

HUNDEPFOTEN AM FULUFJELL, WILDMARK, NORWEGEN

WIE WERDE ICH HUNDESCHLITTENFÜHRER (MUSHER), 12. – 21. JANUAR 2007

Schon wieder ein Reisebericht von Annegret & Volker

Freitag, 12. Januar 2007, bewölkt, 13°C



Um 11.50 Uhr rollen die Räder des VW-Vento in Richtung Autobahnauffahrt Stapelfeld. Die A1 führt uns bis zum Kreuz Bargtheide, die A21 bringt uns bis vor die

Tore Kiels. Schnell ist der Weg zum Oslo-Kai gefunden. Nach 111 Kilometern sind wir am Check-In Point der norwegischen Color Line. Die „Color Fantasy“ liegt gewaltig mit ihren ca. 75.000 BRZ am Kai mit geöffneter Heckklappe. Nur zwei PKW sind vor uns und entsprechend schnell sind wir mit der Abfertigung dran. Wir erhalten die elektronischen Einmal-Kabinenschlüssel aus Pappe schon hier und können dann vom Autodeck direkt zu unserer Kabine gehen. Mit ca. 225 m Länge ist die „Color Fantasy“ das größte Kreuzfahrtschiff der Welt mit Autodeck. Ca. 950 Kabinen. Das, was wir für die Nacht brauchen, haben wir in einer kleinen Tasche separat gepackt. Das Hauptgepäck bleibt im Auto. Unser Parkplatz auf dem Zwischendeck wird nach dem Ablegen für die gesamte Überfahrt verschlossen. Auf dem Kabinenschlüssel ist neben der Kabinennummer 946 auch das entsprechende Deck 11 ausgewiesen. Auch die von uns zu benutzenden Lifte 11 bis 18 sind vermerkt. Clever! So finden wir schnell und einfach die Wegweisung zur Kabine auf Deck 11. Wir müssen ganz zum Heck der Superfähre, die erst 2004 in Turku/Finnland bei der Kværner Werft vom Stapel gelaufen ist. Wir haben eine „Ocean View Cabin“ gebucht und sind angenehm überrascht von der Größe und Aufteilung. Drei sofaartige Klappbetten sind an den Wänden verteilt. Ein großes rundes Fenster erlaubt einen weiten und freizügigen Blick achteraus auf das Schraubenwasser. Zwei zusätzliche Betten können bei Bedarf aus der Kabinendecke heruntergelassen werden. Damit können bis zu fünf Personen in der geschmackvollen Kabine übernachten. Ein Schrank, eine Garderobe und ein Schreibtischchen runden die moderne Ausstattung ab. Die Nasszelle ist weiß gefliest, geräumig und lässt keine Wünsche offen. Schnell haben wir uns eingerichtet und sind wenig später auf Deck 14. Hier sind wir auf dem Sonnendeck und blicken auf die Landeshauptstadt Schleswig-Holsteins herunter.

Pünktlich ertönt das sonore Horn des Schiffes und die Leinen sind gelöst, als es 14.00 Uhr ist. Es weht ein kräftiger Nordwest und ca. 40 Minuten beobachten wir das Auslaufen aus der Förde, lassen Laboe steuerbord querab und laufen in die graue Ostsee hinein. Nach einer kleinen Stärkung auf der Kabine mit frischen Brötchen und mitgebrachtem Belag machen wir es uns bequem und halten einen Nachmittagsschlaf. Wir haben Urlaub und freuen uns sehr darüber. Die letzten Tage

und Wochen waren arbeitsreich und turbulent. Dazu kommt noch der kürzliche ungeplante Motorradzuwachs in der Familie, Annegrets BMW R850R. Ein TV-Kanal an Bord zeigt die Fahrtroute in unterschiedlichen Maßstäben und markiert die momentane Position des Schiffes. Ein weiterer Kanal überträgt die Signale einer Kamera vom Bug des Schiffes. Gegen 17.30 Uhr durchlaufen wir den Storebelt, die Meerenge zwischen den dänischen Inseln Fyn und Sjælland. Hier unterfahren wir die mächtige Gleis- und Straßenbrücke, die weit leuchtend weiß angestrahlt wird. Am Abend entdecken wir das Unterhaltungsdeck der Super-Ferry. Es ist gigantisch, was heute auf Fähren geboten wird, um auch Konferenz- und Kurzreisegäste an Bord zu locken. Das Warenangebot ist für Mitteleuropäer nicht attraktiv und die Läden sind entsprechend leer. Das kostenlose Variete und das Kasino sind hingegen gut besucht. Ebenso der Pub, der einzige Ort, an dem geraucht werden darf. Da wir uns vor geraumer Zeit vom blauen Dunst losgesagt haben, fühlen wir uns nicht mehr angesprochen. Gegen 22.00 Uhr sind wir in unserer Kabine verschwunden und löschen das Licht. Vom Sturm über Norddeutschland haben wir bisher nicht viel bemerkt. Das Schiff liegt ruhig und bewegt sich kaum. Die arbeitende Maschine ist weit entfernt und wird kaum wahrgenommen. Wir sind vor der dänischen Insel Anholt und die See wird etwas unruhiger. Circa 02.30 Uhr, wir befinden uns vor der dänischen Insel Lesø, als das stürmische Kattegatt sich über uns hermacht (971 hPa). Es stampft und ächzt in den Stockwerken. Schwere Seen lassen das Schiff krachend erschüttern und wir müssen in den guten Betten immer wieder nach Halt suchen. Unbeirrt läuft die Fähre mit 18 Knoten Kurs Nord-Nord-West in Richtung Oslofjord. Gegen 05.30 Uhr ist der Oslofjord erreicht und der Spuk vorbei. Wir haben den Wecker auf 08.30 Uhr gestellt und schlafen fest bis zum Wecksignal.

Sonnabend, 13. Januar 2007, Sonnenschein, -5°C

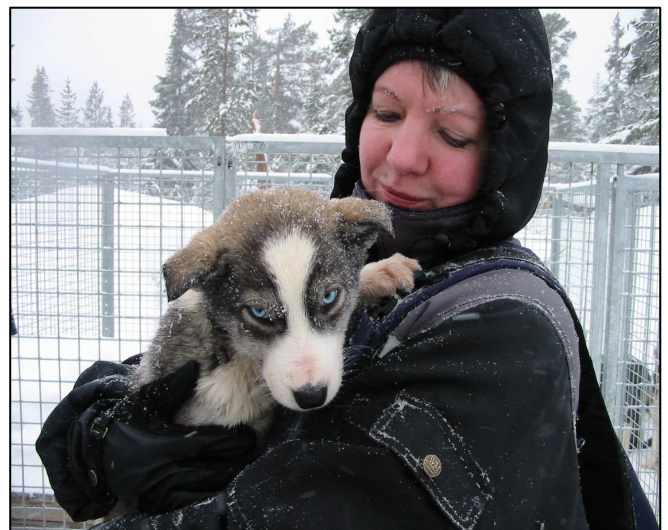
Bei der Ankunft auf die Minute um 09.30 Uhr begrüßt uns Oslo mal wieder mit frühem Wintersonnenschein, so als hätte es nie Sturm gegeben. Schnell bringen die acht Lifte die Passagiere zu den Autodecks und kurze Zeit später rollen wir fröhlich motiviert von Bord. Der Zollbeamte winkt die meisten Fahrzeuge durch. Wir müssen stoppen. Freundlich erkundigt sich der Mann nach dem Wohin und Warum. Bei den englischen Worten „Sledge & Husky & Fulufjäll“ wird er Gesprächig und versorgt uns mit dem neuesten Schneebericht; lacht und wünscht gute Fahrt. So rauschen wir gegen 10.15 Uhr durch das morgendliche Oslo in Richtung E6 nach Norden. Schnell sind wir auf der richtigen Route und beneiden die Norweger um den wenigen Verkehr auf den Straßen. Bei Kløfta biegen wir links ab in Richtung Kongsvinger. Wenige Kilometer abseits der E6 erreichen wir die typische Landschaft Mittel-Norwegens: Rostrote Holzhäuser als Einzelhäuser oder Gehöfte mit Scheunen und Betriebsgebäuden in gleicher Farbe. Der Weihnachtsschmuck ist noch nicht entfernt und der kürzlich gefallene Schnee

lässt die bisher vermisste Winterstimmung aufkommen. Wir finden das toll und genießen die geruhsame Fahrt nach Norden. Flussaufwärts auf Straße 20 im Tal der Glåma geht es weiter bis Elverum. Es beginnt leicht zu schneien, die Straßen werden weiß. Wir müssen weiter auf der Straße 25 bis nach Nybergsund. Schon ab Elverum sind wir die fast die einzigen Fahrer und der Straßenzustand wird immer interessanter. Im Kofferraum freuen sich die Schneeketten auf ihren Einsatz, doch noch haben die Winter-Michelins den Schnee und das darunter liegende Eis im Griff. Selten werden wir von Eingeborenen überholt, und wenn, dann mit überlegenem Tempo durch Allradantrieb und obligatorische Spikereifung. Ab Nybergsund wird die Straße spannend. Der Schneefall hat zugenommen und die Sicht wird mäßig. Die ausgefahrene Eisspur ist nun unsichtbar und wir drosseln das Tempo entsprechend. Nun kommen noch erhöhte Steigungen und entsprechendes Gefälle dazu. Das ist mal wieder eine richtige Herausforderung für Volker, der hier ohne Karte und SAT-NAV seinen Weg problemlos findet. Die wenigen Straßen haben wir uns zu Hause eingeprägt und können daher auf den ganzen Schnickschnack verzichten. Das ist doch viel spannender und lustig noch dazu. Auch die Reihenfolge der Mini-Orte haben wir auswendig gelernt und freuen uns nun, wie wir die Liste Punkt für Punkt korrekt abfahren: Oslo, Kongsvinger, Elverum, Nybergsund, Østby und Ljørdal. Hier schlagen wir um 16.00 Uhr auf und müssen nach dem Weg fragen. Beim zweiten Versuch klappt es mit Englisch und wenig später rollen wir auf den waldigen Grund der Wildmark Lodge. Die Anlage wirkt unbewohnt und dunkel in dem düstren Tann, gänzlich unbeleuchtet. Nach langem eindringlichem Klopfen öffnet eine junge Norwegerin, die sich selbst als Reinigungskraft deklariert. Die haben wir wohl aus dem Schlaf geholt! Sie ist sehr freundlich und bittet uns in das Haupthaus und Restaurant hinein. Hier muss tatsächlich dringend Ordnung gemacht werden, da wohl letzt-nächtlich eine orgienartige Sitzkissenschlacht stattgefunden hat, deren Teilnehmer wohl fluchtartig das Etablissement verlassen haben. Wir sind etwas irritiert und hatten uns den Empfang etwas üblicher vorgestellt. Wir lassen uns jedoch nicht aus der Fassung bringen und lächeln fröhlich zu dem ersten Chaos-Eindruck. Die Norwegerin hat schon das Mobiltelefon in der Hand und ruft Frank Nollert, ihren Chef und Inhaber der Lodge, an. Wir erhalten Blockhaus 18 zugewiesen, werden charmant gefragt, ob wir unsere Betten nicht selbst beziehen können und nehmen unsere Bleibe in Besitz. Zwei Schlafzimmer, offene Küche, Salon mit Sitz- und Essecke und dazu im Giebel einen Matratzenboden für die Teens. Frank Nollert, der Lodgeman, möchte uns um 20.00 Uhr treffen. Die vorhandenen Gäste sind mit den Hunden unterwegs. Gegen 18.00 Uhr treffen weitere Teilnehmer unserer Gruppe ein, die bis Oslo geflogen sind. Sie haben lange Busumsteigeverbindungen hinter sich, um hierher zu kommen. Pünktlich um 20.00 Uhr tauchen wir im Haupt- und Empfangsgebäude der Villmark Lodge auf. Es ist der Dreh- und Angelpunkt der ansprechenden Hüttenanlage. Uns bietet sich nun ein ganz anderes Bild als am Nachmittag, als alles verschlossen war. Eine gemischte Gruppe von ca. 12 rustikalen Vierzigern sitzt an einem

großen Tisch und lässt es sich schmecken. Vor dem Hauptgebäude füllt sich der Parkplatz mit schweren und verschneiten Allrad-Fahrzeugen der Eingeborenen. Fast alle der jetzt ankommenden Gäste tragen eine schwarz-weiße Kutte des MC Krakken, des örtlichen Motorradclubs. Auch viele Harley-Jacken sind zu erkennen. Die Biker feiern hier ihr Jahresfest. In einer Ecke des großen Gemeinschaftsraumes mit Kamin baut eine Bluesband ihre Requisiten auf. Ein Häufchen zaghaft aus der Wäsche blickender Neuankömmlinge entpuppt sich als die Gruppe, zu der wir auch gehören werden. Frank der Hausherr, noch immer im signalgelben Musher-Dress, begrüßt uns noch einmal, stellt seine Frau Anna und den guten Geist und Motor „Franzi“ aus Tirol vor und bittet zum Abendbuffet. Uns erwartet gedünsteter, grob zerkleinerter Brokkoli, leckeres frisches Roastbeef, dazu eine Sauce mit norwegischem Blauschimmelkäse und ein herrlich nach Knoblauch riechendes Kartoffel-Gratin. Es ist reichlich da und dem rustikalen Gästekreis schmeckt es gut. Wir sitzen an einem langen Tisch zusammen und das gegenseitige Kennen lernen nimmt seinen Lauf. Ein Stück Apfeltorte mit Vanillesauce schließt den Magen und es geht bald auf 22.00 Uhr. Uns interessiert der drittletzte Boxkampf von Regina Hellmich gegen ihre ungarische Herausforderin. In unserer warmen Hütte gibt es einen Fernseher und wir empfangen ein gutes Bild vom ZDF. So sitzen wir mit einer Flasche Shiraz und verfolgen den fairen Fight. Gegen 23.30 Uhr erlischt das Licht bei uns bei einer Außentemperatur von ca. -12°C. Es ist gemütlich in dem Schlafraum und die Betten sind hart und gut.

Sonntag, 16. Januar 2007, Sonnenschein, -3°C

Herrlich ausgeschlafen treffen wir um 08.30 Uhr auf den weißen Wintermorgen. Ca. 15 cm Neuschnee und nur noch -3°C begrüßen uns auf dem Weg zum Frühstück ins Haupthaus. Es ist ein nettes Frühstücksbuffet angerichtet und bald ist die Gruppe vollständig erschienen.



Lunchpakete werden wir uns hier gleich am Frühstückstisch selber zusammenstellen. Brotdose und stoßfeste Thermoskanne haben wir ja dabei, ebenfalls zwei kleine Rucksäcke für Kamera, Brot & Getränk. Kurz nach dem

Frühstück wechseln wir die Plätze zum großen Konferenztisch. Hier erfahren wir von Franzi, dem motorischen Naturtalent, erste Details über unser beginnendes Abenteuer. Per Beamer sehen wir eine digitale Diashow über Impressionen der Hundeschlittenfahrerei und kriegen mit Tiroler Mundart unsere Fragen beantwortet. Zwischendurch schiebt sich Franzi, die am linken Unterarm mit mehreren chinesischen Schriftzeichen tätowiert ist, dezent einen Brocken Kautabak unter die Oberlippe (Shnuz) Ca. 165 Hunde erwarten uns im etwa zehn Kilometer entfernten Kennel (Zuchtzwinger) im Hochland, ungefähr 800 Meter über dem Meer. Ca. 100 davon sind Tiere, die als Zughund laufen können. Die übrigen Hunde sind Welpen oder Senioren, die hier im Villmark-Zwinger ihr Gnadenbrot erhalten. Sechs erwachsene Hunde laufen vor einem Schlitten. Das Programm für heute sieht keine Schlittenfahrt vor, weil es zu stark geschneit hat und die Tiere nach zwei Kilometern tagesformmäßig verschlissen wären. Zum Hundeschlittenfahren wird eine feste Schneedecke benötigt. Die haben wir heute jedoch nicht. Mitarbeiter des Zwingers sind mit Motorschlitten unterwegs, um die Schlittenpiste zu planieren und zu verfestigen, damit die Hunde leichteres Ziehen haben. Das erweckt den Unmut zweier Gruppenkameraden, ungeduldige Singles, noch unter deutschem Leistungsdruck, die die kostbare Zeit nicht ungenutzt verstreichen lassen wollen. Sie werden jedoch schnell von Anna, der Lebensgefährtin von Frank, dem Inhaber der Villmark Lodge (Wildmark Lodge), eines Besseren belehrt. Motorschlitten, die so genannten Ski-Doos, dürfen in Norwegen nicht querfeldein fahren, sondern nur auf gespurter Piste.

Durch den heftigen Neuschnee muss aber erst neu gespurt und planiert werden. Im ca. einen Kilometer entfernten Schweden ist jedoch alles erlaubt. Nur befinden wir uns da leider nicht. Chef Frank stößt nun zu uns und erklärt, dass es oben auf dem Hoch-Fjell völlig anders aussieht als hier bei der Lodge im geschützten Flusstal der Ljøra. So geben alle erst einmal Ruhe und warten gespannt auf das, was da kommen wird. Das nächste Thema ist die Wetterkleidung. Stiefel und Overalls gängiger Größen werden aus einem Abstellraum hervorgezaubert und finden schnell den passenden Menschen. Über XL geht es leider nicht hinaus und Volker ist froh, dass Annegret seine Skibekleidung eingepackt hat. Moon-Boots dazu und der Schnee kann kommen. Unsere Gruppe besteht statt aus geplanten 14 Teilnehmern nun aus 12 Personen, drei Hetero-Paaren, einem Männerpaar, zwei befreundete junge Frauen und 2 Single-Männern. Es hat leicht zu schneien begonnen, als wir uns auf einen MB-Wolf und einen Chevrolet Silverado aufteilen. Die Straßen sind mittlerweile gefährlich glatt. Unter dem frischen Schnee verbirgt sich eine dicke Eiskruste. Es wird nicht gestreut und gesalzen, hier fährt man mit Spikes. So haben wir bald bequem und schnell das Fjell erreicht und sind am heutigen Ziel, dem Hundezwinger. Großes Gejaule und Geheule dringt uns entgegen, als die Hunde das Geräusch der Motoren vernehmen. Heute werden wir mit der Hardware bekannt gemacht. Wir lernen die Schlitten und deren Steuerungs-Mechanismen kennen. Die beiden Bremsen und

deren unterschiedliche Funktion wird uns erklärt und wir üben das An- und Abschirren. Alles in allem recht mühsame und aufwendige Vorbereitungen, die bei uns Laien sehr viel Zeit brauchen, bis ein erstes Hundegespann fahrfertig angeschirrt ist. Wir lernen die Leinen und Gurte zu benennen und werden in die hündische Kommandosprache eingewiesen. Dann wird wieder abgeschirrt und die frühabendliche Fütterung beginnt. Zuerst eine warme Suppe, die aus in heißem Wasser gelöster Trockennahrung besteht. Danach wird der tägliche leckere Lachskopf individuell verteilt. Muttertiere und große Rüden werden mit einem weiteren Kopf bedacht. Ebenfalls Kranke und Alte mit Appetit. Die Ruhe nach dem Essen ist erholsam und mit unterschiedlichen Gedanken geht es nach der Fütterung zurück zur Lodge. Die Hunde sind durch Hierarchie-Kämpfe teilweise an Lefzen und Ohren verletzt. Ein Welpen steckt unbewusst sein Schwänzchen durch das Trenngitter zum Nachbarzwinger. Halbstarke Welpen ziehen dran und das Muttertier zieht verzweifelt an ihrem fiependen Welpen in der Gegenrichtung! Ende vom Lied: Nackter Welpenschwanz ohne Fell. Das würde das Jungtier bei dem Frost keine Nacht überleben, also pragmatische Lösung des Problems: Schwanz ab; Hund lebt! Wir beobachten ein Muttertier, welches den eigenen noch warmen Kot frisst. Es hat vier Welpen in der Hütte. Das ist sicher ein Ernährungsmangel. Vielleicht ist so ein Lachs-Kopf am Tag doch etwas wenig? Im Kühlraum, der jetzt keine Energie braucht, liegt neben den tausenden Lachsköpfen auch ein toter Hund, der auf seine Obduktion wartet. Die Betreiber vermuten, dass das Tier vergiftet wurde. Es liegt am Morgen tot vom Halsband gelöst zwischen den anderen Tieren ohne jede Spur von Gewaltanwendung. Mit 165 Hunden und dem, was dazu gehört, macht man sich eben nicht nur Freunde. Die nächsten Nachbarn in über drei Kilometern Entfernung haben sich mehrfach über den Hundelärm bei widrigem Wind beschwert. Bären und Wölfe halten sich von der Zwingeranlage bisher lieber fern. Nur die Vielfraße lieben die Hunde zum Fressen gern und greifen gerne an. Haben sich auch schon mal das eine oder andere Hundebein geholt. Daher sind die jungen Welpen und Halbstarke in nach Lebensalter verschiedenen Zwingern untergebracht, die aus massiven Stahlstäben bestehen.

Sichtlich beeindruckt über die für uns neue Gesamtproblematik treffen wir uns um 19.00 Uhr zum Abendessen. Man serviert gebratenes Schweineschnitzel mit frischer Zitrone, Kartoffelschiffchen mit Thymian, Paprikagemüse mit vielen frischen Champignons, danach Limonen-Sorbet mit Apfelsaft im Cognacschwenker. Das Essen ist gut und wir sitzen bis Mitternacht im Restaurant, diskutieren und spielen Rollenspiele und Begriffe raten. Unsere Gastgeber entpuppen sich als eher schwache Kommunikatoren. Aufkommende Kritik unterschiedlicher Ursachen wimmeln sie ab und versuchen, uns den schwarzen Peter zuzuschieben. So beschließen wir, etwas abzuwarten, was die nächsten Tage uns bringen werden. Emotionell aufgeladen macht noch eine Flasche Himbeergeist die Runde, ehe wir in den geschmackvollen Blockhäusern gegen Mitternacht verschwinden.

Montag, 17. Januar 2007, Sonnenschein, -12° C

Um 09.00 Uhr treffen wir uns beim Frühstücksbuffet im Haupthaus der Lodge. Das Thermometer ist auf 0° C. geklettert bei uns im Tal der Ljøra. Oben auf dem Fjell wird es kälter sein und wir sind froh, als Frank uns für 10.30 Uhr zu den zwei Geländewagen bestellt, um zum 10 km entfernten Zwinger zu fahren. Dort werden wir von unserer Husky-Kompanie mit ohrenbetäubendem Geheul erwartet. Die sibirischen Huskys taugen nur zur Arbeit, wenn sie hungrig sind. Den Flüssigkeitsbedarf decken sie durch das Fressen von Schnee. So sind die Hunde am Morgen anschnirrbereit und freuen sich auf den Auslauf. Unsere Wirtsleute wohnen bei den Tieren in einer Norwegerhütte mit ihren drei kleinen Kindern, ohne Strom und fließend Wasser. Im Tal war der Morgen sonnenklar und auch 400 Meter höher oben bei den Hunden am Fjell scheint die Sonne. Schon als die ersten Hände die Schlitten zurechtrücken, werden die Tiere wie irre. Ohrenbetäubendes Gejaule und Geheule, Kettengerassel, Knurren und Gebell in allen Stimmlagen. Dann plötzlich absolute Ruhe und wenig später geht der Krach von neuem los. Bei bestimmten Schnee-Verhältnissen bekommen die Hunde kleine Schuhe - die Booties - aus Cordura-Gewebe mit Klettverschluss angezogen, um Aufschürfungen zwischen den Zehen zu vermeiden. Der Verschleiß ist groß, die Hundesocken halten leider nur etwa 20-40km Laufdistanz. Nach Anweisung von Frank, Anna und Franzl werden sieben Schlitten im Abstand von 25 Metern hintereinander aufgestellt. Der nächtliche Schnee wird von den Fahrzeugen abgeschlagen und das Zugseil aus Stahl (ca. 8 mm Durchmesser) nach vorn straff gezogen und in den Schnee gelegt. Die erfahrenen Musher haben einen Hunde-Belegungsplan aus dem PC ausgedruckt.

Da die Hunde von sehr unterschiedlicher Statur sind, werden nun die passenden Zugeschirre am Zugseil befestigt. Dann wird der Bremsanker mit energischen Fußtritten in den schneeigen Grund getreten. Ein weiteres Seil zur Sicherheit (Quick-Seil) wird an einem Baum oder an einer Person befestigt, um ein führerloses Davonjagen des Gespannes zu vermeiden. Erst dann werden wir angewiesen, die ausgewählten Tiere von ihrem Platz mit Schutzhäuschen zu ihrem Platz im Zugeschirr zu holen. Dazu gehen wir zu den Hunden, befreien sie von der Kette und halten sie mit festem Griff am Halsband fest und gehen mit ihnen mehr gebremst als gezogen zu ihrem Platz am Gespann. Dann nimmt man das Tier beherzt zwischen die Knie und fixiert es so vor sich. Nun kann der Zuggurt über den Kopf gestreift werden, die beiden Vorderläufe werden ebenfalls seitlich durch den Zuggurt gesteckt. Dann achten wir darauf, dass das Halsband das Tier nicht durch den Zuggurt stranguliert. So wird das Halsband unter dem Zuggurt unter durch zum Kopf geschoben. Der Nachbarhund wird dann angeschnallt und die beiden parallel am Zugseil laufenden Hunde miteinander durch das Kopfseil am Halsband verbunden. So können sie leicht am Stahlseil die Last ziehen und laufen durch das Kopfseil relativ paarig ne-

beneinander. Die Leittiere werden vorn links zuerst angeschnallt und nach der Arbeit zuletzt abgeschirrt. An unseren Schlitten werden so drei Hundepaare unter Anleitung angeschnirrt und der erfahrene Zugführer bekommt fünf Hundepaare, da auf dem Schlitten ein Helfer des Musher mitfährt, der im Notfall den hinterdrein fahrenden Novizen helfen, oder aber sogar einen Schlitten von uns übernehmen kann. Safety first! Die ersten sechs Fahrer werden bestimmt, die anderen fixieren die Leithunde und halten das Zugseil straff. Dann wird das Quickseil gelöst, die Hauptbremse in den Schnee getreten, der Schneeanker gezogen und am Haltegriff fixiert. Das Leitgespann setzt sich zügig in Bewegung und gewinnt rasant an Fahrt. Jetzt nimmt der erste Fahrer unserer Gruppe den Stiefel von der Hauptbremse und steht mit dem anderen Fuß noch auf der Softbremse, einem Hartgummilappen zwischen den hinteren Kufen. Die Softbremse soll das Anfahren und Bremsen etwas smoothen, um die Zugtiere im Geschirr zu schonen. Wenn die Hunde merken, dass die Hauptbremse frei ist, gibt es kein Halten mehr und das Leittier nimmt die Verfolgung des vorausfahrenden Leitgespanns gierig auf. So verschwindet ein Fahrzeug nach dem anderen unter neidischem Gekläffe und Gewinsel der zurückbleibenden Zwinger-Kollegen auf der erst gestern mit einem Ski-Doo (Schneemobil) mit nachgezogenem Walzgewicht gespurten Strecke. Die Temperatur in der Tagesmitte übersteigt auch heute deutlich den Gefrierpunkt und der Schnee wird klebrig. Das ist gut für die Hundeschlitten, da sich der pappige Schnee verdichtet durch das Überlaufen der Hunde, der Schlittenkufen und der leicht getretenen Softbremse. Nun müsste es nur noch während der kommenden Nacht überfrieren. Dann ergibt sich eine trittresistente Schlittenspur, auf der die Hunde zukünftig leichtes Ziehen haben und mit den Pfoten nicht durch die Schneedecke tief einbrechen.

Nach ca. 90 Minuten hat die erste Gruppe die ca. 10 Kilometer lange Strecke abgelaufen. Um die Zugkräfte der Zugtiere weitestgehend zu schonen, sind die Gespannführer angewiesen darauf zu achten, dass die Tiere nicht vom Trab in den Galopp verfallen. Das passiert immer, wenn die Hunde das vorausfahrende Gespann einholen wollen, um bei den Rudelkollegen zu sein. Das wird verhindert, indem, wenn nötig, mit Hilfe der Softbremse das Fahrtempo gedrosselt wird. Das merken die Hunde und verfallen vom kräftezehrenden Galopp wieder in den Schongang „Trab“. Interessant ist die Rücksichtnahme der Tiere untereinander: muss ein Hund koten, bemerken das die anderen Gespannhunde und halten, geben dem betroffenen Tier den notwendigen Augenblick Ruhe und weiter geht die Aufholjagd zum vorausfahrenden Gespann. So kehrt das Leitgespann mit den Neu-Mushern aus unserer Gruppe wieder zum Zwinger zurück. Die Hunde erhitzt und fröhlich, die Führer erhitzt und mit roten Gesichtern. Eine Person aus der Gruppe hilft, die Leithunde an der Neckleine zu fixieren und die Zuggleine zum Schlitten straff zu halten, damit die weiteren angeschnirrt Hunde nicht an der Zuggleine nach links oder rechts ausbrechen können. Dann wird Hund für Hund abgeschirrt und am verbliebenen Halsband energisch zu seiner Hütte geschoben und ge-

zogen und dort mit der verbliebenen Stahlkette von ca. 2 m Länge sicher befestigt. Das Rückführen zur eigenen Hütte muss in ausreichendem Abstand zu den angekettenen Rudelkollegen geschehen. Durch die eiserne Hierarchie im Rudel gibt es viel Missgunst unter den Tieren, die dem erhitzten Heimkehrer nur zu gern ihre spitzen Eckzähne in die Flanke schlagen möchten. So geschieht es heute und vier erwachsene Männer haben große Mühe, das Maul des hart zupackenden Neiders gewaltsam zu öffnen, um den angegriffenen und vor Schmerzen heulenden Hund aus den Fängen des Kontrahenten zu befreien. Das angegriffene Tier kann sich ja nicht wehren, weil es ja am Halsband von einem der Unsrigen zur Hütte geführt werden soll. Das alles wird begleitet unter dem ohrenbetäubenden Gekläffe und Geheule der hochaufmerksamen Rudelkollegen. Morgen wird es passieren, das dummerweise ein Oberschenkel einer jungen Frau aus der Gruppe im Wege ist und statt dem Hinterbein des Rudelkollegen das Ziel der scharfen Eckzähne des neidenden Angreifers wird. Ergebnis: punktierter Overall und ein 2 Zentimeter langer Cut an der Außenseite des linken Oberschenkels. Die Wunde wird sofort von einem Gruppenkollegen mit gutem bayerischen Williams Obstbrand äußerlich wie innerlich desinfiziert und mit einem Veterinär-Blauspray desinfiziert.

Schon wenige Stunden später hält wieder ein Gruppenmitglied mit einem Hund am Halsband nicht den nötigen Sicherheitsabstand vom Revier eines angekettenen Kollegen ein. Diesmal erwischt der Angreifer nicht das Ohr des Opfers, sondern die rechte Hand des unbedachten Hundeführers. Aber auch hier hilft schnell die Bordapotheke eines Geländewagens. So gibt es immer wieder kleine Zwischenfälle mit den vielen Tieren und es dauert über eine Stunde bis 6x6 und 1x10 Schlittenhunde ausgetauscht sind. Dann geht es mit dem zweiten Teil unserer Gruppe auf die Strecke. Auch hier braucht es eine gute Stunde bis zur vollständigen Rückkunft der Schlittengespanne. Auf gleiche Weise werden die Tiere aus den Gurten vorsichtig befreit und zu ihrem angestammten Platz mit Schutzhütte zurückgebracht. Dann werden die Schlitten gesichert und in gebührendem Abstand zu den Hunden abgestellt. Anderenfalls würden diese über Nacht aus den Leinen, Persenning und Kunststoffteilen völliges Kleinholz machen. Nun müssen die Tiere versorgt werden. Zu jedem Hund gehört eine eigene Schutzhütte mit hölzernem Namensschild. Dazu die Kette, die seinen Aktionsradius zum Nachbarhund begrenzt. Da die Tiere nach Hierarchie nebeneinander leben, überlappt sich der Kettenradius, sodass die Rudelmitglieder gezielt Körperkontakt haben können. Ebenfalls hat jeder Hund einen eigenen Napf aus Edelstahl. Dieser muss nun von Schnee und Eis befreit werden, um der warmen Suppe Platz zu machen. Diese besteht aus in heißem Wasser aufgelöstem Trockenfutter und muss immer wieder vor dem Austeilen umgerührt werden, damit auch alle Tiere gleich von den wieder absinkenden Feststoffen der Pellets partizipieren können. In den vergitterten Zwingern der Welpen mit ihren Müttern bleiben wir bei den Tieren und achten darauf, dass auch die schwächeren Jungtiere des Wurfes ihre eigene Ration ungestört von den vielleicht stärkeren Geschwistern

verputzen können. Zwischenzeitlich ist der Chef Frank mit einem schweren Bombardier-ATV (ALL Terrain Vehicle) mit Anhänger zu einem aufgestellten Thermo-Container gefahren. In ihm lagern unter Verschluss grüne Mülltonnen auf Rädern mit einem Fassungsvermögen von knapp 200 Litern. In ihnen ist portioniert der Schlachtabfall aus einem Lachszuchtbetrieb an der Fjordküste. Es sind die Köpfe der geschlachteten Edel-fische, großzügig bemessen abgetrennt, sodass noch ca. 3 - 5 cm Rumpf hinter den Kiemen zu sehen ist. Jetzt muss nicht mit Elektrizität gefrostet werden, sondern die Natur übernimmt den Job. So prügeln wir vorsichtig mit Feuerwehrhämmern den frostigen Inhalt aus den Plastiktonnen. Bald rutscht der Fischkopf-Eispack mit Schwung aus der liegenden Tonne. Zwei Männer bewaffnen sich mit Äxten und zerkleinern den dicken Klotz der gesunden Nahrung. Das ist gar nicht so schwer, wie es sich anhört. Die frischen Lachsköpfe sind so fettig vom Lachsöl, dass sich die einzelnen Köpfe wie Halbgefrorenes voneinander trennen. Einzeln gelöst werfen wir die Köpfe in bereitstehende Fisch-Seekisten und laden sie auf den Anhänger des Bombardier-Quads. Damit geht es zu den Hunden in ca. 300 m Entfernung hügelabwärts außerhalb ihrer Sichtweite. Doch die wiederkehrenden Geräusche der anstehenden Fütterung sind in die kleinen Hundehirne eingebrannt, wie in einem Mikrochip. Es ist ja auch der Höhepunkt des Tages dieser Kreaturen, die ihr ganzes Hundeleben im Freien verbringen. Als das ATV mit den Lachsköpfen um die Ecke biegt, beginnt ein infernalisches Hundekonzert aus 165 Kehlen, welches sich zu einem höllischen Furioso steigert, als wir den ersten Tieren den verdienten öligen Fischkopf vorlegen oder werfen. Sofort verstummen die bereits bescherten Tiere. Einige stürzen sich sofort auf das Ersehnte, ruhigere Tiere bunkern die Kostbarkeit in ihrer Hütte, in denen die Strohschütte all paar Tage gewechselt. In Acht nehmen müssen wir uns vor den Hütten der Muttertiere mit frischen Welpen, die die Hütte noch nicht verlassen können. Die Mütter sind unberechenbar in ihren Schutzverhalten und wir legen den Fischteil dezent in den Bereich ihres Kettenradius.

Mit dem Quad kommen wir leicht in jeden Winkel des Zwingers und kein Hund wird vergessen. Kritisch sind die Tiere wie jeden Tag von der Chefin Anna beäugt worden. Der Zustand des Fells erzählt ihr alles über den Zustand des betreffenden Tieres. So entscheidet sie spontan, welches Rudelmitglied heute noch einen zweiten oder dritten Lachskopf vor die Pfoten bekommt. Die stillenden Muttertiere erhalten ohnehin mindestens die doppelte Ration. Erst wenn der letzte Hund seinen Fischkopf frisst, kehrt Ruhe im Kennel ein. Totale Ruhe! Mucksmäuschenstill ist es, als wir uns auf den kurzen Fußweg zu den Allrad-Fahrzeugen machen, um uns in die ca. zehn Kilometer entfernte Lodge fahren zu lassen. Die Gemeindestraße ist völlig vereist und trotz Allradantrieb und Spike-Bereifung mit dem 2,5 Tonnen Silverado Chevrolet hochkonzentriert zu befahren. Uns folgt einer der zwei Mercedes-Wolf mit den anderen Teilnehmern unserer Gruppe. Um 17.30 Uhr sind wir im vorgewärmten gemütlichen Holzhaus. Es ist großzügig bemessen, mit 2 Schlafzimmern, Bad und Küche, großem Haupt-

raum mit TV, Sitz- und Essecke. Eine Holzterrasse führt ins Dach des Hauses in das Abenteuer-Schlafgemach für die Teens etc. Wir sind für 19.30 Uhr zum Abendessen ins Haupthaus bestellt. Nun ist Anna vom Leit- und Alpha-Tier der Hundegang zur Küchenchefin mutiert und zaubert pünktlich Wagenräder von leckerer Pizza heiß auf den Tisch. Selbst die Teller sind vorgewärmt und die Pizze(n) reichlich belegt und mit hauchdünnem Boden. Wir laben uns an Ananas/Schinken, Brokkoli/Roastbeef & Käse/Salami, alles hausgemacht wie auch das Dessert: pürierte Himbeeren kalt, als Topping ein warmer Yoghurt-Sahne-Mix, das Ganze gerührt und nicht geschüttelt. Es schmeckt so gut beim lodernden Kamin am großen gemeinsamen Tisch, dass wir noch zwei weitere Pizza-Wagenräder ordern. Nichts bleibt übrig und wir lassen diesen spannenden und ereignisreichen Tag bei einem Getränk Revue passieren. Gegen 22.00 Uhr trolen wir uns in unsere Cabins/Cabanas, wo Volker noch zwei Stunden diesen Vor-Ort geschriebenen Bericht weiter wachsen lässt.

Dienstag, 16. Januar 2007, Sonnenschein, -8°C

Der heutige Tag gleicht dem vorherigen aufs Haar. Zum Abendessen serviert man uns zwei Scheiben gebratenen Fiskepudding mit Potetmoos (Fischpudding mit Kartoffelmus) und Karottensalat. Als Dessert einen heißen Kopenhagener, schwimmend in kalter Vanillesauce. Die Mehrheit der Gruppe hat beschlossen, morgens eine Stunde früher zu frühstücken, um das kurze Tageslicht besser zu nutzen. Der Vorteil ist, dass die Hunde noch bei Licht gegen 15.00 Uhr gefüttert werden können. So ist es leichter sicherzustellen, dass keiner der 165 Hunde unberücksichtigt bleibt. Die Gastgeber sind nicht so begeistert von der Eingabe, fügen sich jedoch der Mehrheit und machen mit. Nun beginnt der Tagesablauf ab morgen eine Stunde früher. Dafür endet die Betreuung am Abend jetzt auch um 22.00 Uhr. Eine Stunde früher. Das ist der klare Norden.

Mittwoch, 17. Januar 2007, Sonnenschein, -12°C

Der Tag ist zur freien Verfügung geplant. Die angebotene Alternative, eine dreitägige Schlittentour mit Hüttenübernachtung en-route, findet aus wetterlichen Sicherheitsgründen nicht statt. Die Eisdecke auf den Hochmooren ist noch nicht dick genug für die Gespanne. So gibt es noch keinen Kontakt zum Kalfaktor der Schutzhütte. Von uns zwölf Personen sind nur drei PKW-mobil. Die Anderen sind per Flugzeug und Bustransfer angereist. Da es vor Ort wenig zu besichtigen gibt, werden die Unmobilen morgen wieder zum Zwinger hochfahren und eine kleine Tagestour fahren. Annegret & Volker wollen mit Rüdiger aus Wittenberg eine Autotour durch die Villmark und die Hedmark fahren. Wir starten gegen 10.00 Uhr in Ljørdal in südlicher Richtung zur Staatsgrenze nach Schweden. Auf schwedischer Seite umrunden wir das Fulufjell gegen den Uhrzeigersinn. Das makellos beschneite Hochland grüßt uns glitzernd im Sonnenschein. Blauer Himmel begleitet uns den ganzen

Tag bis nach Røros. Wir erreichen Idre, der schwedischen Dependence zu Ljørdal. Idre ist ein kleines Zentrum für alle Arten des Wintersports. Alles ist ausleihbar hier und man wartet auf die baldige Hochsaison. Die Schneemobile sind poliert, die Skiständer lückenlos voll. Hundegespanntouren werden hier ebenfalls angeboten bis hin zum Heli-Skiing. Das Bergpanorama ist nicht so grandios wie in Tirol oder in den Dolomiten. Dafür gibt es hier mehr Raum für das Auge. Es sind fast nordkanadische Dimensionen, weite Flächen, große Seen und lange verschneite baumlose Hochflächen. Dazwischen immer wieder ausgedehnte Waldflächen und überall verstreut die einsamen Holzhäuser in den typischen Farben rotbraun, ocker, stahlgrau, gelb oder weiß. An jedem Haus brennt während des ganzen Winters eine Außenlampe. Das hält Spukgeister, wie Trolle und andere Tomten fern vom Haus. Das Gebiet südlich vom Femundsee bis zu unserem Ljørdal, also ums Fulufjell, ist wildes Land (Wildmark). Es ist weitläufig auf norwegischer und schwedischer Seite zum Nationalpark erklärt. Auf norwegischer Seite dürfen große Gebiete nur mit Sondererlaubnis betreten werden. Es ist Bärenland. Bei uns im Ljørdalen sind 30 Braunbären registriert und auf schwedischer Seite kennt man ca. 70 Tiere. Jetzt ist die Zeit der Winterruhe und die lieben Tierchen befinden sich im monatelangen Tiefschlaf (hoffentlich). Bald hinter Idre erreichen wir wieder norwegisches Territorium. Man merkt es sofort am Straßen-Räumdienst. Nur hoher Neuschnee wird entfernt, Salz oder Granulat ist tabu. Spikes und Allradantrieb wird empfohlen. Wer das wie wir nicht hat, sollte sich fahrerisch nicht überschätzen und sich defensiv bewegen. Tückisches Eis unter dünnem Neuschnee lässt unser MB T-Modell trotz Anti-Schlupf immer wieder achtern ausbrechen. Doch wir kommen gut voran und haben gegen 15.30 Uhr die alte Bergmannstadt Røros sicher erreicht.



1644 entdeckt man hier Kupfererz und schon 1650 gibt es die erste Abbau-Grube. Es ist das größte und bedeutendste unter den Bergwerken des Nordens. Viele Deutsche und Dänen haben versucht, hier ihr Glück zu machen. An den zwei Hauptstraßen der kleinen Stadt sind die meisten Häuser aus der Zeit König Christian IV (Bergbaukönig) erhalten und in vorbildlichem Zustand. Alle Häuser sind bewohnt und gepflegt, in den kleinen Läden wird viel Kunstgewerbe, Glas- und Strickwaren

verkauft. Nach einem Rundgang bis zum Malmplatz und der Erzhütte sind wir nach einer Stunde wieder auf der verschneiten Straße. Kurz vor der schwedischen Grenze bleiben wir auf Straße 26 auf norwegischer Seite bis nach Nybergsund. Links und rechts der weißen Fahrbahn sehen wir immer wieder deutlich die großen Spuren der Elche, die überall ihre Wechsel haben. Da es mittlerweile dunkel ist, wünschen wir uns, bei unserem langen Bremsweg heute keinem der großen Tiere zu begegnen. Das klappt auch ganz hervorragend. Ab Nybergsund hinter Trysil geht es östlich auf die Straße 25 nach Østby und letztlich nach Ljørdal, wo wir gegen 19.30 Uhr aufschlagen. Pünktlich zum Dinner mit Bandnudeln Bolognese und einem leckeren Mandelpudding mit Karamell zum Ausklang. Wir sind müde von den 508 Straßenkilometern und bald in unserem gemütlichen Holzhaus verschwunden.

Donnerstag, 18. Januar 2007, Schneefall, 15 cm, -4° C

Der graue Morgen beschert uns um 08.00 Uhr ca. 15 cm feinen Pulverschnee. Sieben Gruppenmitglieder wollen heute nur noch Schlittenfahren. Daraus ergibt sich eine Gruppe mit sieben Schlitten und dem Führungsgespann. Das ist erheblich weniger Schirrarbeit für die Verbleibenden. Wir Hamburger sind nach dem Frühstück noch einmal bis zum Mittag unter der Bettdecke verschwunden. Volker vervollständigt nachmittags seinen Bericht und befreit den VW-Vento von der dicken Schnee- und Eislast. Trotz kürzlicher Fett-Pflege sind alle Schlösser heftig zugefroren. Frontscheibe und Scheibenwischer sind eine feste Eis-Einheit geworden. Unter dem frischen Schnee ist das Auto mit einer dicken Eisschicht bedeckt. Ein paar Liter heißes Salzwasser helfen schnell. Annegret organisiert Postkarten zu Fuß vom „Trading Post“ (Handelsposten/Siedlerbedarf). Ljørdal selbst besteht aus einer T-Kreuzung. Dort unmittelbar eine weiße Holzkirche und links und rechts davon je ein Geschäft, mit so ziemlich allem was das Herz des hiesigen Eingeborenen begehrt, vom Q-Tip über den Fisch-Pudding bis zur Zündkerze und dem Schnaps. Der eine Shop hat eine Benzin- & Dieselpumpe vor der Tür, die Konkurrenz hat stattdessen das Privileg der königlich-norwegischen Post. Mit Flagge & Briefkasten, der von Montag bis Donnerstag täglich geleert wird. Die kleinen Wohnhäuschen liegen versteckt in der näheren Umgebung. Rechnerisch hat hier jeder Mensch 25 qkm für sich selbst. So viel zu Ljørdal.

Freitag, 19. Januar 2007, Sonnenschein, -7° C

Es ist wieder etwas kälter geworden und wir finden uns vollständig zum Frühstück ein. Fünf aus unserer Gruppe sind hart im Nehmen und wollen heute wieder zum Zwinger hoch, um noch eine größere Tour zu fahren. Die Anderen wollen sich einmal einen Tag ausruhen oder in den ca. 40 Kilometer entfernten Ort Trysil fahren. Auch wir sind etwas geschafft und beschließen, einen faulen Tag einzulegen. So genießen wir unser Dasein in der gemütlichen Hütte. Annegret liest und Volker

schreibt seinen Bericht. Am Nachmittag ruhen wir und bereiten uns mental auf unsere Rückfahrt vor. Am Abend hat Annegret die Sachen gepackt und das Hauptgepäck ist bereits im großen Kofferraum des Vento verstaut. Die Autobatterie ist kraftvoll und die Türschlösser sind wasserfrei und neu geschmiert. Unser Dinner beschert uns ein reelles Stück gegrillter Lachsforelle mit Kartoffeln und Gurkensalat. Nach dem Essen gesellt sich noch das Besitzerehepaar zu uns und es kommt zu einer kurzen Abschlussbesprechung. Einige Kritikpunkte von uns Gästen werden vorgebracht und stoßen leider bei den Gastgebern auf kein Verständnis. Auch wird an Niemanden das Musher-Diplom verliehen. Alle fragen sich, was wir in den vergangenen Tagen falsch gemacht haben. So ist der Abschied etwas schaumgebremst und still. Nach dem Tausch der gegenseitigen eMail-Adressen sind dann alle wenig später in ihren Hütten verschwunden.

Sonnabend, 20. Januar 2007, Sonnenschein, -26°

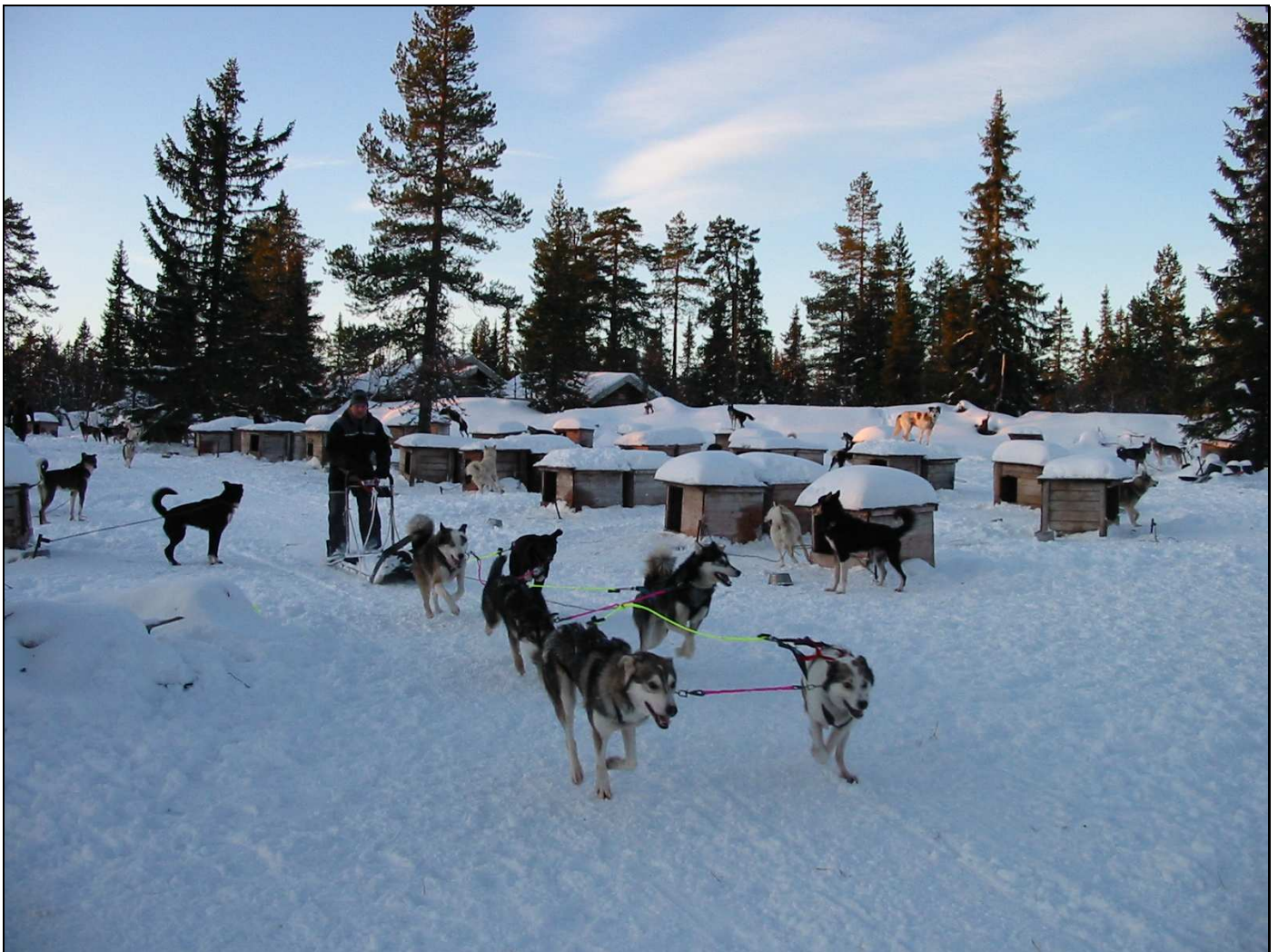
Gegen 05.00 Uhr sind wir auf den Beinen. Das restliche Gepäck wird verstaut und der Motor um 05.30 Uhr angelassen. Mehr als regelmäßige Fehlzündungen beim Startvorgang sind dem VW nicht zu entlocken. Schon nach 3 Startversuchen tickert nur noch der Anlasser-Magnet. So begeben wir uns zum Haupthaus der Hüttenanlage. Natürlich ist alles verschlossen und wir machen heftigen Lärm an den Türen und Fenstern im Erdgeschoß. Niemand will uns hören! Nach 30 Minuten geben wir auf und überlegen, was zu tun ist. Wir setzen unsere Hoffnung auf das bestellte Taxi, was andere Gäste zum Busbahnhof nach Trysil bringen soll. Gegen 06.30 kommt es angedieselt und hat leider kein Fremdstarkabel dabei. Doch Vento ist gut ausgerüstet und wir nehmen unser Kabel, bevor der Taxifahrer mit seinen Gästen das Weite suchen kann. Wir sind recht durchgefroren in der kurzen Zeit. Die Fahrertür rastet nicht im Schloss ein und bleibt also offen. Doch der Motor läuft und mit laut knirschenden Reifen gegeben wir uns langsam auf die 60 Kilometer einsame Waldstrecke, die vor uns liegt. Niemand ist hier um diese Zeit unterwegs und wir rechnen ständig mit Wildtieren auf der dick vereisten und überschneiten Schotterstraße. Nach einer halben Stunde schließt auch die Tür wieder, als der Schließmechanismus durch die Innenwärme langsam taut. So sind wir fröhlich und kommen relativ gut voran. Die Zeit vergeht wie im Flug und gegen 09.30 Uhr haben wir die E6 zu fassen, die uns direkt bis nach Oslo bringt. Es ist Sonnabendmorgen, die Frühsonne im Gebirge ist in Oslo am Meer leichtem Schneegriesel gewichen. Es ist 0° C. und sehr feucht. Wir kaufen noch etwas frisches Brot für die Reise ein und sind um 11.30 Uhr am Check-In der Color-Line. Die alte „Kronprins Harald“ erwartet uns schon und wir dürfen sofort auf die Rampe fahren, um auf das Autodeck zu gelangen. Es sind wenig Reisende auf dieser Überfahrt. Es ist ja auch das Sturmtief „Kyrill“, welches laut Wetterbericht im Skagerrak auf uns wartet. Wir lassen uns nicht verdrießen und sind bei der Abfahrt um 13.30 Uhr draußen auf dem Sonnendeck. Von Sonne keine Spur, als wir den

sicheren Hafen von Oslo verlassen. Nach kurzer Zeit im Schneetreiben sind wir unter Deck und inspizieren das Schiff. Es ist recht viel kleiner als die neue „Color Fantasy“ und wird in Kürze an eine irische Reederei verkauft. Vielleicht ist das der Grund, dass unser „Kronprinz“ seit über 6 Wochen die Strecke mit einem Maschinenschaden bewältigen muss. Doch wir haben viel Vertrauen in die maritimen Fähigkeiten der Nachfahren der Wikinger, die schließlich schon Amerika und auch Grönland entdeckt haben. Gegen 17.00 Uhr sind wir raus aus dem Oslofjord und bald darauf geht es heftig zur Sache. Wir verkriechen uns in die bequemen Betten und halten uns fest. Im Schiff ist es mucksmäuschenstill und nur das Ächzen des Schiffes und Knarren der Türen und Wände ist zu vernehmen. Gegen 18.00 Uhr meldet sich der Kapitän über die Sprechanlage. Er entschuldigt sich für den Sturm und bedauert seine Fahrgäste. Restaurants und Läden bleiben sicherheitshalber geschlossen. Wie gut, dass wir uns selbst verpflegen können. Vorerst ist aber an Nahrungsaufnahme nicht zu denken. Mit voller Wucht geht es hinein in die Wellentäler und steil steigt der alte „Harald“ wieder tapfer nach oben. Und das alles

noch mit Maschinenschaden. Rumms! Da fliegt ein Bild von der Wand direkt in Annegrets Bett, hoppla, es geht jetzt richtig zur Sache. Wieder meldet sich tröstend die Schiffsführung und gibt Hoffnung: sobald wir in Lee von Skagen sind, wird es ruhiger!!! Mit langsamer Fahrt kämpft sich der Fährol die tapfer durch den heftigen Kyril-Sturm. Volker überlegt, wie viele solche Wetter der alte Schiffsrumpf wohl schon erlebt hat und auch über diesen Sturm wie ein alter Wikinger grient, oder auch nicht !?! Der liebe Gott ist mit uns und gegen 23.00 Uhr haben wir Skagen steuerbord querab und die See beruhigt sich etwas im Sturmshadow Nordjütlands. Wir können danach prima schlafen und in den dänischen Inselgewässern wird es gegen Morgen völlig ruhig.

Sonntag, 21. Januar 2007, Nieselwetter, 6°C

Kiel-Oslo kai erreichen wir mit ca. zweistündiger Verspätung gegen 11.30 Uhr. Die Zoll- und Einreiseformalitäten sind nicht erwähnenswert und zügig sind wir auf dem kurzen Weg über die A21/B404 zurück in Hamburg.



Markus, unser Rüdiger Hoffmann,

Swen (Pferdeschwanz) & Franziska, die Nudelei aus Stade,

Melanie Kasüske und Bärbel,

Silke & Heiko aus Schwaben (German Wings),

Stasi-Rüdi(ger),

Alm-Bertl, BMW

Karsten (Langhaar)

Villmark Kennel Lodge, Ljördalen, Fulufjäll Nationalpark

Frank Nollert, Anna, Franzl, Ryszard & Grazyina