

RICHARD LÖWENHERZ EIS ABENTEUER EINSAMKEIT

**LONELY
TRAVELLER.
DE**

**MIT DEM
FAHRRAD
IN DIE
SIBIRISCHE
ARKTIS**



DELIUS KLASING

Und jetzt?
Bisher habe ich
noch nichts gehört
und im Schnee auch
keine Spuren gesehen.
Lediglich die
Geschichte dieser
Leute macht mir bewusst,
dass ich auch
in der menschenleeren
Taiga nicht
wirklich allein bin.
Aber was soll schon
passieren?

DER AUTOR

RICHARD LÖWENHERZ,

Jahrgang 1980, ist schon sein halbes Leben lang begeisterter Abenteuer-Reisender mit einer Vorliebe für die wilden und abgelegenen Regionen der ehemaligen UdSSR. Sein Reisestil ist geprägt vom intensiven Eintauchen in unbekannte Gefilde und dem Ausloten persönlicher Fähigkeiten und Grenzen. Nach etlichen Radtouren durch Russland und Zentralasien, zieht es ihn seit einigen Jahren verstärkt in die schwer zugänglichen Wildnisgebiete Nordsibiriens.

REISEROUTE IN



[illegible]

DIE SIBIRISCHE ARKTIS

OCHOTSKISCHES MEER

BERINGSEE

ARCTIKA-ZIMNIK

POLARKREIS

KOLYMA

INDIGIR-ZIMNIK

MAGADAN-REGION

KOLYMA-TRASSE

HABAROWSK-REGION

Magadan

Arka

Novaja Inja

Ochotsk

Palatka

Atka

Ust'-Omschug

Omschak

Susuman

Debin

Orotukan

Merenga

Omsukschan

Ewensk

Sejmtschan

Uglovoj

Ust'-Nera

Tschumpu-Kytil

Sasyr

Chonuu

Keng-Kjuel'

Belaja Gora

Nytschalach

Tschokurdach

Russkoe Ust'e

Andrjuschkino

Aleko-Kjuel'

Ebech

Srednekolymsk

Zyrjanka

Mandrikovo

Anjujsk

Ostrovnoe

Keperveem

Aliskerovo

Bilibino

Pochodsk

Polarstation Ambartschik

Janranaj

Pewek

Komsomol'skij

Wetterstation Pal'javaam

Goldmine Valunistyj

Uel'kal'

Kantschalan

Anadyr

Ust'-Belaja

Markowo

Vaegi

Tschuvanskoe

Lumutskoe

Ajanka

Manily

Paren'

Goldmine Kubaka

Omolon

Kamenskoe

Atschajvajam

Pachatschi

Tilitschiki

Ossora

Lesnaja

Arktischer Ozean

Pazifischer Ozean

RUSSLAND

Berlin

Moskau

Tiksi

Jakutsk

Anavaj

Kozyrevsk

[illegible]

DIE SIBIRISCHE ARKTIS

OCHOTSKISCHES MEER

BERINGSEE

ARKTISCHER OZEAN

PAZIFISCHER OZEAN

RUSSLAND

Berlin

Moskau

Tiksi

Jakutsk

Anavaj

Kozyrevsk

Magadan

Palatka

Atka

Ust'-Omschug

Omschak

Susuman

Debin

Orotukan

Merenga

Omsukschan

Ewensk

Sejmtschan

Ust'-Nera

Uglovoj

Tschumpu-Kytil

Sasyr

Chonuu

Keng-Kjuel'

Belaja Gora

Nytschalach

Tschokurdach

Russkoe Ust'e

Andrjuschkino

Aleko-Kjuel'

Ebech

Srednekolymsk

Zyrjanka

Mandrikovo

Anjujsk

Ostrovnoe

Keperveem

Aliskerovo

Bilibino

Pochodsk

Polarstation Ambartschik

Janranaj

Pewek

Komsomol'skij

Wetterstation Pal'javaam

Goldmine Valunistyj

Kantschalan

Anadyr

Uel'kal'

Ust'-Belaja

Markowo

Vaegi

Tschuvanskoe

Lumutskoe

Goldmine Kupol

Ilirnej

Ajanka

Manily

Kamenskoe

Atschajvajam

Pachatschi

Tilitschiki

Ossora

Lesnaja

Magadan-Region

KAMTSCHATKA

TSCHUKOTKA

KOLYMA-TRASSE

KOLYMA

INDIGIR-ZIMNIK

ARCTIKA-ZIMNIK

HABAROWSK-REGION

OCHOTSKISCHES MEER

[illegible][illegible]

DIE SIBIRISCHE ARKTIS

OCHOTSKISCHES MEER

BERINGSEE

ARCTIKA-ZIMNIK

POLARKREIS

KOLYMA

INDIGIR-ZIMNIK

MAGADAN-REGION

KAMTSCHATKA

Tschukotdack

Magadan

Arka

Novaja Inja

Ochotsk

Ust'-Nera

Ust'-Belaja

Uel'kal'

Janranaj

Pewek

Komsomol'skij

Wetterstation Pal'javaam

Goldmine Valunistyj

Kantschalan

Anadyr

Bilibino

Aliskerovo

Keperveem

Ilirnej

Goldmine Kupol

Lumutskoe

Tschuvanskoe

Markowo

Vaegi

Ajanka

Manily

Kamenskoe

Atschajvajam

Pachatschi

Tilitschiki

Ossora

Lesnaja

Ewensk

Omsukschan

Merenga

Sejmtschan

Orotukan

Debin

Susuman

Mjaundzha

Ojmjakon

Jutschugej

Orto-Balagan

Sasyr

Tschumpu-Kytil

Uglovoj

Chonuu

Keng-Kjuel'

Belaja Gora

Nytschalach

Tschokurdach

Russkoe Ust'e

Polarstation Ambartschik

Pochodsk

Tscherskij

Anjujsk

Ostrovnoe

Mandrikovo

Srednekolymsk

Zyrjanka

Ust'-Omschug

Atka

Palatka

Talon

Arktischer Ozean

Pazifischer Ozean

Russland

Berlin

Moskau

Tiksi

Jakutsk

Anavaj

Kozyrevsk

DIE SIBIRISCHE ARKTIS

OCHOTSKISCHES MEER

BERINGSEE

ARCTIKA-ZIMNIK

POLARKREIS

KOLYMA

INDIGIR-ZIMNIK

MAGADAN-REGION

KAMTSCHATKA

TSCHUKOTKA

OSTSIBIRISCHE SEE

Janranaj

Pewek

Komsomol'skij

Wetterstation Pal'javaam

Uel'kal'

Kantschalan

Anadyr

Ust'-Belaja

Markowo

Vaegi

Lumutskoe

Tschuvanskoe

Ajanka

Manily

Kamenskoe

Atschajvajam

Pachatschi

Tilitschiki

Ossora

Lesnaja

Ewensk

Omsukschan

Merenga

Sejmtschan

Orotukan

Debin

Susuman

Mjaundzha

Ojmjakon

Jutschugej

Orto-Balagan

Ust'-Nera

Uglovoj

Tschumpu-Kytil

Sasyr

Chonuu

Keng-Kjuel'

Belaja Gora

Nytschalach

Tschokurdach

Russkoe Ust'e

Polarstation Ambartschik

Pochodsk

Tscherskij

Anjujsk

Ostrovnoe

Aliskerovo

Keperveem

Ilirnej

Mandrikovo

Srednekolymsk

Zyrjanka

KOLYMA-TRASSE

Omschak

Ust'-Omschug

Atka

Palatka

Talon

Novaja Inja

Ochotsk

Arka

Magadan

ANAVAGJ

KOZYREVSK

RUSSLAND

ARKTISCHER OZEAN

PACIFISCHER OZEAN

Berlin

Moskau

Tiksi

Jakutsk

DIE SIBIRISCHE ARKTIS

OCHOTSKISCHES MEER

BERINGSEE

ARCTIKA-ZIMNIK

POLARKREIS

KOLYMA

INDIGIR-ZIMNIK

MAGADAN-REGION

KAMTSCHATKA

TSCHUKOTKA

OSTSIBIRISCHE SEE

Janranaj

Pewek

Komsomol'skij

Wetterstation Pal'javaam

Uel'kal'

Kantschalan

Anadyr

Ust'-Belaja

Markowo

Vaegi

Lumutskoe

Tschuvanskoe

Ajanka

Manily

Kamenskoe

Atschajvajam

Pachatschi

Tilitschiki

Ossora

Lesnaja

Ewensk

Omsukschan

Merenga

Sejmtschan

Orotukan

Debin

Susuman

Mjaundzha

Ojmjakon

Jutschugej

Orto-Balagan

Ust'-Nera

Uglovoj

Tschumpu-Kytil

Sasyr

Chonuu

Keng-Kjuel'

Belaja Gora

Nytschalach

Tschokurdach

Russkoe Ust'e

Polarstation Ambartschik

Pochodsk

Tscherskij

Anjujsk

Ostrovnoe

Aliskerovo

Keperveem

Ilirnej

Mandrikovo

Srednekolymsk

Zyrjanka

KOLYMA-TRASSE

Omschak

Ust'-Omschug

Atka

Palatka

Talon

Novaja Inja

Ochotsk

Arka

Magadan

ANAVAGJ

KOZYREVSK

RUSSLAND

ARKTISCHER OZEAN

PACIFISCHER OZEAN

Berlin

Moskau

Tiksi

Jakutsk

DIE SIBIRISCHE ARKTIS

OCHOTSKISCHES MEER

BERINGSEE

ARCTIKA-ZIMNIK

POLARKREIS

KOLYMA

INDIGIR-ZIMNIK

MAGADAN-REGION

KAMTSCHATKA

TSCHUKOTKA

OSTSIBIRISCHE SEE

Janranaj

Pewek

Komsomol'skij

Wetterstation Pal'javaam

Uel'kal'

Kantschalan

Anadyr

Ust'-Belaja

Markowo

Vaegi

Lumutskoe

Tschuvanskoe

Ajanka

Manily

Kamenskoe

Atschajvajam

Pachatschi

Tilitschiki

Ossora

Lesnaja

Ewensk

Omsukschan

Merenga

Sejmtschan

Orotukan

Debin

Susuman

Mjaundzha

Ojmjakon

Jutschugej

Orto-Balagan

Ust'-Nera

Uglovoj

Tschumpu-Kytil

Sasyr

Chonuu

Keng-Kjuel'

Belaja Gora

Nytschalach

Tschokurdach

Russkoe Ust'e

Polarstation Ambartschik

Pochodsk

Tscherskij

Anjujsk

Ostrovnoe

Aliskerovo

Keperveem

Ilirnej

Mandrikovo

Srednekolymsk

Zyrjanka

KOLYMA-TRASSE

Omschak

Ust'-Omschug

Atka

Palatka

Talon

Novaja Inja

Ochotsk

Arka

Magadan

ANAVAGJ

KOZYREVSK

RUSSLAND

ARKTISCHER OZEAN

PACIFISCHER OZEAN

Berlin

Moskau

Tiksi

Jakutsk

DIE SIBIRISCHE ARKTIS

OCHOTSKISCHES MEER

BERINGSEE

ARCTIKA-ZIMNIK

POLARKREIS

KOLYMA

INDIGIR-ZIMNIK

MAGADAN-REGION

KAMTSCHATKA

TSCHUKOTKA

OSTSIBIRISCHE SEE

Janranaj

Pewek

Komsomol'skij

Wetterstation Pal'javaam

Uel'kal'

Kantschalan

Anadyr

Ust'-Belaja

Markowo

Vaegi

Lumutskoe

Tschuvanskoe

Ajanka

Manily

Kamenskoe

Atschajvajam

Pachatschi

Tilitschiki

Ossora

Lesnaja

Ewensk

Omsukschan

Merenga

Sejmtschan

Orotukan

Debin

Susuman

Mjaundzha

Ojmjakon

Jutschugej

Orto-Balagan

Ust'-Nera

Uglovoj

Tschumpu-Kytil

Sasyr

Chonuu

Keng-Kjuel'

Belaja Gora

Nytschalach

Tschokurdach

Russkoe Ust'e

Polarstation Ambartschik

Pochodsk

Tscherskij

Anjujsk

Ostrovnoe

Aliskerovo

Keperveem

Ilirnej

Mandrikovo

Srednekolymsk

Zyrjanka

KOLYMA-TRASSE

Omschak

Ust'-Omschug

Atka

Palatka

Talon

Novaja Inja

Ochotsk

Arka

Magadan

ANAVAGJ

KOZYREVSK

RUSSLAND

ARKTISCHER OZEAN

PACIFISCHER OZEAN

Berlin

Moskau

Tiksi

Jakutsk

DIE SIBIRISCHE ARKTIS

OCHOTSKISCHES MEER

BERINGSEE

ARCTIKA-ZIMNIK

POLARKREIS

KOLYMA

INDIGIR-ZIMNIK

MAGADAN-REGION

KAMTSCHATKA

TSCHUKOTKA

OSTSIBIRISCHE SEE

Janranaj

Pewek

Komsomol'skij

Wetterstation Pal'javaam

Uel'kal'

Kantschalan

Anadyr

Ust'-Belaja

Markowo

Vaegi

Lumutskoe

Tschuvanskoe

Ajanka

Manily

Kamenskoe

Atschajvajam

Pachatschi

Tilitschiki

Ossora

Lesnaja

Ewensk

Omsukschan

Merenga

Sejmtschan

Orotukan

Debin

Susuman

Mjaundzha

Ojmjakon

Jutschugej

Orto-Balagan

Ust'-Nera

Uglovoj

Tschumpu-Kytil

Sasyr

Chonuu

Keng-Kjuel'

Belaja Gora

Nytschalach

Tschokurdach

Russkoe Ust'e

Polarstation Ambartschik

Pochodsk

Tscherskij

Anjujsk

Ostrovnoe

Aliskerovo

Keperveem

Ilirnej

Mandrikovo

Srednekolymsk

Zyrjanka

KOLYMA-TRASSE

Omschak

Ust'-Omschug

Atka

Palatka

Talon

Novaja Inja

Ochotsk

Arka

Magadan

ANAVAGJ

KOZYREVSK

RUSSLAND

ARKTISCHER OZEAN

PACIFISCHER OZEAN

Berlin

Moskau

Tiksi

Jakutsk

DIE SIBIRISCHE ARKTIS

OCHOTSKISCHES MEER

BERINGSEE

ARCTIKA-ZIMNIK

POLARKREIS

KOLYMA

INDIGIR-ZIMNIK

MAGADAN-REGION

KAMTSCHATKA

TSCHUKOTKA

OSTSIBIRISCHE SEE

Janranaj

Pewek

Komsomol'skij

Wetterstation Pal'javaam

Uel'kal'

Kantschalan

Anadyr

Ust'-Belaja

Markowo

Vaegi

Lumutskoe

Tschuvanskoe

Ajanka

Manily

Kamenskoe

Atschajvajam

Pachatschi

Tilitschiki

Ossora

Lesnaja

Ewensk

Omsukschan

Merenga

Sejmtschan

Orotukan

Debin

Susuman

Mjaundzha

Ojmjakon

Jutschugej

Orto-Balagan

Ust'-Nera

Uglovoj

Tschumpu-Kytil

Sasyr

Chonuu

Keng-Kjuel'

Belaja Gora

Nytschalach

Tschokurdach

Russkoe Ust'e

Polarstation Ambartschik

Pochodsk

Tscherskij

Anjujsk

Ostrovnoe

Aliskerovo

Keperveem

Ilirnej

Mandrikovo

Srednekolymsk

Zyrjanka

KOLYMA-TRASSE

Omschak

Ust'-Omschug

Atka

Palatka

Talon

Novaja Inja

Ochotsk

Arka

Magadan

ANAVAGJ

KOZYREVSK

RUSSLAND

ARKTISCHER OZEAN

PACIFISCHER OZEAN

Berlin

Moskau

Tiksi

Jakutsk

DIE SIBIRISCHE ARKTIS

OCHOTSKISCHES MEER

BERINGSEE

ARCTIKA-ZIMNIK

POLARKREIS

KOLYMA

INDIGIR-ZIMNIK

MAGADAN-REGION

KAMTSCHATKA

TSCHUKOTKA

OSTSIBIRISCHE SEE

Janranaj

Pewek

Komsomol'skij

Wetterstation Pal'javaam

Uel'kal'

Kantschalan

Anadyr

Ust'-Belaja

Markowo

Vaegi

Lumutskoe

Tschuvanskoe

Ajanka

Manily

Kamenskoe

Atschajvajam

Pachatschi

Tilitschiki

Ossora

Lesnaja

Ewensk

Omsukschan

Merenga

Sejmtschan

Orotukan

Debin

Susuman

Mjaundzha

Ojmjakon

Jutschugej

Orto-Balagan

Ust'-Nera

Uglovoj

Tschumpu-Kytil

Sasyr

Chonuu

Keng-Kjuel'

Belaja Gora

Nytschalach

Tschokurdach

Russkoe Ust'e

Polarstation Ambartschik

Pochodsk

Tscherskij

Anjujsk

Ostrovnoe

Aliskerovo

Keperveem

Ilirnej

Mandrikovo

Srednekolymsk

Zyrjanka

KOLYMA-TRASSE

Omschak

Ust'-Omschug

Atka

Palatka

Talon

Novaja Inja

Ochotsk

Arka

Magadan

ANAVAGJ

KOZYREVSK

RUSSLAND

ARKTISCHER OZEAN

PACIFISCHER OZEAN

Berlin

Moskau

Tiksi

Jakutsk

DIE SIBIRISCHE ARKTIS

OCHOTSKISCHES MEER

BERINGSEE

ARCTIKA-ZIMNIK

POLARKREIS

KOLYMA

INDIGIR-ZIMNIK

MAGADAN-REGION

KAMTSCHATKA

TSCHUKOTKA

OSTSIBIRISCHE SEE

Janranaj

Pewek

Komsomol'skij

Wetterstation Pal'javaam

Uel'kal'

Kantschalan

Anadyr

Ust'-Belaja

Markowo

Vaegi

Lumutskoe

Tschuvanskoe

Ajanka

Manily

Kamenskoe

Atschajvajam

Pachatschi

Tilitschiki

Ossora

Lesnaja

Ewensk

Omsukschan

Merenga

Sejmtschan

Orotukan

Debin

Susuman

Mjaundzha

Ojmjakon

Jutschugej

Orto-Balagan

Ust'-Nera

Uglovoj

Tschumpu-Kytil

Sasyr

Chonuu

Keng-Kjuel'

Belaja Gora

Nytschalach

Tschokurdach

Russkoe Ust'e

Polarstation Ambartschik

Pochodsk

Tscherskij

Anjujsk

Ostrovnoe

Aliskerovo

Keperveem

Ilirnej

Mandrikovo

Srednekolymsk

Zyrjanka

KOLYMA-TRASSE

Omschak

Ust'-Omschug

Atka

Palatka

Talon

Novaja Inja

Ochotsk

Arka

Magadan

ANAVAGJ

KOZYREVSK

RUSSLAND

ARKTISCHER OZEAN

PACIFISCHER OZEAN

Berlin

Moskau

Tiksi

Jakutsk





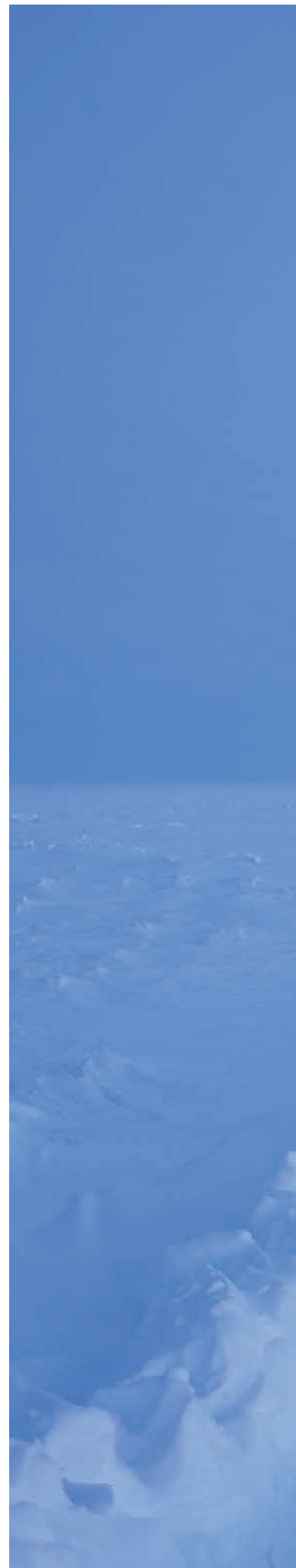


	PROLOG	8
1	VORBEREITUNGEN IN JAKUTSK	14
2	ABZWEIG INS UNGEWISSE	26
3	EISGEBADET NACH TOPOLINOE	46
4	OFFROAD DURCHS GEBIRGE	60
5	MIT WODKA IM BLUT	76
6	BATAGAJ - DER SPION, DER IN DIE KÄLTE GING	88
7	UNTER NORDLICHTERN NACH UST'-KUJGA	100
8	SCHNEEVERWEHT INS NIRGENDWO	118
9	ÜBER DEN ARKTISCHEN OZEAN	134
10	FINALE IN TIKSI	150
	DANKSAGUNG / ANHANG	158

PROLOG

Es ist der 8. April 2017, Tag 35, bisher zurückgelegte Kilometer: 1.550. Mit zusammengekniffenen Augen starre ich in eine blendende Leere. Nichts lenkt ab, nichts scheint bedeutsam. Selten im Leben war ich so konzentriert, so fokussiert. Ich fühle meinen Herzschlag, meinen Puls, wie mir das warme Blut die kalten Wangen hinaufsteigt. Ein frostiger Lufthauch überstreicht sie. Ich ziehe meine Gesichtsmaske ein Stück höher. Es ist zwar schon April, doch der Winter ist noch längst nicht vorbei. Ich bin in Sibirien, draußen in den menschenleeren Weiten der arktischen Tundra, weit nördlich des Polarkreises. Das letzte Dorf liegt vier Tagesetappen hinter mir. Wann werde ich das nächste erreichen? Ich weiß es nicht. Zu groß sind die Unwägbarkeiten, ich muss sie nehmen, wie sie kommen. Klagen bringt nichts. Die Einsamkeit schenkt mir Klarheit. Hier draußen zählt nur die Tat. Und so trete ich

*Fahrspur über den gefrorenen
Arktischen Ozean.*





wieder in die Pedale, setze mein schwer bepacktes Rad in Bewegung, hinter mir einen Schlitten ziehend, und fahre mit nüchternem Blick der tiefstehenden Sonne entgegen. Es gibt nur einen Weg, und der führt nach vorn. Meine Sehnsüchte haben mich hierhergeführt, und sie werden mich auch weiter tragen.

Seit fünf Tagen schon folge ich dem Fluss Omoloj seiner Mündung entgegen. Straßen gibt es hier keine, der gefrorene Flusslauf gibt die Richtung vor. Ich fahre direkt auf seinem Eispanzer. Eine freigeschobene Schneise im Schnee weist mir den Weg. Seit Stunden sehe ich nichts als Schnee und blauen Himmel – keine Anzeichen mehr von Land. Lediglich ein paar versprengte, weit entfernte Fischerhütten deuten darauf hin, dass es hier noch irgendwo festen Grund geben muss. In der Monotonie der polaren Landschaft schärft sich mein Blick zunehmend für kleine Details. Am Horizont bemerke ich eigenwillige Eisberge, die ihre Form und Größe verändern und dann plötzlich anfangen zu schweben. Werde ich langsam verrückt? Nein – es ist eine Fata Morgana, eine Luftspiegelung entfernter Hügelketten.

Bei Sonnenuntergang treffe ich auf das Räumfahrzeug, das mich erst gestern, nach mehreren Tagen des Off-road-Radelns, überholt hatte. Es hat zunehmend Mühe, sich durch die harte Schneekruste zu stemmen, und ist nun langsamer als ein Radfahrer im Schnee daneben. Ich umgehe das ratternde Ungetüm und folge der Spur eines Lastwagens, die einzig verbleibende Leitlinie in dieser sonst orientierungslosen Weite. Genau an dieser Stelle entdecke ich ein unscheinbares Holzschild im Schnee. Es ist, als hätte sich jemand einen Scherz erlaubt, als ich die kyrillischen Buchstaben entziffere: *Море Лантевых* steht für Laptewsee. Ich bin am Arktischen Ozean angekommen, und das, ohne es zu merken! Denn ob Tundra oder gefrorenes Meer, hier ist alles mit derselben Schnee-

decke überzogen, ohne erkennbaren Übergang. Voller Faszination, aber auch mit einer gehörigen Portion Ehrfurcht begeben sich mich hinaus in ein weißes, konturloses Nichts. Lediglich einer Fahrspur folgend, die jederzeit wieder verweht werden könnte. Etwa 220 Kilometer sind es noch bis zur Polarhafenstadt Tiksi – 220 Kilometer über den gefrorenen Ozean – durch die schutzlose Einöde der Arktis. Eine Woche noch, schätze ich, vielleicht aber auch zwei, je nachdem, wie sich Wetter und Piste geben.

Dann erscheint ein schwarzer Punkt am Horizont. Er bewegt sich, wird größer, kommt näher: ein Lastwagen! Er kommt mir direkt vom Meer entgegen. Der erste heute, beziehungsweise der erste überhaupt aus dieser Richtung – ein gutes Zeichen. Ich wuchte mein 100 Kilogramm schweres Gespann aus der Spur, um das Fahrzeug passieren zu lassen. Natürlich stoppen die zwei Trucker und staunen über den Radfahrer, der auf sie wie ein Außerirdischer wirken muss. Und doch wissen sie schon von mir, der Buschfunk funktioniert auch hier draußen prächtig, und so begrüßt mich Nikolaj, der als Erster aus dem Fahrzeug steigt, scherzhaft mit den deutschen Worten: »Hände hoch!« Ich ... hebe als Antwort einfach nur die Hände hoch. Gelächter. Kurz darauf sitze ich bei ihm und seinem Kollegen im Fahrzeug und schlürfe heißen Tee. Nikolaj steht voller Begeisterung hinter meiner Idee, mit dem Rad nach Tiksi zu fahren. »*Molodets*« – »Prachtkerl« – höre ich immer wieder aus seinem Mund. Sein Kollege jedoch scheint mich für bescheuert zu halten, bleibt er doch die ganze Zeit todernst und führt im Verlauf unserer Unterhaltung ein paar Mal symbolisch den Zeigefinger zum Kopf ...

In der überhitzten Fahrerkabine wird mir schnell unwohl. Nach und nach reiße ich mir alle Jacken vom Leib und merke, wie sich mein Körper an dieses mittlerweile



*Insel der Wärme:
Begegnung in endloser Schneewüste.*



komplett ungewohnte Klima anzupassen versucht. Ich weiß, dass es nicht allzu lange dauert, bis sich meine innere Heizung abstellt. Falls das passieren sollte, werde ich jämmerlich frieren, sobald ich wieder draußen der Kälte ausgesetzt bin. Nach einer halben Stunde erkläre ich ihnen, dass ich weitermuss. Zum Abschied drücken sie mir noch einen aufgeschnittenen Apfel in die Hand, dann krachen die Fahrertüren zu, der Motor dreht auf, ein letztes Hupen, und schon machen sie sich wieder davon. Solch herzliche Begegnungen sind hier draußen etwas ganz Besonderes, Inseln der Wärme in einem Land voller Kälte. Gedankenversunken schaue ich ihnen noch lange nach, bis das letzte Motorengeräusch von der arktischen Stille verschluckt wird.

Umgeben vom Dämmerlicht des Abends, stehe ich nun wieder allein in dieser endlosen Schneewüste. Die Lufttemperatur ist inzwischen auf -25°C abgesackt. Ich komme mir vor wie ausgesetzt, doch ich bin freiwillig hier. Ein überwältigendes Gefühl überkommt mich im Bewusstsein, den ganzen langen Weg hierher selbst erkämpft zu haben. Es wäre nicht das Gleiche, hätte ich mich mit einem der Fahrzeuge mitnehmen lassen. Ich fühle mich inzwischen eins mit dieser eiserstarrten Welt. Würde sie nicht wollen, dass ich hier bin, hätte sie mich gar nicht erst so weit kommen lassen. Eine starke Zuversicht entwächst diesem Gedanken und lässt mich trotz aller noch bevorstehenden Unwägbarkeiten positiv nach vorn schauen.

Da es schon spät ist, gehe ich mit meinem Rad nur noch ein kleines Stück. Etwas abseits der Fahrspur stelle ich gegen 11 Uhr abends mein Zelt auf, verankere es windsicher im harten Schnee und koche mir meine obligatorische Nudelsuppe. Laut Karte müsste ich mich jetzt vor dem Kap Uon-Pastach befinden. Zu erkennen ist davon nichts, keinerlei Konturen deuten auf die Küstenlinie

hin. Alles um mich herum sieht gleich aus. Der Ostwind hat etwas angezogen und lässt gelegentlich die Zeltwand flattern. Ansonsten bin ich von Totenstille umringt, die nur durch das Fauchen des Kochers und das Knirschen meiner Schritte durchbrochen wird. Am Südhimmel prangt der Vollmond, er wirft ein mystisches Licht über die surreal anmutende Szenerie. Dann flammt ein Polarlicht auf, züngelt in grünen Bögen und Vorhängen über das kalte Firmament, während im Norden die Mitternachtsdämmerung den Beginn der Weißen Nächte ankündigt. Ich genieße das Privileg, hier zu sein, diese friedliche Stimmung in arktischer Schönheit so intensiv erleben zu können.

Doch die friedliche Stimmung trägt, ein Wetterumschwung deutet sich an.



3

EISGEBADET NACH TOPOLINOE

TAG 5, KILOMETER 159

Die Nacht ist inzwischen zu einem zweiten Tag geworden. Kaltes Sonnenlicht, reflektiert vom fast vollen Mond, erhellt die vom Schnee verhüllte Lärchentaiga. Durch den schmalen Schlitz meiner vereisten Gesichtsmaske betrachte ich die bergige Landschaft. Wie aus einem Traum erscheint sie, als wäre all das, was ich sehe, nur ein Bild in meinem Kopf und ich nicht wirklich da. Doch ich spüre den beißenden Fahrtwind, der mir Tränen in die Augen treibt, höre das gedämpfte Knirschen des Schnees unter den rollenden Rädern und spüre die Unebenheiten, die sich über die holprigen Erschütterungen auf meinen Körper übertragen. Meine Hände stecken geschützt in Lenkerstulpen, die ich mir vor sieben Jahren aus alten Lammfell-Autositzbezügen nähte. Es sind effektive Windstopper, die mich bei jeder Temperatur mit einfachen Fleecefingerhandschuhen fahren

*Nächtliche Radwanderung:
Um den Tag voll auszunutzen,
fahre ich immer bis spät
in den Abend hinein.*





lassen. Auch Schalten und Bremsen ist innerhalb der Felltaschen möglich. Fäustlinge kommen oft erst am Lagerplatz zum Einsatz.

Als ich an einer Lichtung anhalte, um nach einem geeigneten Platz zu schauen, ist es schon -27°C kalt. Eine freigetretene Fläche liegt vor mir, mit einer Vielzahl von Spuren, wahrscheinlich von Rentieren. Eine willkommene Gelegenheit, abseits des Weges zu nächtigen, ohne lange Pfade durch den knietiefen Schnee treten zu müssen. Ich will gerade mein Rad abpacken, als ich auf dem Weg hinter mir einen Lichtschein aufleuchten sehe. Ein Auto nähert sich, also warte ich noch, um es passieren zu lassen, damit sich nicht wieder herumspricht, wo ich übernachtete.

Als die Fahrer mich sehen, halten sie natürlich an und stellen mir die üblichen Fragen: »*Otkuda? Kuda? Potschemu? Molodets!*« – »Woher? Wohin? Warum? Alle Achtung!« Dann erzählen sie mir, dass sie gerade eben, kurz vor unserem Treffen, drei Wölfe auf der Fahrbahn gesehen haben. Wölfe? In diesem Moment? Nur wenige Hundert Meter entfernt? Wieso tauchen die Tiere vor einem lärmenden Auto auf, nicht aber vor einem still dahinrollenden Fahrrad? Ich habe ja schon viel Zeit in der russischen Taiga verbracht, aber noch nie einen Wolf gesehen. Obwohl, einmal vielleicht doch, auf meiner ersten Jakutien-Reise vor zehn Jahren. An einem windigen Tag, als die Geräusche des Waldes die eines Radfahrers überlagerten, da sah ich einmal ein Tier vor mir her trotten, das einem Wolf sehr ähnlich war. Es könnte aber auch ein wilder Hund gewesen sein. Doch weil er in dem Moment, als er mich bemerkte, sofort Reißaus nahm, vermute ich, dass es ein Wolf war. Wölfe sind äußerst scheue Tiere, die jeglichen Begegnungen mit dem Menschen aus dem Weg gehen, ihn allenfalls aus der Ferne beobachten und sich nur zeigen, wenn sie gese-

hen werden wollen. Aber genau das macht es manchmal auch unheimlich, wenn man weiß, dass Wölfe in der Nähe sind, aber *nicht* weiß, was sie im Schilde führen. In Südsibirien, im tuwinischen Tannu-ola-Gebirge an der Grenze zur Mongolei, hatte ich mal vor drei Jahren so eine Situation. Drei Tage lang hörte ich immer wieder das Heulen eines Rudels, stets in meiner Nähe, egal wo ich war, auch tagsüber. Es schien, dass die Tiere mich verfolgten, mich beobachteten, aber gesehen habe ich sie kein einziges Mal.

Und jetzt? Bisher habe ich noch nichts gehört und im Schnee auch keine Spuren gesehen. Lediglich die Geschichte dieser Leute macht mir bewusst, dass ich auch in der menschenleeren Taiga nicht wirklich allein bin. Aber was soll schon passieren? Ich denke positiv und vertraue darauf, dass die Scheu der Wölfe auch für einen im Schnee schlafenden Radfahrer gilt. Alles, was ungewöhnlich, nicht einschätzbar ist, hält die Tiere in der Regel auf Abstand. Und wenn nicht, bin ich bereit, mich ihnen entschlossen entgegenzustellen. So wie einst dem Bären, der urplötzlich aus dem Unterholz mit aufgerissenem Maul auf mich zupreschte, während ich nichts ahnend einen flachen Flussarm zum Ochotskischen Meer hinuntertrieb. In dieser Situation hatte ich keine Zeit, keine Chance, nach einem Abwehrmittel zu greifen oder nachzudenken, was hier die richtige Reaktion wäre. Mein Instinkt entschied und ließ mich intuitiv das Paddel hochreißen und den Bären anbrüllen. Das hat ihn dann womöglich gestoppt, direkt an der Uferlinie – nur drei Meter von mir entfernt ... Der hätte locker zu mir weiterrennen können, denn das Wasser war nur knie- bis Oberschenkeltief. Da ich mich langsam flussabwärts treibend von ihm entfernte, setzte er noch ein paar Mal an, doch weiteres Gebrüll mit drohenden Paddelbewegungen hat ihn dann letztlich umdrehen lassen.

**Und jetzt?
Bisher habe ich
noch nichts gehört
und im Schnee auch
keine Spuren gese-
hen. Lediglich die
Geschichte dieser
Leute macht mir be-
wusst, dass ich auch
in der menschen-
leeren Taiga nicht
wirklich allein bin.
Aber was soll schon
passieren?**

Dass ich instinktiv so reagiert habe, liegt wohl daran, dass ich auf meinen früheren Radreisen immer wieder Begegnungen mit aggressiven Hunden hatte, die ich mit Drohgebärden aus dem Stand stets erfolgreich auf Distanz halten konnte. Anfangs als bewusste Reaktion, mit der Zeit auch intuitiv. Das funktionierte schließlich auch bei einem übermütigen jungen Yakbullen in Kirgistan, wobei mir sicher auch geholfen hat, dass ich mit dem gepackten Rad stets ein massiges Erscheinungsbild abgab. Durch die wiederholten – positiven – Erfahrungen hatte ich diese Reaktion irgendwann so weit verinnerlicht, dass sie mich auch bei einer Bärenattacke entschlossen auftreten ließ, anstatt panisch die Flucht zu ergreifen – was man bei einem Angriff, und sei es auch nur ein Scheinangriff, tunlichst vermeiden sollte. Entschlossenes Auftreten kann also ein wirksames Abwehrmittel sein, in überraschenden Situationen mitunter auch die letzte Chance, nicht zum Opfer zu werden. Vor allem dann, wenn man keine Waffe dabei hat oder nicht schnell genug darauf zugreifen kann.

Schon oft bin ich in der Taiga von durchfahrenden Truckern gefragt worden, ob ich ein Gewehr oder eine Pistole im Gepäck habe. »Nein, natürlich nicht«, hielt ich ihnen dann immer grinsend entgegen. »Außerdem bräuchte ich eine Lizenz, um eine Schusswaffe mit mir zu führen.« – »Aber was, wenn dir ein hungriger Bär begegnet?« – »Keine Sorge, ich hab noch ein Messer«, lautete dann meine schelmische Antwort, die zu einer gewissen Sprachlosigkeit führte, ob der Fragesteller sie nun ernst nahm oder nicht. Und so endete manch unbefangene Konversation rasch mit entsetzten Blicken, gefolgt von einem mitleidigen Kopfschütteln und einer orthodoxen Bekreuzigung. Für die meisten Fernfahrer ist es unvorstellbar, dass sich jemand allein und ohne Waffe den Gefahren der Taiga aussetzt. Da helfen auch keine Erklärungen, dass ich mit einer Waffe im Ernstfall nicht

viel ausrichten könne und ich die Gefahr einer problematischen Wildtierbegegnung generell für sehr gering halte. In ihren Trucks, da können sie sich sicher fühlen, sie sind wie fahrende Käfige, die einen gewissen Schutz bieten vor all den mutmaßlichen Gefahren. Allein mit Fahrrad und Zelt, dazu noch freiwillig, bin ich in ihren Augen leichtsinnig, lebensmüde, todessehnsüchtig, kurzum ein gefundenes Fressen. Mit solch überzogenen Ängsten wurde ich auf meinen Reisen schon mehrfach konfrontiert, vor allem in Bezug auf Wölfe und Bären. Da hilft nur ein dickes Fell, um sich davon nicht zu sehr beeinflussen zu lassen. Und natürlich eine gewisse Zuversicht, die den persönlichen Erfahrungen entspringt. Nach inzwischen elf längeren Reisen durch die abgelegenen Gebiete Russlands wage ich zu behaupten, dass die Wahrscheinlichkeit, in der Taiga einem wilden Tier zum Opfer zu fallen, deutlich geringer ist, als auf heimischen Straßen in einen tödlichen Unfall verwickelt zu werden.

Mit dieser Überzeugung beruhige ich mich und bleibe bei meinem Entschluss, trotz »Wolfsgefahr« hier zu übernachten. Und so warte ich noch, bis die Rücklichter des weiterfahrenden Fahrzeugs hinter der nächsten Biegung verschwinden. Erst dann packe ich mein Rad ab und stapfe mit all meinem Gepäck zu der Stelle, die mir für das heutige Nachtlager bestens geeignet erscheint. Ich entscheide mich diesmal, ohne Zelt unter freiem Himmel zu schlafen. Es ist zwar knackig kalt, aber es ist auch das erste Mal trocken und windstill – ideale Bedingungen, um auf den Aufbau des Zeltes zu verzichten, was gerade bei tiefen Temperaturen mit mühsamer Fummelei verbunden ist. Ich breite einfach eine Plane aus, lege darauf ein Rentierfell und darauf meinen Schlafsack. Gegen Reifbeschlag von außen verwende ich noch die dünne Zeltunterlage als Zudecke, und fertig ist der Schlafplatz. Genau so habe ich während meiner letzten Winterreise durch Russlands Norden jede einzelne Nacht im Freien

verbracht. Dreimal wollte ich damals das Zelt aufbauen, als sich ein Wetterwechsel mit Schneefall oder Wind andeutete. Aber da hatte ich mit dem Problem zu kämpfen, dass nichts mehr passen wollte. Die Kälte hatte die Spanngummis der Zeltstangen ausleiern lassen, und auch das Innenzelt war offenbar kältebedingt kleiner als die Zeltstangen. So war ich gezwungen, während der gesamten dreiwöchigen Winterradtour im Freien ohne Zelt zu übernachten. Sowohl in der Taiga als auch in der Tundra, bei Wind und Schneefällen und bei nächtlichen Tiefsttemperaturen von bis zu $-50\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Während ich damals noch zwei Kunstfaserschlafsäcke miteinander kombinierte – einen Winterschlafsack, der bis $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ geeignet war, abgedeckt mit einem Sommerschlafsack, der in $5\text{ }^{\circ}\text{C}$ kühlen Herbstnächten noch gute Dienste leistete –, so habe ich diesmal einen richtig warmen Daunenschlafsack dabei, der mich auch bei unter $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$ kein bisschen frieren lassen soll. Ausgeliehen von Sven, einem guten Kumpel, der damit vor einem Jahr über den gefrorenen Baikalsee gefahren ist. Mitgegeben hat er mir auch den passenden Innensack aus feuchtigkeitsabweisendem Material, eine Art Ganzkörperkondom, das als Dampfsperre eine Vereisung der Daune verhindern soll (auch *VBL-Sack* oder *Vapour Barrier Liner* genannt). Es ist jedes Mal ein aufwendiger Akt, bis ich mich in beide Säcke hineingezwängt und mit der Schutzplane abgedeckt habe. Zum Schluss noch der Reißverschluss, den ich mit ein paar Verrenkungen gerade so bis oben hin zugezogen bekomme. Erst dann komme ich zur Ruhe.

Eingerollt wie eine Roulade liege ich regungslos zwischen kahlen Lärchenbäumen und blicke voller Demut hinauf zum hellen Sternenhimmel. Es fühlt sich wunderbar an, niemals würde ich jetzt mit irgendjemandem tauschen! Umgekehrt wahrscheinlich auch niemand mit



*Alles spielt sich draußen ab:
Mahlzeiten zubereiten,
Schlafplatz herrichten ...*



mir ... Aber warum auch? Ich lebe hier meinen Traum auf meine Weise. Und ich genieße es, all diese Erfahrungen zu machen, mich einzufügen in diese wundersame Winterwelt, als wäre sie mein Zuhause. Damit mir im Laufe der Nacht nicht das Gesicht abfriert, trage ich eine Schutzmaske aus Wolle mit nur drei kleinen Öffnungen für die Augen und den Mund. Dadurch ist mein Sichtfeld etwas eingeschränkt, aber immer noch besser, als wenn ich im Zelt liegend erst zum Eingang kriechen müsste, um zu schauen, wie es draußen aussieht. Jetzt brauche ich mich nur ein bisschen nach rechts zu drehen und blicke direkt in den Mond. Und wenn ich mich ein wenig aufrichte, kann ich sogar mein gesamtes Umfeld betrachten. Das ist der große Vorteil der Freiland-Übernachtungen – ohne störende Zeltwände ist es mir möglich, stets den Überblick zu behalten.

Als ich am nächsten Morgen aufwache, zeigt das Thermometer $-33\text{ }^{\circ}\text{C}$. Seit sieben Jahren habe ich nicht mehr solche Kälte erlebt! Doch es fühlt sich kein bisschen unangenehm an. Mühsam öffne ich den Schlafsack und krieche ins Freie. Mir ist so warm, dass ich eine ganze Weile in den wenigen Klamotten, die ich nachts anbehalten habe, über den Lagerplatz stapfe. Derweil dampfe ich die gesamte Schweißfeuchtigkeit ab, die sich in den Kleidungsschichten angestaut hat, da sie wegen des *Vapour Barrier Liners* nicht in den Schlafsack entweichen konnte. Das Prinzip funktioniert gut, der Daunenschlafsack bleibt trocken und bauschig, lediglich um den Kopfbereich kommt es durch die Atemluft zu etwas Eisansatz.

Mit einer Plastiktüte in der Hand gehe ich zu einer Freifläche und schaufle mir sauberen Schnee zusammen, um daraus Wasser für den obligatorischen Tee und das Frühstück zu tauen. Zu nah an den Bäumen wäre der Schnee mit zu vielen Lärchennadeln durchsetzt. Dann schmeiße ich den Benzinkocher an, einen *MSR Whisperlite*. Er funk-

tioniert tadellos – zum Glück! Früher hat er bei solchen Temperaturen angefangen zu streiken. Ab $-25\text{ }^{\circ}\text{C}$ abwärts verhärteten sich Pumpenleder und Dichtungsringe, sodass in der Brennstoffflasche zunächst kein neuer Druck mehr erzeugt werden konnte. Und wenn es noch Druck gab, entwich dieser bei $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$ abwärts. Das hatte zur Folge, dass die Flasche mitunterleckte und Benzin austrat, mit der Gefahr einer großen Stichflamme beim Anzünden. An solch kalten Abenden musste ich schon mehrfach kapitulieren und mich alternativ zur sonst üblichen Nudelsuppe mit gefrorener Wurst und Keksen begnügen. Über Nacht nahm ich dann die Brennstoffflasche mit in den Schlafsack, um sie bis zum Morgen wieder auf Betriebstemperatur zu bringen. Nur so war ich für kurze Zeit in der Lage, den Schnee für meinen überlebensnotwendigen Flüssigkeitsbedarf zu tauen. Das sind pro Tag etwa drei Liter – zwei Liter als Tee und ein Liter zum Aufkochen von zwei Trockenmahlzeiten. Als Notlösung käme zwar noch ein Feuer infrage, aber das funktioniert auch nur dort, wo genügend Brennholz in Reichweite ist.

All diese Probleme scheinen diesmal keine Rolle zu spielen, und so koche ich mir zum Frühstück in entspannter Gewohnheit meinen Haferbrei mit Rosinen. Um das Ganze mit ein paar Kalorien aufzupeppen, schneide ich schon mal eine zentimeterdicke Scheibe von der Butter ab. Bei diesen Temperaturen splittert sie wie Zartbitterschokolade. Während ich warte, bis der Brei fertig ist, lutsche ich ein paar der abgebrochenen Splitter pur. Jetzt, da ich den Umständen entsprechend anfangs, nach energiereicher Nahrung zu gieren, ein unverschämter Genuss!

BEGINN DES ZIMNIKS

Am Nachmittag, 18 Kilometer weiter, erreiche ich endlich das Dorf Topolinoe. Es gibt ein paar Baracken mit

Autowracks, ein Heizhaus, leere Gassen ... Im Ortskern baut man an ein paar neuen Häusern. Irgendwo muss es auch ein *Magazin* geben – einen kleinen Laden, um Lebensmittel aufzustocken. Doch ich brauche nichts, meine Taschen sind nach nur einer Woche auf Achse noch immer übertoll. An Essen wird es bis Batagaj nicht mangeln. Also rolle ich geradewegs durch den Ort direkt zum Flussufer des Tompo. Hier beginnt er: der Zimnik! Hier wechselt die Straße vom Festland auf den gefrorenen Flusslauf, um weiter nach Norden in die sonst weglose Wildnis vorzustoßen. Eine euphorische Begeisterung erfasst mich, als unter den Rädern meines Fatbikes auf einmal ein rissiger Eispanzer auftaucht. Ein unbeschreibliches Gefühl, ab jetzt auf einem vereisten Fluss in diese abgelegene Bergwelt einzutauchen.

Ein kräftiger Wind pfeift garstig über die Eisfläche und wirbelt Schneefegen vor sich her. Zum Glück von hinten, sodass ich die ersten Kilometer des Offroad-Ritts voll und ganz genießen kann. Mit einer atemberaubenden Geschwindigkeit rausche ich dahin, nichts ahnend von dem Unheil, das mir immer näher kommt und mich in die gefährlichste Situation meiner Winterreise bringt ... Plötzlich ein Krachen, der Untergrund bricht! Zu spät bemerke ich, dass ich auf dünnes Eis geraten bin, und stürze in das kalte Wasser. Ein Schock durchfährt meine Glieder – Adrenalin, Herzrasen, höchste Konzentration! Ich habe Glück, unter mir befindet sich eine weitere Eisschicht, die trägt. Ich stehe lediglich in einer knietiefen Wasserlache. Immerhin: Ich stehe noch, bin nicht gefallen und halte wacker mein gepacktes Rad in Balance. Die Schuhe aber sind vollgelaufen, die Hosenbeine nass, auch die hinteren Fahrradtaschen sind ins Wasser getaucht. Jetzt bloß nicht ausrutschen und hinfallen! Meine noch trockenen Winterstiefel stecken in den Außentaschen. Wenn ich falle, habe ich keine Wechselschuhe mehr. Doch wie komme ich hier wieder raus? Ich muss die Fassung be-

wahren, nur keine Panik. Ich bin schon oft im Winter baden gegangen und weiß, dass ich es eine Weile im kalten Wasser aushalten kann. Das Zwiebelschalenprinzip der wärmenden Kleidungsschichten wirkt auch hier, und so spüre ich, dass die Kälte deutlich langsamer in den Körper kriecht, als wäre ich nackt ins Wasser gefallen.

Ich erinnere mich an einen Eiseinbruch, den ich vor einigen Jahren bewusst im Beisein eines Kumpels unter kontrollierten Bedingungen herbeigeführt habe. Um ein Gefühl dafür zu entwickeln, worauf ich achten muss, falls ich mal unvorbereitet in eine solche Situation geraten sollte. Die erste Erkenntnis: Selbst wenn man kerzengerade einbricht, gelangt man gar nicht so leicht unter das Eis. Der Auftrieb der luftgefüllten Wintersachen und intuitives Ausstrecken der Arme haben mich nur bis zum Hals eintauchen lassen. Die zweite Erkenntnis: Der Versuch, wieder auf tragfähiges Eis zu gelangen, sollte unbedingt an der Stelle erfolgen, wo man hergekommen ist. Das ist der sicherste und in der Regel auch kürzeste Weg, um möglichst schnell aus dem eisigen Wasser zu kommen. Und die dritte Erkenntnis: Man sollte so rasch es geht seine Sachen wechseln, noch bevor die Finger klamm werden, denn ab einem bestimmten Punkt wird man damit nicht mehr die nassen Sachen über den Körper ziehen oder einen vereisten Reißverschluss öffnen können. Sollte es so weit kommen, bleibt der Theorie nach nur noch laufen, laufen, laufen, um nicht weiter auszukühlen und beweglich zu bleiben, denn auch nasse Kleidung kann sich erwärmen und außen gefrorene vor Kälte schützen. Laufen, laufen – bis ins nächste Dorf oder zur nächstgelegenen Hütte. Oder direkt in den Wald, ein großes Feuer entfachen und sich allmählich an der Hitze der Flammen erwärmen und trocknen. Doch so etwas müsste vorbereitet sein. Mit Feuerzeug und Zunder, den man wasserdicht verpackt am Körper trägt, um ihn stets griffbereit zu haben.





Da ich all das schon einmal durchexerziert und gedanklich bis ins letzte Detail durchlebt habe, besinne ich mich schnell auf die richtigen Schritte, um mich aus dieser misslichen Lage zu befreien. Als Erstes drehe ich mich zu dem Eisrand, an dem ich auf kürzestem Weg wieder trockenen Grund erreichen kann. Doch einfach durchschieben geht nicht, dafür ist die Eisschicht zu dick. Ich muss das Vorderrad mehrfach anheben und auf das Eis aufsetzen, damit es bricht. So schaffe ich es, mich Schritt für Schritt zum Rand der Wasserlache durchzuarbeiten. Der Untergrund ist höllisch glatt, es kostet mich einige Mühe, nicht das Gleichgewicht zu verlieren. Aber mit jedem Schritt wird es leichter, die Wasserlache flacher, der Balanceakt kontrollierter. Als das Eis unter dem Vorderrad nicht mehr bricht, steige ich auf die Eiskante und hieve mein Rad aus dem Wasser. Ein kleines Stück schiebe ich es weg von der Stelle, dann werfe ich es auf die Seite und wechsle die durchnässten Wanderschuhe gegen die zum Glück trocken gebliebenen Winterstiefel. Die klatschnassen Socken werfe ich auf die Radspeichen, dort gefrieren sie in Sekundenschnelle und lassen sich am Ende kaum noch entfernen. Die Hose lasse ich an, die Beine sind eh schon hart gefroren und schützen auch in diesem Zustand vor dem eisigen Wind, der noch immer mit spürbarer Stärke über die Eisfläche weht, aber keinen Schnee mehr aufwirbelt. -13 °C zeigt das Thermometer, ich bin froh, dass es nicht noch kälter ist.

Obwohl ich mich noch nicht viel bewegt habe, kehrt schon etwas Wärme in die Füße zurück. Ich ziehe mir noch die dicke Jacke über, dann stiefe ich gegen den Wind zurück ins Dorf. Ich hatte erst dreieinhalb Kilometer auf der Eispiste zurückgelegt – ein weiterer glücklicher Umstand, denn so habe ich die Chance, mich in einem beheizten Quartier wieder aufzuwärmen und meine Sachen zu trocknen. An einem Feuer würde das sicher ewig dauern. Doch als ich loslaufe, merke ich, dass

die Räder blockieren – die Scheibenbremsen sind eingefroren. Ich klopfe zuerst vorsichtig, dann etwas harscher an der Mechanik herum, bis sich das Ganze lockert. Die Räder drehen sich wieder, allerdings so schwergängig, als hätte ich weiterhin die Bremsen angezogen. Aber ich komme vorwärts, ohne etwas zurücklassen zu müssen. Nach einer Stunde bin ich zurück in Topolinoe und weiß, dass ich unbedingt auch mein Rad auftauen muss, sonst ist die Tour gelaufen. Ich besinne mich auf eine kurze Begegnung am Flussufer, kurz bevor ich auf die Eispiste wechselte. Da erzählte mir ein zufällig vorbeikommender Anwohner, er habe eine *Stolovaja*, ein kleines Straßenrestaurant, und ich solle doch mal vorbeischauen. Jetzt nehme ich das als Einladung und steuere direkt auf das Gebäude zu, das sich genau am Abzweig zum Zimnik befindet.

Als ich an die Tür klopfe, ist es schon dämmrig und -17 °C kalt. Sergej erkennt mich sofort wieder und heißt mich freudig willkommen. Ich trete hinein und erkläre ihm, was passiert ist und dass ich nicht nur für mich, sondern auch für mein Rad eine warme Bleibe für die Nacht benötige. »Kein Problem – hol es rein«, antwortet er in einem Selbstverständnis, wie ich es nur aus Russland kenne. »Du kannst hier auf einer Bank übernachten.« Es ist sonst niemand da, also wage ich es, ungeniert meine Sachen und Taschen zum Trocknen auszubreiten. Die nassen Wanderschuhe landen auf einem Heizungsrohr. Dann tischt mir Sergej auch schon eine deftige Mahlzeit auf: Rentiergulasch mit Reis und Borschtsch, einer traditionellen russischen Rote-Beete-Suppe. Bei laufendem Fernseher kommen wir ins Gespräch. Sergej erzählt mir, dass er sein »Kafe U Petrovitscha« vor acht Jahren eröffnet hat, um durchkommenden Truckfahrern eine letzte Anlaufstelle zu bieten, sich zu stärken und auszutauschen. Das Café wurde gut angenommen, hat aber auch nur im Winter geöffnet, solange die Eispiste frequentiert



*Rettendes Café
in Topolinoe.*



ist. Von Mitte Dezember bis Anfang Mai ist er hier und beköstigt die Durchreisenden mit wohlschmeckenden Speisen. Die Küche kann sich sehen lassen, sie ist schnell und gut. Als Nachtschisch gibt es noch selbst gemachten Preiselbeerwodka mit gefrorenem *Tschir*, einem Fisch aus der Indigirka, gefolgt von einer Kostprobe Rentierkniegelee und Miniplinsen auf Preiselbeeren. Nach all dem Unbill ein Fest für die Sinne!

Wie sich herausstellt, ist auch Sergej einer, der Radreisen etwas abgewinnen kann, dazu noch ein hartgesottener. 2011 ist er mit sechs Freunden die Kolyma-Trasse von Jakutsk nach Magadan gefahren, inklusive der früheren, kaum noch befahrbaren Abkürzung über den Kältepol Ojmjakon, wo es etliche Fluss- und Sumpfpassagen zu bewältigen gibt. Und das zu einer Jahreszeit, in der sie ständig von hungrigen Mückenschwärmen gejagt wurden. 26 Tage benötigten sie für die 2.000 Kilometer lange Strecke. Er zeigt mir einen Zeitungsartikel, in dem über ihre Tour geschrieben wurde, holt Fotos hervor, die ihn und seine Kumpane bei Gruppenausflügen im Altai, in Novosibirsk und in Sankt Petersburg zeigen. Dann erzählt er mir von einer fahrzeugbegleiteten Radgruppe, die im Winter um das Jahr 2005 von Jakutsk nach Batagaj fuhr. Es ist die erste bestätigte Info, dass dieser Zimnik schon mal von Radfahrern begangen wurde – zumindest der Abschnitt bis Batagaj, wobei auch der Nachbarort Werchojansk ihr Ziel gewesen sein könnte. Es ist der zweite Kältepol der Nordhemisphäre, an dem wie in Ojmjakon einmal eine Tiefsttemperatur von -68°C gemessen wurde (an beiden Stationen später korrigiert auf -71°C). Nirgendwo auf der Welt wurde an einem permanent bewohnten Ort jemals eine tiefere Temperatur gemessen.

Bevor wir uns schlafen legen, schauen wir noch *127 Hours*, einen amerikanischen Film, der gerade im Satelliten-TV läuft. Es geht um einen verunglückten Kletterer, der von

einem herabfallenden Felsbrocken eingeklemmt wird und sich aus Verzweiflung mit seinem Taschenmesser den rechten Unterarm abtrennt, um nicht jämmerlich zu verenden ... Was hatte ich doch für ein Glück, nur knietief ins Eis einzubrechen! Wäre die Wasserlache nur zehn Zentimeter tiefer gewesen, hätte ich es wahrscheinlich nicht geschafft, mein Rad herauszuheben, ohne dabei umzufallen.



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage

ISBN 978-3-667-12223-0

© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Fotos & Text: Richard Löwenherz

Kartografie: Inch3, Bielefeld

Lektorat: René Stein, Stephanie Jaeschke, Petra Schomburg

Layout & Umschlaggestaltung: Felix Kempf, www.fx68.de

Lithografie: Mohn Media, Gütersloh

Druck: COULEURS Print & More, Köln

Printed in 2021

Das Wegenetz auf den Karten geht auf die Recherchen des
Autors zurück. Die Darstellung der Winterwege erfolgte nach
bestem Wissen, aber ohne Gewähr.

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages
darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen
oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und
mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D-33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de

ÜBERSICHT ALLER BISHERIGEN REISEN

ERSTE MEHRWÖCHIGE RADTOUREN

- 1999 Südschweden im Frühling
- 2000 Südschweden im Sommer
- 2000 Südschweden im Herbst

LOW-BUDGET-TOUREN

WÄHREND DER STUDIENZEIT

- 2001 Fennoskandien & Baltikum
- 2002 Karelien & Halbinsel Kola
- 2003 Island
- 2004 Skandinavien im Winter
- 2004 Lappland & Halbinsel Kola
- 2005 Subpolarer & Polarer Ural
- 2006 Mongolei & Altai
- 2007 Ostsibirien
- 2008 Westsibirien im Winter
- 2008 Karpaten & Moldawien
- 2009 Krim & Kaukasus
- 2010 Nordrussland im Winter
- 2010 Weißrussland

RADTOUREN DURCH ZENTRALASIEN

- 2011 Usbekistan
- 2012 Kirgistan & Tadschikistan
- 2013 Kirgistan
- 2017 Kirgistan

RAD- UND WILDNISTOUREN DURCH SIBIRIEN

- 2014 Sajan & Altai
- 2015 Suntar-Chajata
- 2016 Putorana
- 2017 Nordjakutien im Winter
- 2018 Tschukotka

WEITERE TOUREN

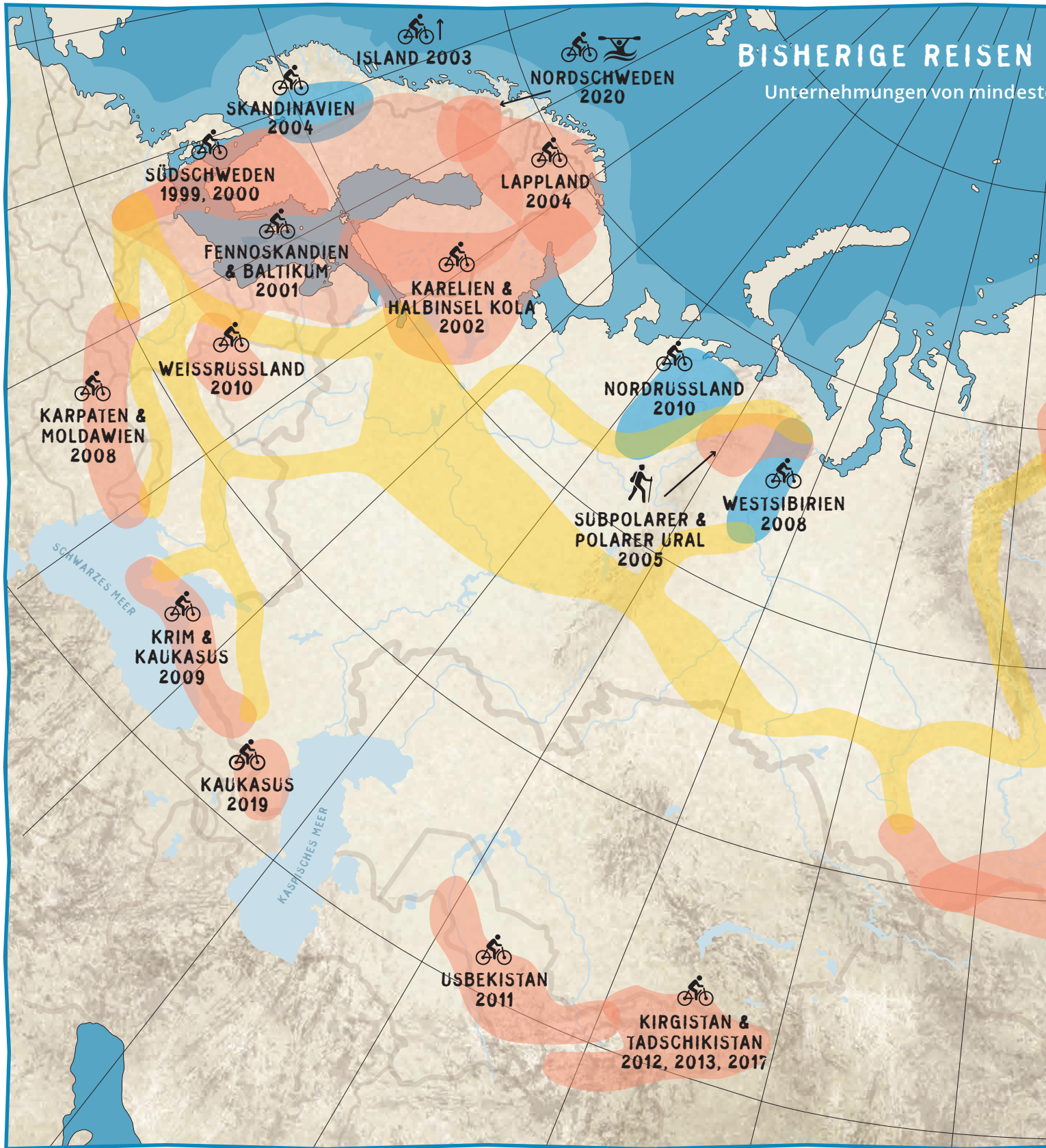
- 2019 Kaukasus
- 2020 Nordschweden

MEHR INFOS UNTER

WWW.LONELYTRAVELLER.DE

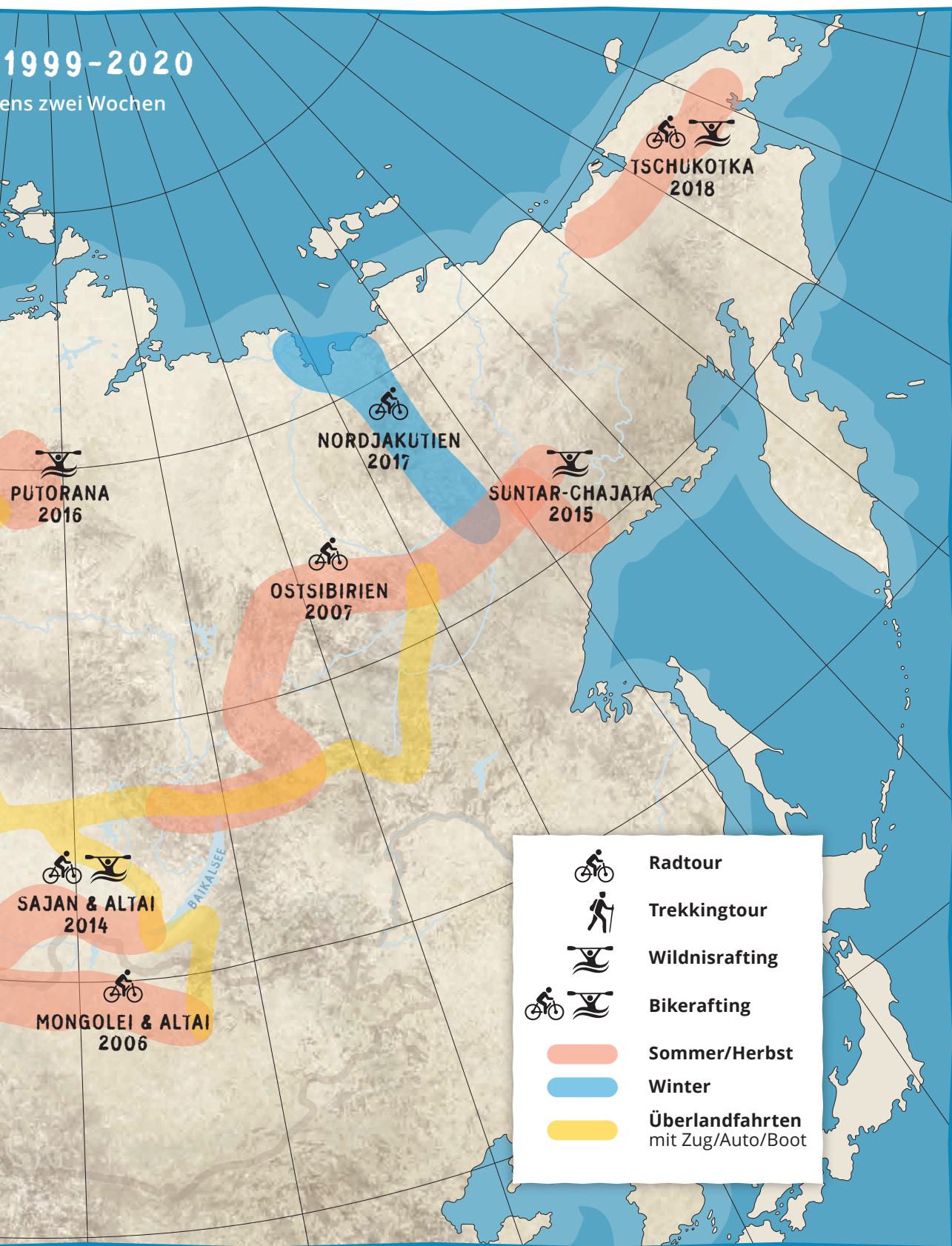
BISHERIGE REISEN

Unternehmungen von mindest



1999-2020

ens zwei Wochen



DER TRAUM VON FREIHEIT IM HOHEN NORDEN

Richard Löwenherz macht seinem Namen alle Ehre: Getrieben von einer starken Sehnsucht nach Wildnis und Abenteuer, zieht es den »Lonely Traveller« immer wieder hinaus in die entlegensten Regionen Russlands, ausgerüstet nur mit seinem Fahrrad, einer Kamera und dem nötigsten Gepäck. In seinem außergewöhnlichen Reisebericht über eine verwegene Radexpedition durch den sibirischen Winter, erzählt der Geograf von extremen Situationen bei bis zu vierzig Grad unter Null ebenso wie von herzerwärmenden Begegnungen mit Einheimischen. Nicht alles läuft reibungslos: Die Ungewissheit ist ein ständiger Begleiter, als Schneestürme die Fahrspuren verwehen, das Flusseis unter ihm bricht, Wölfe durch die Taiga streifen und er von lokalen Behörden als Spion verdächtig wird. Doch die atemberaubenden Momente in der Natur sind es, die den Reisenden stets mit Zuversicht nach vorn schauen lassen.

**VON DEN EISPISTEN JAKUTIENS BIS ZUM ARKTISCHEN OZEAN
FÄHRT DER BERLINER DURCH EINE WELT AUS EIS UND SCHNEE,
DIE ER IN BEEINDRUCKENDEN BILDERN EINFÄNGT
UND IN DER DIE FREIHEIT FAST GRENZENLOS ERSCHEINT.**



€ 24,90 [D]
€ 25,60 [A]

ISBN 978-3-667-12223-0



9 783667 122230



Der Umwelt zuliebe ohne Folie