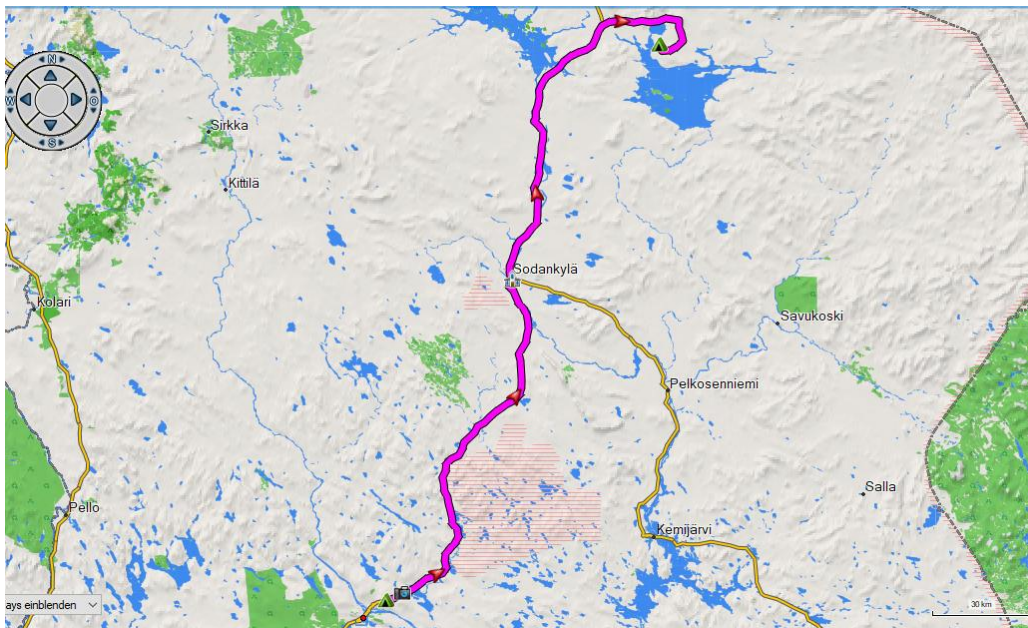


Fahrt in den Winter im hohen Norden - Februar 2022

4. Bericht: Von Rovaniemi über Kiilopää, Karasjok, Olderfjord, das Nordkapp, Hammerfest, Alta nach Lyngenfjord

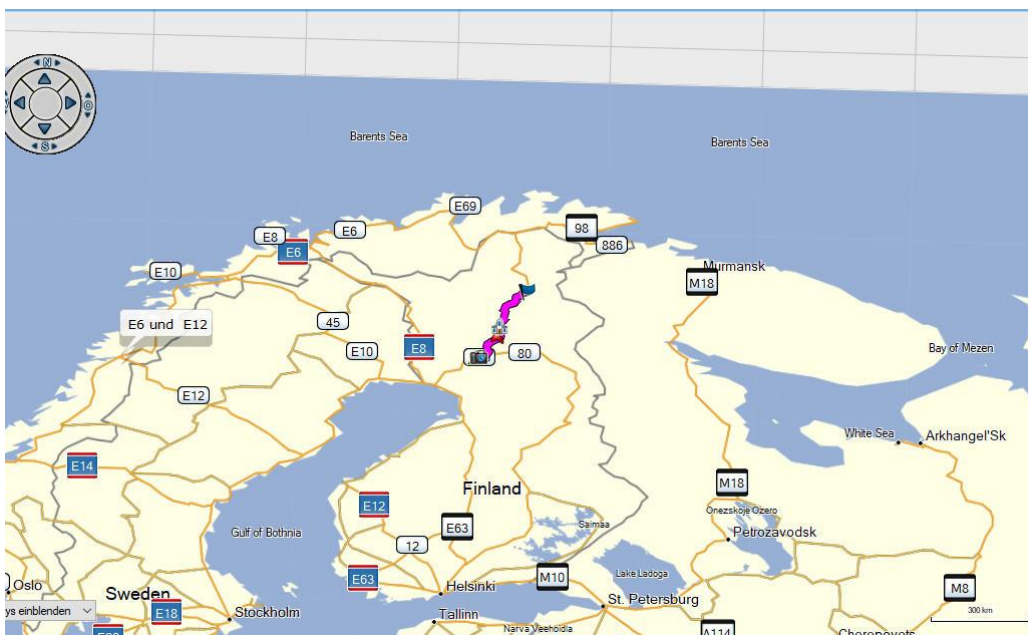
Am 14. Februar verließen wir das für uns nicht sonderlich interessante Weihnachtsmannorf und nahmen wieder die Grundrichtung „nach Norden“ durch Finnisch Lappland ein.

Mit einem Zwischenaufenthalt auf einer Rentierfarm nahe dem Weihnachtsmannorf und einem Stopp an einer der ältesten Kirchen Finnlands (im Ort Sodankylä) ging es nach Kiilopää. Der Zielort war nur als Übernachtungsort gedacht.



Die Route von Rovaniemi über die Reindeer- & Huskyfarm Raiatola (im Bild mit Fotoapparat markiert) und Sodankylä (im Bild mit Kirche markiert) auf den Campingplatz von Kiilopää über 245 km.

Die Route führt durch die kälteste Gegend Europas. Hier ist es im Winter kälter als weiter nördlich, da wir hier echtes Kontinentalklima haben. Sodankylä gilt als der Kältepol Europas. Im Februar 1862 wurden hier $-51,3^{\circ}\text{C}$ gemessen.



Links: die Route in der Landesübersicht. Wie man sieht, kommen wir hier der Grenze zu Russland recht nahe (graue Linien markieren die Staatsgrenzen).

Auf der Farm unternahmen wir (jede Womobesatzung für sich) die Fahrt mit einem vom Rentier gezogenen Schlitten.



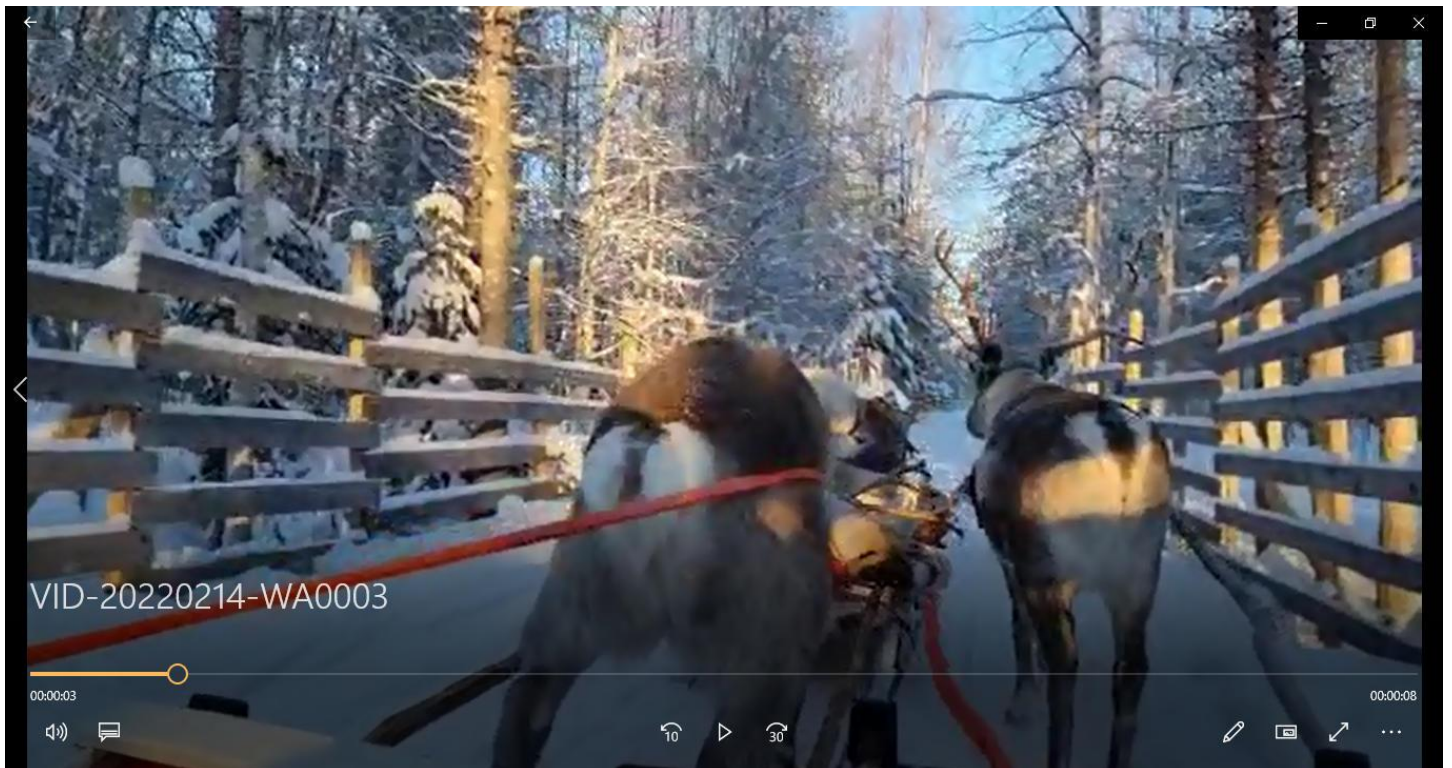
Vom jungen Finnen im Rentierschlitten erhalten wir in Englisch eine Unterweisung, wie man die Zügel zu handhaben hat, um das Rentier zu führen. Ich stehe rechts von Shenja (sie als zweite von links in der weißen Pelzmütze).



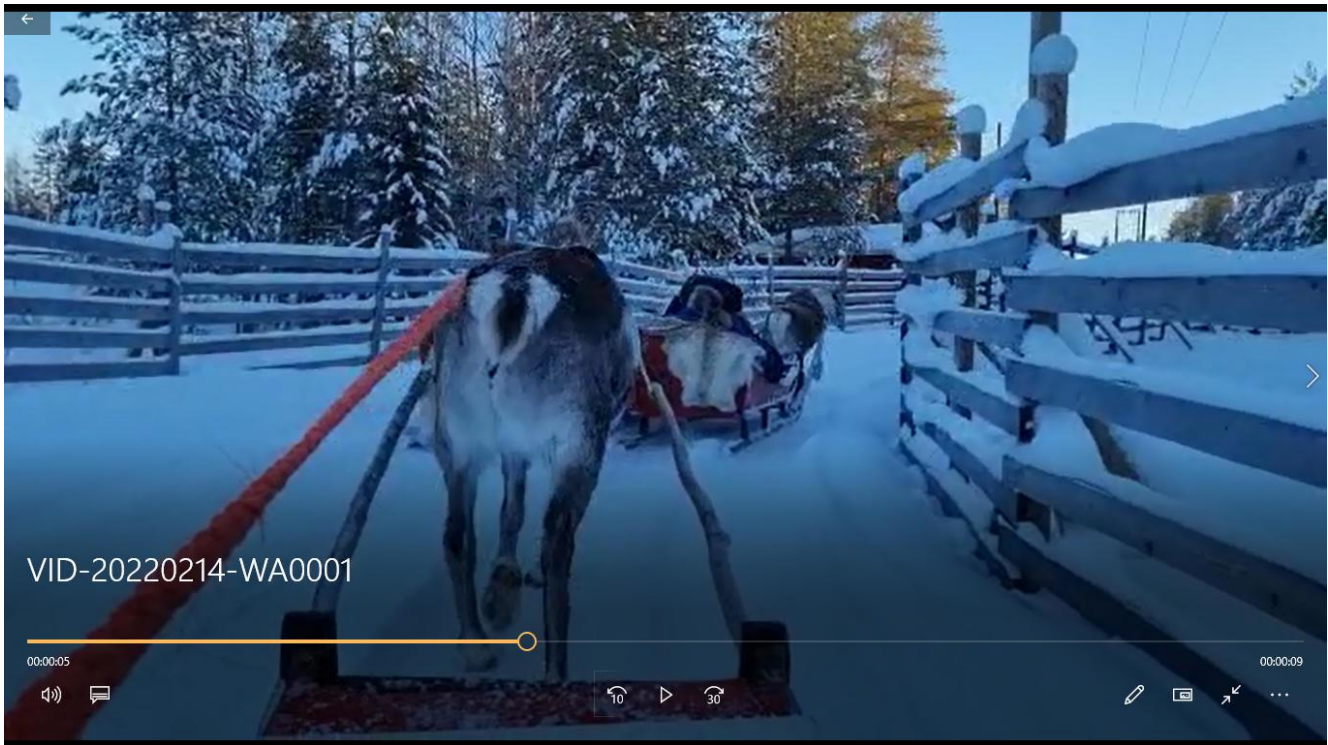
Shenja und ich im Schlitten (Shenja hinter mir). So ging es los. Unterwegs entwickelte sich die Fahrt zu einem Gaudi für die Zuschauer. Hinter uns fuhr Clemens (allein, da er Einzelfahrer auf der Tour ist). Sein Rentier versuchte unseren Schlitten zu überholen und bedrängte unterwegs unser Rentier mit seinem Geweih. Dabei stieß es Shenjas Pelzmütze vom Kopf. Diese fiel in den Schnee, wurde aber nach Beendigung unserer Fahrt vom Personal zurückgebracht.



Gegen Ende sah das so aus. Da war Shenjas Mütze schon weg. Rechts Clemens mit seinem Tier, links bin ich mit unserem Tier zu sehen.



Unterwegs hat Reinhard (dessen *Gespann* hinter Clemens fuhr) das *Geschehen* als Video aufgenommen. Ich habe daraus zwei Situationen abgenommen. Links Reinhard's Tier, rechts Clemens' Tier, vor dem linken Tier ist unser Schlitten und Shenjas Mütze zu erkennen. Da war sie noch auf ihrem Kopf.



Oben: Eine spätere Situation aus Reinhardts Video. Da ist Shenja ohne Mütze (ihr Kopf ist hinter meiner breiten Kapuze zu sehen).

Links: Nach der Fahrt hat uns der Eigentümer der Farm mit warmem Getränk und Pfannkuchen bewirtet. Shenja wieder mit Mütze. Das alles war Gespräch am wärmenden Kamin. Siehe nachfolgendes Foto.

Weiter unten folgen noch paar Fotos von der weiten Fahrt an diesem Tag. Sie sollen euch zeigen, durch welch' wunderbare Winterlandschaft wir uns bei klirrendem Frost bewegen.



Auf der Farm gab es ein weißes Rentier.



Der rote Stab im Bild markiert den Straßenrand. Solche Stäbe sind auch im vorherigen Foto zu sehen. Für mich sind sie während der Fahrt die wesentlichste Orientierung, da (wie ich schon mal erwähnte) ich, wenn alles weiß ist, schlecht erkenne, wo die vom Schneepflug erzeugte Kante beginnt.

In Sodankylä bunkerten wir Lebensmittel für die nächsten Tage und suchten die Alte Kirche



auf, ein Holzbau in Blockbauweise aus dem Jahre 1689. Leider war sie verschlossen. Sie zählt zu den ältesten erhaltenen Kirchen Finnlands. Um sie zeitlich einordnen zu können, hier ein kurzer Exkurs in die Geschichte der Gegend. Im 16. Jahrhundert

geriet das Gebiet um Sodankylä unter schwedischen Einfluss. Im Ergebnis wurden die schamanistischen Samen christianisiert. Es entstanden Kirchen. 1809 trat Schweden das Gebiet des heutigen Finnland an Russland ab (es wurde ein relativ selbständiges Fürstentum innerhalb des Russischen Reiches). 1917 wurde Finnland selbständig. Von 1941 bis 1944 operierte die Deutsche Wehrmacht in Finnland. Ab 1944 führte Finnland Krieg (sogenannter Lapplandkrieg) zur Vertreibung der Deutschen. Letztere wandten auf ihrem Rückzug die Technik der verbrannten Erde an. Deshalb grenzt es an ein Wunder, dass die Alte Kirche erhalten blieb.

Am Abend war auf dem Campingplatz wieder Nordlicht zu beobachten.



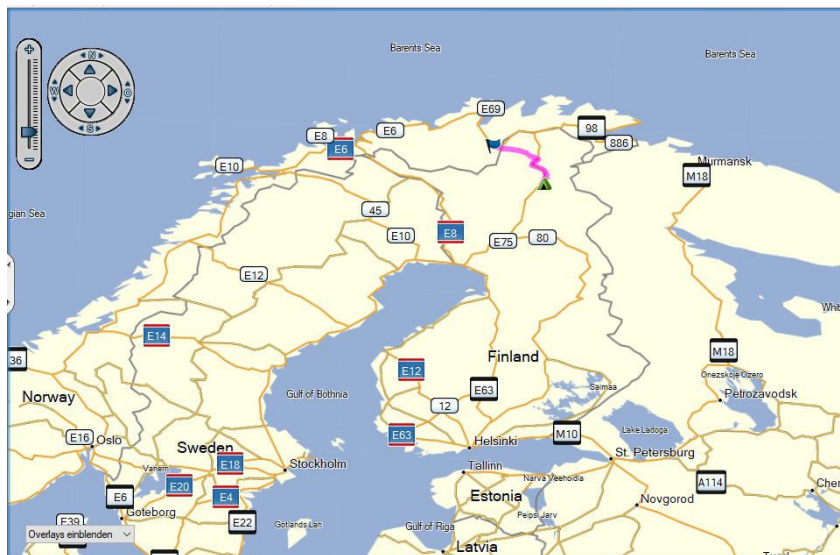
Am 15. Februar setzten wir die Fahrt in nordwestlicher Richtung fort. Wir verließen Finnisch Lappland und kamen nach Norwegisch Lappland. Wir konnten uns wieder an der Uhrzeit auf

unserer Armbanduhr orientieren. Norwegen (übrigens auch Schweden) hat die Zeit wie

Deutschland, aber in Finnland hätte man die Uhr vorstellen müssen (was wir nicht taten).



Links: Die Fahrstrecke von Kiipää in Finnland nach Karasjok in Norwegen über 204 km. Die Landesgrenze ist in grauer Farbe vermerkt. Sie verläuft hier entlang des Flusses Annanjäka.



Links: Die Route in der Landesübersicht.

Wir überquerten den Grenzfluss ohne jegliche Kontrolle, mussten auch keinerlei Impfbertifikate vorlegen. Die Straßenbreite verringerte sich gegenüber Finnland.

In Karasjok besuchten wir am nächsten Morgen ein samisches Kulturzentrum. Durch Exponate und einen Film erfuhren wir viel über die

Geschichte und das Leben der Samen, die hier Sapmi genannt werden. Grunderkenntnis: Den Platz, den Gott bei den Mitteleuropäern in früheren Zeiten einnahm, nahm für die Samen das Rentier ein. Die meisten Einwohner von Norwegisch Lappland benutzen die hiesige Variante der samischen Sprache, in Kindergärten und Schulen wird samisch als Verkehrssprache benutzt.

Wir haben uns (wie auch schon in Schweden und Finnland) über das Englische verständigt.

Links: Sapmi Center in Karasjok. In Karasjok tagt auch das Parlament der Samen, das alle Samen (auch die finnischen und schwedischen) vertritt.

In der norwegischen Provinz Finnmark lebt etwa die Hälfte aller norwegischen Samen.

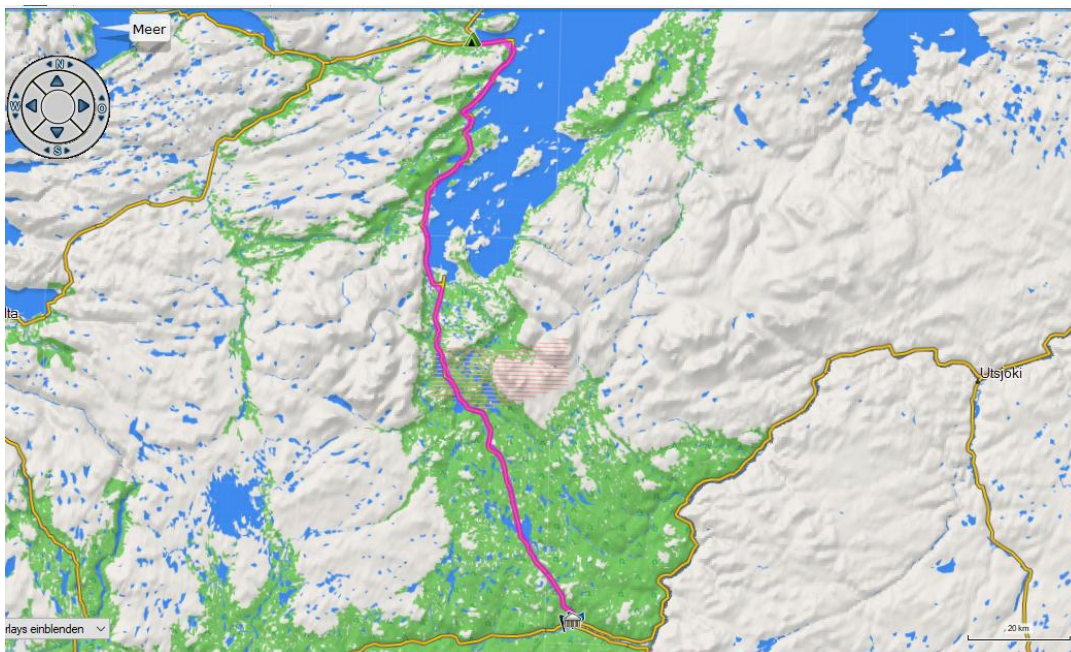


In gesamt Norwegen zählen sich über 60 000 Erwachsene zu den Samen, 11 500 von ihnen sind wahlberechtigt für das Samenparlament.

Auf der Fahrt nach Karasjok lief kurz vor der Grenze ein Rudel Rentiere auf der Straße vor meinem Womo und verschwand dann nach links im Gebüsch. Aus den Aufzeichnungen der Dash-Kamera habe ich das nachfolgende Foto von dieser Episode abgenommen.



Am Morgen des 16. Februar zeigte das Thermometer im Motorraum unseres Womo - 27° C an. Der Motor startete auf Anhieb ohne Mucken. Wir fuhren an diesem Tage weiter nordwärts bis Olderfjord, das sich am Ende des gleichnamigen Fjords befindet. Der Olderfjord ist ein 7,5 km langer Seitenarm des Porsangerfjords. Der Fjord war nicht zugefroren (Golfstrom!).



Links: Unsere Route von Karasjok zum Campingplatz in Olderfjord über 139 km.

Während der Fahrt sahen wir das bekannte Bild vom Norden Norwegens, das aus unseren früheren Fahrten in Erinnerung blieb: keine Bäume mehr, nur Sträucher und Gestrüpp, sowie kahle, steile Berge von

bizarren Formen, die sich unmittelbar am Fjord in Höhen von bis zu einigen Hundert Metern erheben. Man fährt faktisch

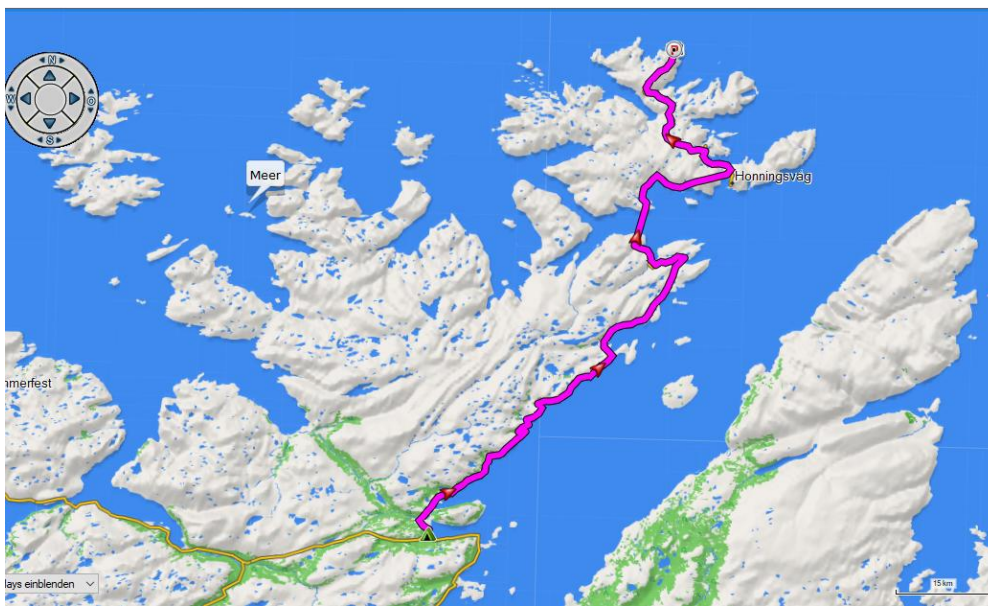
immer am Ufer eines Fjordes lang, wechselt manchmal über eine Brücke auf das andere Ufer des Fjordes bzw. gelangt ans andere Ufer, indem man den Fjord umrundet. In den Routenkarten der nächsten Tage wird das deutlich bemerkbar werden. Charakteristisch für Norwegen sind häufige Fahrten durch Tunnel. In meinen Routenkarten liegen sie oft dort, wo über längere Strecken keine Straßenwindungen auftreten oder die Straße nicht am Fjordufer verläuft.

Am 17. Februar nahmen wir eines der Highlights der Reise in Angriff, wir fuhren zum Nordkapp. An diesem Tag wurde die Verkehrsstraße, die zum Kap hinaufführt, freigeschoben (von Schnee und Verwehungen), damit Busse die Kunden von Hurtigruten zum Kap hochkarren können. Das nutzten wir aus, um mit unseren Wohnmobilen bis zum Kap zu gelangen. Eine Bemerkung sei

erlaubt: Die Norweger schreiben das Wort Kap mit zwei „p“.

Unsere Route von Olderfjord zum Nordkapp über 128 km.

Die Route verläuft zuerst entlang des Porsangerfjords, anschließend gelangt man durch einen Unterwassertunnel auf die Insel Mageroya, fährt hier bis zum Hauptort Honningsvåg der Insel und dann durch unbewohnte Gegend über ca. 30 km mit vielen Kurven auf der einzigen Straße zum Nordkapp (auf der Karte mit einem roten "P" markiert). Dabei ist ein Höhenunterschied von etwas mehr als 300 m zu überwinden und das alles über tief verschneite Straßen.



Links: Die Route in der Landesübersicht.

Wir hatten uns vorgenommen, da oben am Nordkapp in unseren Wohnmobilen zu übernachten. Deshalb versorgten wir uns bei einem Zwischenstopp in Honningsvåg mit allem Notwendigen (Lebensmittel, Diesel, Wasser, Propangas gab es seit Kiruna nicht), um notfalls (wenn die Rückfahrt sich wegen

Straßensperrung über Tage verzögert), am Kap ausharren zu können.

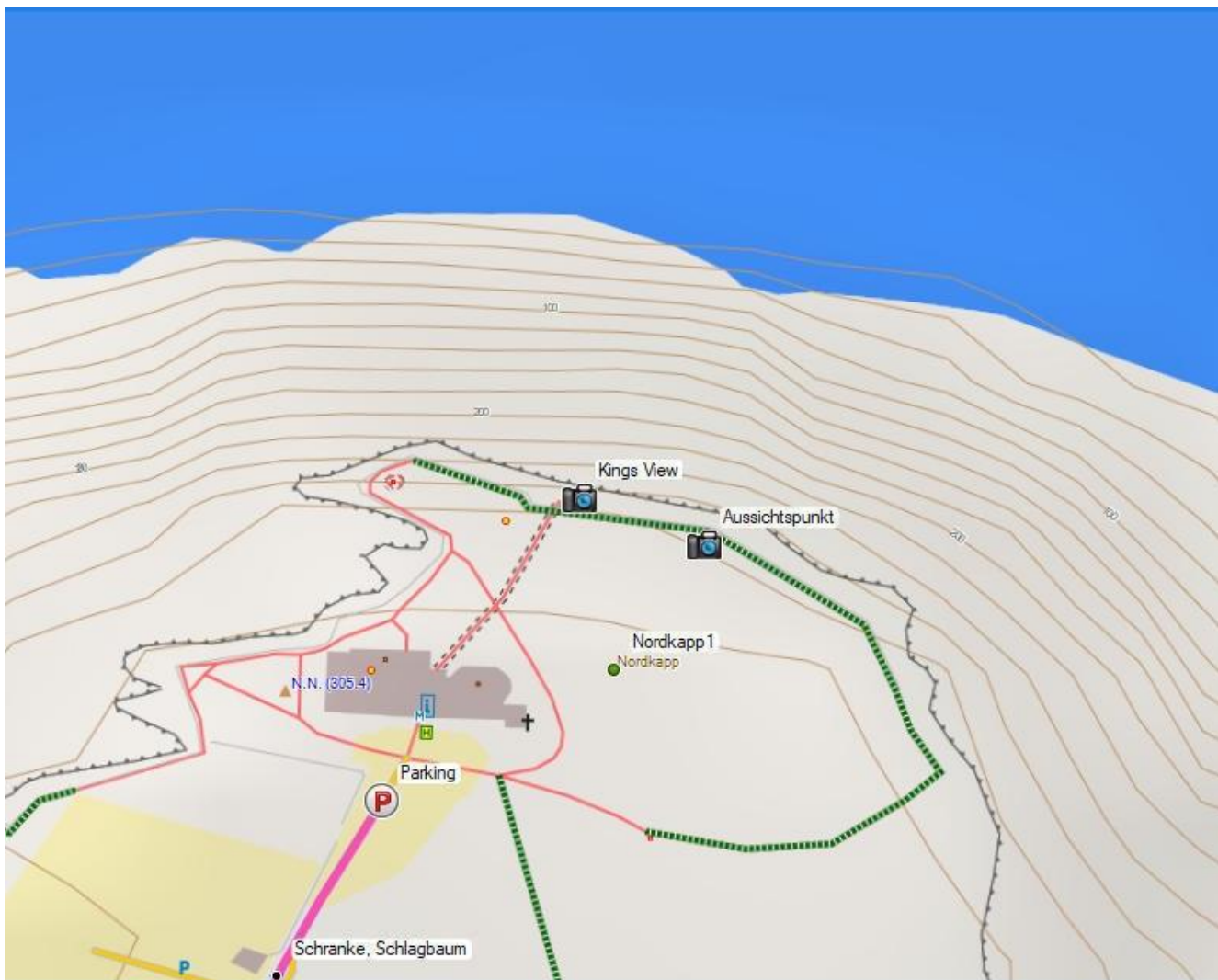
Das Nordkapp gilt als der nördlichste Punkt Europas und ist deshalb Ziel vieler Reisender. Es gibt hier einen großen Parkplatz sowie ein Gebäude mit Restaurant und Museum. Details habe ich schon mal in meinem Reisebericht zum Besuch am Nordkapp im Juni 2013 beschrieben (siehe <http://anxoeu.xara.hosting/reiseberichte,%20seite%203.htm> 8.Bericht unter Baltikum, Karelien,...).

Wie bereits einmal in diesem Bericht vermerkt, sind Tunnelfahrten in Norwegen etwas Normales. Aber Unterwassertunnel kommen nicht so oft vor. Ein solcher verbindet das Festland mit der Insel Mageroya, auf der sich das

Nordkapp befindet. Es gibt ihn seit 1999. Auf der obigen Karte der Tagesroute ist der Tunnel als gerade Verbindung zu erkennen.



Hier ist die Einfahrt in den fast 7 km langen Unterwassertunnel zu sehen (rundes dunkles Loch). Es geht mit 9% Gefälle nach unten und am Ende des Tunnels ebenso steil wieder nach oben. Das Foto habe ich von der Dash-Kamera abgenommen.



Das Nordkapp selbst erhebt sich etwas mehr als 300 m als Felsplateau steil über der Barentssee. Die braunen Höhenlinien auf dem Schema verdeutlichen, dass es steil nach unten geht. Die grau punktierte Linie markiert den Zaun, der vor einem Absturz bewahren soll.



Das markante einzige Gebäude am Nordkapp. Es hat unterirdische Etagen. Derzeit ist es von hohen Schneewällen umgeben.



Wir beide am Nordkapp am Aussichtspunkt mit dem bekannten Globus. Es war nicht sonderlich kalt (Meeresnähe), aber ein scharfer Wind ließ es uns sehr kalt erscheinen (vgl. unsere rote Gesichtsfarbe).



Andrej hat diese Gruppenaufnahme mit seiner (zweiten Drohne, die erste wurde in Stockholm konfiziert) geschossen. Shenja in ihrer Pelzkappe steht vor mir auf den Stufen. Vorn liegt unser Chef Konstantin mit seinem Hund Alfons. Die untersten zum Podest führenden Stufen sind im Schnee versteckt. Im Hintergrund die Barentssee 300 m tiefer.

Wie oben vermerkt, wollte unsere Gruppe auf dem Plateau am Nordkapp übernachten. Das war auch angeblich erlaubt. Wir lagen bereits im Bett, als es hart am Womo klopfte und man uns sagte, *bereithalten* zur sofortigen Abfahrt. Es zieht ein Schneesturm auf und die einzige Straßenverbindung zum nächsten Ort Honningsvåg wird unterbrochen (gesperrt). So schlichen wir mitten in der Nacht im Konvoi (voran ein Schneepflug) die 30 km talwärts durch Schneewehen, um den Rest der Nacht auf dem Parkplatz am Supermarkt „Rema1000“ in Honningsvåg zu verbringen. Erst unter dem Licht der Scheinwerfer meines Womo wurde mir klar, wie vereist die Straße ist, auf der ich gegen Mittag des Tages zum Nordkapp mit Allradantrieb hochgefahren war. Andrej hat fleißig Aufnahmen von dieser nächtlichen, abenteuerlichen (Schneesturm-) Fahrt geschossen. Ich hoffe, später Kopien davon zu bekommen.

Zum Abschluss meiner Worte zum Nordkapp soll eine von Reinhard angefertigte Karte verdeutlichen, auf welchem Wege wir hierher gelangt sind, denn nunmehr geht es über

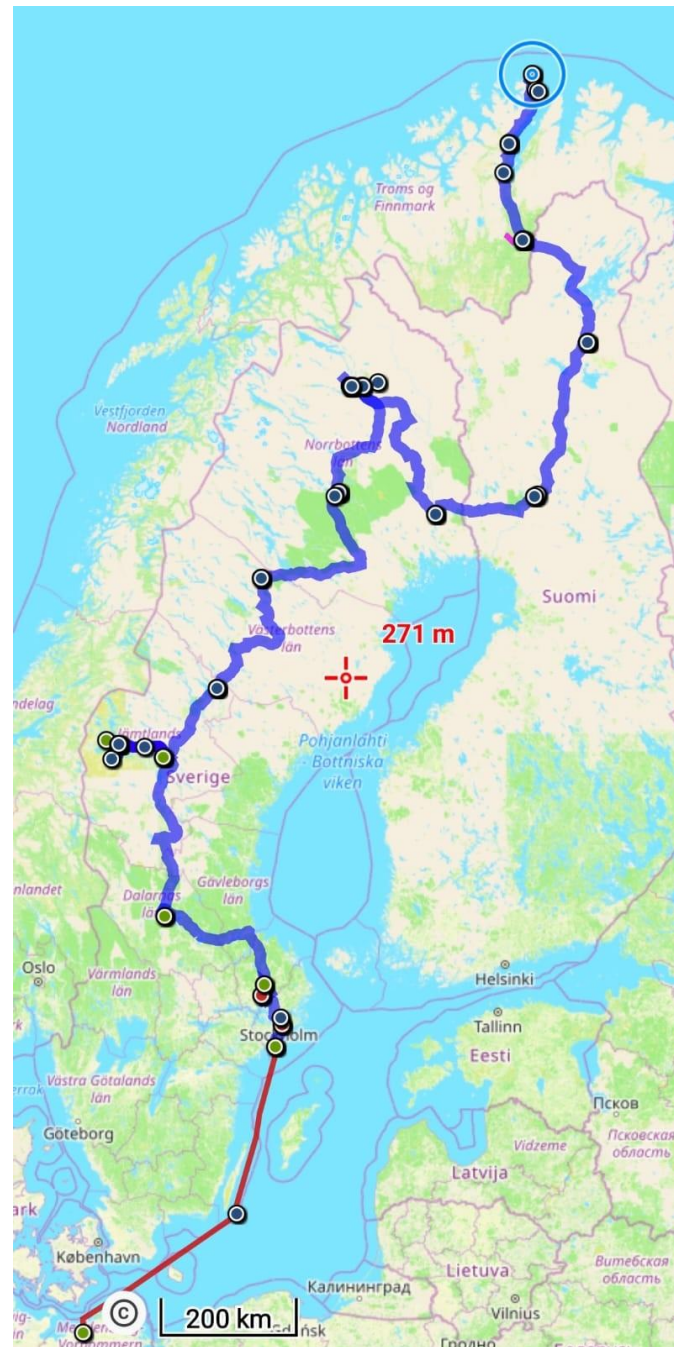
norwegisches Territorium südwärts bis Trondheim. Dort wird sich die Gruppe auflösen und jeder individuell weiter fahren.

Die erste Hälfte der Fahrt unserer Gruppe. Shenjas und mein Weg nach Stockholm verlief nicht (wie im Bild) direkt von Rostock nach Stockholm, sondern über Trelleborg.

Nach der Vertreibung vom Nordkapp begaben wir uns am Morgen des 18. Februar nach Hammerfest. Dazu mussten wir wieder nach Olderfjord zurückkehren, stoppten da aber nicht.

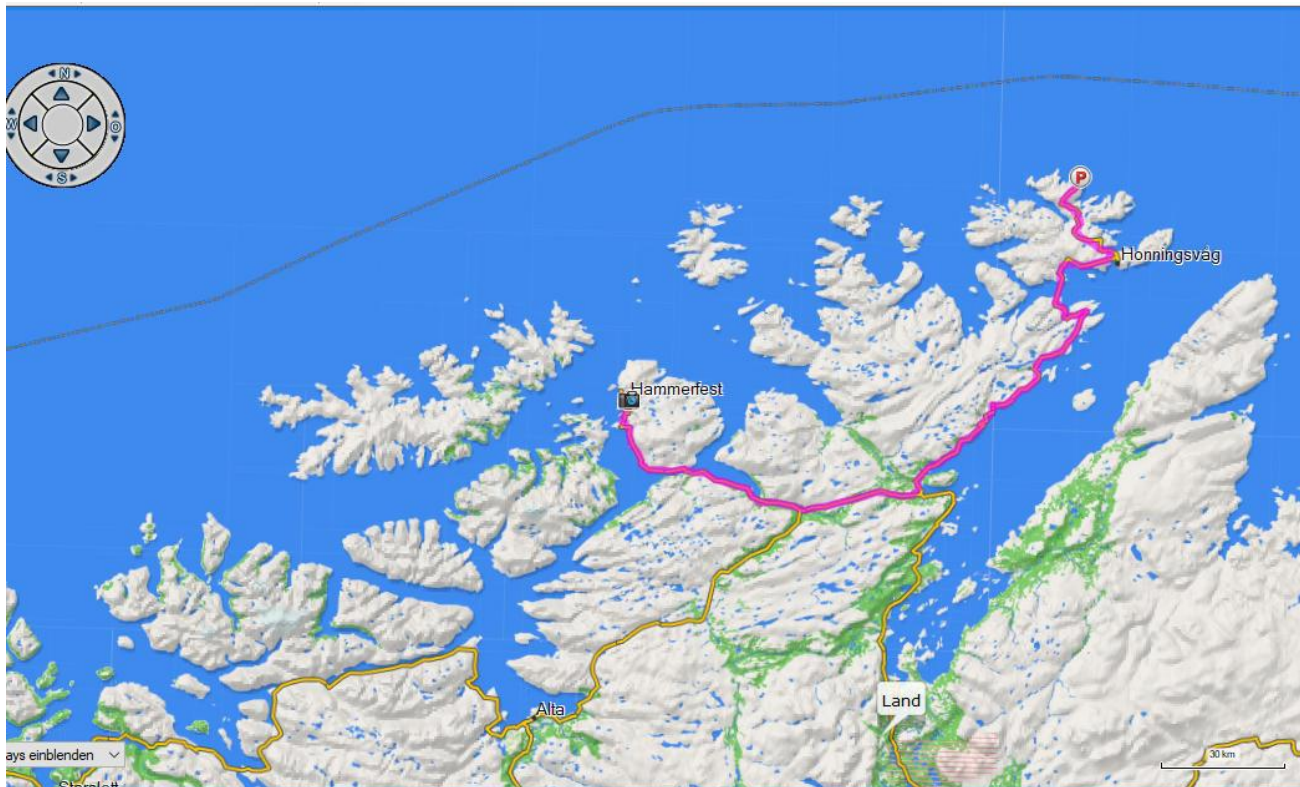
Bis zum Jahre 1998, als Honningsvåg den Status einer Stadt erhielt, galt Hammerfest als nördlichste Stadt der Welt. Trotz der Lage im äußersten Norden ($70,7^\circ$ nördlicher Breite), gibt es hier keinen Dauerfrostboden (Golfstrom). Ab 2000 brachte der Bau der großen Erdgasverflüssigungsanlage auf der zur Stadt gehörenden kleinen Insel Melkoya einen wirtschaftlichen Aufschwung (Gas aus dem Gasfeld Snohvit und später auch der Barentssee).

Im Zweiten Weltkrieg wurde Hammerfest von der deutschen Wehrmacht als Versorgungshafen genutzt. Beim Rückzug vor den anrückenden sowjetischen Truppen hinterließen die Deutschen eine völlig zerstörte Stadt (Prinzip der verbrannten Erde). In den 1950-er Jahren wurde Hammerfest neu aufgebaut. Wir sahen



deshalb nur neue Häuser.

Oben: Unsere Fahrtroute vom Nordkapp nach Hammerfest in der Landesübersicht.



Und hier die Tagesroute vom 18. Februar über 218 km im Detail.



Die lutherische Kirche von Hammerfest und die gegenüber liegende Kapelle sind die einzigen Gebäude in der Stadt, die den 2. Weltkrieg überstanden. Ich schoss diese Aufnahme mit dem Teleobjektiv vom in 80 m Höhe über der Stadt liegenden Aussichtspunkt Salen, den wir mit dem Womo erklommen. Von da kommen auch die beiden nachfolgenden Aufnahmen. Einige Elemente der Kirche sollen an die Gestelle zum Trocknen des Kabeljau erinnern, die man überall im Norden Norwegens vorfindet (früher viel öfter als heute).



Blick auf Hammerfest. Trotz der polaren Lage ist der Hafen eisfrei.



Blick auf den Hafen von Hammerfest. Später besuchten wir Tromsø und ich schoss dort ebenfalls eine Aufnahme von einem hoch gelegenen Aussichtspunkt. Danach verstand ich, dass Hammerfest aus neuen Häusern besteht.



Der Meridianstein in Hammerfest ist eine der wenigen Sehenswürdigkeiten der Stadt. Er erinnert an das große Vermessungsprojekt (Triangulation) von Schweden, Russland und Norwegen im 19. Jahrhundert (sogenannter Struwe-Bogen).

Am 19. Februar schlugen wir endgültig die Südrichtung ein. Wir begaben uns nach Alta. Es ist das die größte Stadt der Finnmark Norwegens. Auch sie wurde von der Deutschen Wehrmacht völlig zerstört und nach dem Kriege wieder neu aufgebaut. Hier wurde Kupfer und wird Quarzit abgebaut. Letzterer wird in die ganze Welt als Bodenplatten, Wandverkleidung und Treppenstufen geliefert.

Unten: Unsere Fahrstrecke von Hammerfest nach Alta über 131 km. Wir hielten uns 2 Tage in Alta auf (ein Ruhetag).



Alta liegt am Ende des Altafjords. Ein Seitenarm dieses Fjords ist der Kafjord (vgl. weiter unten folgendes Streckenfoto zur Fahrt nach Lyngenfjord). Hier war über mehrere Jahre das deutsche Schlachtschiff „Tirpitz“



stationiert, bis es den Engländern nach mehreren Versuchen schließlich gelang, es hier im Fjord zu versenken. Wir besuchten das dem Schiff gewidmete, privat betriebene, Museum.

Links: Unsere Route nach Alta in der Landesübersicht.



Die 2013 eingeweihte Nordlichtkathedrale von Alta.

Für mich war in Alta die Rettung, denn bei mir war der letztmalig in Kiruna aufgefüllte Gasvorrat aufgebraucht. Hier habe ich alle drei Flaschen wieder füllen können. Wir besuchten das etwas südlich von Alta gelegene Icehotel. Es ist das ein in malerischer Umgebung gelegenes Hotel, in dem man nicht nur in normalen Zimmern übernachten kann, sondern auch in einem riesigen Igloo, der völlig aus Eis und Schnee gebaut ist und auch 38 Zimmer aus Eis anbietet. Das Eis ist direkt vor Ort im Fluss gewonnen und taut über den Winter auch nicht ab.



Shenja in der Halle des Icehotels.



Skulptur eines aus Schnee und Eis geformten Walrosses im Igloo.



Skulptur eines Samens aus Schnee und Eis.



Mit Rentierfellen belegtes Doppelbett in einer der 38 Nummern des Icehotels. Wanddekoration sowie Bett aus Schnee und Eis.



Zum Abschluss des Alta-Aufenthaltes genossen wir im Restaurant Sami Silida ein traditionelles samisches Menü. Im Foto Shenja und ein Teil unserer Gruppe.

Die Hundskälte im nördlichen schwedischen und finnischen Binnenland war seit dem Nordkapp



vorbei, aber dennoch hatten wir in Alta immer noch -17°C am Morgen. Aber hier gab es wieder Nordlichter zu beobachten, da die Wolken sich lichteten.

Links. Nordlicht über Alta. Die Sat-Antenne ist auf unserem Womo. Wir empfangen überall (auch am Nordkapp) deutsche Fernsehsender über den Astra-1-Satelliten, selbst wenn der Sat-Spiegel dabei in die Erde zeigte.



Noch eine Aufnahme mit Nordlicht über Wohnmobilen unserer Gruppe in Alta.

Am 21. Februar begaben wir uns nach Lyngenfjord als Zwischenstation zum eigentlichen Ziel Tromsø. Auf dem Weg dahin stoppten wir am Kafjord, einem Teil des Altafjords. Hier hat sich nach der Fertigstellung

im Jahre 1939 im Verlaufe mehrerer Jahre das deutsche Schlachtschiff „Tirpitz“ quasi versteckt, um von da aus im günstigen Moment die Engländer sowie die Atlantikkonvois nach Murmansk zu attackieren. An der Stelle am Ende des Kafjordes, wo die Tirpitz vor Anker lag, entstand auf privater Initiative ein Museum mit Sammelstücken zur deutschen Marine und privaten Schenkungen von Raubgut aus der gesunkenen Tirpitz. Außerdem zeigt man dort einen

Film der ARD zur Tirpitz.

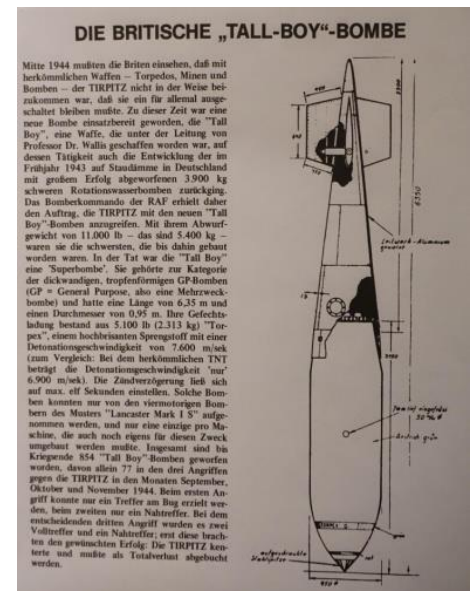


Karte zur Lage der Tirpitz

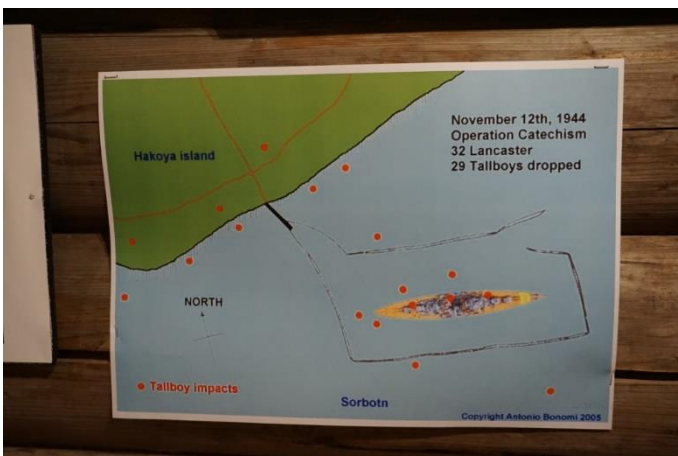
und des Museums. Die rote Linie ist der hier verlaufende Teil unserer Tagesroute nach Lyngenfjord.



Links: Ein Modell der Tirpitz. Die Tirpitz war das größte, je in Europa gebaute Schlachtschiff.



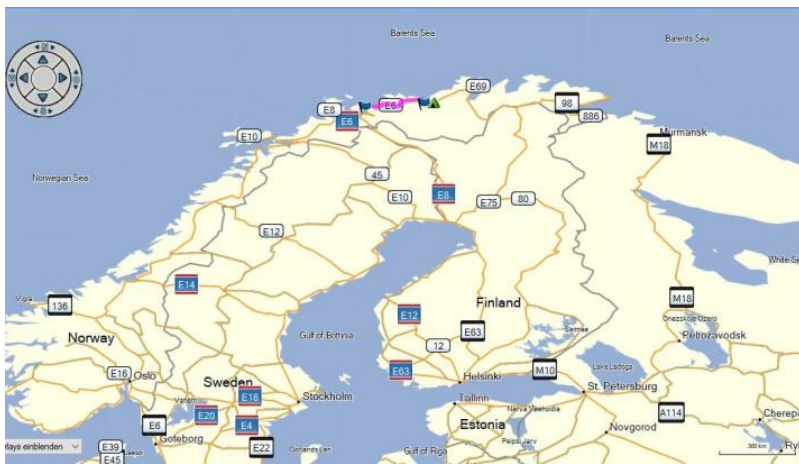
Rechts die Beschreibung der Bombe (jede 5400 kg schwer), mit denen es bei einem Angriff mit 32 Lancaster-Bombern (jedes Flugzeug trug eine Bombe) am 12.11.1944 gelang, das Schiff so schwer zu beschädigen, dass es kenterte und sank. Vorangegangene Versuche (über drei Jahre) misslangen. Interessenten am Lesen des Textes zur Bombe benutzen bitte die Vergrößerungsoption ihres Browsers. Die roten Punkte der linken Karte markieren 16 Einschläge



solcher Bomben.



Unsere Fahrtroute von Alta nach Lyngenfjord über 197 km. Die blaue Fahne rechts im Bild markiert den Ort des Tirpitz-Museums.



Die Route in der Landesübersicht.

Wie schon mal gesagt, in Lyngenfjord waren wir nur zur Übernachtung. Ich habe mir aber auf der Fahrt dahin vorgenommen, mit Bildern zu fixieren, was wir bei unseren stundenlangen fast täglichen Fahrten im Norden so vom Sitz des Womos aus sehen. Einige der damals gemachten Aufnahmen folgen jetzt.



Wie die obige Tagesroute erneut zeigt, fahren wir fast nur an Ufern von Gewässern (Seen, Meer, Fjorden) entlang. Auf einer Seite ist Wasser, auf der anderen sind Berge (nicht übermäßig hoch, selten über 200 bis 300 Meter).



Typische Straßenansicht, von der Dash-Kamera abgenommen. Vorn der Schatten vom eigenen Wohnmobil.



Die nicht sehr hohen, schneebedeckten Berge sind schroff, meist führen da keine Straßen hinein (letztere liegen an den Ufern).



Nicht selten fahren wir an Gerüsten vorbei, an denen Dorsch (Kabeljau) zum Lufttrocknen in Reihen aufgehängt ist. Die Köpfe trocknen immer an separaten Gerüsten.



Tunneleinfahrt. Im Tunnel ist natürlich kein Schnee und man kann eine höhere Geschwindigkeit fahren (80 km/h).

Und zum Abschluss des heutigen Berichtes: Auch in Lyngenfjord gab es abends Nordlichter zu sehen.







Das soll wieder mal alles für heute sein.

Beendet am 1.3.2022 auf dem Ulvsvag Fjordcamping (100 km südlich Narvik).