



Nach einer Zwischenstation in Lübeck fuhren wir über Kopenhagen und Stockholm, folgten der Ostseeküste nach Norden (mit zwei kurzen Abstechern ins Inland) und fuhren entlang der alten Erzstrecke von Luleå nach Narvik, dem nördlichsten Punkt der Reise. Von dort aus ging es zunächst mit dem Bus gen' Süden bis Fauske, und weiter entlang der Nordseeküste über Trondheim nach Oslo, von dort noch ein Abstecher nach Bergen und schließlich wieder zurück nach Hause.

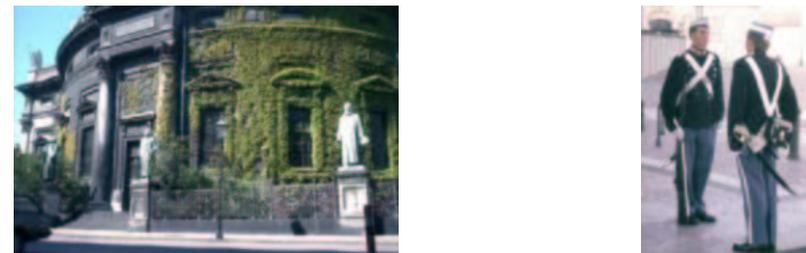


Mittags erreichten wir Kopenhagen. Der runde Turm - der Kirchturm von St. Trinitatis, der wohl gleichzeitig zur Verteidigung diente und mit Pferden bis fast zur Spitze benutzt werden konnte (darum keine Treppen) war für mich besonders beeindruckend.

Dazu der Ausblick über die Stadt mit ihren "Zuckerbäckertürmen" bei wunderbaren Wetter - einfach klasse. Selbstverständlich durfte der Besuch bei Hans Christian Andersen im Rosenbergs Garten und bei der kleinen Meerjungfrau (am Hafen) nicht fehlen



Vorbei an der Frederikskirche kamen wir am Schloss Amalienborg gerade dazu, als der Wachwechsel durchgeführt wurde - im Vergleich zu England wirkt alles deutlich entspannter. Der Rückweg zum Bahnhof führte uns dann an Nyhavn vorbei.



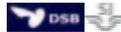


Dass Skandinavien teurer wird, war klar, trotzdem mussten wir bei den Preisen im Supermarkt erst einmal schlucken - besonders, weil Dänemark im Vergleich zu Schweden und Norwegen ja noch günstig ist...

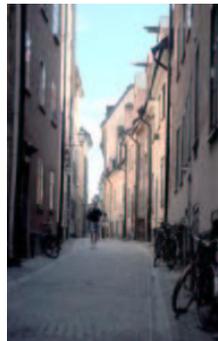
Im Kopenhagener Bahnhof gab es ein "Interrail-Zentrum": Treffpunkt, Duschköglichkeit, Aufenthaltsraum. Nur: es lag im Keller, und da haben wir es dann vorgezogen, unser Abendbrot auf der Rasenfläche vor dem Bahnhof zu essen.

Der Nachtzug brachte uns dann nach Stockholm - hier wurde genau kontrolliert, dass jede Tasche auch einen Besitzer hatte (aber damals wohl eher aus Zolltechnischen, denn aus Sicherheitsgründen).

05.07.1989 - Stockholm



In Stockholm waren wir zu dritt, begleitet von Petra, die wir in Kopenhagen im Interrail-Zentrum kennen gelernt hatten. Besonders schön war der Bummel durch die Altstadt (Gamla Stan) und dann der Ausblick von Riddarholmen auf das Stadshuset - da wird klar, warum von Stockholm als dem "Venedig des Nordens" gesprochen wird. Insgesamt machte Stockholm auf mich einen gemischten Eindruck - vielleicht auch, weil wir in Kopenhagen noch ausgeruhter waren (und mehr Grünfläche gefunden hatten).



Da wir uns gerne die Kirchen auch von innen ansahen, kamen wir in der Tyskkyrken zu einem Violinkonzert, und in der Storkyrken wurde dann ein Mittagsgebet gehalten - das "Vater unser" auf Deutsch zu sprechen, wenn es in anderer Sprache vorgebetet wird, ist gar nicht so einfach (alle waren aufgefordert, in ihrer Sprache mitzubeten).



Am Abend ging es mit dem nächsten Nachtzug zu zweit weiter Richtung Norden - mit Reservierung, da die in Schweden häufig Pflicht ist.

06./07.07.1989 - nach Norden



- mit einem Abstecher ins schwedische Inland

Die Idee war, nicht nur an der Ostseeküste entlang zu fahren, sondern sich auch im schwedischen Inland etwas umzusehen. Da Storuman (gehört schon zum Lappland-Gebiet) sowohl eine Jugendherberge hatte als auch mit der Bahn erreichbar war, beschlossen wir, dass der Ort unser nächstes Ziel ist. Der Nachtzug erreichte unseren Umsteigebahnhof Vännäs um 6:23 Uhr, ca. halb 11 waren wir dann in **Storuman**.



Zum ersten Mal hatten wir nicht mehr so ein Glück mit dem Wetter - es war eher regnerisch, und damit auch relativ kühl - auf jeden Fall zu kalt, um im See zu schwimmen. Dann stellten wir fest, dass wir am nächsten Tag mit der Bahn nicht von Storuman aus über Vännäs zu unserem nächsten Ziel, Luleå kämen, außerdem hätten wir zur Jugendherberge noch ein gutes Stück laufen müssen - so beschlossen wir kurzerhand, mit dem nächsten Zug (um kurz nach vier - es war exakt der Zug, mit dem wir kamen, zwischendurch fuhr nichts) nach Vännäs zurückzufahren und die Nacht dort in der Jugendherberge zu bleiben.



Den Rest des Tages schauten wir uns Storuman an (die Rucksäcke konnten wir im Bahnhof lassen) und hatten unsere Mittagspause am See - hier kam sogar noch die Sonne durch.



Den Rest des Tages verbrachten wir am Stadt-Ostseestrand Gültzaudden.



Die Jugendherberge ("Vandrarhem") in **Vännäs** war schön - wenn auch die umgerechnet ca. 20 DM pro Bett unsere Reisekasse schon belasteten. Und am nächsten Morgen stellte sich dann die Frage, ob es in der Nacht überhaupt dunkel geworden war - oder ob wir schon im Bereich der Mitternachtssonne wären.

Wir fuhren dann von Vännäs weiter nach Luleå an der Ostsee - im Zug hatten wir dann mit dem Schaffner eine kleine Diskussion, ob wir im richtigen Kurswagen säßen, am Ende stellte sich dann aber heraus, dass alles in Ordnung war.

Luleå ist auf jeden Fall einen Besuch wert - nur stellte sich heraus, dass die Jugendherberge mittlerweile nicht mehr in der Nähe des Zentrums lag. In der Touristeninformation fanden wir jedoch einen Aushang "Massenquartier - Sleep in": im Casablanca Club in der Storgatan.



Der Club war in einer ehemaligen Kirche untergebracht, auf der Empore befand sich dann die Schlafgelegenheit (wir bekamen Ermäßigung, da wir auf unseren Isomatten schliefen, und zahlten noch ca. 6 DM - die vorhanden Matratzen (5) und das Sofa waren dann auch alle belegt).



08.07.1989 - von Luleå nach Narvik



Diese Strecke, die zum Erztransport in den ganzjährig eisfreien Hafen von Narvik gebaut wurde, wird von allen Seiten empfohlen - und auch wir können uns dem nur anschließen: wer die Möglichkeit hat, sollte mit der Bahn von Luleå nach Narvik fahren und die Aussicht genießen. Will man dabei auch fotografieren, ist es vorteilhaft, wenn sich die Fenster öffnen lassen - in unserem Wagen waren zu

öffnende Fenster aber Mangelware, so dass wir uns die vorhandenen (eines pro Seite) mit einem Mitfahrenden teilten. Die Kommunikation verlief auf Englisch - erst als wir uns untereinander kurz auf Deutsch verständigten, stellte sich heraus, dass dieser Mitfotograf auch aus Deutschland war, er kam aus Göttingen, also fast aus der Nachbarschaft ©

Die Fahrt führte uns vorbei an einigen kleineren malerischen Bahnhöfen (rote Holzhäuser im Wald), zufällig fotografierte ich dann Murjek, den Bahnhof, von dem meine Eltern ihre Lappland-Tour starteten.



Die Polarkreisüberquerung war dann nicht so aufregend - ein Schild im Wald machte aber darauf aufmerksam.

Nachdem wir das Erzbergwerk Kiruna hinter uns gelassen hatte, wurde es, vorbei am See Torneträsk, im Nationalpark Abisko von der Landschaft her dann interessanter. Vom Bahnhof Abisko sieht man dann auch vom Zug aus sehr gut das "Lappentor", ein Gletschertal.



Richtig beeindruckend ist dann der Narvik-Fjord, in den man von der Höhe aus hineinfährt - die Bahn fährt schon recht knapp am Abhang, aber der Ausblick ist (in Fahrtrichtung rechts sitzend) einfach überwältigend.

In **Narvik** selbst mussten wir dann feststellen, dass die Jugendherberge für diese Nacht ausgebucht war - jetzt mussten wir irgendwo ein Plätzchen für die Nacht finden. Die Freilichtbühne bot sich an, da es durch die Überdachung dort trocken und windgeschützt war - nur kann man es sich auf solchen Plätzen ja nicht schon am frühen Abend bequem machen.



Im Seemannsheim (genauer: dem "Seaman's Centre" der Schwedischen Kirche) in Narvik konnten wir uns bei einem Tee bis 22:00 Uhr im Warmen aufhalten (eine ältere Dame aus Mannheim spendete uns je eine Krone).



Am Ende wurde uns erlaubt, auf der Straßenabgewandten Seite unter dem Balkon zu schlafen - auf jeden Fall besser als auf einem öffentlichen Platz. Aus der Mitternachtssonne wurde dann nichts (auch wenn es hell blieb), aber geschlafen haben wir gut, nachdem wir alles angezogen hatten, was wir so im Rucksack dabei hatten ☺



09.07.1989 - nach Süden (bis Trondheim)



Da wir unter freiem Himmel übernachtet hatten, gab die Reisekasse die Busfahrt von Narvik nach Fauske her (trotz 50% Interrail-Rabatt kostete das Ticket immer noch ca. 30 DM pro Nase - im Vergleich zu den Preisen für ein Stück frische Gurke (aus der Erinnerung: umgerechnet 6 DM) nicht sehr viel, aber nach gut drei Wochen war die Reisekasse auch schon ziemlich geleert).

Der Bus verließ Narvik um fünf Uhr früh (ein Linienbus, der ca. fünf Stunden fährt und auf der Fahrt auch (mindestens) einen Fjord per Fähre überqueren muss).



In Fauske erreichten wir dann unseren Zug nach Trondheim (Nordlandbahn). In Norwegen waren die Züge reservierungspflichtig (ohne Reservierung bestand keine Beförderungspflicht - so werden überfüllte Züge vermieden...), jeder Wagen hatte ein Fach mit Trinkwasser (in Tetrapaks), und es gab Informationsblätter zur jeweiligen Strecke, mit Übersichtskarten.

Da die Überquerung des Polarkreises in Norwegen auf größerer Höhe als in Schweden erfolgt, sieht es hier auch eher nach "Polar" aus.

Die Fahrt nach Trondheim haben ich wohl eher "verschlafen" - zumindest entstanden kaum Fotos.



In **Trondheim** selbst waren wir dann nur 90 Min. - da wir in den wenigen verbleibenden Tagen noch bis Bergen an der Westküste kommen wollten, mussten wir am Abend noch den Nachtzug nach Oslo nehmen. Ein weiterer Besuch in Trondheim lohnt sich bestimmt!

Da wir erste gegen Abend in Trondheim ankamen, konnten wir den Nidarosdom auch nur von außen bewundern - die Innenansicht der Rosette gab es dann als Postkarte.





Die Zeit reichte aber noch für einen Gang zur alten Stadtbrücke, mit Blick auf die Speicherhäuser - zum Glück war es ein schöner sonniger Abend.



10.07.1989 - Bergensbanen und Flåmsbana



Die Bergenbahn führt "über das Dach Norwegens" und ist neben der Linie Luleå - Narvik ein Eisenbahn"muss" - hier kommt man auch im Sommer mit der Bahn über die Schneegrenze. Auf ihrem Weg von Oslo nach Bergen ist ein Höhenunterschied von 1300 m zu bewältigen - 100 km, also knapp 1/5 der Strecke verlaufen oberhalb der Baumgrenze.



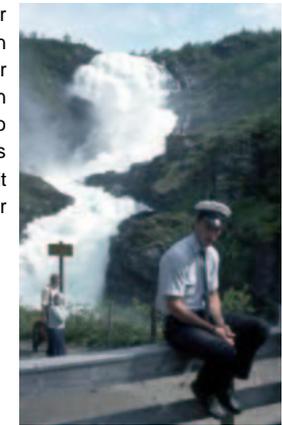
Grundsätzlich gilt auch hier Reservierungspflicht - wir hatten, aus Trondheim kommend, wenig Zeit in Oslo zum Umsteigen und sind dann ohne Reservierung mitgefahren, netterweise mussten wir nicht im Zug die Reservierung nachzahlen.

Gut 100 km vor Bergen erreicht man Myrdal (dann schon wieder auf 867 m. ü.M.), hier kann man in die **Flåmsbana** umsteigen. Schon der Blick von Myrdal in das Tal ist herrlich - die

Bahnfahrt zum Aurlandfjord hat es dann in sich: 865 m Höhenunterschied mit teilweise 5,5% Steigung in ca. 50 Min. auf einer Strecke von 20 km mit 20 Tunneln, die zusammen schon 6 km lang sind. Um den Höhenunterschied zu bewältigen fährt der Zug Kehren - damit kommt man anfangs an einer Stelle mehrfach vorbei, nur immer etwas tiefer.



Der Zug fährt im Sommer auch mit Wagen mit offener Plattform - und ist auf die Touristen eingestellt: An Aussichtspunkten wird langsam gefahren oder sogar angehalte - am Kjosvossen Wasserfall (93 m hoch) wird ein richtiger Stopp gemacht, damit alle aussteigen und ein Foto machen können (dabei lässt es sich kaum vermeiden, etwas nass gespritzt zu werden). Von Flåm aus kann man dann mit dem Schiff durch den Aurlandfjord und den Sognefjord (der längste Fjord Norwegens) bis nach Bergen fahren.



Oder man macht es wie wir und fährt mit der Bahn wieder zurück nach Myrdal, um da in den nächsten Zug nach Bergen einzusteigen (der Fahrplan der Flåmsbana ist auf die Bergensbanen und die Schiffsverbindungen abgestimmt).

Zur Weiterfahrt nach Bergen fährt der Zug direkt am Bahnhof Myrdal in einen der 200 Tunnel, den Gravhalsstunnel - 5311 m lang.



10./11.07.1989 - Bergen



In Bergen trafen wir wieder auf Finn, einen Interrailer, dem wir schon in Trondheim begegneten. Mit ihm zusammen suchten wir uns eine kostenlose Übernachtungsmöglichkeit (Finn brachte da mehr Erfahrung mit) - und fanden diesen Pavillon im Stadtzentrum. Hier schliefen wir bis ca. 11 Uhr - auch die Stadtgärtner, die morgens außen am Pavillon die Blumen gossen, ließen uns weiter schlafen ☺



Nach einem gemeinsamen Frühstück mit Tee (Finn war mit Campingkocher ausgerüstet) erkundeten wir dann die Stadt - die Rucksäcke ließen wir in der Gepäckaufbewahrung im Bahnhof, da wir erst mit dem Nachtzug zurück nach Oslo wollten.



Gemütlich war es im Stadtteil Bryggen, der aus alten Speicherhäusern aus Holz besteht.



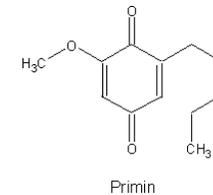
Zum Abschluss besuchten wir noch den Botanischen Garten - die als sonderbar empfundene *Primula vialii* konnte mir meine Mutter dann auch zu Hause zeigen, die Seerosen (mangels Gartenteich) jedoch nicht :)



Orchideenprimel (*Primula vialii*)

Vorkommen: Beheimatet in China; in den dortigen Bergregionen auf feuchten Wiesen anzutreffen. In Mitteleuropa gelegentlich als Zierpflanze kultiviert.

Wissenswertes: Zur Giftigkeit: Primeln enthalten in allen Pflanzenteilen, insbesondere jedoch im Kelch und im Blütenstiel Primin. Primin ist eines der stärksten Kontaktallergene. Insbesondere Personen, die berufsbedingt (Gärtner, Floristen etc.) häufigen Kontakt mit Primeln haben, sind diesbezüglich gefährdet.



Primin:

Summenformel:
C₁₂H₁₆O₃

Molmasse:
208 g/mol



Orchideenprimel (*Primula vialii*)

12.07.1989 - Oslo



Nun ja, als wir die Ausstellung zur Stadtentwicklung gefunden hatte, die im Prinzip aussagte, dass man in fünf Jahren (also 1994) mit dem Umbau des Stadtzentrums fertig sein wolle, war uns zumindest klar, warum die Stadtpläne mit den wirklichen Wegen nur noch wenig zu tun hatten...

Vielleicht lag es aber auch einfach nur daran, dass wir schon fast vier Wochen unterwegs waren - Oslo gefiel mir jedenfalls nicht. Abgesehen von den Parks - so machten wir Mittagspause (und -schläfchen) im Schlosspark, dem botanischen Garten (mit Erdbeeren, Himbeeren, Johannisbeeren, Stachelbeeren ...) und der Nationalgalerie. Es wäre sicher nicht uninteressant, Oslo jetzt mal wieder einen Besuch abzustatten - an der alten Monumentalarchitektur wie dem Rathaus wird sich aber nichts geändert haben.



13./14.07.1989 - Kopenhagen, Køge und nach Hause



Mit einem Nachtzug fahren wir dann von Oslo über Helsingør nach Kopenhagen. Im Interrail-Zentrum verstaute wir unsere Rucksäcke, danach nutzten wir den Bahnhof zum Organisieren: Telefonanruf bei meiner Oma, bei der wir die letzte Nacht der Reise verbringen wollten, erfragen der Verbindung (die noch aus Kursbüchern herausgesucht werden musste - bei den gewünschten Bummelzügen über Land für die dänische Bahninformation gar nicht so einfach) und schließlich der Organisation der vorletzten Nacht - in der Jugendherberge in Køge, die, in "Sichtweite" von Kopenhagen, fast auf dem Weg nach Hause lag. Køge selbst ist ein niedliches Städtchen, nur konnte uns eigentlich keiner den Weg zur Jugendherberge erklären.



Über Næstved, Hamburg, Buchholz und Soltau fahren wir dann mit dem Heidezug nach **Mellendorf**, wo wir uns von meiner Mutter am nächsten Tag per Auto abholen ließen (auch wenn wir eigentlich noch mit dem Ticket nach Hause hätten fahren können ☺)



Ich hoffe, das "mitreisen" hat Spaß gemacht - bis denne!

