



Kanu & Kajak

- [...Kanu & Kajak Menü](#)
- [Rund um Elba](#)
- [KVU-Dänemarkfahrten](#)
- [Tenojoki \(No/Fi\)](#)
- [West-Schwed.Schären \(1\)](#)
- [Lofoten](#)

Der Bericht erschien in den 70ern im Abenteuer Almanach Finland, Umschauverlag, Herausgeber Engel/Trobitzsch

hier ist die ungekürzte Originalversion des Berichtes von der Fahrt aus dem Sommer 1974 - die im Buch abgedruckte Fassung wurde vom Herausgeber Jörg Trobitzsch stark gekürzt - das Buch ist leider nur noch antiquarisch zu erhalten - dies ist das Original-Manuskript von Manfred:

Autor: Manfred Hilbers

TENOJOKI-TANAELV

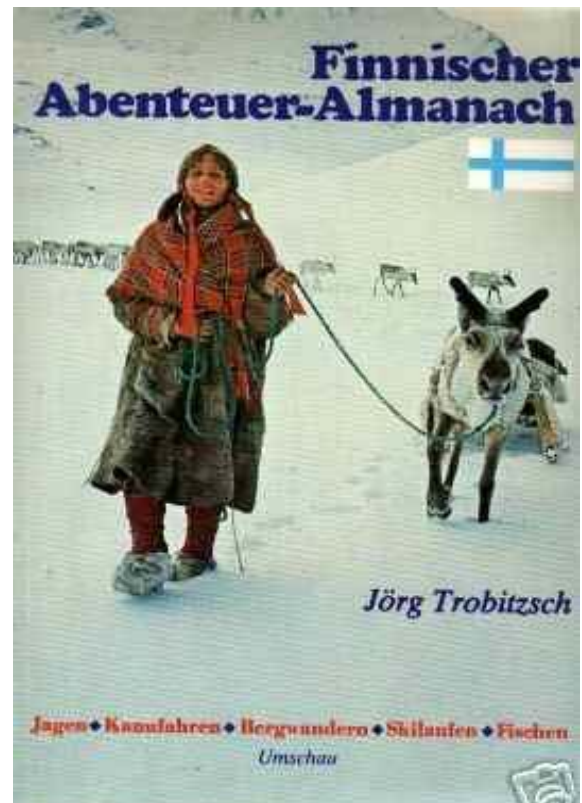
Befahrung des Grenzflusses zwischen Finnland und Norwegen in Lappland von Manfred Hilbers, Bremerhaven

Es war nicht unsere erste Reise in den Norden, nach Seen, Schären und Fjorden wollten wir einen Wanderfluss in Lappland kennenlernen, weit nördlich des Polarkreises. Wolfgang Bisle und ich fuhren mit dem Auto über die gut ausgebauten Straßen an der schwedischen Ostseeküste und über Harparanda und Rovaniemi auf der Eismeerstraße nach Karigasniemi. Von hier aus wollten wir den Tenojoki (finnisch) bzw. Tanaelv (norwegisch) befahren, der die Grenze zwischen Finnland und Norwegen bildet. Für Wanderfahrten mit Gepäck bot er sich deshalb an, weil Wolfgang ihn von Sehen her schon kannte und auf einer langen Strecke eine Straße mit Bus-Linienerverkehr an ihm entlangführt. Letzteres war deshalb so wichtig, weil wir nur einen Wagen hatten. Wenn notwendig, hätte man zudem an jeder beliebigen Stelle die Fahrt abbrechen können.

Im Fluss befinden sich mehrere als gefährlich geschilderte Stromschnellen (laut altem DKV-Auslandsführer), die wir per Bootswagen umgehen wollten. Am Abend in Karigasniemi angekommen, schlugen wir unser Zelt auf der finnischen Seite des Tenojokis am Ufer auf, in Sichtweite der Brücke nach Karasjok in Norwegen. Hier heißt er allerdings noch Anarjokka und wird erst einige Kilometer weiter zum Tenojoki durch die Vereinigung mit dem Karasjokka. Der Tenojoki ist insgesamt über 300 km lang.

Karigasniemi ist ein kleiner Grenzort mit wenigen Häusern, Tankstelle (damals noch mit Handbetrieb) und "Tante-Emma-Laden". Er liegt am 622m hohen Ailigas-Berg, auf dem sich heilige Stätten der Lappen befinden sollen.

Am nächsten Morgen, bei leichtem Nieselregen, füllten wir die Löcher in unserem Nahrungsmittelbestand (wir waren bereits seit 2 Wochen unterwegs) auf. Dann fuhren wir hinüber nach Karasjok. Diese Stadt ist das Zentrum der norwegischen Lappen und hat auch ein Lappenmuseum (samiske samling). Karasjok ist wesentlich größer und mehr mit Beton verbaut als Karigasniemi. Dafür bietet es bessere Einkaufsmöglichkeiten. Nun, wir hatten schon alles, wollten nur noch rasch auf dem Postamt nach Briefen von zuhause fragen. Ein weiterer Besuchsgrund: die Busverbindungen von oder nach Tanabru oder einem Ort am Tanafjord. Nach einigem Hin und Her erfuhren wir, dass gegen 14.00 h in Tanabru ein Bus Richtung Karasjok abfahren sollte. Jetzt hatten wir ca. 10.00 h. Wir kehrten sofort zum Zelt zurück, luden das Gepäck für die Kajaktour aus und den überflüssigen Autofahrerkomfort ein. Als bald war ich, diesmal allein, wieder auf dem Weg nach Karasjok. Unterwegs las ich noch einen Engländer auf, der zum Nordkap trampeln wollte. Er war froh, im jetzt stärker einsetzenden Regen wenigstens bis Karasjok mitgenommen zu werden. Dort angelangt versuchte ich noch einmal, die genaue



Abfahrtszeit des Busses in Tanabru zu erfahren: 13.18 h. Inzwischen hatten wir aber schon nach 10.00 h da blieben knapp 2 Stunden für 180 km! Ein Alptraum, ich kannte norwegische Schotterstraßen noch von früher, und als solche war die Strecke in der Karte gekennzeichnet. Ich wollte es versuchen, den Bus dort zu erreichen, ansonsten konnte ich ja noch im Wagen übernachten. Vielleicht ergäben sich auch noch andere Transportmöglichkeiten. Inzwischen war das schönste Gewitter im Gange mit Regen wie aus Kübeln, in Hagel übergehend. Der Engländer war noch nicht weiter gekommen und bat mich nun, mitzunehmen. Zum Verweilen reizte ihn diese Ortschaft nicht sonderlich. Autos waren nur wenige vorbeigekommen, die meisten waren zudem noch mit Urlaubern und ihrem Gepäck überlastet. Zu meiner größten Überraschung stellte ich fest, dass das erste Drittel der Strecke asphaltiert war. Dadurch kamen wir sehr schnell voran. Die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h überschritt ich dabei aber erheblich. Mein Mitfahrer krallte sich am Griff fest und war recht einsilbig. Gegenverkehr trat jedoch nur an übersichtlichen Stellen auf. Auf der Schotterstrecke spritzte das Wasser aus Pfützen und Schlaglöchern in Fontänen zur Seite. Von der Straße hat man durchgehend einen sehr guten Blick auf den Fluss. Ich konzentrierte mich jedoch auf den Weg, der allen Biegungen des Flusses folgte und wollte auf der Rückfahrt genauere Beobachtungen anstellen. Eine Viertelstunde vor der Abfahrt des Busses erreichten wir Tanabru, auch der Beifahrer lebte noch. Man bestätigte mir den Abfahrtstermin und es blieb noch Zeit für eine Tasse Kaffee im Rasthaus. Als ich dann den Fotobeutel aus dem Wagen nehmen wollte, mochte ich kaum den Griff der Tür anfassen, so verklebt und verschmiert war alles mit dem Lehm der Straße.

Ich kletterte nun in den Bus, in dem nur wenige Leute saßen. Zu zahlen hatte ich ca. 50,- NKR. Die Reise sollte ungefähr 5 Stunden dauern mit einer Pause in Laevvajokk. Es regnete noch immer, als der Bus fast pünktlich abfuhr. Die Straße war selten breiter, als die Fahrspur des Busses. PKWs, die überholen wollten, mussten sich bis zur nächsten Haltestelle gedulden, bzw. wurden bei gelegentlichen Stopps extra zu diesem Zweck vorbeigelassen. Man kann zu diesen Bussen übrigens auch auf freier Strecke zusteigen, auf ein Zeichen halten sie immer an. Die Fahrt führte am Ufer des Tanaelv entlang, nur gelegentlich wurde die Sicht durch Bäume oder Büsche verdeckt. Vorn, beim Fahrer sitzend und durch die von den Scheibenwischern freigehaltenen Frontscheiben schauend, musterte ich den Strom. Er war zwischen 50 und 200 m breit. Viele Sandbänke und Inseln zergliederten die Wassermassen in verschiedene Flussarme. Mehrere Schwallstrecken waren zu erkennen, besonders der "Storfossen" gab mir zu denken, eine fast 1 km lange, ca. 50 m breite Strecke mit hohen Widerwellen und Walzen mit großen Felsbrocken versetzt. Na ja, zur Not gab's noch den Bootswagen. Kurz vor Laevvajokk hörte es auf zu regnen, so konnte ich mir diese Siedlung genauer ansehen. Sie besteht aus einem Bauernhof, Gasthof mit Pension und Reitschule. Viele Kinder und junge Leute liefen hier umher. Am Ufer des Tanaelv tuckerte eines der typischen, von den Lappen benutzten Boote, flussaufwärts. Sie sind ca. 5-6 m lang und kaum einen Meter schmal und am Bug hochgezogen gebaut. Früher wurden sie mit langen Stangen vorwärtsbewegt, heute benutzt man Außenbordmotoren.

Auf der zweiten Hälfte der Rückfahrt nieselte es noch gelegentlich, bei unserer Ankunft in Karasjok war der Himmel nur noch bewölkt. Das war auch gut so, schließlich hatte ich noch eine Strecke von 20 km Fußmarsch vor mir. Ich hegte keine große Hoffnung, mitgenommen zu werden. Ein Drittel des Weges entlang des Karasjokka hatte ich bereits hinter mich gebracht, da hielt auf mein Zeichen hin ein Milchwagen. Er hielt dann zwar auch bei buchstäblich jeder Milchkanne an, aber besser schlecht gefahren als gut gelaufen. Es war Abendbrotzeit, als ich das Zelt wieder erreichte. Wolfgang war überrascht, mich schon wiederzusehen. Er hatte erst für den nächsten Tag mit meiner Rückkehr gerechnet. Während die Spiegeleier in der Pfanne brutzelten, schilderte ich ihm meine Erlebnisse. Hundemüde kroch ich anschließend in den Schlafsack.

Am folgenden Morgen nieselte es noch leicht, als wir uns wieder aus den Schlafsäcken schälten. Die halbe Nacht hatte es geregnet. Während des Frühstücks klarte es jedoch auf. Schließlich wurde es sogar so warm, dass wir beim Packen der Boote ins Schwitzen kamen und Pullover und Hemd auszogen. Das Packen der Boote dauerte heute noch recht lange, wie immer zu Beginn einer längeren Wanderfahrt. Schließlich schoben wir die Boote aber ins Wasser, das stellenweise noch recht flach war, wenngleich es rasch dahin strömte. Für die Strecke von rund 180 km hatten wir 6 Tage eingeplant. 30 km waren am Tag leicht zu schaffen. Außerdem wollten wir die Landschaft erleben, und keine Rallye veranstalten. Sollten wir durch schlechtes Wetter o. ä. Zeit verlieren, konnten wir sie wieder einholen. Zu Beginn war der Anarjokka bzw. der Tenojoki recht breit und mit vielen, 1-3 m hohen Sandbänken bestückt. Man konnte jedoch meistens beide Flussarme befahren. Der Karasjokka brachte wenige Kilometer nach unserem Start mindestens die gleiche Wassermenge hinzu. So wurde der Tenojoki zum Strom.

Zunächst machte die Landschaft einen hügeligen Eindruck, höhere Berge waren erst im Hintergrund zu sehen. Die Ufer bestanden aus einem mehrere Meter hohen und breiten Sand- oder Kiesstrand. Daran schloss sich zumeist dichtes Gebüsch an, zum Zelten also nicht so ideal. An den Berghängen wuchsen Birken. Oftmals sahen wir große Gebiete, die schwarz verkohlt waren. Hier hatten verheerende Flächenbrände getobt, eine Mahnung, mit dem Feuer vorsichtig umzugehen. Die Natur braucht hier im Norden sehr lange, um sich zu regenerieren.

Schwere Wolken wälzten sich heran, verdeckten zeitweise die Sonne, ein kühler Wind aus Norden setzte am Nachmittag ein. Von Regen blieben wir heute aber noch verschont. Dann wurde das Flussbett schmaler, die Berge rückten dichter an die Ufer heran. Sie hatten meist eine Höhe von 3 - 400 m, manche aber auch mehr als 500 m. Da wir am Vormittag spät los gefahren waren, paddelten wir auch bis zum Abend. Wir hatten das Glück, eine Weide am Ufer zu finden, die sich mit ihrem kurz gefressenen Gras vorzüglich zum zelten eignete. Als das Zelt stand, fühlte ich einen harten Gegenstand unter dem Boden, ein Hufeisen. Na, wenn das kein Glück bringt!

Während der gesamten Fahrt ergab es sich, dass wir immer auf der östlichen Seite des Flusses zelteten, außer in Tanabru also immer am finnischen Ufer. Einer der Gründe hierfür war, dass wir den Sonnenschein optimal ausnutzen wollten. Wenn die Sonne nämlich abends hinter den Bergen verschwand, wurde es sofort empfindlich kühl. Dann zog auch ein laues Lüftchen noch unangenehm unter den Bundeswehrrparka. Da beeilte man sich, das Zelt aufzubauen. Erst Tee mit Rum wärmte uns wieder auf und verkürzte uns die Wartezeit, bis das Labskaus fertig war. Da wir diese Fahrt erst im August unternehmen konnten, mussten wir auf den größten Vorteil der nördlichen Breitengrade verzichten: die Mitternachtssonne. In der Zeit von Mai bis Juli bleibt es hier die ganze Nacht hell, die Sonne geht dann wochenlang nicht mehr unter. Dann wird man nicht durch die hereinbrechende Dunkelheit gezwungen, die Tagesetappe zu beenden, kann im Hellen kochen und die Temperaturen sind ausgeglichener.

Während der folgenden Nacht regnete es wieder. Auch am nächsten Morgen wirkte die Umgebung bei Nieselregen wenig einladend. Schließlich rafften wir uns aber doch auf, den Wasserkessel auf den Benzinkocher zu setzen. Nach einem ausgiebigen Frühstück gelang es uns, in einer Regenpause trocken unsere Ausrüstung in die Boote zu verstauen. Bei dem klitschnassen und damit sperrigen Zelt war dies allerdings nur unter Nachstopfen mit den Füßen zu schaffen. Die erste Hälfte der Tagesstrecke legten wir bei Regen zurück. Der starke Gegenwind trieb ihn uns ins Gesicht. Das hier engere Stromtal beschleunigte die Fließgeschwindigkeit, sodass der Luftstrom regelrechte Wellen aufwarf.

Zudem war es ziemlich kühl. Für diesen Teil der Fahrt entsinne ich mich vor allem meiner klammen Hände. Nachdem ich zwischendurch ein Foto geschossen hatte, gelang es mir nicht einmal mehr, den Gummifalz am Fotobeutel zu schließen. Die straff zu spannende Spritzdecke ging gerade noch zu.

Da wir unsere Tagestouren meistens erst am späten Vormittag starteten, speisten wir nur zweimal täglich, aber dafür um so ausgiebiger. Zum Frühstück gab es Kaffee, Eier, Brot und Auflage, abends etwas Warmes. Zur Mittagszeit aßen wir Schokolade. Da verlor man keine Zeit und konnte sich gemütlich treiben lassen. Auch strömender Regen konnte uns nicht davon abhalten, unsere tägliche Ration zu genießen. Überhaupt habe ich festgestellt, dass man in nördlichen Gegenden geradezu einen Heißhunger auf Süßigkeit entwickelt.

Am Nachmittag ging es bei inzwischen trockenem Wetter zwischen einigen Inseln hindurch. Sie waren leider zu dicht überwuchert, um darauf zelten zu können. Wir mussten uns noch ein wenig gedulden, bis wir die Häuser eines Lappendorfes erreichten. Eine fast ebene Wiese, von Schafen kurzgehalten, lud uns zum Landen ein. Darauf stand ein Gatter, über das Netze gespannt waren, vermutlich zum Trocknen. Dahinter befanden sich einige Häuser, im typischen skandinavischen Stil aus Holz gebaut, wenn auch nicht so gut in Farbe. Kaum hatten wir einen Blick in die Runde geworfen, da näherte sich ein Lappenboot mit einer Großfamilie darin: vom Großvater bis zur Enkelin, alle im Sonntagsstaat, dabei war heute erst Samstag.

Sie waren vermutlich zum Einkaufen in Valjo gewesen. Jedenfalls schleppten sie einige Kartons. Die Frauen hatten die typische, farbenfrohe Lappentracht an. Die Männer trugen schwarze Anzüge und z. T. Lappenmützen auf dem Kopf.

Auch wir wurden aufmerksam betrachtet, desgleichen unsere Boote. Wir grüßten und baten um die Erlaubnis zu zelten. Unser Englisch und der begrenzte norwegische Sprachschatz reichten zu einer Unterhaltung leider nicht aus. Zelten durften wir aber.

Die anderen verschwanden bald im Haus, lediglich Vater und Sohn blieben noch eine Weile und beobachteten uns beim Zeltaufstellen und Leeren der Boote. Man sah ihnen an, dass Sie gern mit uns über einige Dinge gesprochen hätten, es brachte nur nicht viel. Schließlich betraten auch sie das Haus.

Wenn man in Deutschland über Lappen oder, wie sie sich selbst bezeichnen, Samen spricht, so denkt man dabei an Nomaden und Rentierherden. Ein großer Teil dieses Volkes ist aber schon lange als Bauern oder Fischer sesshaft. So auch diejenigen, die wir hier trafen.

Überall sahen wir dreibeinige Gestelle im Fluss stehen, zwischen denen zur Zeit der Lachswanderung Netze durch den Fluss gespannt werden. Hier kann der Lachs noch leben, das Wasser ist klar und sauber, der Fluss ist unverbaut und ohne Industrieabwässer.

Auch während dieser Nacht regnete es wieder, der nächste Tag brachte aber strahlenden Sonnenschein, wenn auch mit kräftigem Gegenwind.

Gefälle und Fließgeschwindigkeit des Tenojoki sind recht unterschiedlich, 7 - 8 km/h kann man aber auch bei Gegenwind auf ihm schaffen. An diesem Tag kamen wir besonders gut voran. Mehrere Stromschnellen halfen dabei. Gegen Abend erreichten wir den "Övre Storfossen" (obere große Stromschnelle). Es spritzte und kabbelte ein wenig, gleichwohl ging es bei WWI-II problemlos hindurch. Unsere schwerbepackten Wanderboote von 430cm Länge waren gut genug.

Der Himmel bezog sich wieder, so beeilten wir uns, an Land zu kommen. Wir hatten Glück.

Der nächste Tag brachte wieder Sonnenschein und wenig, dazu zumeist Rückenwind. Lange Strecke ließen wir uns den Fluss hinabtreiben, das Paddel als Windfänger benutzend, indem wir es senkrecht auf das Boot stellten. Jetzt hätte man ein Segel gebraucht.

Bisher flog der Tanaelv ungefähr von Süd nach Nord, nun bog der Fluss nach Osten ab. Vielleicht bewirkte dies auch die Änderung der Windrichtung in dem Stromtal.

Gelegentlich kamen wir an recht großen Inseln von 100 m Länge und mehr vorbei und schließlich zur Fähre bei Utsjoki. Kurz davor landeten wir, um im Ort unseren Proviant aufzubessern. Außerdem wollte ich mir noch einen Schwarz-Weiß-Film kaufen, den Reservefilm hatte ich im Wagen liegengelassen. Lebensmittel und Benzin zum Kochen waren leicht zu bekommen, den Film konnte ich nicht einmal in dem Hotel kaufen. Auch in Lappland hatten die Kassetten (im Jahr 2000: Diese Filmkassetten kennt man heute gar nicht mehr) schon Einzug gehalten.

Zurückgekehrt zu den Booten, konnten wir nicht widerstehen, ausnahmsweise von den frisch eingekauften Dingen zu essen, das Brot roch so verführerisch.

Zu unseren Füßen lag das Geschiebe des Flusses, überwiegend faustgroße, rundgeschliffene Steine. Bei näherem Hinsehen entdeckten wir solche, die vollständig aus Quarz bestanden. An abgeschlagenen Stellen leuchtete das Mineral weiß hervor.

Von Utsjoki führt auch auf der finnischen Seite eine Straße nach Norden. Es gibt hier auch mehr Besiedlung am Ufer, als bislang. An diesem Abend fanden wir nur schwer eine Stelle zum Zelten. Hinter einer kleinen Stromschnelle entdeckten wir die Mündung eines kleinen Flusses. Nachdem wir ihn ein kurzes Stück aufwärts gepaddelt waren, entdeckten wir auf dem linken Ufer eine ebene Wiese. Nur das Aussteigen am Prallhang und unter Büschen war sehr unangenehm. Beinahe wäre ich dabei noch in den Bach gegangen.

Die Sonne schien an diesem Abend noch so warm, dass ich das Zelt allein aufbauen konnte, während Wolfgang sich über die Kartoffeln hermachte. Reis und Nudeln schmeckten uns auf die Dauer nicht so gut, auch wenn man Kartoffeln vor dem Genuss erst schälen muss. Wolfgang stürzte sich abends immer so wild auf die anstehenden Arbeiten, dass er meistens vergaß, die Spritzdecke abzulegen. Dazu kam er dann erst beim Schlafengehen.

Der Erdboden des Zeltplatzes bestand aus Gras, Heidekraut, Beerensträuchern und Flechten. Besonders typisch für Lappland sind ja die Moltebeeren. Ihre Triebe wachsen bis zu 20 cm hoch, haben keine Stacheln und handförmig gelappte Blätter. Die Beere ist eine Sammelfrucht und rot bis orange in der Farbe. Marmelade und Schnaps werden daraus hergestellt.

Aber auch andere Beerenarten kamen häufig vor wie Moor- und Heidelbeeren. Wir sahen auch verschiedene Pilzarten, wagten sie jedoch nicht zu essen, da wir uns damit nicht auskannten.

An diesem Abend war es recht warm, sodass wir noch ziemlich lange vorm Zelt sitzen und ein kleines Lagerfeuer entzünden konnten. Mit Findlingen hatten wir einen Ring gebildet, sodass das Feuer nicht unkontrolliert ausbreiten konnte. Wir unterhielten es neben Treibholz auch mit trockenem Gras oder Heidekraut, um die Mücken zu vertreiben. Da wir jedoch so relativ spät im Jahr unterwegs waren, hatten wir nur wenig Last mit ihnen, die wenigen, die uns behelligten, wurden schon durch das wirksame finnische Mückenöl vertrieben.

Auch der fünfte Tag unserer Reise brachte wieder gutes Wetter. Gleichwohl konnte man an den Birken den

nahenden Herbst erkennen. Die Blätter begannen bereits, sich zu färben.

Wir hatten am nächsten Tag bereits einige kleinere Schwallstrecken hinter uns gebracht, als ein motorisiertes Lappenboot mit Höchstgeschwindigkeit hinter uns herfuhr. Die Insassen bedeuteten uns, sofort ans Ufer zuzufahren. Dort machten sie uns klar, dass wir auf keinen Fall weiterpaddeln dürften. Der Fluss würde so wild und verblockt werden, dass wir nicht lebend hindurch kämen. Der Bruder des einen von ihnen sei dort schon umgekommen. In der Tat floss der Strom jetzt noch schneller dahin. Er blieb zunächst aber noch leicht überschaubar und Anlegemöglichkeiten waren auch noch genügend gegeben. So bedankten wir uns für die guten Ratschläge und fuhren einige hundert Meter weiter.

Nun hatten wir den "Storfossen" erreicht. Wir sahen hohe Widerwellen und Walzen. Das Ufer bestand aus riesigen Findlingen, die auch, unterschiedlich weit aus dem Wasser ragend, Kehrwasser bildeten. Wir erkundeten nun den Fluss vom Ufer her, indem wir über die Steine hinwegturnten. Hier, auf dem finnischen Ufer, verlief die Straße in einiger Entfernung. Der Strom durchschnitt einen Hügel von vielleicht 50 m Höhe über der Wasseroberfläche.

Aus einem Lappland-Sonderheft des "Kanu-Sporte" erfuhr ich später, daß dieser "Storfossen" bisher nur von wenigen Könnern befahren worden ist. Wir hatten aber auch so einen ganz erheblichen Respekt vor ihm. Andererseits verspürten wir aber nur wenig Lust, die Boote und das viele Gepäck umzutragen bzw. zu karren. Immerhin betrug die Länge der Stromschnelle über 500 m. So beschlossen wir, uns am Gleithang entlang an den schwierigsten Stellen vorbeizuschummeln. Den günstigsten Weg prägten wir uns ein. Die Steuerung am Boot wurde abgebaut, der Neopren-Anzug angelegt, dann ging's los.

Wir schwitzten wegen der Wärme und der Aufregung. Die ersten Abfälle von gut 50 cm Höhe mit den anschließenden Walzen waren aber leichter zu meistern, als wir erwartet hatten. Nur quertreiben vor den oft nur 1 m auseinanderliegenden Felsen durfte man nicht. Weil es so gut ging und um die Felsen zu meiden, zog en wir weiter zur Mitte des Flusses. Da waren die Walzen zwar höher, die Felsen lagen aber weiter auseinander. Schließlich wurden wir übermütig und fuhren mutwillig in die größeren Walzen hinein, soviel Spaß bereitete uns die Fahrt. Als die Strecke schließlich zu Ende war, bedauerten wir das sehr. Schade auch, dass wir die interessanten Stellen zu Beginn ausgelassen hatten.

Während unserer Befahrung des Tenojokis herrschte ziemlich niedriger Wasserstand. Dadurch war die von uns befahrene Strecke vielleicht mit WW III einzustufen, der Parcours der schwierigsten Stelle hatte wohl immerhin noch WW IV-V. Für uns war WW III mit den vollgepackten Wanderbooten noch schwierig genug. Ob wir wohl die ersten waren, die den Storfossen auf diese Weise bezwungen hatten (1974)?

Die Sonne verschwand hinter den Bergen, in den Neoprenanzügen wurde uns kühl. Auf einem schmalen Uferstreifen konnten wir bald das Zelt aufbauen und bei heißem Tee über den Storfossen fachsimpeln. Es war bereits dunkel, also nach 22.30h, als wir in die Schlafsäcke krochen. Der sechste Tag auf dem Tenojoki wurde dann auch unser letzter. Das Wetter war wieder herrlich, die Strömung blieb flott. Obwohl der Fluss wieder breiter wurde, kamen wir gut voran. Irgendwann bog die finnische Grenze nach Osten ab, dann war auch das rechte Ufer norwegisch.

Dass wir überhaupt auf einer Grenze entlanggepaddelt waren, war nur an einem Schild auf der Brücke von Karigasniemi nach Karasjok zu erkennen gewesen. Keine Kontrolle hatte stattgefunden, wir wurden nicht beobachtet, nichts. Welch ein Kontrast zu einer Fahrt auf der Elbe zwischen Schnackenburg und Lauenburg(1974). Größere Gegensätze sind kaum denkbar.

An den Ufern fanden sich immer mehr Häuser, beflaggt mit den norwegischen Farben Rot, Blau und Weiß.

Durch flaches Wasser schrubbelten wir schließlich in Tanabru an Land. Hier wurde früher sicher eine Furt genutzt. Oberhalb der Brücke, die den Ort den Namen gab, befand sich ein Stück brachliegendes Land, auf dem wir zelteten. Der Wagen war schnell herbeigeht. Autofahrerkomfort wie Tisch und Stühle standen wieder zur Verfügung, so recht vermisst hatten wir den aber gar nicht. Breit, wenn auch nicht mächtig, so floss der Tanael weiter dem Eismeer zu. Wolfgang und ich mussten, nach dem obligatorischen Abstecher zum Nordkap, leider wieder gen Süden ziehen. Unterwegs in Norwegen trafen wir bayerische 'WW-Fahrer, die mit ihren Autos von einer Stromschnelle zur nächsten fuhren, um nur die interessantesten Strecken mit dem Boot auf dem Wildwasser zu paddeln. Ungläubiges Staunen erteten wir bei dem Bericht, auf einem einzigen Gewässer 180 km in einem Stück gepaddelt zu haben: "Jo mei, wos hobts denn ihr für an Hintern?!"

Inhalte: Inhalte dieser Seiten wurden sorgfältigst erstellt. Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernehmen wir jedoch keine Gewähr. Wir sind als Diensteanbieter gemäß § 7 Abs.1 TMG für eigene Inhalte auf diesen Seiten nach den allgemeinen Gesetzen verantwortlich. Nach §§ 8 bis 10 TMG sind wir jedoch nicht verpflichtet, fremde übermittelte oder gespeicherte Informationen zu überwachen oder nach Umständen zu forschen, die auf rechtswidrige Tätigkeit hinweisen. Verpflichtungen zur Entfernung oder Sperrung der Nutzung von Informationen nach den allgemeinen Gesetzen bleiben hiervon unberührt. Eine diesbezügliche Haftung ist jedoch erst ab dem Zeitpunkt der Kenntnis einer konkreten Rechtsverletzung möglich. Bei Bekanntwerden von entsprechenden Rechtsverletzungen werden wir diese Inhalte umgehend entfernen.

Haftung für Links: Diese Präsenz enthält Links zu Webseiten Dritter, deren Inhalte wir nicht beeinflussen können. Deshalb übernehmen wir für diese fremden Inhalte auch keine Gewähr. Inhalte verlinkten Seiten verantwortet stets der jeweilige Anbieter oder Betreiber der Seiten. Verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Verlinkung auf mögliche Rechtsverstöße überprüft. Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Verlinkung nicht erkennbar. Die permanente inhaltliche Kontrolle der verlinkten Seiten ist jedoch ohne konkrete Anhaltspunkte einer Rechtsverletzung nicht zumutbar. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Links umgehend entfernen.

Urheberrecht: Werke, Inhalte und Abbildungen auf den Seiten des Kanuverein Unterweser unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes bedürfen der schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Autors bzw. Erstellers. Downloads und Kopien dieser Seite sind nur für den privaten, nicht kommerziellen Gebrauch gestattet. Soweit die Inhalte auf dieser Seite nicht vom Betreiber erstellt wurden, werden die Urheberrechte Dritter beachtet. Insbesondere werden Inhalte Dritter als solche gekennzeichnet. Sollten Sie trotzdem auf eine Urheberrechtsverletzung aufmerksam werden, bitten wir um einen entsprechenden Hinweis. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Inhalte umgehend entfernen.

Datenschutz: Die Nutzung unserer Webseite ist in der Regel ohne Angabe personenbezogener Daten möglich. Soweit auf unseren Seiten personenbezogene Daten (beispielsweise Name, Anschrift oder eMail-Adressen) erhoben werden, erfolgt dies, soweit möglich, stets auf freiwilliger Basis. Diese Daten werden ohne Ihre ausdrückliche Zustimmung nicht an Dritte weitergegeben. Wir weisen darauf hin, dass die Datenübertragung im Internet (z.B. bei der Kommunikation per E-Mail) Sicherheitslücken aufweisen kann. Ein lückenloser Schutz der Daten vor dem Zugriff durch Dritte ist nicht möglich.

Werbung: Der Nutzung von im Rahmen der Impressumspflicht veröffentlichten Kontaktdaten durch Dritte zur Übersendung von nicht ausdrücklich angeforderter Werbung und Informationsmaterialien wird hiermit ausdrücklich widersprochen. Die Betreiber der Seiten behalten sich ausdrücklich rechtliche Schritte im Falle der unverlangten Zusendung von Werbeinformationen, etwa durch Spam-Mails, vor.