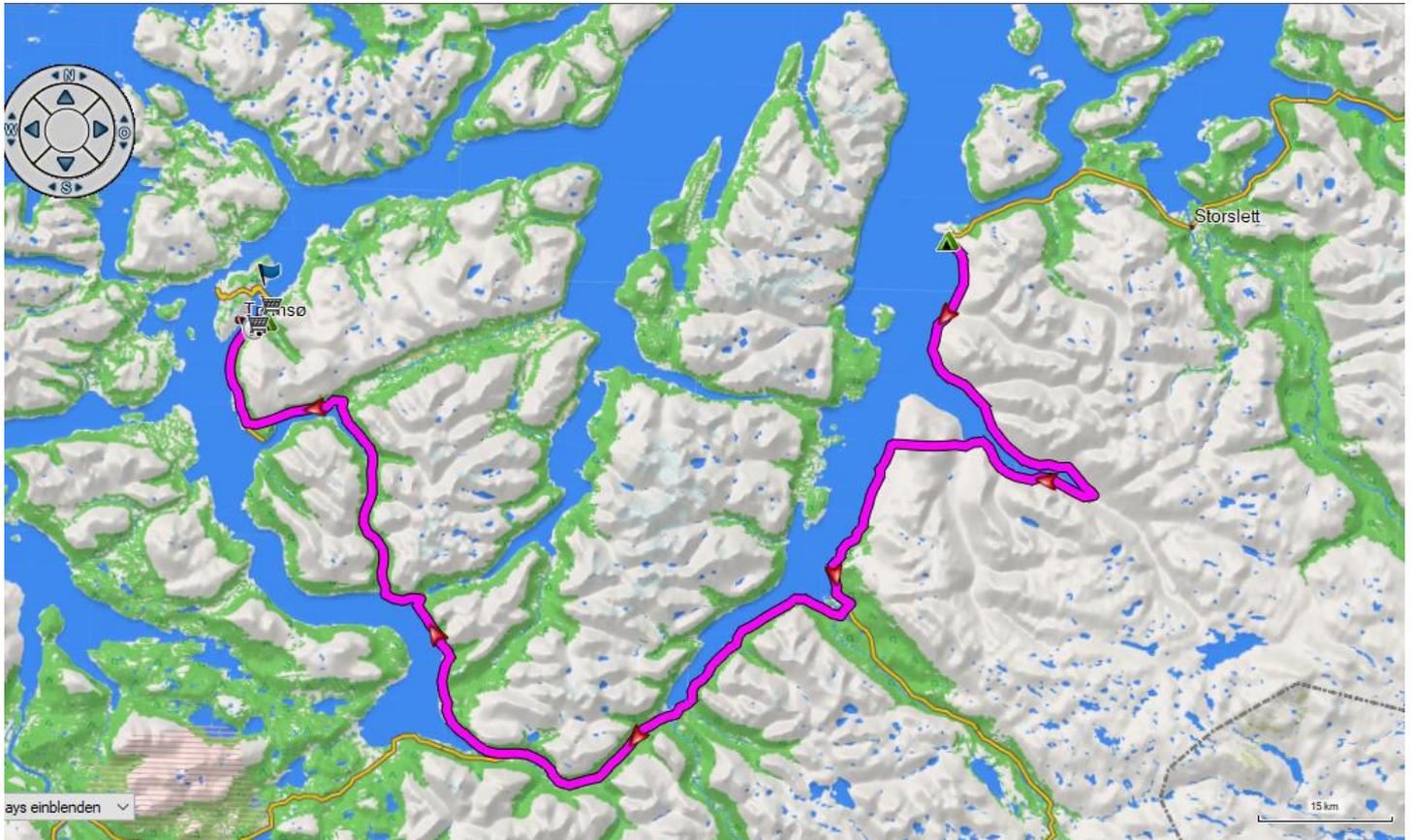


Fahrt in den Winter im hohen Norden - Februar 2022

5. Bericht: Tromsø, Ose, Gullsfjörd, Kabelvag, Moskenes, Dunderlandsdalen, Mosheim, Namsos, Heimfahrt

Am 22. Februar begaben wir uns nach Tromsø. Dort standen wir über zwei Nächte.

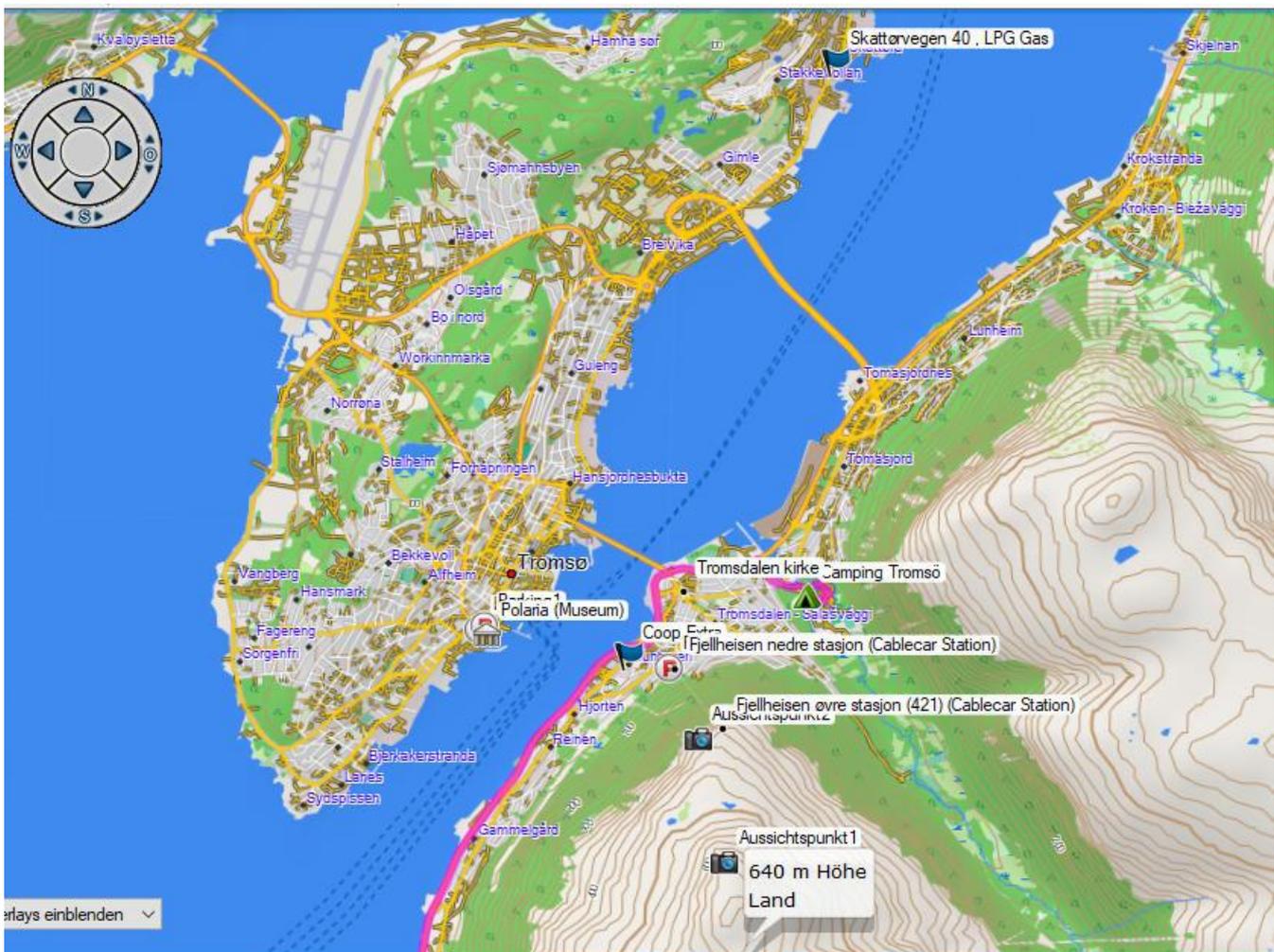


Oben: Unsere Route von Lyngenfjord nach Tromsø über 193 km. Der zweite Teil der Tagesfahrt verlief entlang des Fjordes, an dessen Beginn auch Tromsø liegt.

Links: Die Route in der Landesübersicht.

Obwohl Tromsø 344 km nördlich des Polarkreises liegt, ist die durchschnittliche monatliche minimale Tagestemperatur im Winter im einstelligen negativen Bereich. Die Nähe des Meeres macht es möglich. Es fallen über hohe Schneemengen im Winter (es

wurden Höhen bis zu 2,4 m gemessen). Wir erklimmen als Erstes mit der Drahtseilbahn Fjellheisen den Aussichtspunkt in 418 m Höhe oberhalb der Stadt und schossen von hier aus Aufnahmen von der Stadt. Da Shenja Probleme beim Laufen über den verharschten Schnee



hatte, mussten wir die Absicht aufgeben, den zweiten, in 640 m Höhe gelegenen Aussichtspunkt zu erklimmen (in der Karte sind beide Aussichtspunkte mit einem Fotoapparat markiert). Das Stadtzentrum von Tromsø befindet sich auf der Insel. Mit dem Festland ist es über zwei Brücken und einem Unterwassertunnel verbunden (Fotos der Brücken folgen unten, der Tunnel ist die dicke, nördliche der beiden gelben Linien). Als ich mit dem Womo auf die Insel fuhr, war ich verduzt, denn die im Navi vorhandenen, von mir befahrenen Straßen, verliefen unterirdisch. Es gab unter der Erde Kreuzungen und Kreisverkehre ja sogar Parkhäuser, wobei mein Navi sich nicht sicher orientieren konnte, wie ich (unterirdisch) abbiegen muss, um zum Ziel zu kommen. Wir wollten das Polarmuseum besuchen. Es war aber geschlossen. Hier kann man sich über berühmte Polarexpeditionen informieren.



Links: Das Polarmuseum. Rechts. Shenja am Denkmal für den

Polarforscher Helmer Hanssen, das am Polarmuseum steht. Hanssen hat zu Beginn des 20-ten Jahrhunderts Expeditionen zur Erkundung der Nordost- sowie Nordwestpassagen und zum Südpol unternommen.

Wir suchten auf dem Festland die Eismeer Kathedrale auf, die als markantester moderner norwegischer Kirchenbau gilt.



Eismeer Kathedrale. Die evangel.-lutherische Seemannskirche wurde 1965 erbaut. Im Chor der Kirche befindet sich das größte Glasmosaikfenster (140 qm) Europas. Hurtigrutenreisende besuchen während der südwärts gerichteten Route in ihr ein Mitternachtskonzert.



Die Eismeer Kirche ist aber nicht die Bischofskirche. Der 1861 erbaute Dom zu Tromsø befindet sich auf der Insel. Tromsø ist seit 1804 Bischofssitz für Nordnorwegen.

Links: Die nach Osten zeigende Seite der Eismeer Kathedrale mit dem Glasmosaik.

Seit 1972 hat Tromsø eine Universität. Wir besuchten das zu ihr gehörende Nordlichtobservatorium. Hier sehen alle Hurtigrutenteilnehmer (und sonstige Willige, wie z.B. wir) einen Film über die Entstehung von Nordlicht und bekommen phänomenale Aufnahmen von Nordlichtern zu sehen, wobei auch welche

gezeigt werden, die nicht grünlich gefärbt sind, wie die meisten der von unseren

Gruppenmitgliedern mit dem Fotoapparat festgehaltenen.

Links: Das Nordlichtobservatorium. In seinen unteren Etagen sind interessante Ausstellungen untergebracht.



Die östliche Verbindung der Insel zum Festland. In der rechten Hälfte ist die Eismeerkathedrale zu sehen.



Die westliche Verbindung der Insel zum Festland mit Bergen im Hintergrund und dem Flughafen im Vordergrund.



Die Lage der Stadt am Sund (Blick vom Fjellheisen). In der Mitte das Stadtzentrum auf der Insel. Den vorderen Teil des Festlandes habe ich in der nachfolgenden Aufnahme separat hervorgehoben. Sie soll zeigen, dass die Tromsøer es vorziehen, in bescheidenen Eigenheimen aus Holz zu wohnen. Solche in mannigfaltigen Farbtönen (nicht nur in Kiruna-Rot) angestrichenen Häuser sahen wir auf der gesamten Skandinavienreise. Das übernächste, während der Annäherung an Tromsø in einem kleinen Ort entstandene, Foto soll das unterstreichen-



Von der Dash-Kamera abgenommene Aufnahme, die in der Nähe von Tromsø entstand.

Seit 1893 legen Postschiffe der Hurtigruten in Tromsø an. Heute sind die Hurtigruten auf den Massentourismus eingestellt. Hier die Viking

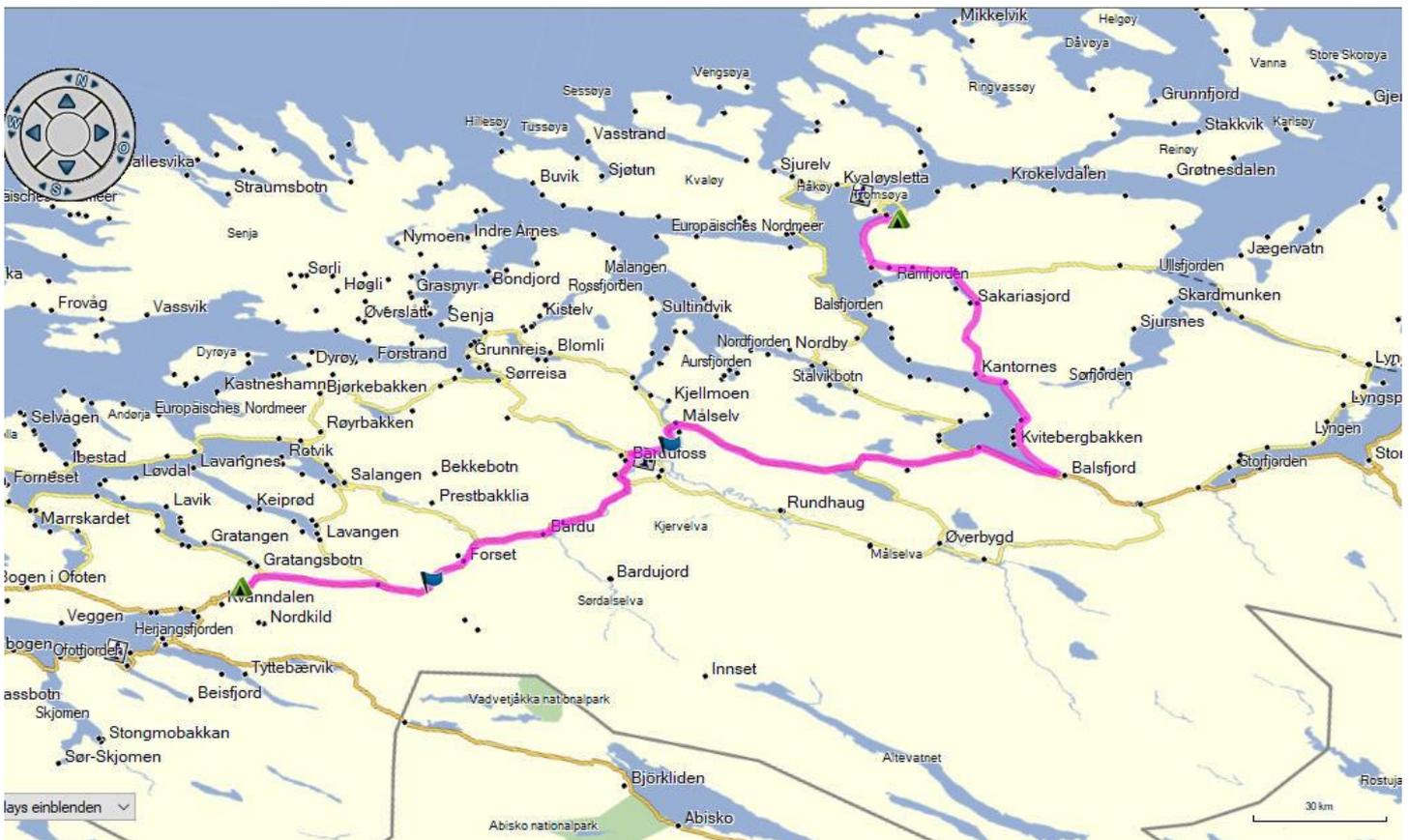


Venus
im
Hafen
von
Tromsø.

Am 24. Februar verließen wir Tromsø und absolvierten die letzte Etappe durch die Finnmark, aber immer noch nördlich des Polarkreises.

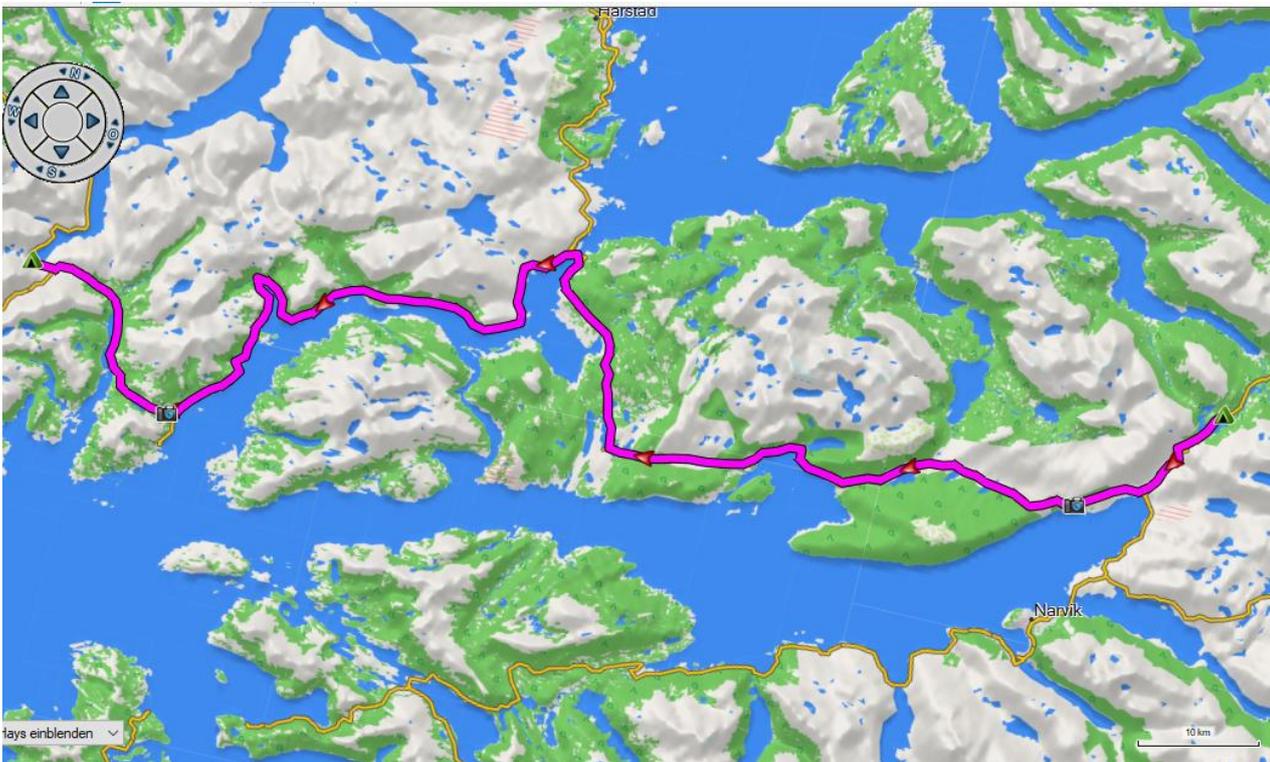


Links: Die Tagesroute in der Landesübersicht.



Unsere Tagesroute von Tromsø nach Ose über 205 km im Detail..

Ose war als Übernachtungsort für die Fahrt zu den Vesteralen und den Lofoten angedacht. Am nächsten Tag, den 25. Februar, ging es weiter westwärts nach Gullefjord, was genau zwischen den Lofoten und den Vesteralen liegt.



Tagesroute vom 25. Februar über 137 km. Gulletfjord liegt genau am Fjordende. Beim Fotoapparat war Sicht auf Narvik möglich. Gulletfjord liegt auf der Insel Hinnoya, nach Spitzbergen die zweitgrößte Insel Norwegens.



Links: Die Route in der Landesübersicht. Wir verließen die Provinz Finnmark und fuhren in die Provinz Nordland.

Unterwegs fahren wir nahe bei Narvik vorbei. Wegen stark bewölktem Himmel war am ausgewiesenen Aussichtspunkt (auf Narvik) nicht viel zu sehen. Auch war der unmittelbare Zugang zum Aussichtspunkt durch hohe Schneewälle unmöglich. Auf dem Campingplatz Gulletfjord war Schneeschuhlaufen angedacht, fiel aber



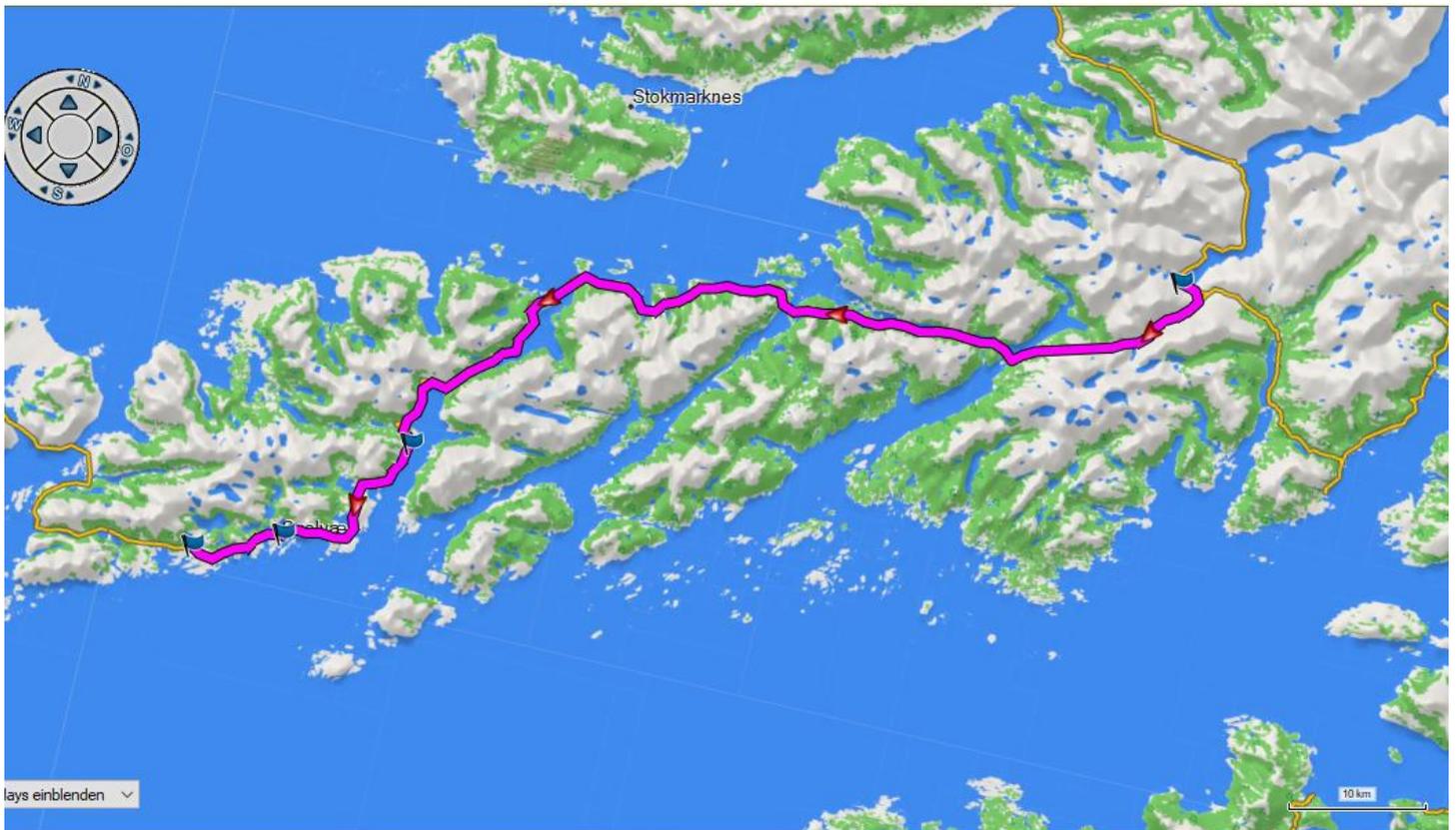
Aufnahme von unterwegs (auf dem Weg nach Gulletfjord).

aus, da keine Skier und Skischuhe zur Verfügung standen. Ich packte meine mitgeführte Skiausrüstung aus und probierte mit den eigenen Skiern zu laufen. Wegen hohem Schnee und dem Fehlen von gespurrten Loipen habe ich die kläglichen Versuche bald beenden müssen, aber ich hatte mich wunderbar aufgewärmt.



Unser Schweizer Ehepaar Marius und Christine traf es am 25.2. erneut hart. Sie konnten bereits zu Beginn unserer Tour nur eingeschränkt am Programm teilnehmen, da ihr Mobil nach einem Auffahrunfall in der Nähe von Ostersund für längere Zeit in der Werkstatt war (siehe früheren Bericht). Jetzt wollte es nicht mehr fahren (war blockiert). Es musste abgeschleppt werden und vollführte eine Odyssee über mehrere Werkstätten im Huckepack. Schließlich musste ein Steuerteil aus der Lenksäule aus Deutschland bestellt und ersetzt werden. Sie stießen bis zum Ende der Tour nicht wieder zu unserer Gruppe, bekamen aber alles repariert, so dass sie nach dem Auflösen der Gruppe (am 4.März) in Norwegen eine gewisse Zeit allein verbrachten.

Bereits in Gullesfjord deutete der Wetterbericht einen radikalen Umschwung im Wetter an, dennoch begaben wir uns am 26. Februar nach starkem nächtlichem Schneefall (über 30 cm Neuschnee) nach Kabelvag auf die Lofoten. Der vorbildliche Winterdienst Norwegens hatte die Straßen geräumt. Es waren nur noch wenige Grade unter null.



Unsere Tagesroute vom 26.2. von Gullesfjord nach Kabelvag über 88 km. Kabelvag liegt nahe dem Ort Svolvaer (im Bild bei der letzten Fahne vor dem Ende), dem Hauptort der Lofoten. Bis wir Kabelvag auf der Insel Austvagoya erreichten, waren viele Brücken zu überqueren, was typisch für die Lofoten ist.



Links: Die Route in der Landesübersicht.

Die Lofoten sind seit über 6000 Jahren besiedelt. In der Wikingerzeit bildeten sich mehrere Siedlungen und Häuptlingshöfe. Noch heute ist der Fischfang (Kabeljau) ein wichtiger Erwerbszweig, wovon die allorts zu sehenden Trocken-Gestelle zeugen.

In der zweiten Tageshälfte des 26. Februar setzte starker Regen ein, der über die Nacht anhielt. Die Temperatur stieg auf +5°C an. Das Wohnmobil wurde

wie von Geisterhand gewaschen. Der Schnee weggeleckt. Das blanke Eis kam zum Vorschein. Die Straßen auf den Lofoten wurden gesperrt. Wir mussten in Kabelvag auch den 27. 2 verbringen. In der Nacht zum 28. Februar kam ein mächtiger Sturm auf. Er verschob die nur noch auf blankem Eis stehenden Mobile von Konstantin und Clemens.



Der Iveco von Konstantin (rotes Mobil) wurde vom Sturm gegen den Iveco von Gerd geschoben. Der Schaden war überschaubar: beschädigter Spiegel beim Iveco. Clemens' Mobil verrutschte zwar in Richtung auf unser Womo, kam aber vorher zum Stehen. Kein Schaden verursacht.



So sichern die Einheimischen ihre Mobile gegen Verrutschen bei Sturm.

Am 28. Februar waren die Straßen auf den Lofoten wieder frei. Wir begaben uns über die klassische Lofotenroute (vgl. unseren Bericht aus dem Jahre 2013) bis fast ans Ende der Straße.



Tagesroute vom 28.2. von Kabelvag nach Moskenes über 146 km. Bis zum Ort A (A mit Kringlel darüber ist der nur aus einem Buchstaben bestehende Name der letzten Ortschaft auf den Lofoten). Wir hatten A bereits 2013 besucht (vgl. [Fahrt ins Baltikum, 9. Bericht.pdf \(xara.hosting\)](#)). Die Straßen auf der Tagesroute waren teilweise recht eng. Wiederum gab es viele enge Brücken. Das rote „P“ an der Route bezeichnet die von uns besuchte Ortschaft Henningsvaer. Das Museumszeichen fixiert die Stelle, wo sich das Viking Museum befindet. Die Kamera kurz vor dem Ziel deutet die Lage des Ortes Reina an. Beachte, wie sich die Straße über die stark zerklüfteten Inseln der Lofoten windet.



Links: Tagesroute in der Landesübersicht. Wir bewegten uns weit in den Atlantik (Nordmeer) hinaus. Auf der Karte ist auch zu erkennen, wie berechtigt unser Wunsch war, die Lofoten über die Fähre von Moskenes nach Bodø zu verlassen, um nicht über mehrere Hundert Kilometer die an den Vortagen zurückgelegte Strecke wieder zurückfahren zu müssen.

Bevor wir uns in die westliche Richtung begaben, frischten wir in Svolvear unsere Gasvorräte auf und deckten uns für die nächsten Tage mit Lebensmitteln ein. Bald stoppten wir erneut, um das Fischerdorf Henningsvaer zu erkunden. Nach den zwei Regentagen waren die Straßen auch hier spiegelglatt. Ich ließ deshalb Shenja im Womo warten.



Erst seit wenigen Jahren (1983) ist das Fischerdorf auch über Land zu erreichen. Zwei Brücken machen es möglich.



Vor jedem Haus im Ort ankert ein kleiner Fischerkutter. Ungewöhnlich ist, dass die Häuser dicht beieinander und oft auf Stelzen stehen. Außerhalb der Lofoten ist das nicht so. In der Blütezeit der Lofotenfischerei besiedelten bis zu 30 000 Fischer die 20 bis 30 Siedlungen der Lofoten. Bevor im 20. Jahrhundert Gewerkschaften erstarkten, wurde das Leben eines Fischers durch wenige Großhändler (=Dorfkönige)

bestimmt. Ihnen gehörte faktisch alles: die Fischerhütten, der Laden, die Lagerhäuser, die Kutter, die Fanggeräte, die Fischgründe. Sie bestimmten den Preis des Fangs und bezahlten den Fischer mit Naturalien aus ihrem Laden (des Großhändlers Laden).



Vor dem Besucherzentrum des Ortes schoss ich diese Aufnahme mit abgestellten Schlitten, die in ganz Lappland (Schwedisch, Russisch, Finnisch, Norwegisch) weit verbreitet sind, ein Vorläufer des modernen Rollators auf Kufen. Nicht überall sind an ihm auch Räder angebracht.

Den nächsten Stopp legten wir am Wikingermuseum beim Ort Borg ein (die Norweger schreiben das Wort „Wikinger“ mit „V“ anstelle des „W“). Wir hatten das Museum bereits 2013 ausgiebig studiert. In der Nachbildung des zufällig bei Erdarbeiten entdeckten Hauses eines örtlichen Häuptlings ist ein Museum über das Leben der Wikinger eingerichtet.



Shenja vor dem Wohnhaus des Häuptlings (Nachbau), ein Museum.



So soll der Fürst(=Häuptling) und seine Gemahlin ausgesehen haben. Sie waren von großem Wuchs.



Links: Helm und Trinkgefäße der Wikinger. Rechts: Wir haben uns mit Helm und Streitaxt vor hölzernen Kampfschilden fotografieren lassen.



Schemel und Hammer, wie sie Wikinger benutzten. Auch Thor's (nordischer Gott) Hammer wird immer so dargestellt.



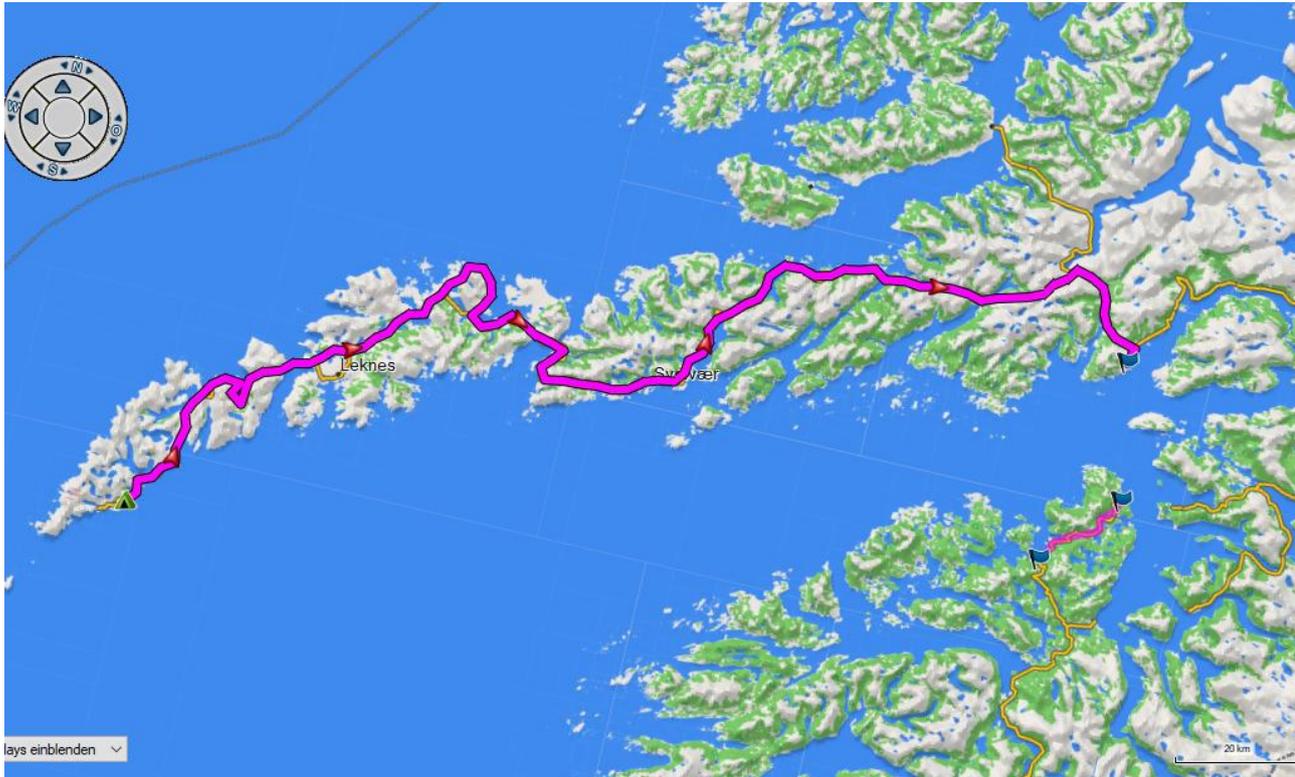
In solchen Räumen sollen die Bediensteten des Häuptlings gearbeitet und gewohnt haben.



Das Fischerdorf Reina vor für die Lofoten typischer Kulisse: Häuser auf dem schmalen Uferastreifen, meist auf Stelzen, Häuser stehen dicht beieinander, malerische Bergkulisse im Hintergrund. Erst seit Beginn des 20. Jahrhunderts sind die Fischerboote (Kutter) motorisiert.

Wir übernachteten auf dem Campingplatz Moskenes in der Erwartung, mit der hier startenden Fähre am nächsten Morgen (1. März) aufs Festland zurück zu kehren. Pustekuchen! Nachdem wir ab 7⁰⁰ Uhr im Hafen auf die 9⁰⁰-Uhr-Fähre warteten, klärte sich spät, dass das Schild, welches die Abfahrt ankündigt, irrtümlich nicht entfernt wurde. Es kommt und fährt keine Fähre an dem Tag. Schwache Leistung unseres Organisationsteams.

So waren wir gezwungen, in einem Gewaltmarsch bis Lodingen über die Inseln der Lofoten zurück zu fahren, hier die Fähre zu benutzen und dann auf dem Festland noch weitere Kilometer bis zum Campingplatz Ulvsvag Fjordcamping zur Übernachtung zu fahren. Ein Tag ging so verloren.



Tagesroute vom 1. März von Moskenes bis Lodingen, mit der Fähre nach Bognes und dann auf dem Landweg weiter bis zum Camping Ulvsvag über insgesamt 256,5 km Straße.



Links: Die ungeplante Tagesroute in der Landesübersicht.

Unterwegs gab es einen erneuten Wintereinbruch (Schneetreiben, Schneematsch auf den zuvor vom intensiven Regen bis aufs Eis abgeleckten Straßen). Wir hatten Glück, dass unsere Straße nicht gesperrt wurde.

Und wie es so heißt, ein Unglück (Fähre fällt aus, starker Schneefall) kommt selten allein: Unterwegs erreichte uns die Nachricht, dass Clemens' Unimog ein Rad verloren hat. Gerd eilte ihm zu Hilfe. Sie fanden das verlorene linke Hinterrad abseits der Straße im Schnee. Die nach und nach abgegangenen Radmuttern waren bis auf eine nicht zu finden. Gerd montierte das Ersatzrad an, indem er von jedem der drei anderen Räder je eine Mutter abschraubte. Wer führt schon Radmuttern zum Ersatz mit sich?



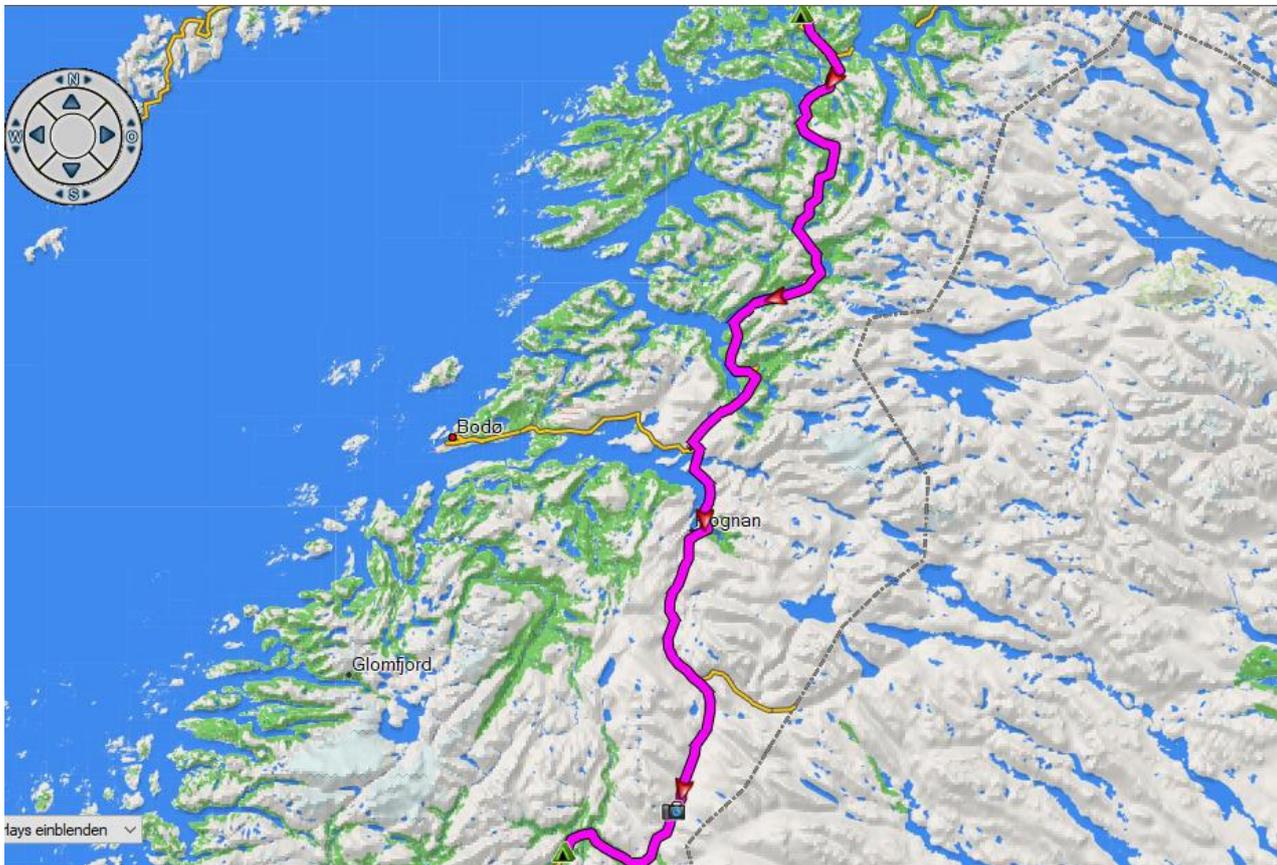
Solch ein Foto sandte uns Reinhard vom vor ihm fahrenden Womo von Clemens.



So sah es links hinten aus der Nähe aus.

Am Abend waren wir alle wieder beisammen. Bis auf Marius und Christine. Von ihnen kam aus der Werkstatt die Hiobsbotschaft, dass sich die Anlieferung des Ersatzteils verzögert und sie nun nicht mehr zur Gruppe zurückkehren können. Uns, den Verbliebenen, wurde klar, dass wir bis zum Tag der geplanten Auflösung der Gruppe (am 4.3.) nicht mehr das gestellte Endziel - Trondheim - gemeinsam erreichen können.

Der nächste Tag (2. März) brachte wieder mal eine technische Etappe. Ziel war der Übernachtungsort Camping Grokjonnetet im Dunderlandsdalen. Problem: es ist Gebirgszug zu überqueren, in dem die Straße bis an die 700 m in die Höhe verläuft, wo von dem Unwetter des Vortages vermutlich Spuren verblieben sind.



Die Fahrstrecke vom 2. März in das Dunderlandsdalen über 273 km. Der Fotoapparat markiert die Stelle, wo wir in den Bergen den Polarkreis in Norwegen in südlicher Richtung überqueren. Die graue Linie bezeichnet den Verlauf der Grenze zu Schweden. Auf der Karte ist auch der Ort Bodo vermerkt, in dem wir ursprünglich mit der Fähre aus Moskenes ankommen wollten.



Die Route in der Landesübersicht.

Die Fahrt verlief anfangs ohne Probleme. Dann aber ging es in die Höhe und die von früher gewohnten arktischen Verhältnisse kehrten zurück: hohe Schneewälle am Straßenrand, Eis und festgedrückter Schnee auf der Straße. Später setzte auch noch Schneetreiben ein. Und völlig unerwartet war vor mir in einer Höhe von 620 m die Straße (17 km vor dem Arctic Circle) gesperrt (Schlagbaum zu und Signalanlage blinkt rot). Hinter mir bildete sich eine Schlange wartender Autos von einigen Hundert Metern Länge. Lange Zeit kam auch kein Auto aus der Gegenrichtung, bis dann nach ca. einer Stunde Warten eine von zwei Schneepflügen begleitete Fahrzeugkolonne aus der Gegenrichtung an uns vorbeifuhr. Die Schneepflüge wendeten in unserer Nähe, machten aber keine Anstalten, unsere Kolonne anzuführen. Nach ca. 100 Minuten Wartezeit öffnete sich der Schlagbaum dann doch und die Kolonne hinter mir setzte sich mit mir als Erstem in Bewegung, anfangs im Schneetreiben, so dass ich die Fahrbahn nicht erkennen konnte. Ich orientierte mich nach den roten Stäben am Straßenrand. Wir passierten die höchste Stelle der Straße in 692m Höhe und rasten am Polar Circle Center vorbei. An Anhalten war im Schneetreiben nicht zu denken. Dort war die Zufahrt nicht geräumt. Dann ging es weiter talwärts. Der Schnee wurde weicher, matschig, und die mich überholenden Lastzüge (sie sind im Norden immer die Schnellsten) bespritzten unsere Fahrzeuge nur so mit matschigem Schnee-/Eisgemisch.

Überglücklich kamen unsere Gruppenmitglieder nach und nach auf dem völlig vereisten Campingplatz im Tal an (Rosi und Herbert mit Gabi waren noch vor Schließen der Schranke durchgekommen). Im Anschluss an die Abendbesprechung erwischte es Herbert aber hart. Er rutschte aus und brach sich den Beckenknochen. Er wurde ins Krankenhaus zusammen mit seiner Gabi gebracht, hier operiert und später beide nach Deutschland ausgeflogen. Das Womo holte der ADAC ab. Besonderheit vor Ort: Erstmals in Skandinavien hatten wir keinen externen Stromanschluss (abgesehen vom Aufenthalt am Nordkapp).

Am 3. März begaben wir uns näher an Trondheim, im Wesentlichen in südlicher Richtung wieder ans Meer. Wir benutzten zwei Mal eine Fähre und mehrere markante Brücken. Auffällig

war während der Fahrt auch, dass die Nadelbaumwälder zurück kehrten (wir sind jetzt südlich des Polarkreises) und die Straßen eisfrei waren.

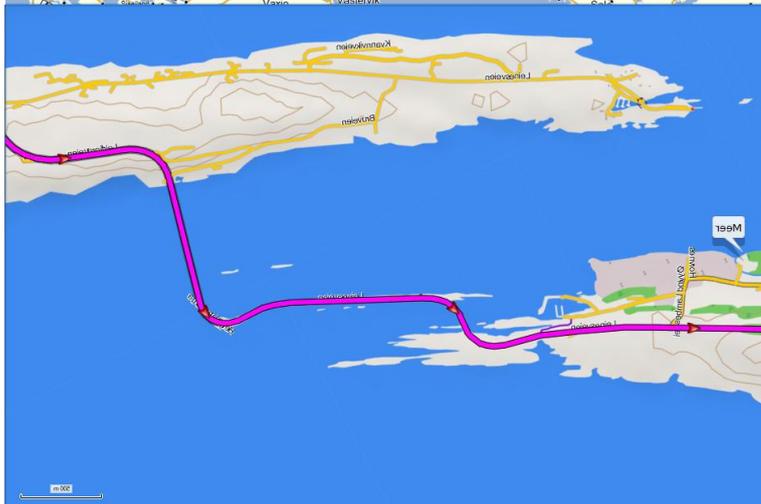


Unsere Fahrt aus dem Dunderlandsdalen über die Stadt Mo i Rana entlang der Atlantikküste (Nordmeer) zum Camping Anna Jensen bei Mosheim über 255 km. Rote Fahnen markieren die Fährre von Tjøtta nach Forvik, blaue Fahnen die Fährre von Andalsvagen nach Horn. Die grüne Fahne markiert die abgewinkelte Brücke Helgelandsbrua (siehe unten) beim Ort Sandnessjøen (grüner Punkt). Der rote Punkt markiert die Stelle des Toven-Tunnels bei Leland (siehe unten).



Die Tagesroute in der Landesübersicht.

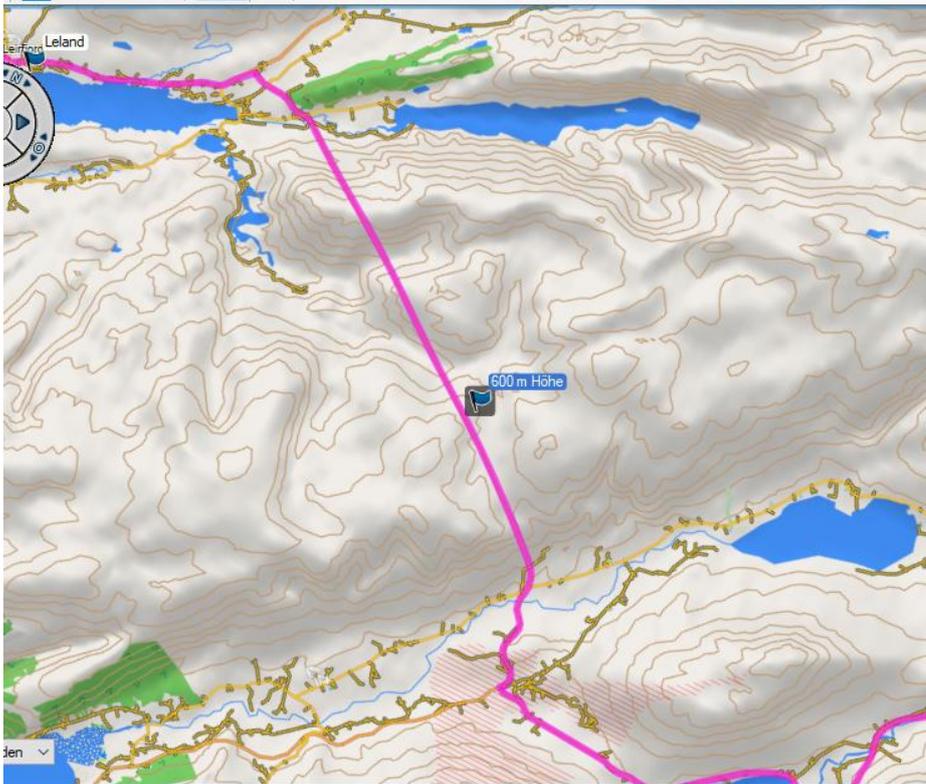
Unten links: Karte zum Verlauf der abgewinkelten Helgelandsbrua(=Brücke), 1043 m lang, 45 m hoch. Unten rechts: Wir auf der Brücke (abgenommen von der Dash-Kamera).





Links: Karte zum Verlauf der Fähre von Andalsvagen nach Horn.

Rechts: Karte zum Verlauf der Fähre von Tjotta nach Forvik.



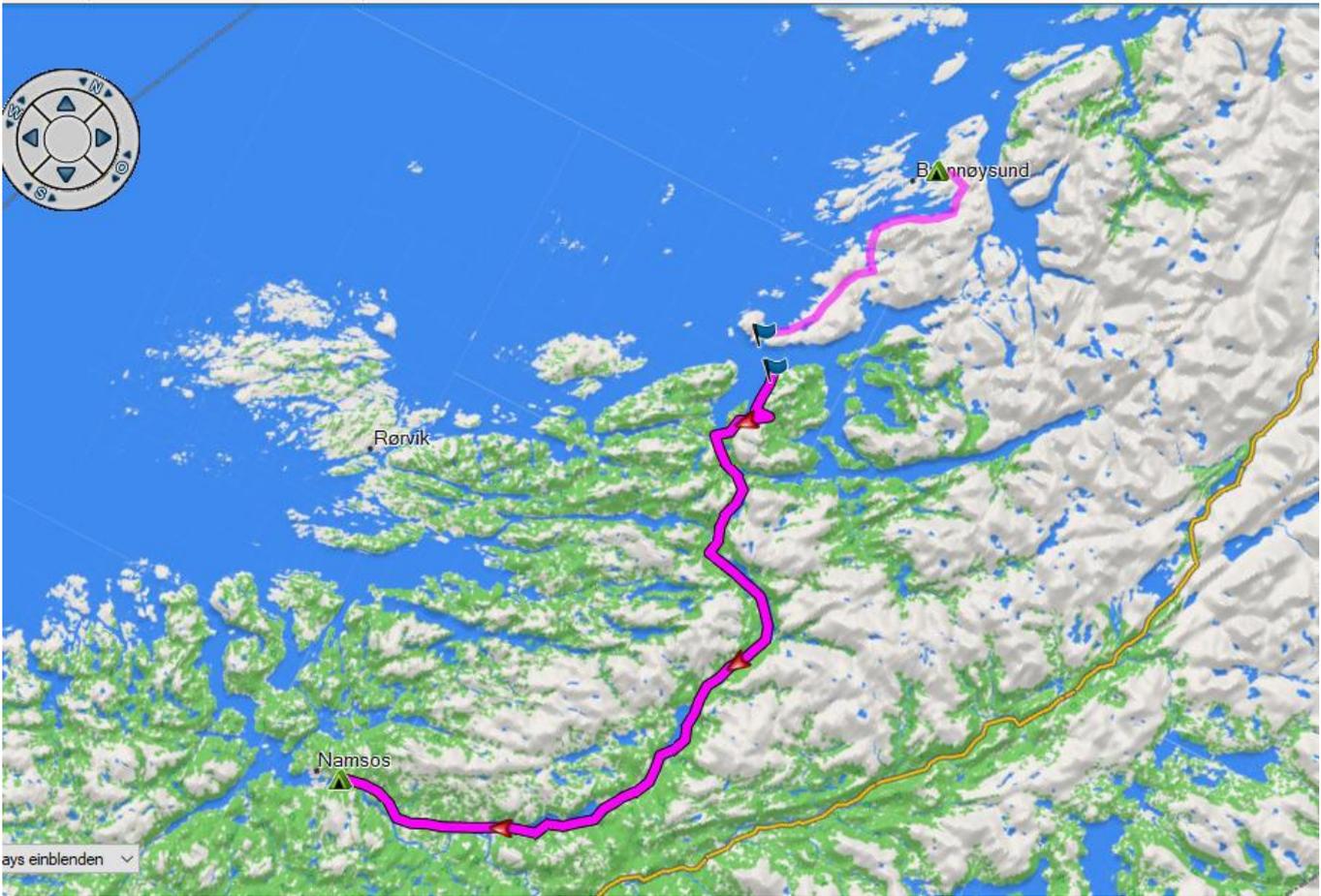
Und schließlich soll diese Karte den Verlauf des 11 km langen Toven-Tunnels zeigen (geradlinig verlaufender Teil unserer Route. Es ist das der längste während unserer Skandinavienreise durchfahrenen Tunnels. Von denen gab es während unserer Fahrt einige Dutzend.

Übrigens, zu Hause wird nach einiger Zeit noch eine Überraschung ankommen. Auf allen von uns benutzten mautpflichtigen Straßen, Tunnels und allen Fähren haben wir vorerst nichts bezahlt. Immer wurde nur unsere Autonummer gescannt. Die Rechnung geht an die Heimatadresse.

Am 4. März war unsere letzte Etappe als Gruppe, wir begaben uns auf den Campingplatz Namsos, um hier im Restaurant des Ortes den Abschied bei einem Dreigängemenü (Vorspeise, Lachsgericht, Eis und Kuchen) und einer Fotoschau zu feiern.



Diese von meiner Dash-Kamera abgenommene Aufnahme zeigt trotz ihrer schlechten Qualität, dass der Schnee auf den Straßen und an ihren Rändern auf den letzten Etappen unserer Fahrt bei weiten nicht mehr so blendend weiß ist, wie wir ihn im Norden der drei skandinavischen Länder sahen (vgl. ihn mit dem etwas entfernt von der Straße liegenden Schnee).



Die Route von Mosheim nach Namsos mit einer Fährüberfahrt (bei den blauen Fahnen) über 189 km Straße.

Unten rechts: Die letzte gemeinsame Fahrstrecke in der Landesübersicht. Unten links: Eine von Reinhard angefertigte Grafik der gesamten ab Stockholm absolvierten Fahrt durch die drei skandinavischen Länder.





Am Morgen des 5. März verließ jedes der verbliebenen 9 Wohnmobile (wie oben geschildert schieden die Womos von Marius und Herbert bereits vor dem 5.3. aus der Gruppe aus) den Campingplatz Namsos um individuelle Ziele zu verfolgen. Einige verblieben noch für gewisse Zeit in Norwegen bzw. Schweden, die meisten begaben sich auf die Heimreise über Dänemark.

Shenja und ich, wir orientierten uns auf die Heimreise über die Fähre von Trelleborg nach Rostock. Die links befindliche Karte zeigt unsere Route. Am 5. März fuhren wir von Namsos bis Kopping über 450 km (rote Strecke), dabei waren zwei vereiste Gebirgswege zu befahren, da Teile der E6 gesperrt waren. Über die gesamte Fahrt

bis zur Heimat herrschte sonniges Hochdruckwetter (blauer Himmel). Deshalb war am Morgen des 6.3. auf unserem Parkplatz die Außentemperatur -18°C . Am 6. März fuhren wir (im Wesentlichen auf der Straße Nr. 3) an Oslo und Göteborg vorbei über 598 km (graue Strecke). Am 7. März begaben wir uns über die E20, an Malmö vorbei, zum Fährhafen Trelleborg (zyane Strecke) über 229 km. Hier bestiegen wir um 14 Uhr (ohne vorherige Reservierung) die Fähre und kamen gegen 21 Uhr im Fährhafen Rostock an (schwarze Strecke über 148 km), übernachteten auf dem Wohnmobilstellplatz an der Warnow (bei Rostock) und starteten am Morgen des 8. März zur Heimreise über die Autobahn nach Stollberg. Das waren nochmals 494 km (hellgrüne Strecke). Gegen 15 Uhr des 8. März parkten wir das Womo an unserem Wohnhaus im heimatlichen Stollberg. Insgesamt legten wir somit für die Heimreise im Verlaufe von 4 Tagen eine Fahrstrecke von 1771 km zurück (nicht mitgerechnet die Fährstrecke).

Vermerken möchte ich, dass faktisch über die gesamte Heimfahrt-Strecke links und rechts kein Rest von Schnee zu erkennen war, wir uns somit in ganz anderem Umfeld bewegten als wir es bis kurz vor dem Auflösen der Gruppe hatten (Schnee auf Straßen und in der Landschaft).

Die gesamte im Verlaufe der Reise zurückgelegte Strecke beläuft sich auf 9 156 km (einschließlich Anreise Stockholm und Heimreise, ausgenommen die Kilometer auf Fähren).

Abschließen möchte ich meinen letzten Bericht mit paar Bildern, die von Gruppenmitgliedern nach unserer Ankunft in Stollberg eingingen.



Links: Herbert wird zum Heimflug nach Deutschland in das Rettungsflugzeug verladen. Rechts: Clemens schickt seine letzte Nordlichtaufnahme.



Gerd sitzt in Stockholm triumphierend auf seinem Iveco mit neuen Reifen für

Die Rapps besuchten eine Stabkirche in Ringebu.

das Fahrzeug seines Chefs Konstantin und dem Handy sowie der Drohne von Andrej, welche die schwedische Polizei zu Beginn der Reise konfisziert hatte.

Das war der letzte Bericht von der Skandinavien-Reise 2022.

Begonnen am 7. März auf der Trelleborg-Fähre, beendet am 12. März 2022 in Stollberg/Erzgebirge.