

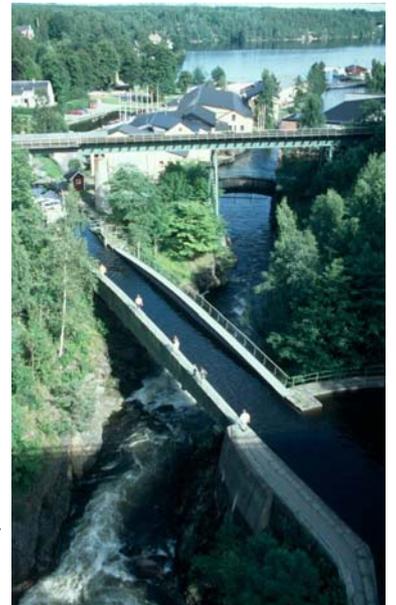
Nordlandtour - Schweden Norwegen Finnland 2000

Freitag, 28. Juli 2000

Es regnet Bindfäden und das schon den ganzen Tag. Der Regen hatte irgendwann nachts angefangen und dann nicht wieder aufgehört. Um 17 Uhr starteten wir mit dem MAN Richtung Rostock. Der Routenplaner aus dem Internet errechnete für die Strecke 4,5 Stunden für einen schnellen LKW. Wir brauchten mit Tanken 3,5 Stunden und waren deshalb schon früh am Überseehafen. Eine Einweiserin fragte uns erstaunt: „Sind Sie ein PKW oder ein LKW?“ Jörgen und ich erwiderten gleichzeitig: „Wir sind ein Wohnmobil!“ „Ehrlich?“ „Ehrlich!“ Anscheinend fährt hier selten so ein Gefährt. Auch die Dame an der Ticketkontrolle wollte das zunächst nicht so recht glauben und ließ nochmal nachfragen. Um 21.45 Uhr ging es auf das Schiff, die Mecklenburg-Vorpommern. Um 22.45 Uhr legten wir ab, obwohl in unseren Tickets 23.00 Uhr vermerkt war. Wir setzten uns zunächst in die Cafeteria. Aber dort konnte man nicht schlafen. Dann legten wir uns auf unsere Decken vor den Abgang zu den Autodecks. Eine Gruppe Jugendlicher rannte ständig die Treppen auf und ab und erzählten, bis das Schiff in Trelleborg einlief. An Schlaf war nur bedingt zu denken.

Sonnabend, 29. Juli 2000 - Schweden

In Trelleborg kamen wir problemlos durch den Zoll. Wir fuhren Autobahn Richtung Göteborg. Da uns jedoch die Augen ständig zufielen, suchten wir uns auf einem Höhenzug ein nettes Plätzchen und schliefen erst einmal ein paar Stunden. Inzwischen kam die Sonne hervor. Nach einem ausgiebigen Frühstück fuhren wir weiter Autobahn und in Göteborg auf die Straße 45. Diese war eine lange Zeit unser Begleiter. Sie ist überall sehr gut ausgeschildert und heißt „Inlandsvägen“. Mir fielen sofort diese vielen roten Häuser auf. Holzhäuser, die dunkelrot gestrichen sind. Manche sind auch weiß oder gelb, aber der weitaus überwiegende Teil ist rot. Das ist ein Schutzanstrich, der durch seinen hohen Anteil an Kieselsäure das Holz vor Fäulnis schützt. Anfang des 17. Jahrhunderts wurde der Anstrich in der Bergwerkstadt Falun erfunden. Die gelbliche Abraumerde aus den Kupfergruben wurde bei 800° gebrannt. Durch den Eisenanteil färbte sie sich rot. Das entstandene Pulver wurde mit Leinöl und weiteren Bestandteilen gemischt. Die entstandene Farbe ließ die gestrichenen Holzbauten wie Steinhäuser aussehen, was man schick fand. Allerdings schützt dieser Anstrich auch nur etwa 10 Jahre. Früher soll dieser Anstrich Pflicht gewesen sein, andernfalls mußte der Besitzer hohe Steuern zahlen. In der damaligen Zeit galten weiß getünchte Häuser als Zeichen von Reichtum, weil zusätzlich zur Steuer die Farbe aus England importiert werden mußte. Hinter Mellerud ging es links ab auf eine kleinere Straße nach Haverud. Dort besichtigten wir das Aquädukt. Über Seen, Flüsse, Schleusen und Kanalstücke führt der Dalstrandkanal von Köpmannebro am Vänern über Bengtsfors nach Töcksfors an der norwegischen Grenze. Er wurde 1864-1868 als Transportweg für die großen Eisen- und Sägewerke gebaut. Die weitaus längste Strecke ist natürlich,



nur 10 Kilometer mußten gebaut und mit 25 Schleusen überbrückt werden. Die schönste Stelle dieses Kanuten-Paradieses ist der 32,5 m lange Aquädukt bei Haverud. Die Erbauer brauchten dafür 33.000 Niete. Dafür kann man auf einer Schiffsbrücke mit dem Boot einen Wasserfall überqueren. Auch die noch darüber führende Eisenbahn ist in Betrieb. Die höchste Brücke ist jedoch die Autobrücke.

Nach der ausgiebigen Besichtigung, wo wir auch noch das Glück hatten, daß gerade ein Zug die Brücke über-

querte, fuhren wir eine kleine Straße weiter nach Norden. Achterbahnartig führte diese Straße durch dichte Wälder. Schließlich führte ein aufgeschütteter Weg in den Wald hinein. Wir landeten ober über einem See. Der Stellplatz war wunderschön. Bei herrlichem Sonnenschein aßen wir mit Superaussicht zu abend. Die Sonne ging um 21.30 Uhr unter.

Sonntag, 30. Juli 2000

Wir schliefen lange und wachten bei herrlichem Sonnenschein auf. Endlich mal wieder Frühstück draußen. Da man bei einer einfachen Strecke von 3000 km bis zum Nordkap sich aber keine größeren Pausen leisten kann, fuhren wir schweren Herzens weiter die kleinen Straßen bergauf und bergab, bis wir wieder die „45“ erreichten. Da es hier weiter nichts besonders zu sehen gab, wollten wir soviel Kilometer schaffen, wie möglich. Von Torsby bis Mora fuhren wir durch ein riesiges Moorgebiet. Die Flüsse und Seen waren braun. Auf dieser Strecke entdeckten wir auch dunkle Wolken, die sich in unsere Richtung bewegten. Also doch noch schlechtes Wetter, nichts wie weg. Irgendwie umfuhren wir die Wetterfront und pausierten bei Sonnenschein abseits der Straße. Aber die Wolken kamen näher. Wir hörten Gewittergrollen und packten unsere Sachen. Sicherlich nicht zu früh, denn kurz, nachdem wir fertig waren, fing es an wie Bindfäden zu regnen. Der Regen kam ganz gerade runter, wie an Bindfäden gezogen. Auf der Strecke nach Mora kam von links ein PKW auf die Straße und blieb stehen. Jörgen dachte, der Fahrer hätte uns gesehen und fuhr weiter. Aber nichts da, nur eine Vollbremsung konnte uns vor dem Unfall retten. Der Mann fuhr einfach 50 m vor dem MAN auf die Straße und blieb wieder fast stehen. Wir hatten Glück, daß nichts passiert war. Hinter Mora, natürlich weiter auf der Straße 45 entdeckte Jörgen ein Schild nach Helvetesfallet. Wir dachten beide sofort an Wasserfälle. Diese waren auf unseren Karten nicht verzeichnet. Eine Schotterstraße führte zunächst nach Storstupet. Wir wußten natürlich nicht was das ist und das machte uns neugierig.



Der Fluß Äman ist einer der größten Flüsse, die durch Orsa fließen. Bei Storstupet formt er eine Klamm. Die Inlandsbahn passiert diese Klamm auf einer 34 Meter hohen Eisenbahnbrücke. Die Inlandbahn ist insgesamt 1304 km lang und sie überquert dabei 60 bis 70 Täler. Sie war die Pulsader Schwedens und führte bis Jokkmokk. Wenn wir die schwedischen Informationen richtig deuten, ist sie seit 1984 ausschließlich in touristischen Belangen unterwegs. Der Äman wurde früher für Flösserei genutzt und es wurde deshalb bei Storstupet eine Rinne aus Holz gebaut. Diese Rinne ist inzwischen teilweise kaputt, aber die Gewalt der Stromschnellen in diesem Bereich ist schon beeindruckend.

Schön ist auch, daß das ganze nicht großartig touristisch aufbereitet wurde. Man muß schon ganz gut klettern.

5 Kilometer entfernt liegt Helvetesfallet. Hier formt der Äman eine Klamm mit 30 Meter hohen Steilwänden. Hier kann man besonders klettern. Aber die Mühe lohnt sich. Auf einer schwankenden, aber sicheren Brücke kommt man auf einen Felsen in der Mitte des Flusses. Von hier aus sind die Naturgewalten noch besser zu beobachten. Außerdem gibt es hier frisches Trink-



wasser. Was ist besser, als ein Malt mit frischem Quellwasser? Wir beschlossen, die Nacht hier zu verbringen, allerdings im Auto und nicht draußen, da wir sonst von den Mücken überfallen werden. Die ersten Stiche haben wir schon. Aber es sind noch normal große Mücken, die wir mit den normalen Mückengittern fernhalten können. Es kommen immer noch Besucher, obwohl es mittlerweile 21.30 Uhr ist.

Montag, 31. Juli 2000

Wir fuhren einen breiten Weg entlang, der in unsere Hauptrichtung (Straßenrichtung) führte. Nach 5 Kilometern war der Weg zu Ende. Das ist in Schweden nichts ungewöhnliches, da diese Wege zum Roden der Wälder benutzt werden. Aufgefallen ist uns, daß gerodete Flächen nicht aufgeforstet werden. Das überläßt man der Natur. Einige größere Bäume bleiben stehen, so daß sich neues Leben entwickeln kann. Mittags machten wir Pause, um die Sonne noch ein wenig zu genießen. Der Wind wurde jedoch zunehmend kälter. Kaum scheint in Schweden die Sonne, laufen die Leute halbnackt durch die Gegend. Während wir uns wegen es Windes immer mehr anzogen, staunte ich über die leichte Kleidung der Schweden. Wir fuhren durch endlose Wälder und auch durch Sumpfbgebiet. Kaum war man aus einem Wald heraus, breitete sich ein See vor uns aus. Seen, die man vorher nicht einmal erahnen konnte. Auf der Straße 45, unser ständiger Begleiter, kamen uns jede Menge Wohnwagengepanne entgegen. Die meisten waren Schweden. Wohnmobile fuhren meistens Ausländer. Das Nordkap muß ganz schön überfüllt sein. Aber vielleicht sind ja alle weg, wenn wir dort ankommen. Es ist ja noch ziemlich weit.



Dienstag, 1. August 2000

Das Wetter war immer noch ganz schön. Die Sonne schien, aber es wehte ein kalter Wind. Nach ein paar Kilometern erreichten wir Schwedens nördlichste, größte, aber auch am dünnsten besiedelte Landschaft: Lappland. Sie wird gerne als letzte Wildnis Europas beschrieben. Sie ist die Heimat der schwedischen Samen. Der größte Teil des Gebietes ist mit Sümpfen und tiefen, dunklen Wäldern bedeckt. Sie werden nach Norden hin immer lichter und gehen schließlich in eine unwirtliche Tundra über. Unser ständiger Begleiter ist die Inlandsbahn. Jörgen wollte unbedingt einen Zug fotografieren und so stellte er den MAN neben die Bahngleise. Er suchte sich einen schönen Platz um den Zug auch gut auf das Foto zu bekommen. Als sich dann nichts tat, kam er in den MAN. In diesem Moment fuhr der



Zug vorbei. Jörgen war enttäuscht, hatte er doch weit und breit nichts gesehen. Nach dem Essen, wir waren gerade am Abwaschen, konnte ich nur noch „Zug, Zug!“ rufen, da war er auch schon fast vorbei. Jörgen schaffte es jedoch, noch ein Foto zu machen. Es war der gleiche Zug, der vorhin in die andere Richtung fuhr. Die Mücken fangen langsam an zu nerven. Wir haben erste Stiche und es findet sich kaum noch eine Gelegenheit, mückenfrei draußen zu sitzen und die Sonne zu genießen. In Arvidsjaur besuchten wir Lappstaden. Es ist ein Kirchdorf (Kyrkstad) die ihre Bewohner so nennen. Arvidjaur

war ursprünglich ein Marktflecken für die Waldsamen der Umgebung. Als im 17. Jahrhundert die Kirche erbaut wurde, entwickelte es sich zum Kirchdorf. Etwa 80 Holzkaten und Vorratsschuppen aus dem 17.



Jahrhundert drängen sich dicht aneinander. Früher bewohnten die Samen ihre Holzhütten nur während der Marktwochen oder bei Hochzeiten, ansonsten lebten sie bei den Rentieren im Wald.

Kurz nach Arvidsjaur querte das erste Rentier die Straße. Ein weiteres äste direkt am Straßenrand und ein ganz junges Tier lief uns auf der Straße entgegen. Die Landschaft wurde karger. Wälder gibt es immer noch genug, aber die Bäume sind nicht mehr ganz so hoch. An so einem gerodeten Stück fanden wir unseren Stellplatz zum übernachten. Hier haben wir die neue Dusche ausprobiert. Sie hat hervorragend geklappt.

Mittwoch, 2. August 2000

Jokkmokk, unser nächster Ort, war lange Zeit Wintersammelplatz für die Samen dieser Region. Jokkmokk wurde erstmals erbaut, als Karl IX im Jahre 1602 beschloß, eine gewisse Anzahl Marktplätze im Norden anzulegen. Denn um Kriege finanzieren zu können, brauchte die Krone weitere Steuereinnahmen, die man sich durch eine wirtschaftliche Entwicklung des Nordens versprach. Zuerst wurde eine Kapelle errichtet. Schnell folgten Pfarrhaus sowie einige Markt-



buden, über die der sogenannte Lappmarkshandel, wie es das Gesetz vorschrieb, abgewickelt wurde. Das war der Grundstein für Jokkmokks Marknad. Markt wurde zum ersten Mal im Jahre 1605 gehalten. Traditionell wird er im Februar eines jeden Jahres gehalten. Wir fuhren zum Touristenzentrum, das Informationsmaterial in vielen Sprachen kostenlos bereitstellt. Dann besuchten wir die Samenkirche Gamla Kyrka (alte Kirche). Die Kirche wurde 1607 erbaut. 1753 wurde die Kirche erwei-

tert. In der Holzmauer wurden früher im Winter die Toten aufbewahrt, bis der Boden nicht mehr gefroren war und sie begraben werden konnten. Die hübsche, sechseckige Kirche brannte am 8. April 1972 nieder und wurde im Advent 1976 wieder eröffnet. Unser nächstes Ziel war das Samenmuseum, auch Ajtte genannt und heißt Vorratshaus. Das Museum hat die Aufgabe, Mensch, Kultur und Natur der Samen den Besuchern näherzubringen. Der Eintritt kostete 40 skr pro Person. Im Museum gab es eine deutsche Mappe mit der Beschreibung der einzelnen Räume. Zusätzlich konnte man sich die Beschreibung in den jeweiligen Räumen in der gewählten Landessprache anhören.



Als wir Jokkmokk verließen, verließ uns auch diese wundervolle Sonne und Regenwolken begleiteten uns. Links der Straße fielen uns die schroffen Wände des Lule Älv auf, ein ehemals gewaltiger Fluß. Er hatte sich ein tiefes Flußbett in die Felsen gegraben. Wir fanden einen hübschen Stellplatz an dem Fluß. So richtig einregnen wollte es sich jedoch nicht. Immer wieder lugte die Sonne zwischen den Wolken hervor. In Porjus gibt es ein Wasserkraftwerk-Museum, das Jörgen unbedingt noch besuchen wollte. Ich war skeptisch, denn solche Sachen sind mir einfach zu technisch. Das Wasserkraftwerk wurde 1914/1915 erbaut, um das Eisenbahnnetz Kiruna-Narvik zu elektrifizieren. Auf dieser Eisenbahnlinie wurde das Erz aus dem Abbauggebiet "Malmfalten" transportiert. Nach



Abschluß der Bauarbeiten für die Eisenbahn wurden viele Männer arbeitslos. Es galt als Auszeichnung, an dem gewaltigen Bau des Wasserkraftwerkes mitten in der weglosen Wildmark mitgearbeitet zu haben. Das war bis dahin das nördlichste Kraftwerk. Es führten keine Straßen in dieses Gebiet. Männer trugen huckepack die Maschinen und Ausrüstungsteile (50 bis 102 kg –Rekord-) auf einem 42 Kilometer langen Fußmarsch durch Sümpfe und unwegsames Gelände, gepiesackt von Schwärmen von Mücken, so dicht, daß man angeblich seinen Hut daran aufhängen konnte. Es existiert ein Foto von Männern auf dieser Rallerstigen. Ein Künstler in der Nähe hat die Männer auf dem Foto in Holz nachgebildet. Er hat dabei nur mit der Kettensäge gearbeitet. Dieses beeindruckende Kunstwerk ist ebenfalls in Vattenfall zu sehen.

Gleichzeitig begann der Bau der Eisenbahnstrecke in dieses Gebiet. Mit der Nutzung der Wasserkraft begann eine neue Zeitepoche. Porjus wurde mit Pioniergeist, mit Willenskraft und Plackerei erbaut. Die Arbeiter wohnten in einfachen Baracken. Die königliche Gesellschaft Vattenfall wollte damals die Ansiedlung in dem Ort Porjus verhindern um die Entstehung von Slums zu verhindern. Aber bereits vor Beginn der Bauarbeiten hatte dort eine Familie gelebt, denen die Firma nichts vorschreiben konnte. Diese vermietete Land an die Bauarbeiter, die so ihre Familien nachholten und so doch die Baracken entstanden. Daraufhin baute die Firma bessere Behausungen für ihre Arbeiter. Im Museum sind 50 Meter unter der Erde einige der ersten Drehstromgeneratoren zu sehen. Das Wasser des Flusses stürzte 50 Meter tief hinunter auf die Turbinenschaufeln, die sich mit 270 Umdrehungen pro Minute in Schmieröl gleitgelagert Strom erzeugten. Dann lief das Wasser in ein unterirdisches Ruhebecken und von dort aus 1 Kilometer weiter in den Fluß zurück. 20 Meter über dem Erdboden befindet sich die Kontroll-, Überwachungs- und Schaltzentrale immer noch im Originalzustand in Marmor aus Südschweden und Italien. Diesen Rohstoff hatte man gewählt, um Feuchtigkeit und Abnutzungerscheinungen zu verhindern. In der Tat sieht der Raum aus wie neu. Die Schleusen im neuen Kraftwerk werden nur einmal im Jahr geöffnet, und zwar am 2. Juli, da das Kraftwerk am 2. Juli 1915 eröffnet worden ist. Für die Schweden in diesem Bereich ist das ein Volksfest.

Nachdem Jörgen noch an seinem eigenen Wasserwerk gespielt hatte, das dort zum Ausprobieren bereitsteht, fuhren wir weiter nach Gällivari. Hier besuchten wir den Beginn des Pfades, den die Männer mit den Maschinen und Ausrüstungsteilen durch die Sümpfe genommen haben. Da uns jedoch auch die Moskitos überfielen, flüchteten wir gleich wieder in den MAN und fuhren weiter. Auf einem Nebenweg fanden wir einen schönen Stellplatz in der Nähe eines Sees. Leider konnten wir nicht draußen sein, da die Moskitos bereits unseren MAN umschwärmten. Übrigens schreibe ich dies um 22.40 Uhr und es ist noch taghell. Nach den Erfahrungen der letzten „Nacht“ wird es hier wohl auch nicht dunkel. Es wird nur dämmerig.



Nachdem Jörgen noch an seinem eigenen Wasserwerk gespielt hatte, das dort zum Ausprobieren bereitsteht, fuhren wir weiter nach Gällivari. Hier besuchten wir den Beginn des Pfades, den die Männer mit den Maschinen und Ausrüstungsteilen durch die Sümpfe genommen haben. Da uns jedoch auch die Moskitos überfielen, flüchteten wir gleich wieder in den MAN und fuhren weiter. Auf einem Nebenweg fanden wir einen schönen Stellplatz in der Nähe eines Sees. Leider konnten wir nicht draußen sein, da die Moskitos bereits unseren MAN umschwärmten. Übrigens schreibe ich dies um 22.40 Uhr und es ist noch taghell. Nach den Erfahrungen der letzten „Nacht“ wird es hier wohl auch nicht dunkel. Es wird nur dämmerig.

Donnerstag, 3. August 2000

Für uns relativ früh verließen wir unseren mückenreichen Stellplatz und fuhren in Richtung Kiruna. Nach 1739 km verließen wir schließlich unsere Straße „45 - Inlandsvägen“ und fuhren Richtung norwegische Grenze. Das Wort Kiruna ist eigentlich samisch und wird da wie „Giron“ ausgesprochen. Es bedeutet „Schneehuhn“. Das Schneehuhn verziert mit dem Symbol für Eisen das Stadtwappen Kirunas. Um 10.45 Uhr erreichten wir das Touristenbüro in Kiruna und erfuhren dort, daß der nächste Bus zur Grubenbesichtigung um 11 Uhr fährt. Die Führung um diese Uhrzeit ist in Deutsch und Schwedisch. Kosten pro Person: 140 skr. Diese Grubenführungen wurden 2000 vom 13. Juni bis zum 25. August an-

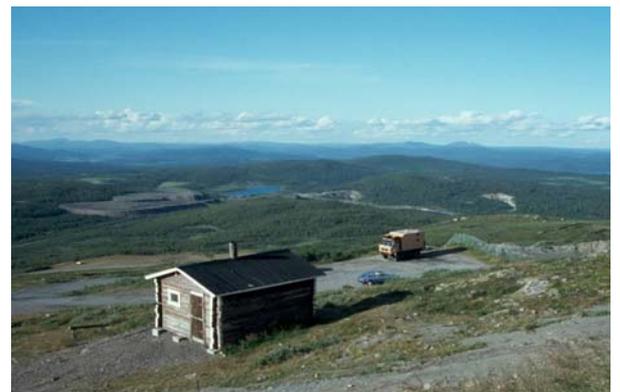
geboten. Kinder unter 6 Jahren können wegen der Sicherheitsbestimmungen nicht teilnehmen. Mit einem roten Bus der LKAB, der Erzgesellschaft, fuhren wir in Richtung Eisenerzgrube und mit dem Bus auch hinein. Die riesigen Stollen ließen sogar Gegenverkehr zu. Allerdings ist deshalb die Höchstgeschwindigkeit in den Stollen auf 50 km/h begrenzt. Es ist echt aufregend, wenn sich 2 Busse oder Lkws begegnen. Unser Bus wurde sogar zweimal überholt.



Schließlich erreichten wir in 540 m Tiefe (vom ehemaligen Berggipfel gemessen) die Info-Mine, das Besucherbergwerk. Da der Berggipfel in der Form nicht mehr existiert, befanden wir uns in ca. 340 m Tiefe. In den Stollen wird die Temperatur permanent auf 8°C gehalten, was besonders im Winter angenehm ist, wenn an der Oberfläche Temperaturen von minus 40°C herrschen. In der ausführlichen Führung (mit Film) wurde uns der Abbau des Eisenerzes verdeutlicht.

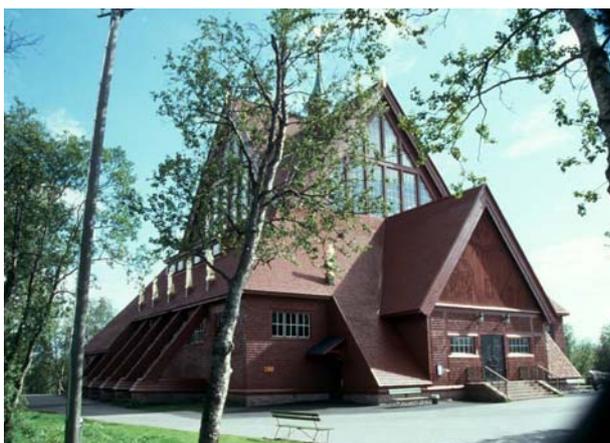
Bereits 1696 wurden die beiden Erzberge Kiirunavaara und Luossavaara erstmals geschichtlich erwähnt. Es war kein Geheimnis, daß in beiden Bergen hoch im Norden Schwedens reiche Bodenschätze lagerten. Allerdings scheiterten während der darauffolgenden Jahrhunderte viele Versuche, diese Vorkommen zu bergen. Es dauerte bis 1870, als mit der Einführung des „Thomas-Prozesses“, einer damals neuartigen Methode der Roheisenproduktion aus hochphosphorhaltigem Erz, der Abbau des Erzes im Norden wirtschaftlich interessant wurde. Später als die Bahnverbindung zwischen den Erzgruben und dem Hafen Narvik an der Atlantikküste fertig gebaut war, nahm die industrielle Tätigkeit langsam Form an.

Kiruna wurde im Jahre 1899 an das Bahnnetz angeschlossen, das war, als die Eisenbahnlinie Kiruna – Lulea fertig war. 1902 wurde die Ofotenbahn nach Narvik fertiggestellt und die gesamte Eisenbahnlinie Narvik-Kiruna-Lulea wurde 103 freigegeben. Der Erzabbau war Knochenarbeit in der damaligen Zeit und die Fluktuation bei den Arbeitern war hoch. Heute ist das Eisenerzwerk in Kiruna das größte der Welt. Der Erzkörper ist 4 Kilometer lang, 80 Meter breit und hat eine geschätzte Tiefe von ca. 2 Kilometern.



Die jetzige Hauptfördersohle (1045 m tief) sichert die Produktion für weitere 15 Jahre. Bis heute wurden ca. 900 Mio. Tonnen Eisenerz in Kiruna gefördert, etwa ein Drittel des ursprünglichen Erzkörpers. Die ersten Förderungen wurden über Tage vorgenommen. Die dabei entstandenen Terrassen stehen heute unter Denkmalschutz. Das in Kiruna geförderte Erz ist Magnetiterz, daß heißt, es ist magnetisch. Unser Führer bemerkte, daß wir in der Umgebung nur dem Kompaß zu folgen brauchten, denn alle Wege führen nach Kiruna.

Uns wurden die Maschinen vorgeführt, mit denen heute das Eisenerz abgebaut wird. Gesprengt wird mit einer selbst hergestellten Paste jede Nacht um 1.30 Uhr. Bis dann die mannstarke Morgenschicht ihren Dienst antritt, haben sich die giftigen Stoffe in der Luft verflüchtigt. Viele Maschinen werden auch nur noch ferngesteuert. So wird diese schon sehr sichere Grube noch sicherer. Die Eisenbahn bringt das fertige Eisenerz (Pellets), das nicht mehr magnetisch ist, nach Narvik in den Hafen, der das ganze Jahr hindurch eisfrei ist.



Nachdem wir uns noch das Maschinenmuseum und das Bergwerkmuseum angesehen hatten, fuhren wir mit dem Bus wieder zurück zur Touristeninformation. Man

kann selbst entscheiden, wann man mit dem Bus zurückfährt. Er fährt alle halbe Stunde an der Besuchermine ab.

Da man im Zentrum 4 Stunden kostenfrei parken kann, besuchten wir anschließend die Kirche. Die 1909 bis 1912 erbaute Kirche wurde den traditionellen Samenhütten nachempfunden. 12 vergoldete Holzstatuen auf dem Dach symbolisieren menschliche Gefühle. Übersetzen konnte ich Demut, Hochmut, Frömmigkeit und Andacht. Einige der Schriftzüge unter den Statuen waren nicht zu lesen, da die Kirche gerade renoviert wurde.

Jörgen fand es erstaunlich, daß es in einer Kirche Toiletten gab. Aber benutzt hat er sie gerne. In der Nähe der Kirche ist einer der wichtigsten Männer für Kiruna beigesetzt: Hjalmar Lundbohm. Er trieb die Produktion von Eisenerz trotz widrigster Verhältnisse in den Anfängen weiter und gründete damit den Ort Kiruna. Auf seinen Wunsch hin hat sein Grab die Grundform einer Samenhütte.

Da wir morgen noch das zivile Raketerversuchsgelände in Esrange, ca. 40 km entfernt besuchen wollen, beschlossen wir auf dem Berg Luossavaara zu übernachten. Vorher kauften wir noch im Konsum ein. Einen richtig großen Supermarkt haben wir nicht gefunden. Der Ausblick über die Umgebung von Kiruna ist einfach großartig, obwohl der Wind hier oben sehr kalt war.

Die Sonne ging um 22:30 Uhr am Horizont unter. Geschlafen haben wir sehr gut, obwohl es ja nicht dunkel wird.



Freitag, 4. August 2000



Für uns ungewöhnlich früh, bereits um 9.45 Uhr fahren wir wieder nach Kiruna. Jörgen hatte gestern einen Supermarkt durch das Fernglas entdeckt. Es war tatsächlich ein großes Einkaufszentrum. Daneben eine Tankstelle, an der wir für Norwegen genug Sprit tankten. Der Diesel in Norwegen ist nach unseren Informationen wesentlich teurer. Dann ging es weiter über Jukkasjärvi nach Esrange. In Jukkasjärvi steht das Eishotel, das jetzt ganzjährig geöffnet hat. Der Eintritt kostet 100 skr pro Person. Im Sommer wird das Eis in einer Halle konserviert. Man muß sich sehr dicke Sachen anziehen, da dort

Temperaturen von bis zu minus 50 Grad herrschen. Die Sachen und Schuhe, Mütze, Strümpfe sind vor Ort erhältlich. In der Halle ist das Hotel aus dicken, rechteckigen Eisblöcken erbaut. Dazu sind Skulpturen aus Eis zu sehen. Esrange ist ein Sperrgebiet. Geöffnet und gratis zu besuchen ist der Ausstellungsraum mit Souvenir-Shop und kleiner Cafeteria. Auf dem Gelände vor der Halle sind Fragmente von Raketen und eine vollständige kleine zweistufige Feststoffrakete zu sehen. Im Besucherraum kann man an 3 Monitoren Satellitenbilder und die Bahnen der im Umlauf befindlichen Satelliten bewundern. Gezeigt werden die unterschiedlichen Raketentypen, die von dort aus gestartet sind und ein Überblick über die schwedischen Weltraumaktivitäten.

Man kann an einer Führung teilnehmen, die in der Zeit von 13:00 Uhr bis 15:00 Uhr stattfindet. Sie kostet für Erwachsene 75 skr. Kinder unter 15 Jahre frei. Geöffnet ist Esrange vom 20. Juni bis 18. August 2000 jeweils montags bis freitags. Der Ausstellungsraum ist von 9:00 Uhr bis 15:30 geöffnet.

In Kiruna kauften wir erst einmal im großen Einkaufszentrum ein. Die Preise lagen doch erheblich niedriger als im Konsum. Jörgen hat ein Glas Moltebeerenmar-



melade erstanden. Jedenfalls glauben wir, daß es eine ist. Die Moltebeere ist eine ganz besondere Delikatesse Lapplands. Sie wachsen in sumpfigen Gebieten, werden bis 30 cm hoch und haben weiße Blüten. Um ihrer habhaft zu werden, muß man schon nasse Füße riskieren. Sie besitzen eine Brombeerform, allerdings mit weniger „Kügelchen“. Zuerst sind sie grünlich-dunkel, mit zunehmender Reife werden sie rot und zum Schluß hellgelb. Die gelben Früchte sind reif. Es war jedenfalls die teuerste Marmelade, die es gab und sie hatte eine gelbe Brombeere auf dem Etikett.



Unser nächstes Ziel war der Abisko-Nationalpark. Als wir ankamen, regnete es mal gerade wieder. Aber meiner Meinung nach sind diese Regenschauer notwendig, um die Insekten von der Frontscheibe zu spülen. So brauche ich diese nicht zu putzen. Das hat bislang ganz gut geklappt. Wir sahen uns - mit Anti-Mückenmittel eingerieben- den Canyon an, den der Fluß Abiskojokk kurz vor der Mündung in den See Torneträsk gegraben hat. Hier hatte man früher (schätzungsweise in den 20iger Jahren) ein Kraftwerk gebaut. Das Wetter ist witzig. Kaum hat man sich auf Regen eingestellt, da scheint wieder die Sonne und es ist sehr warm. Im Schatten dagegen auch sehr kühl. Wir warteten noch eine zeitlang, um einen Eisenerzzug von Kiruna nach Narvik auf ein Foto zu bannen, aber da hatten wir kein Glück. Es



sollte eben nicht sein. In Riksgränsen (Höhe 520 m) an der norwegischen Grenze befand sich der nördlichste Bahnhof der Welt. Jetzt ist es noch eine überdachte Haltestation. An dieser standen wir und warteten auf einen Eisenerzzug. Ich holte inzwischen schon mal die Snacks aus dem MAN, den wir eine Ecke weiter unten parken mußten. Kaum war ich wieder oben, hörte ich einen dunklen Pfeifton. Kurz danach kam ein vollbeladener Erzzug aus Kiruna durch den Tunnel gefahren. Jörgen rannte, um ein schönes Foto zu machen und ich fotografierte auch. Der Lokführer

bediente extra noch mal die Pfeife, als er an mir vorbeikam und bei Jörgen auch noch mal. Kaum waren wir über die norwegische Grenze gefahren (es war übrigens niemand da), sah die Landschaft völlig anders aus. Viel mehr Felsen und Steine auf diesen Felsen. Dazwischen Wasser. Kaum eine Gelegenheit zum Rasten. Aber das Wetter war bei der Einreise phantastisch. Kurz vor der Abfahrt auf die E 6, die uns weiter nach Norden bringt, stellten wir uns hinter einen Hügel neben der Straße, da wir die Stellplatzmöglichkeiten in Norwegen noch nicht einschätzen konnten – und es war schon verhältnismäßig spät. Wir standen auf dem ursprünglichen Weg, der inzwischen der breiteren Straße weichen mußte. Es fing auch kurz an zu regnen. Der Autoverkehr der nahen Straße störte nicht und es war im MAN sehr gemütlich. Nach draußen trauten wir uns schon lange nicht mehr – wegen der vielen Mücken.

Samstag, 5. August 2000 - Norwegen

Über dem Fjord von Narvik lag eine Wolkenbank. Das sah von der Straße aus recht merkwürdig aus. Als wir die E 6 erreichen scheint die Sonne. Ab und zu haben wir Aussicht auf den Fjord. Leider war es so klar, daß sich fotografieren gelohnt hätte. Seit einigen Tagen versuchten wir, unser Brauchwasser aufzufüllen. Da wir keine Campingplätze anfahren, sind wir immer auf Quellen oder Bäche aus den Bergen angewiesen. In Schweden kam man nicht an die kleinen Bäche und hier in Norwegen



gibt es zwar viele Wasserfälle, aber sie sind von der E6 aus unerreichbar. An dem ersten größeren Rinnsal, das sich auf der rechten Seite die Felsen herunter ergoß, hielten wir am Straßenrand an. Besondere Parkmöglichkeiten gibt es für solche Unternehmungen nicht. Glücklicherweise war der Straßenverkehr nicht sehr dicht.



Wir entschlossen uns, die E6 zu verlassen und die Rv 87 entlang zu fahren. Hier sollten mehrere Wasserfälle sein (lt. Karte). Der erste war fest in kommerzieller Hand. Wir fuhren vorbei in ein Gebiet, wo eine große Lawine abgegangen war. Ein Haus war ziemlich beschädigt, andere hatten Glück gehabt. Die Birken, dicke Fichten, Telefonmasten und Straßenschilder, alle waren umgeknickt. Die Folgen einer Naturkatastrophe so direkt präsentiert zu bekommen war wirklich beeindruckend. Dunkle Wolken zogen auf. Wir sahen unseren ersten Gletscher von der Straße aus. Kurz, bevor die Rv 87 wieder in die E 6 mündet,

fanden wir einen tollen Stellplatz am Fluß. Obwohl es wie Bindfäden regnete, es war einfach zu toll um weiterzufahren. Zwei Wasserfälle mündeten in unseren Fluß. Wir duschten mal wieder ausgiebig, was wirklich toll funktioniert. Ab und zu war die Sonne hinter den Wolken zu erkennen. Wir blieben dort, da es bis Tromsø, dessen Besuch wir uns kurzfristig überlegt hatten, nur noch rund 80 km sind. Außerdem befanden wir uns auf Höhe der Schneegrenze. Ein paar 100 m weiter lag noch Altschnee.

Sonntag, 6. August 2000

Morgens schien die Sonne bereits um 2 Uhr morgens. Die Berggipfel wurden angeleuchtet. Trotzdem schliefen wir wieder mal sehr lange. Diesen herrlichen Stellplatz aufzugeben fiel uns beiden schwer. Wir füllten noch mal den Brauchwassertank auf und fuhren nach Tromsø. Dort sahen wir uns die Eismeerkirche an. Die hat werktags von 10 Uhr bis 20 Uhr geöffnet und sonntags von 13 Uhr bis 20 Uhr. Die Kirche besitzt mit einer Höhe von 23 m und einer Fläche von 140 m² das größte Glasmosaik Europas. An Eintritt sollen 20 nok pro Person berappt werden. Das ist die erste aktive Kirche, die wir kennen, wo man Eintritt bezahlen muß. Wir fuhren über die 1016 m lange Brücke in die nördlichste Universitätsstadt Tromsø. Sie liegt auf einer Insel. Man kann sowohl die Straßen benutzen, wie auch die Tunnel, die einen schneller von einer Seite zur anderen bringen. Wir fuhren zunächst zum Polaria. Das Ausstellungsgebäude ist leicht an den 5 simulierten Eisschollen zu erkennen. Eintritt für Erwachsene: 70 nok, Kinder 40 nok. Zunächst kommt man in ein Theater, wo ein Film über Spitzbergen gezeigt wird. Der Film wird nicht kommentiert, ist daher eine reine Darstellung der Natur. Gezeigt wird er auf 5 nebeneinander liegenden Leinwänden über 5 einzelne Projektoren. So entsteht ein Panoramakino, das den Film wesentlich plastischer erscheinen läßt. Nach 18 Minuten Film gingen wir durch eine Tür, die uns direkt in die Polarnacht führte. Schneeflocken fielen auf uns herab und wir betrachteten einen künstlichen Eisbären in seiner Höhle. Dann gelangten wir in das Aquarium. Das war sehr schön angelegt. Robben schwammen über unseren Köpfen hin und her, da die Gänge unter dem Aquarium angelegt waren. In einem Bassin gab es Fische zum Anfassen. Manche reagierten auch auf „Hand im Wasser“ usw. Viele Unterwassertiere aus dem Polarbereich waren in



tischer erscheinen läßt. Nach 18 Minuten Film gingen wir durch eine Tür, die uns direkt in die Polarnacht führte. Schneeflocken fielen auf uns herab und wir betrachteten einen künstlichen Eisbären in seiner Höhle. Dann gelangten wir in das Aquarium. Das war sehr schön angelegt. Robben schwammen über unseren Köpfen hin und her, da die Gänge unter dem Aquarium angelegt waren. In einem Bassin gab es Fische zum Anfassen. Manche reagierten auch auf „Hand im Wasser“ usw. Viele Unterwassertiere aus dem Polarbereich waren in



unterschiedlichen Aquarien zu sehen. Bislang wußte ich auch nicht, daß das Wasser an den Polen schwerer ist als anderswo. Das wurde durch einen Strudel anschaulich erklärt.

Die anderen Museumsformen kannten wir schon aus Schweden bzw. aus Oslo, deshalb wollten wir nur noch das Nordlichtplanetarium ansehen. Leider war die deutsche Vorführung bereits um 12 Uhr. Die anderen Sprachen bringen uns nicht so viel. In Englisch verstehen wir auch nur 60 %. Daher beschlossen wir, Tromsø

nach einer Fahrt durch die Tunnel zu verlassen. Wir wollten einen großen Umweg sparen und mit den beiden Fähren Olderdalen erreichen. Gerechnet haben wir mit ca. 280 nok, wie es in dem neuesten Reiseführer stand. Bereits für die kürzere Strecke sollten wir 152 nok bezahlen. Das war uns eindeutig zu viel. Auf der Fähre waren die Preise angeschlagen. Für ein Fahrzeug bis zu 6 m einschließlich bezahlt wesentlich weniger, als man uns abgeknöpft hatte. Nach dem Anlegen ging Jörgen mit dem Fahrzeugschein des MAN zu der Kassiererin und bekam tatsächlich die Differenz zurückgezahlt. Immerhin 74 nok. Für die 2. Fähre hatte ich das Geld bereits passend parat. Auch hier half der Fahrzeugschein. Statt 210 nok (für Fahrzeuge ab 6,01 m) bezahlten wir nur 107 nok. Soviel macht ein Zentimeter aus. Gespart hatten wir durch die Fähren eine Distanz von ca. 120 km. Von Olderdalen aus fuhren wir nur am Fjord entlang. Auf einem Feldweg gelangten wir in die Nähe des Wassers. Leider hatten wir keine gute Aussicht. Aber so einen schönen Stellplatz wie gestern kann man nicht immer verlangen.



Montag, 7. August 2000

Auf der Fahrt nach Alta überquerten wir mehrmals die Baumgrenze. Sie liegt hier bei ca. 360 m. An den Straßenrändern liegt Altschnee zum Anfassen. Die letzten 60 km vor Alta erinnerten an kleine Straßen in Griechenland oder Ex-Jugoslawien. Die Kurvenfahrrerei war aufregend. Ein Rentier kam die Böschung hinunter und der spanische Bus hinter uns mußte richtig in die Eisen gehen. Einmal unter-



schätzte Jörgen eine Kurve und wir landeten fast im Felsen. Ist aber noch mal gutgegangen. In Alta besuchten wir zuerst die Touristeninfo. Dort erhielten wir Infos über das Alta Museum und die Anfahrt zum Sautso-Canyon. Wir fuhren zunächst zum Museum und bezahlten 60 nok Eintritt pro Person. Wir erhielten eine deutsche Info über das Museum selbst und eine ausführliche Broschüre über die Felszeichnungen. Das war im Preis enthalten. Dann konnten wir uns auf dem Gelände frei bewegen. Die 6200- 2500 Jahre alten Fels-

zeichnungen erreicht man auf dem Freigelände. Es wurden extra Gehwege durch das sumpfige Gebiet angelegt. Die Felszeichnungen waren zum besseren Erkennen mit roter Farbe ausgemalt. Es wird angenommen, daß das auch früher so war. Im Vergleich zu den Felsgravuren im Wadi Mathendous in Libyen wirkten diese Zeichnungen eher wie „Strichmännchen“. Aber sie beweisen die Besiedelung dieser Region bereits vor 6000 Jahren. Auch Reste von Handwerkszeug und Utensilien aus dem Haushalt wurden gefunden. Auf dem Rundgang sollte man sich vor den Mücken in acht nehmen. Im Museum wurden Dinge rund um Alta ausgestellt und auch Teile aus den Kriegen.

Dann fuhren wir eine kleine Straße entlang in Richtung Sautso-Canyon. Die Gegend war fantastisch. Es begegneten uns keine Touristen. An einem Wasserfall in einem Schieferabbau-Gebiet konnten wir ein-



fach nicht vorbeifahren. Es war herrlich, bei dem schönen Wetter dort herumzuklettern. Kurz danach befuhren wir einen Privatweg, der vom 1. Juni bis 30. September für den normalen Autoverkehr freigegeben wurde. Nach einem in Fels gehauenen Straßenabschnitt erreichten wir einen Sperrebaum, eine Straßensperre. Hier ging es nicht mehr weiter, jedenfalls für uns nicht. Wir beobachteten mehrere Personen in Fahrzeugen, die einen Schlüssel für die Sperre besaßen. Wenige der ankommenden Personen wanderten die Straße weiter entlang. Die meisten Fahrzeuge drehten, als sie den Sperrbaum erreichten. Es wurde

diesiger, aber der Stellplatz war sehr schön. Direkt an einem See. Nur Abendsonne hat man dort nicht. Nachts fing es an zu regnen.

Dienstag, 8. August 2000

Morgens war der Himmel immer noch bedeckt. Es regnete sich richtig ein. Aber so gegen 11 Uhr, als wir uns für die Wanderung zum Sautso-Canyon, dem größten in Nordeuropa, bereit machten, hörte es fast auf. Von der gesperrten Straße aus sollten es 4 Kilometer bis zum Canyon sein. So wurde es uns jedenfalls in dem Touristenbüro erzählt. Dann marschierten wir los. Wir zogen unsere Regenjacken über, denn es nieselte noch und der Wind war sehr kalt. Jörgen scherzte und sang, mir war eigentlich nicht danach zu Mute. Nach einer Kreuzung, wo wir uns für den rechten Weg entschieden, ging die Straße sehr steil bergab. Ein Radfahrer, der uns frisch überholte, kam uns hier wieder entgegen und schob sein Rad den Berg hinauf. Wir folgten der sehr abschüssigen Straße bis zu einem schönen Blick in den Canyon und weiter bis zu einem Kraftwerk. Dort endete die Straße und es ging auf einem unbefestigten Weg weiter steil bergab. Mir grauste bereits vor dem Rückweg. Jörgen hatte sich inzwischen bereits einen Hacken bepflanzt. Jetzt konnte er wieder gut laufen. Er ging den Weg weiter um noch Aufnahmen zu machen, ich machte mich bereits wieder auf den Rückweg. Jörgens Weg endete an mehreren Fahrzeugen und einem Motorboot. Außerdem piesackten ihn die Mücken. Deshalb drehte auch er um. Die steile Straße hinaufzugehen war mächtig anstrengend. Die Füße begannen weh zu tun. Nachdem wir die Abzweigung passiert hatten, kam ein VW-Bus und bog links ab. Wir dachten, daß dort auch noch etwas sein könnte und gingen ebenfalls in die Richtung. Plötzlich konnte Jörgen nicht mehr weiter, sein linkes Bein



knackte bei jedem Schritt und er meinte, daß er nicht mehr lange gehen könnte. So drehte er um und ich ging noch ein Stück weiter. Als ich sah, daß die Straße genau so steil bergab ging wie die andere, drehte ich wieder um. Dort wäre ich mit meinen, inzwischen auch schon sehr lädierten Beinen, nicht wieder hinaufgekommen. So folgte ich Jörgen. Inzwischen schien auch die Sonne und es war angenehm zu wandern, wenn man gesunde Füße hatte. Wir hingegen schlepten uns Schritt für Schritt vorwärts. Das Gehen fiel verdammt schwer und tat auch noch so weh. Einmal wollte ich schneller vorwärts gehen, nahm die Autoschlüssel und marschierte los. Nach 200 Metern brannten die Füße wie Feuer. Dann lieber doch langsam und gemächlich. Am MAN angekommen, kamen wir kaum in unser Haus. 1 ½ Stunden brauchten wir, um uns einigermaßen zu regenerieren. Dann nahmen wir schweren Herzens Abschied von unserem Stellplatz, aber wir mußten ja mal weiter.

Die Fahrt ging über eine baumlose Hochebene weiter. Hier hatten die Sami Zäune aufgestellt, um die Rentiere beisammen zu halten. Über eine Schlucht führte eine lange Hängebrücke. Dafür mußte man jedoch einen Abhang herunterklettern. Jörgen weigerte sich. Ich überlegte noch, aber dann siegte

doch die Vernunft. Schließlich konnte ich kaum geradeaus gehen. Klettern wäre tödlich. An der E 69, der Straße zum Nordkap, fanden wir einen Rastplatz am Meer. Etwas abseits auf den Felsen konnten wir hervorragend stehen und die Enten im Meer beobachten, die sicherlich 1 Minute unter Wasser tauchen können. Das Wetter war immer noch schön.

Mittwoch, 9. August 2000

Es regnete. Trotzdem fuhren wir guten Mutes Richtung Nordkap. Teilweise führte die Straße durch Tunnel. Wohnmobile und Busse kamen uns entgegen. Schon bald befanden wir uns in dichtem Nebel. Fähren verkehren nicht mehr zur Insel Magerøya. Ein kleines Schild, daß kurz nach dem Tunnel eine Zahlstation folgt, weist auf die Kostenpflicht bei der Benutzung des Tunnels hin. Es werden keine Preise



aufgeführt. Der Nordkapp-Tunnel trägt den Namen „Fatima“ und ist der größte Unterwasser-Straßentunnel der Welt. Er verbindet auf einer Länge von 6870 m das norwegische Festland mit der Insel Magerøya und führt unter dem 3,5 km breiten Magerøysundet hindurch, wobei er eine maximale Tiefe von 212 m erreicht. In der Röhre beträgt das Gefälle bzw. die Steigung bis ungefähr 10 %. Auch Radfahrer dürfen den Tunnel nutzen. Wie angekündigt ist die Zahlstelle am Tunnelausgang in Richtung Nordkap eingerichtet. Trotz der ungenauen Angabe auf dem Schild (Autos bis 6 m 125 nok, Wohnmobile 6-12 m 400 nok) kommen wir mit unserem Fahrzeugschein (Länge genau 6 Meter) diesmal nicht weiter. Wir berappen also 440 nok und fahren im Nebel weiter bergauf und bergab, bis wir plötzlich an einem Häuschen stehen. Dort berappen wir weitere 175 nok pro Person und dürfen auf den Nordkap-Parkplatz fahren. Der Eintrittspreis gilt für 2 Tage. Enthalten ist die freie Benutzung der Nordkaphalle (mit Kino, Ausstellung usw.). Im Nebel tasten wir uns auf dem Parkplatz weiter. Sehen konnte man so gut wie nichts. An einem Zaun, der die Klippen gleich dahinter erahnen

ließ, stand der MAN ziemlich gerade, was auf dem Parkplatzgelände gar nicht einfach ist. Wir erkundeten zunächst die Halle. Es gab einen Film über das Nordkap, der dem im Polaria in Tromsø sehr ähnelt. Er stammt auch vom gleichen Regisseur. Nebel, nichts als Nebel auf dem Nordkap. Am späten Nachmittag konnte man ab und zu mal das Wasser sehen. Aber nie lange. Wir hofften auf den nächsten Tag, obwohl es einfach viel zu trübe war, um irgendwelche Hoffnungen auf besseres Wetter zu haben.

71°10'21"! Das sind die Koordinaten des „nördlichsten Aussichtspunktes Europas“. Sie stehen auf fast jeder Ansichtskarte, die im gut besuchten Souvenirladen zu erwerben sind. Doch westlich des Nordkaps liegt Knivskjelodden, dessen Landzunge mit 71°11'48" der nördlichste Punkt des europäischen Festlandes darstellt. Aber die Felsen fallen dort nicht so spektakulär ab wie am Nordkap. Man kann den Felsen „Knivskjelodden“ erwandern. Eine Straße dorthin existiert nicht. Ich habe mit der Bezeichnung „nördlichster Punkt des europäischen Festlandes“ so meine Schwierigkeiten. Magerøya ist doch eigentlich eine Insel. Durch den Tunnel kann auch eine Insel nicht zum Festland werden. Und es gibt nördlichere europäische Inseln, z. B. Spitzbergen. Meiner Ansicht nach ist dieses Nordkap reine Touristenindustrie. Der erste Tourist, der das Nordkap besuchte, soll der Italiener Francesco Negri sein, der bereits im Jahr 1664 an dieser Stelle stand und die unberührte Landschaft betrachtete. Jörgen fotografierte immer, wenn sich der Nebel ein wenig lichtete. Wer weiß, wie es





morgen hier aussieht. Es kommen immer mehr Wohnmobile, meistens Italiener. Gegen Abend kommen auch viele Busse an. Die Nordkaphalle hat um diese Jahreszeit von 9 Uhr bis 24 Uhr geöffnet.

Auf dem Nordkap-Felsen befindet sich das Denkmal „Kinder der Erde“, das gemeinsam von sieben Kindern aus allen Erdteilen gestaltet wurde. Die Reliefs symbolisieren Hoffnung, Freude und Zusammenarbeit über alle Grenzen hinweg. Seit der Einrichtung 1989 bilden die Skulpturen mit der Nordkaphalle den Rahmen für die

jährliche Verleihung des „Kinder und Erde-Preises“, der in Form eines größeren Geldbetrages an eine Organisation oder an ein Projekt zur Verbesserung der Lebensbedingungen von Kindern vergeben wird. Um 24 Uhr war es noch taghell, aber es wehte ein stürmischer, sehr kalter Wind.

Donnerstag, 10. August 2000

Morgens um 3 Uhr wachte ich auf und sah, daß die Rollos an den Fenstern hell erleuchtet waren. Obwohl ich überhaupt keine Lust hatte, aufzustehen siegte die Neugier. Die Sonne schien und sie stand schon sehr hoch. Sonnenaufgang mußte daher so um 1:30 Uhr oder 2:00 Uhr gewesen sein. Ich weckte Jörgen. Wir zogen uns beide warm an, denn der Wind war immer noch sehr kühl. Nur wenige Menschen waren wach und spazierten auf den Felsen umher.

Wir machten einige, hoffentlich sehr schöne Fotos und verkrochen uns wieder ins Bett. Um 9 Uhr waren bereits einige Touristenbusse da. Es war wolkig, aber ab und zu kam die Sonne hervor. Außerdem war es kaum windig. Gegen gestern war das Wetter einfach wundervoll. Da wir jedoch bereits alles gesehen hatten und der Trubel hier oben immer mehr zunahm, fuhren wir gegen Mittag wieder ab. Uns begegneten noch einige Wohnmobile. Die meisten Busse kommen erst später. Jetzt ging es also in Richtung Finnland. Es war bewölkt, ab und zu regnete es. Ein



Wegweiser wies auf eine Sehenswürdigkeit hin – Trollholmsund-. Wir fuhren die 5 km bis zum Parkplatz. Da Jörgen immer noch nicht gut laufen konnte, ging ich alleine zu den Felsformationen. Sie sollen Trolle sein, die von der Morgensonne überrascht wurden und so zu Stein wurden. Die ganze Bucht



bestand aus Kalkstein und es war sehr hübsch dort. Auf dem Rückweg wollte mir eine Samenfrau Souvenirs verkaufen. Als ich verneinte, ließ sie mich in Ruhe. Diese Souvenirstände findet man auf dem Weg zum Nordkap häufig an Parkplätzen. Mit uns waren Franzosen auf dem Parkplatz am Trollholmsund. Der Mann hatte ein Rentiergeweih bei der Frau gekauft. Es war zu drollig mit anzusehen, wie er einen geeigneten Platz dafür in und auf seinem Fahrzeug suchte. Er fand einfach keinen Platz, an dem er es befestigen konnte. Auf der Strecke von Lakselv nach Finnland war es gar nicht einfach, einen

schönen Übernachtungsplatz zu finden. Wir durchfuhren wieder viel Sumpfbereich oder es war einfach zu felsig. Schließlich folgten wir einem wenig befahrenen Weg und landeten an einem See. Es war sehr schön dort, nur das Wetter war durchwachsen.

Freitag, 11. August 2000 - Finnland



Wir fahren sehr spät weiter. Der Platz war einfach zu schön. Die Touristeninfo in Karasjok befindet sich im Samelandsenteret. Auf über 1000 m² sind Hotel, Café, Gasthaus und Samenhütten aufgebaut. Durch die ausgestellten Hütten kann man kostenlos spazieren. Auch Rentiere sind zu besichtigen. Originell aufgebaut und eingerichtet ist das Gammen-Gasthaus. Es ist wirklich hübsch, sich das anzuschauen. Ein italienisches Filmteam machte gerade Aufnahmen. Von diesem Center fuhren wir zum Assebakti Kultur- und Naturerlebnispfad, der 16 km außerhalb des Orts liegt. Dort sollten

über 100 Artefakte der samischen Kultur zu sehen sein. Wir rieben uns gut mit Mückenmittel ein und los ging es auf den Pfad. Es waren Tafeln angebracht mit norwegischen Erläuterungen zu Pflanzen und Tieren. Schließlich erreichten wir den Kulturpfad. Es waren Steinansammlungen zu sehen, die einmal Feuerstellen von Häusern sein sollten. Außerdem sahen wir viele ehemalige Fanggruben für Rentiere und andere wilde Tiere. Es war merkwürdig still im Wald. Keine Vögel und keine Tiere zu hören und zu sehen. Jörgen wollte noch bis zum Wasserfall. Auf dem Weg dorthin wichen wir häufiger vom Weg ab. Einmal mußten wir einen Fluß überqueren. Gott sei Dank gab es dort Steine. Dann standen wir vor einem Sumpfwasserlauf. Zuerst suchten wir einen anderen Weg. Vergeblich! Dann entdeckte Jörgen, daß man genau in der Mitte einigermaßen trockenen Fußes durch das Wasser waten konnte. Am Wasserfall angekommen machten wir erst einmal Rast und begaben uns dann auf den Rückweg. Insgesamt sind wir sicherlich 6 Kilometer gewandert. Auf dem Rückweg entdeckten wir dann auch Tiere, aber verhältnismäßig wenig. Dort sollten



auch Rentiere und Elche zu Hause sein. Gesehen haben wir leider keine.

Am Parkplatz angekommen, hatte sich gerade jemand etwas gegrillt. Die Grillplätze waren offiziell. Das war die beste Gelegenheit, auch noch ein paar Würstchen aufzulegen. Es fing ein wenig an zu regnen. In Karasjok besichtigten wir noch die alte Holzkirche von 1807. Sie war eine Kreuzkirche, echt schön und einfach gehalten. Jörgen stieg auf die Empore, wo ein kaputtes altes Harmonium stand. Er hatte dort oben kaum Kopffreiheit. Die Kirche soll die älteste Holzkirche der Finnmark sein. An der fin-



nischen Grenze konnten wir bei grünem Licht durchfahren. Keine Kontrollen. In Inari tankte Jörgen. Wie sich später herausstellte, wurde der Spritpreis 'gen Süden immer billiger. Unser nächster Anlaufpunkt war das Bärennest. Unsere Hoffnung, daß man dort eventuell gut übernachten könnte, zerbrach sich, nachdem wir den Touristenrummel dort sahen. Wir drehten um, denn von der Straße aus hatten wir etwas Besseres entdeckt. Nachts regnete es wieder.

Samstag, 12. August 2000

Vor dem Bärennest, als „Bärenhöhle“ angekündigt, stand ein künstlicher Weihnachtsmann und sang Lieder. Finnland ist das offizielle Weihnachtsmannland, deshalb trifft man überall auf diese Figur. Wir erklimmen auf dem Weg zum Bärennest 315 Stufen. Die letzten 152 waren die steilsten. Dann standen wir vor einem kleinen Loch in einem Felsen. Das war der Eingang zum Bärennest. Der Felsen war



ausgehöhlt. Es ist eine ehemalige Gletschermühle, ein Felsen, der von kleineren, vom Gletscher mitgeführten Felsbrocken im Laufe der Jahre ausgehöhlt wurde. Durch die Eiszeit wurde diese Gletschermühle auf den Hügel transportiert, wo sie auf dem Kopf, mit dem Hohlraum nach unten, liegenblieb. Die Legende berichtet, daß hier während eines Unwetters ein Bär und ein Mensch friedlich zusammen übernachtet haben.

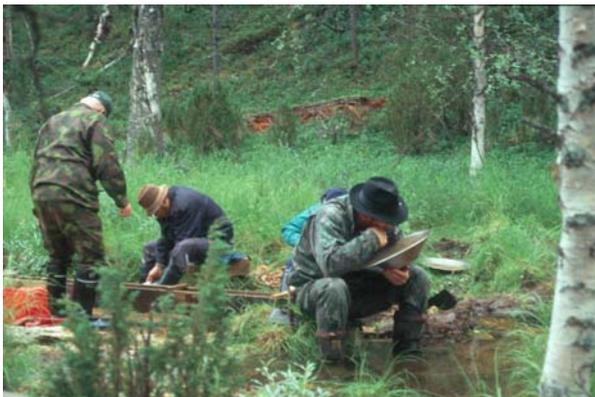
Auf dem Weg nach Süden entdeckte Jörgen ein Schild mit „Goldwäsche“ oder so ähnlich. Das konnte noch nicht der Goldort Tankavaara sein. Wir folgten der holp-

rigen Piste und landeten an einem z.Z. nicht betriebenen Camp. Das Ufer des kleinen Fließchens war oft aufgegraben. Vier unerschrockene Goldgräber waren gerade dabei, ihren ausgegrabenen Sand zu waschen. Selbst die vielen Mücken schreckten sie nicht ab. Sie hatten sich ein großes Zelt aufgebaut, waren also schon länger am schürfen. Ein paar Kilometer weiter erreichten wir den Goldgräberort Tankavaara. Dieser Ort ist jetzt ein reines Touristenzentrum. Man kann alte Häuser und das Goldmuseum besuchen. Für einen Aufpreis kann man sogar nach Gold schürfen.

Etliche der faszinierendsten Abschnitte in der Geschichte Lapplands haben mit dem Gold zu tun. Woher das in Lapplands Flüssen gefundene Gold kommt, ist bis heute nicht geklärt – die Suche nach der „Urader“ dauert an. Die meisten Untersuchungen weisen jedenfalls darauf hin, daß es in Lappland noch reichlich Gold gibt. Da Goldfieber ist wieder am Steigen. Besonders der Lemmenjoki und die südlichen Zuflüsse des Ivalojoeki sind goldhaltig. Einer der ersten, die das entdeckten, war der Chef der damaligen Münzwerkstatt des Großfürstentums. Er fand im Jahre

1868 in nur 2 Tagen 200 mg Gold. In den darauffolgenden Jahrzehnten kamen bis zu 600 Goldsucher an den Ivalojoeki und seine Nebenflüsse und schürften lt. Statistik bis zu 57 kg Gold im Jahr. Man brachte sogar Dampfmaschinen in die Wildnis. Mit ihrer Hilfe wurde der Sand des Flußgrundes hochge-

pumpt und gesiebt. Im Sommer kommen rund 200 Unverbesserliche und hoffen, den großen Fund zu machen, wie 1935, wo ein Nugget von 400g gefunden wurde. Das Goldmuseum war ursprünglich am Lemmenjoki eingerichtet, wo auch geschürft wurde. Dann bemerkte man, daß der Tourismus sich mehr auf der E 75 zum und vom Nordkap bewegt. So packte man das Goldmuseum ein und baute es in Tankavaara an der Hauptreisestrecke wieder auf. Nun heißt es Golden World. Es zeigt neben der finnischen Goldgräbergeschichte Gerätschaften und Bauwerke aus allen Teilen der Welt. Außerdem kann man eine große Mineraliensammlung ansehen.



In Sodankylä, wo wir uns noch die älteste Holzkirche Lapplands ansehen wollten, wurde uns schmerzlich die kurze Öffnungszeiten von Sehenswürdigkeiten in Finnland bewußt. Erst einmal ist es hier schon eine Stunde später und zweitens haben sind die Objekte in der Regel nur von 9 bis 18 Uhr zu besichtigen. Wir trafen um 18.10 Uhr an der Kirche ein. Sie war natürlich verschlossen. Die Holzkirche wurde im Jahr 1689 gebaut. Der Glockenturm wurde 1859 zur neuen Kirche transportiert. Nach dem Bau der neuen Kirche wurde die alte Holzkirche nicht mehr benutzt und verfiel zunehmend. Erst im Jahr 1926 wurde die inzwischen ziemlich verwitterte Kirche restauriert. 1995 erhielt sie ein Dach im Stil des 18. Jahrhunderts.



Wir verließen die E75 und bogen auf die östlichere E 63. Ab hier sahen wir in 1 ½ Stunden Fahrt nur ein Fahrzeug, dagegen aber einige Rentiere, die am Straßenrand ästen. Überall sah man Rauch aufsteigen und roch es auch. Die Saunen wurden angeheizt. Kurz vor der nördlichsten Stadt Finnlands, Kemijärvi, fanden wir einen versteckten Stellplatz in Straßennähe. Es war bedeckt, regnete aber nicht.

Sonntag, 13. August 2000

Das Wetter war herrlich, die Sonne schien. Eigentlich viel zu schade zum Fahren. Aber wir mußten weiter, sonst schaffen wir unser Programm nicht. Auf dieser Straße war gar keine Markierung, als wir den



Polarkreis überschritten. In Schweden war an diesem Punkt ein großer Aufwand getrieben worden. Finnland ist landschaftlich ähnlich wie Schweden. Aber es ist in dieser Region nicht ganz so zersiedelt. Auch hier, wie bereits in Nord-Schweden und Norwegen trugen die Leute vorwiegend Nylon-Trainingsanzüge. Wir nehmen an, daß die Mücken diese schlecht durchstechen können. In Ruka fiel uns eine riesige, von der Straße gut sichtbare Skisprungschanze auf. Dann fuhren wir an einem Feld voller Vogelscheuchen vorbei. So hatte ich das gesehen. Jörgen wollte das genauer wissen und es stellte sich als Kunstwerk heraus. Es war am 9.9.1994 von Reijo Kela geschaffen

worden und nennt sich Hiljainen Kansa – Stilles Volk -. Es waren viele, viele Holzpfähle mit Kleidung und Torfgras als Haare. Am Parkplatz war eine Hütte, in der man sicherlich auch kostenfrei übernachten kann. Sie ist mit Heu ausgelegt. Außerdem ist dort ein Lagerfeuerplatz angelegt. Gegen Abend sah Jörgen in der Nähe der Straße einen tollen Stellplatz am See. Wir grillten und saßen noch lange am Lagerfeuer. Schließlich wurde es aber doch sehr kalt und wir zogen uns in den MAN zurück.

Montag, 14. August 2000

Leider war es nicht mehr so schön wie gestern. Wir fuhren immer unter einer grauen Wolkendecke. In Kajaani sahen wir uns den Teerkanal und die Burgruine an. Der Teerkanal ist der einzige auf der Welt. Er wurde 1846 gebaut und 1984 erneut in Betrieb genommen. Durch diese Schleuse wurden die Boote mit den Teerfässern geleitet. Wir rochen das Teer, als wir davor standen. Die Burgruine stand auf einer Insel im Fluß. Im 16. Jahrhundert wurden zwischen den Bewohnern der Flußufer und den Russen mehrere Grenzkriege ausgefochten. Auf Befehl des schwedischen Königs Karl IX wurde schließlich im Jahre 1604 begonnen, zum Schutz der Siedlung auf einer Insel im Fluß eine Burg zu errichten. Dort wehrte sie nach ihrer Fertigstellung im Jahre 1666 fünfzig Jahre lang den Ansturm der Russen ab, bis sie sich nach einer fünfwöchigen Belagerung ergab. Im Jahr 1716 wurde sie von den Russen gesprengt. Schon vor dieser Zeit, im Jahre 1651, hatte der Freiherr Graf Per Brahe der um die Burg emporgewachsenen Ansiedlung die Stadtrechte verliehen. Die Stadt Kajaani war geboren. Die Finnen haben die Burgruinen als Fundamente benutzt und eine Brücke über den Fluß gebaut. Jetzt führt die Brücke mitten über die Burgruine.



Anschließend besuchten wir die Specksteinindustrie in Nunnanlahti. Das Museum war noch geöffnet. Als der Specksteinabbau in diesem Ort kurzfristig bankrott ging, hatte ein Mann Gerätschaften und kunstvoll verzierte Steine gerettet und dieses Museum zusammengestellt. Es ist in einem relativ kleinem Gebäude untergebracht und frei zu besichtigen. Zu meinem Erstaunen war es auch noch nach 18

Uhr geöffnet. Es wurde eindrucksvoll dargestellt, mit welchen Maschinen man früher den Speckstein schnitt und weiterbearbeitete. Dann wurden wir auf ein finnisches Schild aufmerksam, das uns irgend-



wo hinleiten wollte. Wir landeten auf der Baustelle, wo der Speckstein abgebaut wurde. Die tiefe Grube war beeindruckend. Das herablaufende Wasser nahm in der Grube eine grüne Färbung an. Schließlich sahen wir uns auch noch die Specksteinöfen-Ausstellung an. Ein Mann erklärte uns auf Englisch einige Öfen und warum diese in Finnland so begehrt sind. In Finnland sind die Winter lang und sehr kalt. Viele Menschen haben aber eine Hütte, z. B. an einem See. Dort gibt es keine Elektrizität. Hier wird mit den Specksteinöfen gebacken und gekocht. Einmal angeheizt, soll die Wärme 24 Stunden lang anhalten. Es gab in der Ausstellung viele schöne Kaminöfen – wir nah-

men uns gleich einen Prospekt mit. Es ist schon witzig, bei 21°C Außentemperatur interessieren wir uns für Kaminöfen. In der Ausstellung befindet sich auch ein Restaurant. Eine im Speckofen gebackene Pizza kostet 40 FM (ca. 13 DM). Weiter ging es zur Halbinsel Koli. Die Ausschilderung der Straßen war nicht so gut. Jörgen meinte, wir müßten einen Berg hinauffahren, von wo aus man die schöne Aussicht genießen kann. Er meint sich zu erinnern, daß dort auch ein Hotel stand. Wo es genau langgeht, weiß er aber nicht, schließlich ist das ganze auch schon 40 Jahre her. Schließlich gaben wir für diesen Tag auf und suchten uns einen versteckten Stellplatz. Es fing an zu regnen.

Dienstag, 15. August 2000

Der 347 m hohe Aussichtsblick Kola liegt am anderen Ende der Halbinsel. Hier fuhren wir auch ziemlich bergan. Vom Parkplatz aus kann man zu Fuß über eine Treppe oder über einen Lift das auf dem Berg liegende Hotel erreichen. Wir entschieden uns zunächst für den Lift. Vom Hotel aus mußte der Aussichtspunkt über steile Treppen erklommen werden. Aber oben angekommen war die Aussicht über den See Pielinen mit seinen vielen Inseln einfach überwältigend. Wir blieben ungefähr eine halbe Stunde oben. Von unten war lediglich eine Kettensäge zu hören. Vermutlich kam das Geräusch von einer der Inseln. Als wir uns an den Abstieg machten, kamen immer mehr Touristen. Mit der Ruhe war es also dort oben vorbei.



Auf dem Weg nach Outokumpu schien plötzlich wieder die Sonne.

Die alte Erzmine von Outokumpu ist seit 1989 stillgelegt und kann ohne Führer besichtigt werden. Man bekommt an der Information eine Broschüre in deutsch ausgehändigt, die wieder zurückgegeben werden soll. Den Weg hatte der Herr aus der Information



uns in einen Lageplan eingezeichnet. Die Bergwerkbesichtigung beginnt mit dem Eintritt in den Stollen. Dort kann man sich ansehen, wie sich die Gerätschaften usw. seit Inbetriebnahme des Bergwerkes im Jahre 1913 weiterentwickelt haben. Begonnen hat das Unternehmen mit 24 Mitarbeitern. 1920 wurden die finanziellen Probleme so groß, daß die Grube an ein norwegisches Unternehmen verpachtet wurde. Aber 1926 fiel der Besitz an die Gemeinde Outokumpu zurück. Man vermutete auch Gold unter einem Hügel. Dieser wurde ganz abge-

tragen. Gefunden hat man nichts. Den höchsten Personalbestand hatte das Unternehmen 1945 mit 1704 Mitarbeitern. 1989 wurde die Grube stillgelegt. Die Erläuterungen in der Broschüre sind gut. Am

Ende des Stollens erreichten wir eine Mineralienausstellung und das Bergwerksmuseum. Von dort aus erklommen wir über eine steile Straße den Hügel, auf dem der Bergwerksturm steht. Weitere 183 Stufen brachten uns auf die Aussichtsplattform. Leider war das Wetter nicht gut genug zum Fotografieren. Für den Eintrittspreis von 40 FM kann man sich das gesamte Gelände inkl. der Gebäude ansehen, sofern sie geöffnet sind. Jetzt werden auf dem Gelände auch Theateraufführungen, Opernarien und internationale Rockfestivals veranstaltet. Es fanden bis jetzt auch 2 Premieren statt, ein Musical und ein Kriminalstück.

Im Supermarkt in Outokumpu ergänzten wir unsere Vorräte. Die Preise sind ähnlich wie in Deutschland. Es fing wieder an zu regnen. Über eine unbefestigte Straße ging es weiter. Nur Achterbahnfahren ist schöner. Es war eine Berg- und Talfahrt, die Spaß machte. Mit dem Ort Savonranta erreichten wir die Finnische Seenplatte. Wir fuhren über einige Brücken. Die letzte war eine Drehbrücke für hohe Schiffe. An diesem See fanden wir einen hervorragenden Stellplatz. Ein Schiff fuhr direkt an uns vorbei auf die Drehbrücke zu. Morgens fuhr wieder eines zurück. Nachts regnete es ziemlich stark.

Mittwoch, 16. August 2000

Die Kirche in Kerimäki ist die größte christliche Holzkirche der Welt. Sie stellt gleichzeitig auch den größten Kirchenraum Finnlands dar: 45 Meter lang, 42 Meter breit und 27 Meter hoch. Die maximale Innenhöhe beträgt 37 Meter bis zum Firstkreuz. Insgesamt gibt es ca. 1670 Meter Kirchenbänke mit



über 3000 Sitzplätzen. Es können sogar 5000 Menschen in der Kirche Platz finden.

Warum hat man die Kirche eigentlich so groß gebaut? In den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts vertrat Pfarrer Fredrik Neovius die Ansicht, daß die Hälfte der Gemeindemitglieder zur gleichen Zeit die Möglichkeit haben sollte, das Wort Gottes zu hören. Als man über die Größe der Kirche entschied, hatte man auch an die Feier- und Markttag gedacht. Die hohen Feste gehörten zum alltäglichen Leben der Menschen und die Beteiligung am Gottesdienst war ein natürlicher Teil der Märkte. Die ursprüngliche Idee war es, daß sämtliche

Marktbesucher den Gottesdienst gleichzeitig besuchen könnten. Alle Gemeindemitglieder waren verpflichtet, an den Bauarbeiten teilzunehmen, jeder nach seiner Steuerklasse. Jeder Mann zwischen 15 und 60 mußte mit Hand anlegen. Nach nur drei Jahren Bauzeit stand die Kirche am 25. September 1847 fertig da. Die Kirche von Kerimäki ist ein Wunder der damaligen Zeit. Sie ist ein Meisterstück der Zimmerarbeit, mit ihren Bänken, Pfählen, Emporen, Verbindungsbalken, Rundbogen, Kuppeln und Dachlaternen.

Von der Form her ist sie eine Doppelkreuzkirche. Das Altarbild wurde 1890 angefertigt. Die Orgel mit 20 Registern wurde 1894 in Betrieb genommen. Der Kerzenleuchter am Altar wurde 1880 in Deutschland gefertigt; die anderen kamen 1911 hinzu. Die Kirche wurde ursprünglich von 4 großen Öfen beheizt. Diese Öfen sind inzwischen nicht mehr in Betrieb. Deshalb dient sie heute nur noch als Sommerkirche. Neben der großen Kirche steht die kleine Winterkirche von 1953, wo die Gottesdienste in der kalten Jahreszeit stattfinden. Lediglich am frühen Morgen des 1. Weihnachtstages versammelt sich die Gemeinde in der unbeheizten Kirche, die mit Hunderten von Kerzen beleuchtet wird und eine warme Stimmung ausstrahlt.



Neben der großen Kirche steht die kleine Winterkirche von 1953, wo die Gottesdienste in der kalten Jahreszeit stattfinden. Lediglich am frühen Morgen des 1. Weihnachtstages versammelt sich die Gemeinde in der unbeheizten Kirche, die mit Hunderten von Kerzen beleuchtet wird und eine warme Stimmung ausstrahlt.

Von der Kirche aus suchten wir die Stelle, wo Jörgen vor fast 40 Jahren in 3 aufeinanderfolgenden Jahren mit einer Jugendgruppe gecamppt hatte. Er erinnerte sich an den Sprungturm im See, das so-

nannte Freibad. Der Turm war tatsächlich noch da. Auch die Stelle des Camps fanden wir annähernd. Es hatte sich inzwischen viel verändert. Weiter ging es nach Savonlinna. Dort steht im Wasser die mächtige Burg Olavinlinna. Jörgen wollte über eine Brücke fahren, die er von früher her kennt. Dort fuhr Eisenbahn und Autos über die gleiche Spur. Diese Brücke sahen wir uns später an. Sie ist heute nur noch für Fußgänger freigegeben, wird aber ausgiebig von Radfahrern benutzt.



Die Burg Olavinlinna wurde 1475 vom dänischen Ritter Erik Axelsson Tott gegründet. Er ließ die mittelalterliche Festung erbauen um die Verteidigungsbereitschaft zu verbessern und die Interessen vom ehemaligen Schweden-Finnland im östlichen Grenzgebiet zu sichern. Der Standort der Burg im Wasser wurde so gewählt, daß die Strömung um sie herum immer stark war und das Wasser auch im Winter nie zufror. Die ursprüngliche alte Burg hatte 3 Türme, wobei der dritte schwach war und den Angriffen der Russen nicht standgehalten hat. Bei späteren Restaurationen fand man hier Silbermünzen. Später

wurde die Burg erweitert und zwei weitere Türme wurden hinzugefügt. Unter dem einen Turm befand sich der Pulverraum, der unplanmäßig explodierte und den Turm einstürzen ließ. Die mächtige Burg wurde mehrmals von den Russen angegriffen. Im Jahre 1714 mußte Olavinlinna noch einer heftigen Belagerung kapitulieren. In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde jedoch wiederholt um die Burg gekämpft. Wechselseitig, je nach Eroberung, wurde die Burg von den Russen und Schwedisch-Finnland verwaltet. 1743 wurde Olavinlinna den Russen zugesprochen und die Festung erlebte einen bedeutenden Aufschwung, d.h. die Russen begannen die Burg zu renovieren und auszubauen. Als die Burg nicht mehr im Grenzgebiet stand, also strategisch uninteressant wurde, wurde sie der Kommune Savonlinna übergeben. Beim Abzug nahmen die Russen jedoch alles mit, was nicht niet- und nagelfest war - Kronleuchter, Kanonen und alle Einrichtungsgegenstände. Nur eine Salut-Kanone wurde übersehen. Zwei Feuersbrünste auf der unbewohnten Burg haben auch die Holzkonstruktionen weitgehend zerstört und die Burg fing an zu verfallen. Die Bewohner von Savonlinna wußten Ende des 19. Jahrhunderts nicht so genau, was sie mit der Burg anfangen sollten und wollten sie zerlegen. Dann wurde jedoch beschlossen, sie zu restaurieren und Besuchern zugänglich zu machen. So besuchen bereits über 100 Jahre Touristen die Burg Olavinlinna.



Früher konnte man die Burg nur mit dem Boot erreichen, heute führt eine Pontonbrücke hinüber, die für die Durchfahrt von Schiffen zur Seite geschwenkt werden kann. Die Innenräume kann man nur mit einem Führer besuchen. Die Führungen werden in verschiedenen Sprachen angeboten. Im großen Saal steht eine Statue des heiligen Olav, der der Burg seinen Namen gab. Diese Statue wurde extra für die Weltausstellung 1912 in Paris angefertigt. Ferner gibt es einen großen Königssaal aus nordischem Schiefer, der weiß übergetüncht war. Nach schwedisch-finnischer Vorschrift mußten alle Burgen zur damaligen Zeit einen Raum für den König vorhalten, den er im Falle eines Besuches in Anspruch nehmen kann. Olavinlinna wurde nur ein einziges Mal von einem König besucht und zwar von Gustav Aadolf, der auf dem Rückweg aus Rußland hier 1622 Zwischenstation machte.

Ab dem Jahr 1912 veranstaltete eine Opernsängerin jährlich ein Opernfestival, das mit Kriegsbeginn eingestellt wurde. Seit 1967 findet dieses Opernfestival wieder jährlich im Burghof statt. Es dauert einen Monat. Dafür wird jedes Jahr eine Überdachung aufgebaut, die mit Schiffen an die Burg hertransportiert wird, da die Durchgänge in der Burg für die mächtige Konstruktion zu klein sind. Seit einiger Zeit wird dieses Regendach auch für andere kulturelle Veranstaltungen genutzt. So fand in diesem Jahr dort bereits ein Filmfestival statt. Z. Z. wurde die Bühne gerade für das Theaterfestival umgebaut, das im Herbst stattfindet.



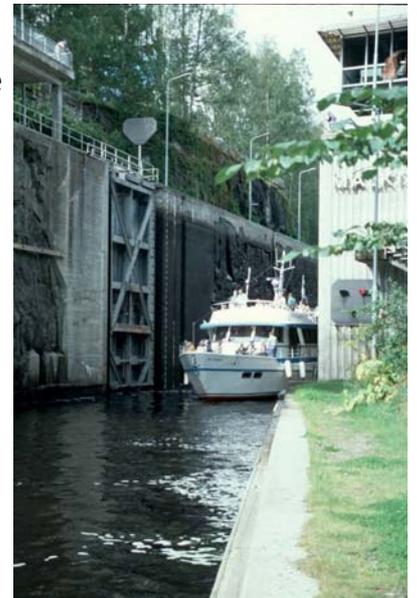
Im Museum von Savonlinna liegt das alte Passagierdampfschiff „Savonlinna“, mit dem Jörgen früher noch von Mikkeli nach Savonlinna gefahren ist. Das Schiff wurde mit Holzscheiten gefeuert. Es wurde 1904 gebaut und 1982 nach dem Konkurs der Schifffahrtsgesellschaft an die Stadt Savonlinna verkauft.

Von Savonlinna aus fuhren wir nach Punkaharju. Ein 6 Kilometer langer Moränengürtel, gerade so breit wie eine Straße trennt dort zwei Seen voneinander. Wir fuhren also auf einem natürlichen Damm. Dieser Moränengürtel gilt als Sehenswürdigkeit ersten Ranges. Der

Damm wird von hohen Birken und Kiefern gesäumt. Freie Aussicht auf die Seen gibt es nur selten. Die Halbinsel Koli hat mir besser gefallen. An dem Saimaa-Kanal, der die finnische Seenplatte mit dem Meer verbindet, übernachteten wir. Der Kanal führt in die südkarelistische Hafenstadt Vyborg, die 1944 von der Sowjetunion annektiert wurde. Da wir uns in Stadtnähe befanden, hörten wir ständig die Geräusche von Autos, Eisenbahn und manchmal auch Schiffen.

Donnerstag, 17. August 2000

Morgens schauten wir uns bei Sonnenschein eine der Schleusen, Mälkia, des Saimaa-Kanals an. Die Schleuse überwindet einen Höhenunterschied von 8 Metern. Der alte Saimaa-Kanal wurde 1845-1856 gebaut. Er mußte an der Stelle 4 Schleusenstufen überwinden. In einem großen Granitblock wurde der Verlauf des alten und des neuen Kanals eingemeißelt. Der neue Kanal wurde 1927 bis 1933 gebaut. Eine Erweiterung für Küstenmotorschiffe fand 1965 bis 1968 statt. Morgens hatten bereits zwei große Schiffe unseren Standort passiert. Wir warteten lange, bis endlich ein kleines Passagierschiff den Kanal in Richtung Vyborg passierte. Von Lappeenranta kann man visafrei einen Tagesausflug in die russische Stadt unternehmen. Am Nachmittag suchten wir uns einen Platz am Strand der Ostsee. Das schöne Wetter lud richtig zum Grillen ein. Nach Sonnenuntergang verzogen wir uns in den MAN, da es doch ziemlich kühl wurde. Ein Fischer kam auf seinem Moped, paddelte zu einer Insel und baute dort den Außenbordmotor an, der dort lagerte. Dann schiperte er an die Spitze der Insel und legte seine Netze aus. Morgens um 6:30 Uhr kam er wieder um seinen Fang einzuholen.



Freitag, 18. August 2000

Das erste Mal auf dieser Fahrt frühstückten wir bei schönem Wetter im Freien. Erst Mittags verließen wir unseren schönen Stellplatz am Meer. Kaum waren wir ein paar Kilometer gefahren, war die Sonne wieder weg. Auf den Spuren von Kungsvägen (Königsstraße) bewegten wir uns in Richtung Helsinki. Im



14. Jahrhundert reisten Kuriere mit Pferdekutschen zwischen den Burgen Turku und Viburg. Das war die Königsstraße. Wir folgten dem Schild für eine Sehenswürdigkeit und landeten in Ruuki. Das älteste Eisenhüttenwerk in ganz Finnland. Der Ort heißt eigentlich Ruotsinpyhtää, und ist ein schwedisch-finnischer Grenzort zu Rußland gewesen. Man kann dort Museen ansehen oder zwischen den rotgetünchten Häusern spazieren gehen. Während unseres Aufenthaltes zog gerade ein Gewitter auf und wir verzogen uns in den MAN. Der Regen ließ bis

Porvoo nicht nach. Porvoo soll 1346 gegründet worden sein. Ein exaktes Datum gibt es nicht. Sie ist aber mit Sicherheit die zweitälteste Stadt Finnlands. Porvoo hat mehr als 44.000 Einwohner, von denen 63% finnisch, 35% schwedisch und 2% andere Sprachen sprechen. Die Altstadt wurde nach einem mittelalterlichen Stadtplan errichtet und ist ein unversehrte gebliebener Stadtteil. Wir spazierten mit



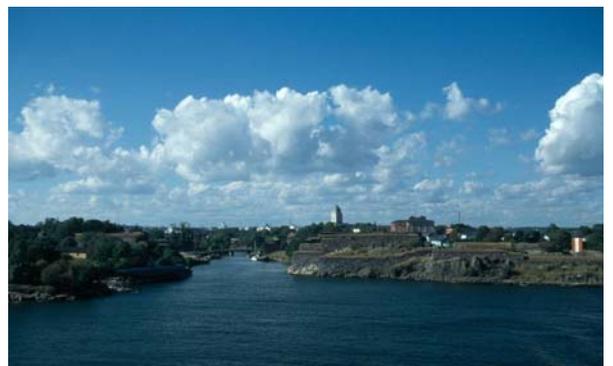
Regenschirm durch Alt-Porvoo und sahen uns die Domkirche an. Porvoo ist eher was für Kunstverständige. Es gibt Galerien, einige Museen u.ä. Uns zog es weiter, aber kurz, bevor wir den Ort verließen kamen wir an der Museumsbahn vorbei. Die Dampflok wird mit Holz geheizt. Auch andere altertümliche Schienenfahrzeuge und Motoren konnte man dort sehen.

Dann begann der schwierigste Teil dieses Tages – einen Stellplatz in der Umgebung von Helsinki zu finden. Wir kurvten auf größeren und kleinen Straßen durch die Landschaft. Hier war alles zersiedelt. Nach einer etwa

einstündigen Suche sah ich auf einem Hügel einen befestigten Weg. Dorthin gelangte man über eine Fahrspur in einem Getreidefeld. Nach kurzem Zögern fuhr Jörgen in das Feld hinein. Es war ziemlich modderig. Kurz vor Erreichen des mit Schotter bedeckten Weges schlingerte der MAN auf einer Berganfahrt und stellte sich fast quer. Mit letzter Energie rettete Jörgen den MAN auf den mit Schotter bedeckten Weg. Jörgen stieg aus, um sich die Situation anzusehen und versackte im Lehm. Der Untergrund erwies sich als trügerisch, da der Schotter lediglich oberflächlich aufgetragen war. Lehm, Lehm, nichts als durch den Regen mächtig aufgeweichter Lehm. Wir beschlossen, die Fahrt hier nicht fortzusetzen. Der MAN mußte jedoch gedreht werden – und das auf einem abschüssigen, glitschigen Lehm Boden. Sofort kam die Erinnerung an Algerien, als der Hanomag das machte, was Jörgen nicht wollte und wir in eine extreme Schräglage gerieten. Ich war verzweifelt, warum mußte das am Abend vor der Abfahrt mit der Fähre sein? Wie kommen wir hier wieder heraus? Jörgen legte die Untersetzung ein und wendete den MAN vorsichtig. Das war geschafft. Nun lag diese rutschige Abwärtsfahrt vor uns. Jörgen gab Gas und wir schlingerten in Richtung Getreidefeld. Dort waren sichtbare Beweise dafür, daß bereits andere Fahrzeuge hier vom Weg abgekommen waren. Der MAN bewies seine hohe Geländegängigkeit und manövrierte uns, auch dank des grobstolligen Reifenprofils sicher auf die Straße zurück. Wir ließen eine lange Lehmspur zurück. Gar nicht so sehr weit entfernt fanden wir dann doch noch einen adäquaten, ruhigen Stellplatz.

Samstag, 19. August 2000

Wir hatten herrliches Wetter. Es war fast zu warm im MAN. In Helsinki angekommen landeten wir zunächst im Frachthafen. Die ausgeschilderte Zufahrt zum Hansaterminal war gesperrt. Wir mußten wieder zurück und einen anderen Weg nehmen. Um 11:30 Uhr wurde der Check-in geöffnet. Dann durften wir zur Paßkontrolle und wurden schließlich wieder auf einen Platz verwiesen. Um 12:30 Uhr begann das Beladen des Schiffes. Die Art der Beladung konnten wir nicht verstehen. Für uns war das ganze planlos. Zuerst durften 4 Wohnmobile auf die Finnclipper fahren, dann tat sich eine ganze Weile gar nichts. 3 Pkw folgten, dann tat sich wieder mal gar nichts. Als wir ca. um 13:40 Uhr auf das Autodeck durften, waren erst ganz wenig Autos verladen. Wir hatten einen Ablaufplan mitbekommen, der in der Zeit von 13 – 15:30 Uhr eine Nachmittagssuppe vorsah. Deshalb hatten wir unseren Plan, im Hafen noch zu Mittag zu essen, verworfen. Die Erbsensuppe, Brot und Käse standen auf dem Buffet. Hier herrscht Selbstbedienung. Unsere Plätze im Restaurant behielten wir für die gesamte Reise. Alkoholfreie Getränke (Wasser, Orangensaft, Apfelsaft, Milch, Kaffee und Tee) waren frei. Während wir aßen kam die



Durchsage, daß das Schiff voraussichtlich zwei Stunden später ablegen wird, da sehr viele Fahrzeuge mitfahren. An Deck fanden wir einen windgeschützten Sonnenplatz. Dieses schöne Wetter mußte man einfach nutzen. Um 16:20 Uhr legte die Finnclipper in Helsinki ab. Die Ausfahrt führte durch eine schmale Hafeneinfahrt, die mit einer Festung und Kanonen geschützt war. Jetzt war es mit dem Sonnenbaden vorbei. Auf dem Sonnendeck wehte ein starker, kalter Wind. Nur ein paar dick eingepackte Unentwegte hielten es dort aus.

Sonntag, 20. August 2000



Irgendwie kam man aus dem Essen nicht heraus. Kaum hatten wir das Frühstück hinter uns, gab es auch schon Mittagessen. Irgendwann schob Jörgen noch einen Besuch auf der Brücke ein. Es war eine angenehme Überfahrt nach Travemünde. Spät abends lief die Finnclipper in den Hafen ein. Auf der Fahrt von Hamburg nach Lüneburg erwischte Jörgen einmal in Hamburg die falsche Abfahrt und einmal befanden wir uns wieder auf dem Weg nach Lübeck – sonst war aber alles normal.

Reiseroute Schweden



Reiseroute Norwegen



Reiseroute Finnland

