. **Motala** – lange ein guter Name für hochentwickelte technische Produkte; ursprünglich ein Retortenort, auserkoren als Stützpunkt für Bau und Betrieb des Götakanals. Ein vollgestopftes Auto- und Technikmuseum mit angegliedertem Hotel lohnt den Besuch. Auch dieser Kanal kann mit mehreren Schleusenkaskaden aufwarten, die «gehäufteste» – 8 Schleusen – bei Berg nahe Linköping. Norrköping ist – bzw. war – das **Manchester Schwedens**: mitten in der Stadt schäumt der Motala-Fluss durch die Häuser abwärts und trieb, gestaut, hohe Backstein-Spinnereien, Webereien und andere Fabriken, welche nun interessante Museen enthalten. «Kustlinien», die offizielle Veloroute der Ostküste entlang nach Stockholm, führt mit Hilfe von Gratis-Fähren über einige Meeresarme.

Stockholm lädt ein zum Etappenhalt: Interessante Architektur der letzten 120 Jahre, überall Meeresarme, viele grosse Museen und ebenso viele Parks – und der älteste, mehrstöckige, raumfressende Verkehrs-Kreisel Europas (von 1935), «Slussen», der seit 10 Jahren mit gigantischem Aufwand umgebaut wird. (Unter anderem die Folge davon, dass in den 60er Jahren rücksichtslos eine gewaltige Autobahnschneise mitten durch die Altstadt geschlagen wurde.) Durch Slussen muss sich winden, wer auf die nahe anlegende Fähre nach Åland oder Turku verladen will. Morgens früh im Regen wartend, spricht mich ein anderer Velofahrer an. Er lebt auf **Åland** und gibt mir den Tipp, mit lokalen Fähren «Inselhüpfen» über das «Åland-Archipel» nach Turku zu machen. Aber zuerst geht's drei Stunden lang durch Schären Richtung offenes Meer – langsam, weil der Riesenpott sonst mit zerstörerischem Wellenschlag Ufersiedlungen beschädigen würde.

Das Meeresmuseum von Mariehamn zeigt, wie aus Bauern teils wichtige Reeder-Familien wurden: Sie segelten ursprünglich selbst nach Stockholm, um dort ihre Produkte zu verkaufen. Die nächsten zwei Tage wechsle ich ab zwischen kleinen und mittleren Fährverbindungen und Inseldurchquerungen: **Inselhüpfen** auf dem Archipel zwischen Åland und dem finnischen Festland - eine Idylle! Wenn gegen Abend die Sonne tief über dem Inselcluster im dunkel glänzenden Meer steht, erinnert dies fast an die Kykladen in der Ägäis (allerdings ohne weisse Häuser).

Finnland

Nach einem Aufenthalt bei einem Servas-Mitglied nahe **Turku** folge ich der **finnischen Südwest-Veloroute**, welche oft durch idyllische Wälder und entlang von Seen führt. Bei **Palmio** zweige ich kurz ab, um das wegweisende **Lungensanatorium** zu besuchen, welches Alvar Aalto und seine Frau anfangs der 30er Jahre gebaut hatten. Heute gehört es zum Unesco World Heritage.

In Ekenäs (finnisch: Tammisaari) gibt's erneut einen Umweg Richtung Hangö (Hanko): Dort errichteten die Finnen 1940 innert weniger Monate eine Sperre gegen die Sowjets, welche

ihnen diese Halbinsel nach dem verlorenen Winterkrieg abgepresst hatten (von den 11% Land in Karelien ganz zu schweigen).

Die nächsten 40km halten eine besondere Erfahrung bereit: Die Veloroute führt über eine **Landstrasse**, die bereits im **Mittelalter angelegt** wurde und in ihrer Linienführung und Breite seither nicht verändert wurde (nur asphaltiert): ein ständiges Auf-und-Ab, Links-und-Rechts: Kurven durch Feld und Wald um hundert niedrige Hügel. Fast hätte ich mir ein Pferd gewünscht für das "richtige" Erleben.

In **Helsinki** gibt's wieder zwei Servas-Nächte - und gründliches Durchstreifen der architektonischen und städtebaulichen Perlen, u.a.: Olympisches Dorf von 1940 und 1952 (letzteres gleicht in der Anlage der Meienegg in Bümpliz), die Stadtbibliothek, welche mit moderner architektonischer Geste gegenüber das Parlament gestellt wurde, das völlig neue Hafenquartier, welches „Innenstadt-Gefühl“ erzeugen will (erfolgreich, wie ich finde).

Da mir bis zur Rückfahrt noch über eine Woche Zeit bleibt, besuche ich die schöne Industriestadt Tampere (die in vielen Belangen Norrköping gleicht) und fahre, dank des Interrails «gratis», nach Rovaniemi in Süd-Lappland. Dort besuche ich das eindrucksvolle «Arktikum» und wandere in der schönen Moor-Wald-Fluss-Landschaft am Raudanjoki knapp nördlich des Polarkreises. Vor mehreren Schutzhütten glimmt ein Feuer, und man tauscht Fleisch und Käse aus der Schweiz und Finnland aus, um es auf dem Grill zu braten.

Zurück in Helsinki: Hotelzimmer im 12. Stock mit bodentiefem Fenster-Blick über den Hafen hinweg ins Stadtzentrum.

Dann 30 Stunden Ausruhen auf dem riesigen **Fährschiff** längs durch die Ostsee bis nach Travemünde, und mit den üblichen Verspätungen der deutschen Bahn zurück in die Schweiz.

Fotos: <https://www.dropbox.com/sh/88hdd9rs1eu1xfi/AAAl2ko1BnJzLbIL5TiWRJMba?dl=0>

Service-Teil:

Unterkünfte sind in den ersten drei Etappen eher dünn gesät – darum nahm ich das eBike statt des normalen Tourenvelos; es wäre aber auch ohne Motorunterstützung gegangen.

[booking.com](#) und Airbnb, auch hostelworld, gelegentlich auch direkt angeklopft.

Skandinavische **Servas-Gastgeber** sind im Sommer oft weit weg in ihren Ferienhäusern - nur in Finnland erhielt ich positive Antworten. Von **Warmshowers**-Mitgliedern bekam ich nur Absagen. Achtung: Die Tourismussaison geht abseits der Touristenzentren im August zu Ende, viele Zeltplätze (sehr oft mit Hütten) waren bereits zu – oder wenigstens deren Läden und Restaurants. Für Zelten gilt jedoch das «Jedermanns-Recht».

Karte: Planung: [Naviki.com](#) oder mapy.cz (beide auch als App). Routen als gpx exportiert und übertragen auf MapOut mit dem schönen offline-Kartenbild (auf dem iPhone, auf dem Guidon «geklickfixt»)

Essen: Teuer (von West nach Ost abnehmend): Am Mittag viel günstigere, reichhaltige Lunches als à la carte am Abend.

Geld: Fast überall kann man mit der Kreditkarte bezahlen; für ganz wenige Zwecke sollte man noch etwas norwegische und schwedische Kronen dabeihaben; in Finnland ist Barzahlen noch immer praktisch überall möglich (Kreditkarte natürlich auch). Swish ist in Schweden, was Twint in der Schweiz (bedingt aber ein schwedisches Bankkonto).

Veloverlad: In Norwegen meist möglich (Billett und auf Fernverbindungen Reservation nötig; sehr dünnes Bahnhnetz); Verlad auch in Überland-Bussen oft möglich; in Schweden bietet die Staatsbahn keine Verlademöglichkeiten – aber die meisten regionalen

Bahngesellschaften, welche zudem bequeme Mehrzweck-Niederflurabteile haben; auf der Fernstrecke Stockholm-Göteborg bietet Konkurrent Flixtrain Veloverlad an. Metro Stockholm: kein Veloverlad.

In Finnland haben alle Züge (S-Bahn und Fernzüge) ausser den Pendolini Veloabteile; die Stellplätze der Staatsbahn müssen allerdings vorher auf der App gekauft werden. Es gibt nur noch in Tampere und Helsinki Bahnschalter. Im Grossraum Helsinki (HSL) ist Veloverlad gratis in S-Bahn und Metro, in Tram und Bus aber nicht erlaubt.

Hinreise: Ich wollte nicht fliegen. Während Flüge, auch über mehrere Etappen, in Minuten schnelle gebucht sind, ist dies für internationale Bahnfahrten in Europa wesentlich komplizierter; vor allem, wenn noch ein Velo mit soll und man Liege- oder Schlafwagen buchen will. Empfehlung: Bei **SimpleTrain.ch** buchen (bescheidene Bearbeitungsgebühr für intelligente, manchmal geniale Lösungen im unüberblickbaren Tarif- und Reservationsdschungel). Viele europäische Bahn- und Busgesellschaften – auch Konkurrenten – sind mittlerweile auch in trainline.com eingebunden (z.B. SBB, DB, DSB – aber noch nicht die skandinavischen; zudem: keine Veloplatz-Reservation, keine Schlafwagen-Reservation)

Nachtzug Basel-Hamburg (Kombination Schlafwagen- und Veloticket nur bei bei SimpleTrain.ch), dann (mit vorreserviertem Veloplatz!) durch Dänemark bis Hirtshals, insgesamt 4x umsteigen. (Notlösung, wenn kein Veloplatz erhältlich: RE Hamburg-Husum-Niebüll-Bramming-Kolding, dort wieder auf die Stammlinie Richtung Norden, von der die überlastete Kopenhagen-Linie nun abzweigt; 2h länger, 1x mehr umsteigen; Fähre nach Stavanger wird verpasst: In Hirtshals übernachten, Fähre am nächsten Morgen nach Kristiansand, und 150km das Setesdalen hinauf statt von Stavanger her – auch sehr schön)

Der Check-in für das Fjordline-Fährschiff bleibt viel länger offen als von der Fährgesellschaft angegeben, so dass man auch bei einem einmaligen Anschlussbruch am Abend noch rechtzeitig zum Verlad käme. Die vorletzte Station, Lilleheden, ist näher am Fährhafen als die letzte. Dasselbe Fährschiff fährt – zum selben Preis – noch bis Bergen weiter. Man muss das Ziel zwar beim Check-in angeben, es kräht aber kein Hahn danach, wenn man es als Velofahrer danach noch ändert - für Autos gilt das nicht! (Dies war für mich die Alternative für den Fall von Dauerregen: Ab Bergen folgt die «nasjonale Sykk爾route» Nr. 4 tagelang der Bergenbahn: Ca. alle 25km Verlademöglichkeit – und ab nach Oslo, in den Museen das Ende der Regenphase abwarten.) Die Häfen der grossen Fährpölle sind oft weit abgelegen (je 15km von den Zentren von Stavanger und Helsinki; in Stockholm muss «nur» Slussen überwunden werden)

Überfahrt Schweden – Finnland (Stockholm – Turku): Viking-Line oder Tallink; empfehlenswert: Nur bis Åland, ab dort «Inselhüpfen» mit Lokalfähren und wunderschönen Velo-Landschaften; Fahrplan-Büchlein im Tourismusbüro Mariehamn erhältlich oder auf www.alandstrafiken.ax

Rückfahrt: Kürzeres Programm : Ab Stockholm mit Flixtrain nach Göteborg, dann Fähre nach Kiel (oder mit dem Zug via Kopenhagen nach Hamburg, weiter per Bahn. Seit neustem fährt wieder ein Nachtzug Stockholm-Hamburg; Veloverlad vorgängig nachprüfen!

"Volles Programm", mit Schmankerl Åland und Südwestfinnland: Metro Helsinki-Vuosaari, dann 5km Velofahrt: **mit Finnlines nach Travemünde**; teures, aber bequemes Fährschiff (mit Sauna und Fitnessraum) in 31h durch die ganze Ostsee, unterwegs Ausblick auf Tallinn, Hangö, Gotland, Bornholm, dazu fantastischer Sonnenaufgang; Ankunft in Travemünde ca. 22h (sehr nettes, ruhiges Hotel «Grüner Jäger» zwischen Anlegestelle und Bahnstation «Skandinavienkai»). Am nächsten Tag kommt man auch mit den üblichen ICE-Ausfällen, Verspätungen und Anschlussbrüchen/vorzeitigem Zugswenden noch zurück in die Schweiz.

Auf der Linie Hamburg-Basel haben die neuen ICEs endlich Veloplätze! Wenn der Bahnverlad nicht voraus reserviert ist: Lübeck (Umsteigebahnhof auf der Strecke Travemünde-Hamburg) hat einen kompetenten Bahnschalterdienst.

(Zeitintensive Alternative: Mit Fähre nach Tallin, dann teils mit Velo, teils mit Zug durchs Baltikum und Polen...)

Generell: Während der ganzen Tourismus-Saison müssen auf dem Kontinent die **Veloplätze** in Langstreckenzügen **WEIT zum voraus reserviert** werden!

Für solche langen Bahnstrecken ist u.U. Interrail billiger, dafür komplizierter: In vielen Apps kann man keinen Veloplatz kaufen, wenn man nicht auch noch gleich ein Personen-Billett löst. (Lösung: Reservationen durch SimpleTrain.ch)

Tipp: Billigere Tarife für Jugendliche und Senioren (Norwegen: «Honnör»).

Bahn-Apps und/oder -Webseiten(alle mit Fahrplan und inApp-Billetkauf)

- «unmögliche» Billettkombinationen, alle Reservationen, «Chum mer z’Hilf»: SimpleTrain.ch
- Schweiz-Deutschland-Dänemark (und noch viele mehr – zukunftsträchtig): trainline.com (ohne Velo- und Schlafwagen-Reservation)
- Deutschland: Bahn.de, Navigator
- Norwegen: Vy (Staatsbahn)
- Schweden: <https://reseplanerare.resrobot.se>
 - Regionale Bahnbetreiber: Västtrafik, Östgötatrafiken, Mälartog
- Finnland: VR Matkalla (Staatsbahn), HSL (Grossraum Helsinki: S-Bahn, Metro, Tram, Bus, Nahverkehrs-Fähre)