

Fahrt in den Winter im hohen Norden - Februar 2022

3. Bericht: Von Västra Hoting über Sorsele, Jokkmokk, Kiruna, Övertorneå nach Rovaniemi

Västra Hoting war nur Übernachtungsort. Auf dem Campingplatz hat sich erneut der Allradantrieb unseres Womo bewährt. Auf dem Weg zu unserem Stellplatz war ich von der festgefahrenen Spur abgekommen (wenn tiefer Schnee liegt und alles weiß ist, habe ich so meine Probleme zu erkennen, wo der Straßenrand ist (da ist eine vom Schneepflug erzeugte Schneewand) und wo der Schnee festgefahren ist). Auf Verkehrsstraßen ist alles irgendwie festgefahren. Da gibt es höchstens Spurrinnen und Eisbuckel, manchmal fährt man wie über ein Waschbrett. Ich bin deshalb stets auf der Suche nach einer möglichst ruhigen Spur. Auf Campingplätzen ist das nicht ganz so. Der Schneepflug hobelt alles auf ein Niveau, aber zwischen den Spuren ist der Schnee weich. In Västra Hoting war ich zwischen die festen Spuren geraten und sofort sank das Womo im Schnee ein, hat sich aber wieder auf die feste Spur hochgearbeitet.



Am 7. Februar ging es weiter nach Sorsele.

Links: Unsere Route von Västra Hoting nach Sorsele über 219 km. Damit sind wir in Schwedisch Lappland angekommen. Hier lebt weniger als ein Mensch pro km².



Links: Die Tagesroute in der Landesübersicht.

Wegen des Eises (festgefahrener Schnee, den besonders LKW und Busse festdrücken) auf den Straßen fahre ich je nach Straßenbefund nur zwischen 55 und 72 km/h, obwohl 90 oder 100 km/h erlaubt sind (die Einheimischen PKW, Busse und LKW nutzen das Limit aus und überholen mich, manchmal fahre ich in eine der vom Schneepflug in regelmäßigen Abständen erzeugten

Parktaschen am Straßenrand hinein, um die Fahrzeugkolonne hinter mir vorbei zu lassen. In Kurven, an Kreuzungen und beim Hineinfahren in Parktaschen ist Vorsicht geboten, soll heißen, langsam da heranfahren, sonst führt Bremsen nur zum Rutschen und man kommt nicht da zum Stehen, wo man es eigentlich wollte.



Das Foto habe ich von meiner Frontkamera abgenommen. Beim genauen Hinschauen ist zu erkennen, dass der entgegenkommende LKW den Schnee aufwirbelt. Das hat zur Folge: wenn ich an ihm vorbei bin, fahre ich 50 bis 100 m ohne Sicht (ich fahre in einer Schneewolke). Unser Gruppenleiter hält uns jeden Abend bei der Besprechung dazu an, ja langsam zu fahren, um nicht mit einem aus dem Wald auf die Straße springenden Rentier oder Elch zu kollidieren. Im Scherz sagte ich mal zu ihm, bis jetzt querten mehr von Menschen geführte Schneemobile vor mir die Straße als Tiere. Es ist auch ratsam, zum evtl. vorhandenen Vordermann einen großen Abstand zu halten. Ansonsten bedeckt viel aufgewirbelter Schnee die eigene Frontscheibe.

Ich muss aber sagen, wir fahren in einsamen Gegenden, über weite Strecken bin ich allein. Stärkerer Verkehr ist nur in Städten bzw. in ihrer Nähe. Bammel habe ich davor, beim



Platzmachen für den Gegenverkehr mit der Schneewand am Straßenrand zu kollidieren.

Paar Tage später ist das unserem Clemens mit seinem Unimog passiert. Er musste warten, bis ein anderes kräftiges Fahrzeug (ein Iveco) aus unserer Gruppe ihm zur Hilfe kam und ihn wieder auf die feste Fahrbahn zog (wir haben eine Gruppenseite bei WhatsApp eingerichtet und verständigen uns per Foto, Video, Audiotext oder

Textnachrichten untereinander). Aus dem weichen, hohen Schnee wieder rauszukommen erwies sich nicht als einfach. Im Hintergrund steht Reinhard, er fährt einen Hymer wie unserer. Ebenso wie der Unimog im Vordergrund wird er von einem Einzelfahrer gesteuert. Die beiden fahren immer zusammen. Sie kennen sich von früher. Wir haben in der Gruppe noch eine weitere, weibliche, Einzelfahrerin. Sie ist aus der Schweiz. Es gibt noch zwei Ehepaare in der Gruppe, die ebenfalls Schweizer sind.

Zum Abschluss zu Sorsele kommen noch zwei Stimmungsbilder.



Kurz nach
Sonnenuntergang auf
dem Cpl. Sorsele.
Vielleicht seht ihr dem
Bild die herrschende
klirrende Kälte an. Die
Sonne erhebt sich im
hohen Norden im
Winter auch tagsüber
nicht übermäßig über
den Horizont.



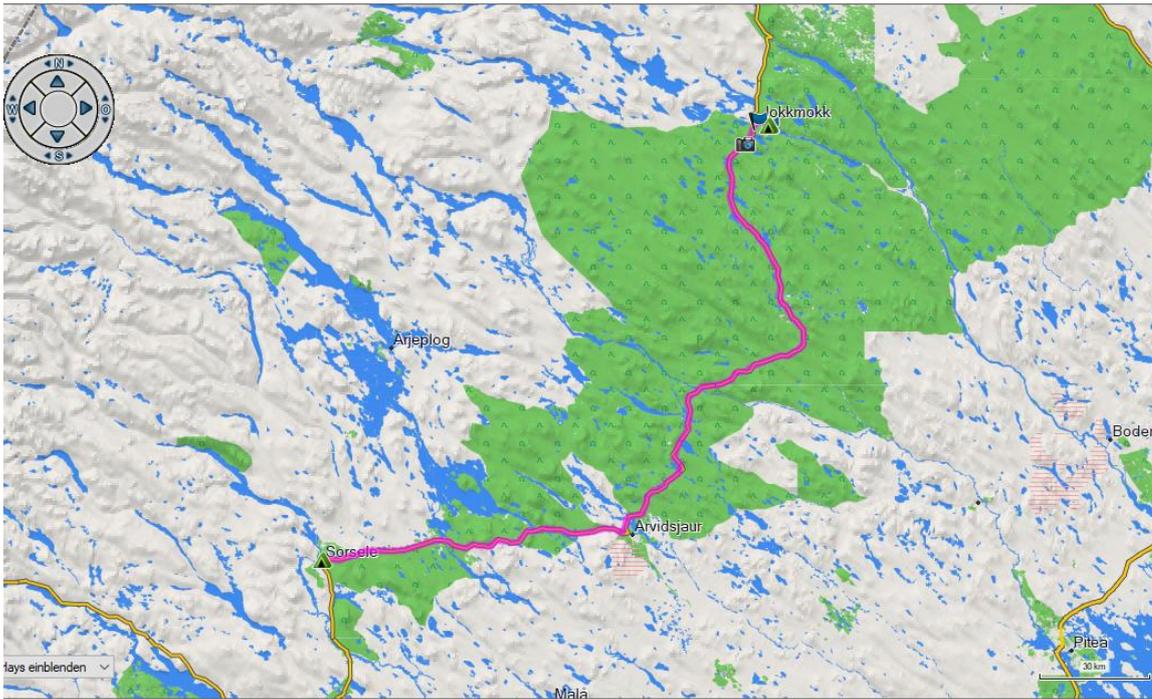
Wieder mal gab's einen
Runenstein zu sehen.

Am 8. Februar
begaben wir uns
nach Jokkmokk.
Das ist der Ort, wo
die Samen
(Bewohner von
Lappland) jedes
Jahr (seit fast 400
Jahren) ihren
berühmten,
nationalen
Winterjahrmart
ausrichten, auf dem

sie Waren aus eigener Produktion anbieten und der deshalb von den Touristen besucht wird. Aber, wegen Corona fand er in diesem Winter schon zum zweiten Mal nicht statt. Unterwegs querten wir zum ersten Mal in diesem Winter den Polarkreis.



Unser Womo auf dem Campingplatz von Jokkmokk.



Unsere Route von Sorsele nach Jokkmokk über 237 km.

Der Fotoapparat an der Route kurz vor Jokkmokk markiert den Stopp am Polarkreis.



Links: Shenja am Polarkreis. Unten: Die Route in der Landesübersicht.



Der Polarkreis ist die südlichste geographische Breite, wo die Mitternachtssonne bei der Sommersonnenwende sichtbar ist.

Seine Position wird durch die Neigung der Erdoberfläche definiert, die sich unter Einwirkung der Sonne, des Mondes und der Planeten verändert.

Während 40 000 Jahren bewegt sich der Polarkreis nordwärts und südwärts innerhalb einer 180 km breiten Zone (A). Außerdem bewegt er sich während 18,6 Jahren innerhalb einer 570 m breiten Zone (B).

Der Polarkreis erreicht seine nördlichste Position im Jahr 12 000, kommt hier zurück i. J. 22 000, erreicht seine südlichste Position i. J. 32 000 usw.

Den erklärenden Text hier nochmals in besser lesbarer Form.



Diese quer zur Straße stehende Tafel markiert ganz unspektakulär die derzeitige genaue Lage des Polarkreises auf unserer Straße.

Am nächsten Tag begaben wir uns nach Kiruna, wo wir uns zwei Tage aufhielten. Nicht an jedem Tag haben wir Sonnenschein. Die Fahrt durch weiße Landschaften macht bei Sonne besondere Freude. Deshalb habe ich von der Fahrt nach Kiruna solch einen Moment festgehalten (abgenommen am Abend von den

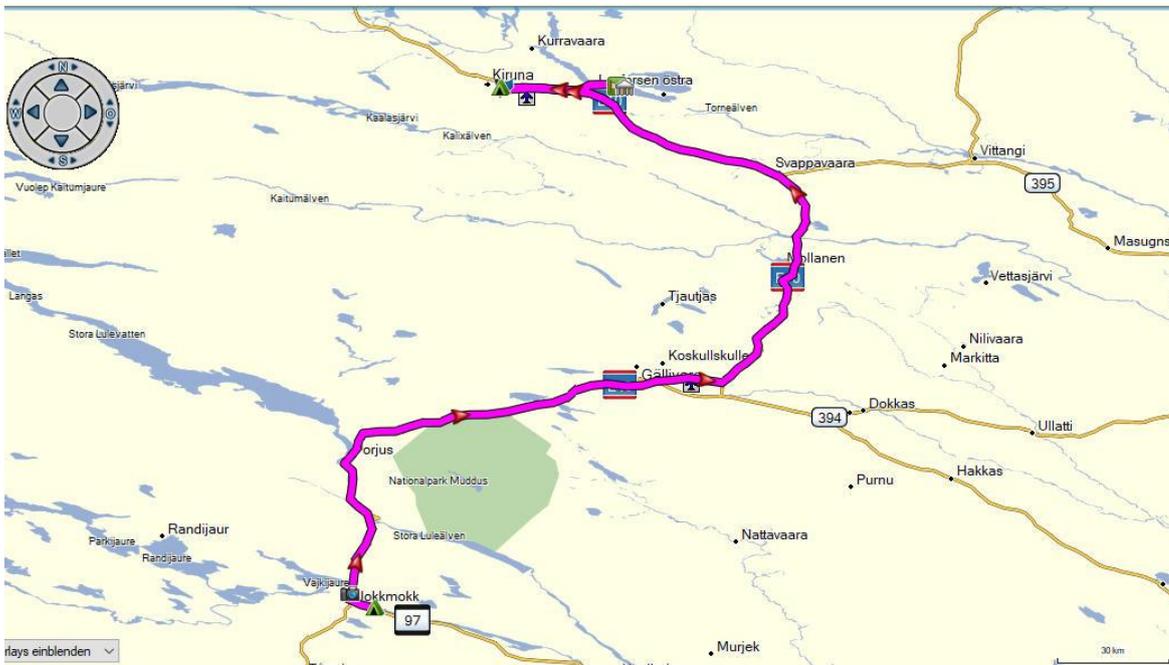
Aufzeichnungen der Dash-Kamera).



Die langen Schatten zeugen von tiefstehender Sonne.

Das oben im Foto zu sehende Datum ist falsch. Ich habe es seit Jahren versäumt, das Datum in der Kamera mal wieder auf den aktuellen Stand zu bringen (es war auch schon im vorherigen Foto mit dem entgegenkommenden LKW falsch).

Durch den Schnee werden viele meiner Aufnahmen bläulich.



Die Fahrstrecke von Jokkmokk nach Kiruna über 249 km. Vor dem Halt auf dem Campingplatz in Kiruna besuchten wir zuerst ein Sami-Museum westlich Kiruna. Deshalb die Verzweigung kurz vor dem Ziel.

Der Fotoapparat an der Route kurz hinter Jokkmokk markiert die Stelle, bei der wir an einer Staumauer stoppten.



Und hier die Route in der Landesübersicht.

Meine erste Aktion in Kiruna: Hier gibt es einen Händler, bei dem man die Gasflaschen auffüllen kann. Das war bei mir dringend notwendig, denn in Finnland wird das gar nicht möglich sein und in Norwegen erst wieder in der Stadt Alta. Wir müssen die Gasheizung im Wohnmobil rund um die

Uhr betreiben, da sonst das Wasser einfriert und es bei den eisigen Temperaturen draußen (bis heute, den 16. 2., hatten wir früh am Morgen nie höher als -20 Grad C, meist sogar zwischen -24 und -27) im Womo recht ungemütlich werden würde. Wir haben zwar einen elektrischen Heizlüfter dabei und bis jetzt gab es überall externen elektrischen Strom (220 V), aber bei Betrieb mit dem Lüfter werden die Ecken des Wohnmobils, in denen sich die Wasserbehälter und -leitungen befinden nicht mit erwärmt. Bei sparsamem Umgang mit dem Gas reicht eine Flasche für drei bis vier Tage. Ich habe zwei 11-kg-Gasflaschen und eine 22-l-Tankflasche im Womo. Die meisten der mit uns fahrenden Wohnmobile haben eine mit Diesel betriebene Standheizung fest verbaut. Da gibt es keine Probleme mit dem Nachschub, wie beim Gas.

In Kiruna gibt es einen Erzberg mit phosphorhaltigem Magnetit und Apatit. Das Eisenerz wird im Teilsohlenbruchbau abgebaut und daraus u.a. Düngemittel und Pellets von Eisenerzkügelchen gewonnen, die in die ganze Welt geliefert werden. Die Aktiengesellschaft LKAB betreibt die

Gruben bei Kiruna, agiert aber weltweit. Die Produkte werden mit der Eisenbahn nach Narvik in Norwegen (an der Nordsee) und Lulea in Schweden (an der Ostsee) transportiert und hier verschifft. Jährlich sind das etwa 19 Millionen Tonnen.

Obwohl die Lagerstätte seit dem 17. Jahrhundert bekannt ist, konnte erst um 1870 nach Erfindung des Thomas-Verfahrens das phosphorhaltige Erz (0,9% Phosphor, 60% Eisen)



verarbeitet werden und wird ab 1900 im industriellen Maßstab abgebaut.

Am 11. Februar fuhren wir in einem vom Touristbüro von Kiruna organisierten, bis auf den letzten Platz gefüllten, großen Bus (ca. 60 Leute) in das Bergwerk ein. Über Strecken mit 10% Gefälle fuhr uns der Bus auf eine Sole in paar Hundert Meter Tiefe und später wieder nach oben. Hier hat LKAB ein Museum eingerichtet,

in dem alles zum Abbau und der Verarbeitung des Erzes erklärt wird. Ich habe das dort ausgestellte obige Modell der Grube abfotografiert. Der graue, schräg liegende Keil ist das Erzflöz. Sein unteres Ende ist unbekannt, es reicht aber mindestens bis in 2 km Tiefe. Es ist im Durchschnitt 80 m mächtig. Die schwarzen horizontalen und vertikalen Linien symbolisieren Schächte und Solen. In der rechts angefügten hellbraunen Säule sind die Tiefen angegeben. Die Jahreszahlen in dem grauen Keil geben an, bis wohin man in welchem Jahr Erz abgebaut hat. Bis 1957 wurde im Tagebau gearbeitet, danach nur noch im Untertagebau. Die Stecken liegen 28,5 m übereinander und 25 m nebeneinander.

Der Abbau des Erzes verursachte in Kiruna schwere Bergschäden, u.a. weil der im Schema links dargestellte Granitkeil sich neigt. Deshalb ist geplant, die gesamte Stadt abzureißen (Wohnbauten und sonstige Gebäude) und 5 km nach Osten zu verlagern.



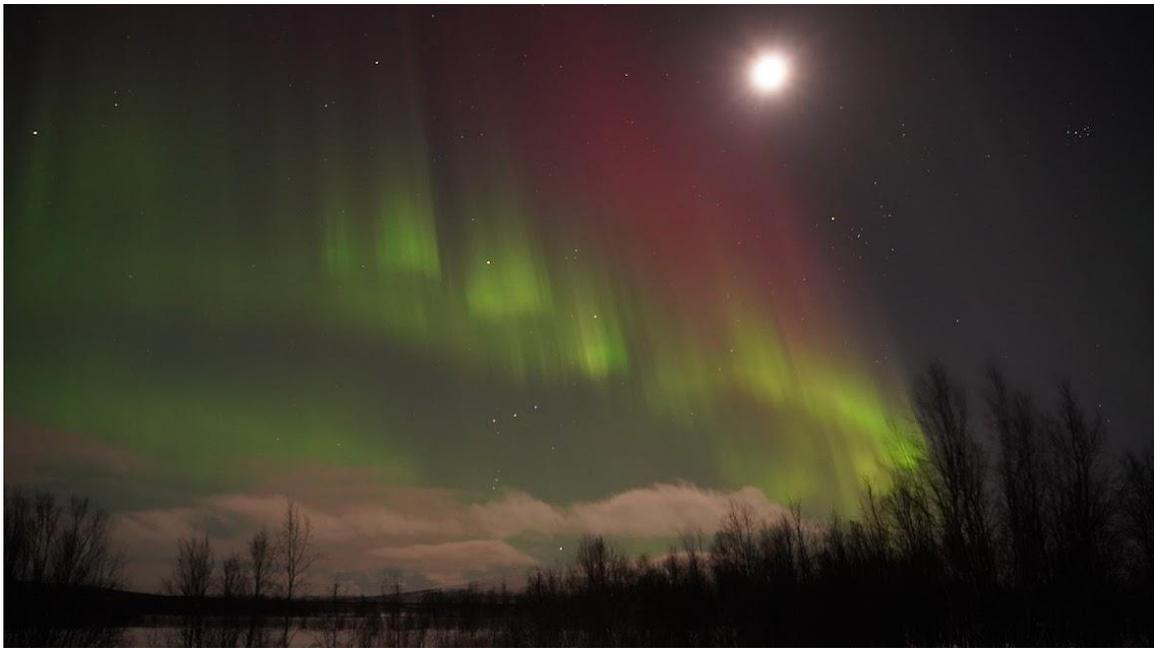
Unsere Wohnmobilgruppe hat sich im Untertagemuseum in der Schaufel eines der Bagger fotografiert (Shenja und Klaus ganz links).



Links der Bagger (Fahrlader) nochmals separat. Mehrere Bohrmaschinen bohren tagsüber Löcher für den Sprengstoff, jede von ihnen bohrt 27 Löcher simultan. Nach Mitternacht wird gesprengt, was etwa 8500 Tonnen Gestein löst, das von den Baggern abtransportiert wird.

In der Nacht waren wieder mal Nordlichter zu beobachten. Ich habe sehr viele Aufnahmen. Hier nur eine kleine Auswahl.





Ich vergaß völlig zu erwähnen, dass wir am Rande der Stadt ein Sami-Museum besuchten. Als



Sami (=Samen) bezeichnen sich in Schweden die Lappländer. Sami gibt es in Rußland auf der Halbinsel Kola, im Norden Schwedens, Finnlands und Norwegens. Interessant ist, dass sie sich sprachlich untereinander kaum verstehen, da ihre Sprachen sich stark unterscheiden (sind keine Dialekte einer Sprache). Gemeinsam ist ihnen, dass sie von der Rentierzucht leben.

Sami-Zelt.



Schlitten eines Sami, der von einem Rentier gezogen wird. Unten seine Schuhe.



Traditional sámi clothes
Gákti is the Sámi name for the kolt, the traditional Sámi
Today it is made of
reindeer skins of Sámi



Links Rock eines Sami, rechts seine Schier (lässt sich auf ihnen vom Rentier ziehen)



Zum Museum gehört auch ein Gehege, in dem eine größere Anzahl Rentiere lebt. Ich fotografierte ein Paar in typischer Position (Rangordnung ermitteln).

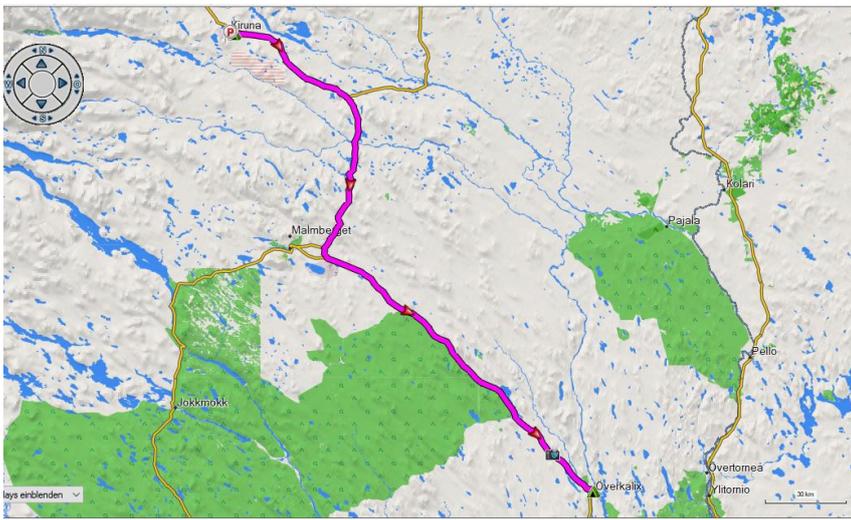
Abschließend zu Kiruna sei erwähnt, dass aufgrund der Lage hinter dem Polarkreis in der Stadt im Juni/Juli (im Verlaufe von 50 Tagen) um Mitternacht die Sonne scheint.

Am 14. Februar ging es weiter, diesmal im Wesentlichen südostwärts, um dem Ziel Rovaniemi in Finnland näher zu kommen.



Links unsere Route von Kiruna nach Övertorneå über 240 km in der Landesübersicht.

Unten die Route im Detail. Der Fotoapparat an der Route kurz vor Övertorneå markiert den Stopp an einer Moose Farm (Elchfarm).



Das rechte Foto zeigt den Eispfropfen (gefrorener Wasserdampf, der mit der warmen Luft aus der Heizung nach außen abgegeben wird), der sich an unserem Womo aufgrund der Kälte gebildet hat. Inzwischen (heute ist der 17. 2) ist er noch viel mächtiger geworden.



Elche (siehe links) sind recht mächtige Tiere. Vgl. dazu das nächste Foto mit Mitgliedern unserer Gruppe. Mit ihnen auf der Straße zu kollidieren geht, zumindest für das Wohnmobil, nicht gut aus.



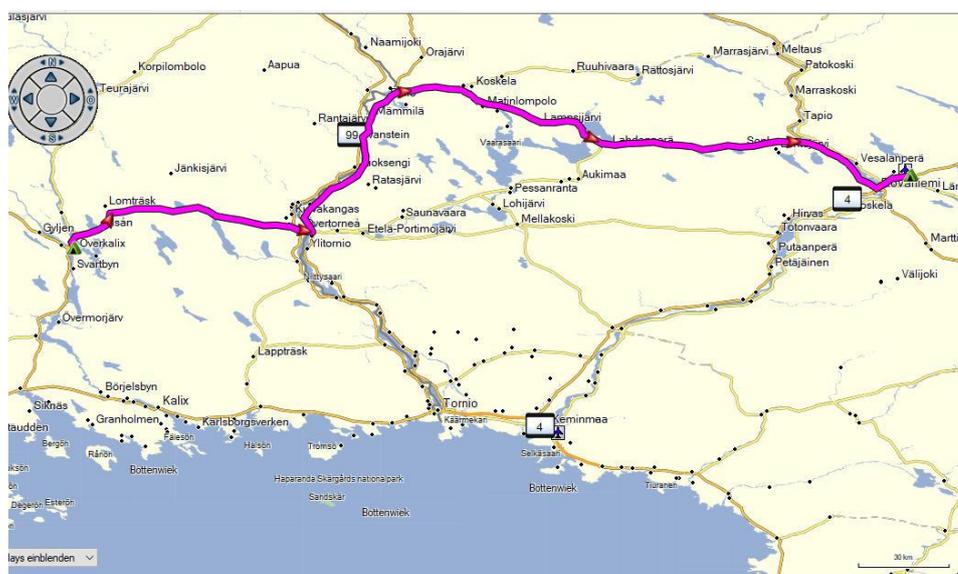


Unten zur Abwechslung wieder paar Fotos mit Nordlichtern und unseren Wohnmobilen.



Am 12. Februar überquerten wir die Grenze zwischen Schweden und Finnland und hielten uns zwei Tage in Rovaniemi auf. Unmittelbar nach Überqueren des Grenzflusses Torne fuhr ich an eine Tankstelle. In Finnland ist der Diesel billiger als in Schweden (derzeit 1,959 €/l). Finnland hat den Euro.

Wenige Kilometer nördlich Rovaniemi befindet sich seit 1985 das Weihnachtsmann Dorf, eine Touristenattraktion (Kommerz im großen Maßstab). Hier können Kinder das ganze Jahr über den „leibhaftigen“ Weihnachtswald begrüßen. Angeschlossen ist ein Weihnachtswaldpostamt, das Briefe von Kindern aus aller Welt an den Weihnachtswald bearbeitet und beantwortet. Eine weitere Attraktion ist der im Boden eingezeichnete Polarkreis. Der tatsächliche Polarkreis verläuft inzwischen ca. 120 m nördlich des Dorfes.



Wir standen für zwei Nächte unmittelbar am Dorf auf dem Stellplatz Arctic Circle.

Unsere Fahrroute von Overkalix (Schweden) nach Rovaniemi (Finnland) über 210 km.



Links: Die Route in der Landesübersicht. In der Karte sind die Landesgrenzen in Grau eingetragen.

Wir schlenderten am ersten Tag durch das Weihnachtswald Dorf, ohne viel Geld auszugeben. Nur drei Ansichtskarten erwarben wir, adressierten sie an die Bewohner unserer drei Nachbarhäuser in Stollberg und ließen sie auf dem Weihnachtswaldpostamt mit dem begehrten Sonderstempel

versehen. Es folgen unten vier Aufnahmen vom abendlichen Weihnachtswald Dorf.





Zum rechten Foto: In Deutschland wäre das nicht von Dauer – ein Fisch aus Eis auf einem Eisblock vor einem Fischrestaurant im Weihnachtsmandndorf. Hier ist die Temperatur den ganzen Winter über beachtlich unter null. Da bleibt der Schnee liegen und Eis taut nicht.



Wir haben in Rovaniemi zum zweiten Mal auf dieser Reise den Polarkreis überquert. Diesmal in Finnland. Selbst die Shell-Tankstelle am Weihnachtsmandndorf wirbt mit dem Polarkreis.

Am 13. Februar war großes Abenteuer für uns. Wir mieteten für 180 € ein Schneemobil und rasten für knapp eine Stunde durch den Winterwald. Da die Strecke recht wellig war, quiekte Shenja bei jeder Welle, hat aber alles artig mitgemacht. Zu diesem Ereignis haben die NVA-Filzstiefel, die Wattehosen und Gesichtsmasken (beide letzteren Stücke sind von der ZV (=Zivilverteidigung)-Ausbildung an der Uni übrig geblieben) Anwendung gefunden. Das war bitter notwendig, denn bei -27°C beißt der Fahrtwind auf dem offenen Gefährt ganz beachtlich.



Shenja auf dem Mobil. Helm und Handschuhe bei ihr stellte die Ausleihstation. Sie hielten auch Overalls bereit. Da ich, bedingt durch meine Körpergröße, hinter dem vereisten Schutzschild nichts sehen konnte, habe ich fast die gesamte Fahrt im Stehen absolviert, übrigens auch mit offenem Visier des Helms. Das Gefährt zu steuern erwies sich als unproblematisch. Bedingung war nur, dass man einen PKW-Führerschein besitzt.

Verständlicher Weise habe ich während der Fahrt keine Fotos schießen können. Aber unser russischer Begleiter Andrej hat Video- und Fotoaufnahmen von dem Gaudi gemacht. Ich hoffe davon noch was zu erhalten.

Übrigens, an den Tankstellen ist es im Norden für mich immer noch ein verblüffendes Moment, wenn neben mir (dem Womo) ein Schneemobil tankt. Solche Dinge sind hier sehr verbreitet. In ländlichen Gegenden (Städte sind sehr selten im Norden) hat jeder Haushalt wenigstens ein Schneemobil, was er wie einen PKW nutzt. Und die Städter zerren auf dem Anhänger ihres PKW oft ein Schneemobil auf einen Parkplatz in der Natur und absolvieren von da aus Touren mit ihrem Mobil.

Am 14. Februar ging es mit einer Zwischenstation weiter in Richtung Norwegen. Aber dazu mehr im nächsten Bericht.

Begonnen am 7.2. in Sorsele (Schweden), beendet am 18.2. in Hammerfest (Norwegen).