

# 20000 km im Trabant



Wie im Märzheft angekündigt, setzen wir heute den Reisebericht von Dr. med. vet. A. Liebisch fort. Nach der 10 000 km langen Fahrt durch neun Länder Süd-Ost-Europas begab sich der Autor mit dem gleichen Wagen auf eine Exkursion nach Lappland. Seine Reiseindrücke schildert er im folgenden Bericht:

*Rast am Karasjoki, dem Grenzfluß zwischen Norwegen und Finnland. Die schwierigste Strecke mit lappländischen Knüppeldämmen, abseits von den Touristenstraßen, steht dem Trabant unmittelbar bevor.*

## Auf dem Weg nach Norden

In vierstündiger Fahrt bringt uns das moderne Fährschiff unserer Republik nach der südschwedischen Hafenstadt Trelleborg. Der Trabant rollt an Land. „Bitte links fahren!“ ermahnt uns der freundliche schwedische Zollbeamte. Dann heult der Motor auf, die große Fahrt beginnt.

Vorsichtig halten wir uns auf den ersten Kilometern scharf links und schimpfen über diese schwedische Unsitte. Die sehr übersichtlich angebrachten Hinweisschilder bringen aber den ausländischen Autofahrer immer auf die richtige Straßenseite. Schließlich trösten wir uns mit dem ausgezeichneten Straßenzustand und hoffen, vielleicht schon auf einer der nächsten Reisen auch in Schweden rechts fahren zu können.

Auf glatter Betonstraße geht die Fahrt an der Westküste Schwedens entlang nach der betriebsamen Hafenstadt Malmö. Hier legen wir eine kurze Rast ein und beobachten den regen Verkehr über den Öresund nach Dänemark. Lange können wir nicht verweilen. Unser Ziel liegt im hohen Norden. Weit über den Polarkreis hinaus, zu den Tundren Lapplands und der nördlichsten Spitze Europas führt diese Reise.

Auf der schwedischen Fernverkehrsstraße Nr. 1 rollt der Trabant durch das sonnige Südschweden. Endlose Wälder mit vereinzelt eingestreuten Siedlungen und großen ruhigen Seen sind charakteristisch für dieses Landschaftsbild. Wir kommen gut voran. Obwohl unser Trabant voll beladen ist, und diesmal sogar die hinteren Sitze zu Hause bleiben mußten, um die zahllosen Koffer, Taschen und Kisten mit den schweren Ausrüstungsgegenständen unterzubringen, fahren wir stundenlang zwischen 80 und 90 km in der Stunde.

Quer durch das schwedische Seengebiet, entlang am Vätternsee und Vänersee geht die Fahrt in westlicher Richtung über die erste Grenze innerhalb Skandinaviens nach der

norwegischen Hauptstadt. Wir wechseln wieder die Straßenseite und rollen Oslo entgegen. Scheinbar sind wir die einzigen, die in Richtung Oslo fahren. Lange Reihen von Autos kommen uns entgegen. Heute ist Sonnabend. Kein Norweger bleibt über das Wochenende in der Stadt. Sie fahren hinaus in die wundervolle Umgebung von Oslo, ziehen in eins der schmucken Wochenendhäuser oder bauen irgendwo das Zelt auf. Bis dicht an den Straßenrand stehen überall die bunten Zelte. Wir haben Mühe, noch für uns einen geeigneten Zeltplatz zu finden.

## Entlang der Fjordküste

Landschaftlich großartige Straßen verbinden die Ortschaften und Städte Norwegens. Sie führen entlang an den steinigten Ufern der Fjorde und steigen unvermittelt auf in die Regionen der strauch- und baumlosen Felsplateaus und flimmernden Gletscher. Wir lernen diese Straßen kennen aus unserer Fahrt entlang der über 2000 km langen norwegischen Fjordküste. Schroff steigen hunderte Meter hohe Felswände senkrecht aus dem blauen Wasser der Fjorde. Kaum bleibt noch ein schmaler Streifen für die Anlage der Straße. Unter hohen überhängenden Felswänden entlang, durch zahllose Tunnels geht die Fahrt. Auf diesen schmalen und kurvenreichen Straßen lernen wir die große Wendigkeit und das überragende Temperament unseres Trabant richtig schätzen. Wir müssen fleißig schalten, können aber Geschwindigkeiten fahren, wie wir sie hier einem großen Wagen hätten niemals zumuten können. Riesige amerikanische Straßenkreuzer, die uns vor Stunden auf geraden Strecken in selbstmörderischem Tempo überholt haben, lassen wir hier weit hinter uns. Es ist nicht verwunderlich, daß der Trabant besonders in Norwegen zu einem beliebten Fahrzeug geworden ist.

Die Reise führt durch die als die Heimat des Skilaufes bekannte südnorwegische Landschaft Telemark. Wir fahren auf einer der schönsten Bergstraßen Europas, der Haukeli-Straße, und erfreuen uns an den vielseitigen Bildern des norwegischen Hochgebirges. Oft muß der Trabant in zahllosen Kehren mit zum Teil über 20 Prozent Steigung vom Meeresspiegel bis in eine Stein- und Schneewüste von über 1000 m Höhe hinaufklettern. Auf einer dieser Bergstraßen stehen wir plötzlich vor einem Schlagbaum. Unsicher kramen wir die Straßenkarte hervor. Sollten wir irgendwie an eine Grenze geraten sein? Noch ehe wir unseren Standort ausmachen können, erscheint aus einem nahen Blockhaus eine korpulente Norwegerin. Sichtlich erfreut über unseren Besuch schreibt sie unvermittelt das Kennzeichen auf und drückt mir ein Ticket in die Hand: Privatstraße, Benutzungsgebühr! Hier hilft kein Zetern, wir müssen zahlen oder 250 km Umweg machen. Um einige Kronen unseres ohnehin schon schmalen Devisenbeutels erleichtert fahren wir weiter.

## Über den Polarkreis

Nördlich von Trondheim ändert sich das Bild der norwegischen Straßen grundlegend. Hier erreichen wir den Bezirk Norrland. Die Straßen sind mit einer Schotteroberfläche versehen und über lange Strecken nur noch 2½ m breit. Trotzdem wird mit unverminderter Geschwindigkeit gefahren. Hohe Geschwindigkeiten sind für die Reisenden in Skandinavien eine Notwendigkeit. Für mitteleuropäische Begriffe unvorstellbare Entfernungen sind charakteristisch für diese Halbinsel. Wir fahren regelmäßig Tagesstrecken von 200 bis 300 km. Ein Blick auf die Skandinavienkarte belehrt uns aber, nur eine Daumenbreite vorwärtsgekommen zu sein. Die Entfernungen von einer Ortschaft zur anderen betragen hier schon über 100 km. Bis in die nächste Stadt müs-

sen oft über 1000 km zurückgelegt werden. Wenn ein Norweger aus diesen Gebieten im Auto die Hauptstadt erreichen will, packt er Zelt und Verpflegung für eine Woche ein.

In einer dieser felsigen und strauchlosen Gegenden des Nordens überschreiten wir den Polarkreis. Eine Steinsäule mit einem Meridian läßt selbst den eiligsten Reisenden einen Moment verweilen.

Bodö, die sehr schön direkt am Atlantik gelegene Hafenstadt, ist unser nächstes Ziel. Wie viele der norwegischen Städte wurde auch Bodö im letzten Weltkrieg schwer zerstört. Heute ist die Stadt sauber und modern wieder aufgebaut. Angesichts dieser in mühsamer Arbeit neu aufgebauten schmucken Städte ist der eindeutige Widerstand der norwegischen Bevölkerung gegen eine Stationierung von Atomwaffen in Norwegen nur zu gut zu verstehen.

Nördlich von Bodö befindet sich eine der schmalsten Stellen Norwegens. Norwegen ist hier im Durchschnitt nur noch 50 km breit. Zahlreiche Fjorde dringen tief in das Land ein, oft in derartiger Breite, daß es nicht möglich ist, über diese Wasserarme durch Brücken eine Verbindung herzustellen.

Siebenmal müssen wir uns einer Fähre anvertrauen, die uns in Fahrzeiten von fünf Minuten bis zu einer Stunde über die landschaftlich sehr prächtigen Fjorde bringt. Diese Fahrten über die Fjorde bilden eine äußerst reizvolle, aber leider auch sehr kostspielige Unterbrechung der Autofahrt. Vierzehn Tage sind wir schon unterwegs. Wir haben eine gründliche Renovierung notwendig. Ein Wasch- und Reparaturtag wird eingelegt. Dicht am Meer suchen wir uns einen Zeltplatz. 4000 km hat unser Trabant wieder hinter sich. Der Wagen wird gewaschen und abgeschmiert. Eine kleine Durchsicht in der Werkstatt der Natur er-

gibt: alles in bester Ordnung. Beruhigt können wir weiterfahren.

An der zackigen, wie ein untergetauchtes Gebirge aus dem Meer aufragenden Felskette der Lofoten vorüber erreichen wir Narvik. „Velkommen in Narvik“ begrüßt uns ein farbenfreudiger Wegweiser an der Stadtgrenze. Narviks Bedeutung liegt in seinem eisfreien Hafen. Wir bummeln vorüber an dem weltbekannten Malmkai, an dem Tag und Nacht die in langen Lorenzügen aus Schweden antransportierten Erze verladen werden. Riesige Erzfrachter liegen im Hafenbecken und schlucken das auf einem 800 m langen Förderband herangebrachte schwedische Gold.

### Laplandfahrt

Immer häufiger treffen wir schon an den Straßen mit Lappen zusammen. Diesen Lappen gilt unsere besondere Aufmerksamkeit. Mit ihnen verbindet sich der eigentliche Zweck unserer Reise nach dem hohen Norden. Wir wollen verschiedene Untersuchungen über die in dem Besitz von Lappen befindlichen Rentiere anstellen. Nach ihren wirtschaftlichen Erwerbszwecken unterscheidet man im allgemeinen drei Gruppen von Lappen: die in der Zahl immer geringer werdenden nomadisierenden Berglappen, welche mit ihren Rentierherden umherziehen und sich neue Weidegründe suchen, ferner die mit ihren Herden seßhaft gewordenen Waldlappen und die vom Fischfang lebenden Seelappen. Diesen Gruppen haben wir, nicht ganz unbegründet, noch die „Souvenir-Lappen“ hinzugefügt. Das sind die Lappen, die der Tourist heute in Lapland am häufigsten zu sehen bekommt. Sie verkaufen Andenken jeder Art. Besonders Rentiergeweihe, Rentierfelle, und die Tracht der Lappen sind ein beliebter Handelsartikel. In eng-

lischen, französischen und deutschen Sprachbrocken bieten Kinder und bärtige Greise den ausländischen Touristen ihre Ware an. Wir halten oft an den Zelten der „Souvenir-Lappen“. Sofort sind wir von einer handelsfreudigen Gruppe umlagert. „Scheene Schuh für Frau!“ „Oh Miß, very good pocket!“ „Alles bielig“, umschwirrt es uns vom tiefsten Baß bis zur höchsten Kinderstimme. Wenn wir endlich klargestellt haben, daß mit uns kein Geschäft zu machen ist, werden wir noch unmißverständlich nach Zigarettten angefochten, und die ganze Meute umlagert ein neu angekommenes Touristenauto. Eine nette Begegnung mit dem echten Leben der Lappen haben wir ein wenig später. Auf einer einsamen Hochfläche huscht vor uns ein typischer Lappenhund über die Straße. Wir bremsen scharf. Weit und breit ist kein Mensch zu sehen. Aber wo ein Lappenhund ist, sind auch die Lappen nicht weit. Nachdem wir uns einige Zeit umgesehen haben, entdecken wir eine Lappenfrau. Die Frau pflückt Heidelbeeren. Sie scheint wie mit dem Erdboden verwachsen zu sein. In dem felsigen Grau und Grün der Landschaft ist sie fast nicht zu erkennen. Die Frau nimmt keine Notiz von uns. Aber neben ihr wird es plötzlich lebendig. Ein kleiner Lappenjunge krabbelt aus den Büschen hervor. Sehr vorsichtig kommt er mit seinem Hunde näher. In angemessener Entfernung bleibt er jedoch wie angewurzelt stehen. Interessiert mustern wir uns gegenseitig. Der kleine Steppke scheint etwa 4 Jahr alt zu sein. Schmuck sieht er aus mit seinem blauen, buntbestickten Anorak und seinen Stiefelchen. Vergeblich versuchen wir, den kleinen Kerl näher zu locken. Zu ihm hingehen hätte keinen Zweck. Er würde sofort den Rückzug antreten. Meine Frau versucht es mit dem letzten Mittel und winkt mit einer Tüte Bonbons. Auch dies nützt nichts. (Schluß folgt)



Typisch für die oft nur wenige Meter breiten Straßen entlang der norwegischen Fjorde sind Tunnel und überhängende Felswände, wie hier am Hardanger-Fjord.



Latefoss-Wasserfall im Süden Norwegens. Der Trabant war auf den schmalen, kurvenreichen Straßen nicht nur diesem Veteranen, sondern auch amerikanischen Straßenkreuzern überlegen.

# 20000 km im Trabant

FORTSETZUNG UND SCHLUSS

Jedoch auf seinen vierbeinigen Begleiter wirkt die Tüte wie ein Magnet. Wir füttern und streicheln den Hund. Plötzlich kommt auch der kleine Lappe näher. Strahlend hält ihm meine Frau einen Bonbon hin. Er nimmt ihn nicht. Ehe wir uns aber versehen, drückt er sich an uns vorbei und steigt durch die offene Wagentür ins Auto. Das Lenkrad fest in beiden Händen sitzt er auf dem Fahrersitz. Das also war sein Herzenswunsch! Wie oft mag er schon die Autos beobachtet haben, die dicke Staubwolken hinter sich lassend, ohne daß die Insassen seine Nähe nur ahnten, an ihm vorüberbrausten. Jetzt darf er selbst in einem Auto sitzen. Während wir fotografieren, wird er immer selbstsicherer. Inzwischen macht er schon laut: „brumm-brumm“. Uns tut es leid, den kleinen Kerl dann schließlich doch einmal an die Luft setzen zu müssen.

## Mitternachtssonne am Nordkap

Wir erreichen den nördlichsten norwegischen Verwaltungsbezirk, die Finnmark. Schon seit einigen Tagen haben wir uns den normalen mitteleuropäischen Tagesrhythmus vollkommen abgewöhnt. Hier sind die Gebiete der Mitternachtssonne, der hellen Sommernächte. Wir bauen oft erst am späten Nachmittag unser Zelt ab und suchen um Mitternacht einen neuen Zeltplatz. Bis zum frühen Morgen sitzen wir noch vor unserem Zelt, schreiben Briefe und Tagebuch. Geschlafen wird hier nach Bedarf.

Fast jeder der uns entgegenkommenden Kraftwagen fährt mit über die Scheinwerfergläser geklebten Leukoplaststreifen oder mit an Stelle der Scheinwerfergläser eingesetzten Pappscheiben. Es handelt sich hier um eine Vorsichtsmaßnahme der nordischen Autofahrer. Auf den geschotterten Straßen werden von den vorausfahrenden Fahrzeugen Steine hochgeschleudert, die eine Gefahr für die nachfolgenden Fahrzeuge darstellen. Wir müssen diese Erfahrung am eigenen Auto machen. Zum Glück erhält unser Scheinwerferglas aber nur einige Sprünge. Oft begegnen uns Fahrzeuge, die mit nur notdürftig verklebten Frontscheiben fahren. Vorsicht und etwas Glück lassen uns jedoch die Frontscheibe des Trabants nach Hause retten.

In einer der hellen Sommernächte erreichen wir Hammerfest, die nördlichste Stadt der Erde. Es ist eine halbe Stunde vor Mitternacht, als uns die kleine Autofähre auf die Insel Kvaløy bringt. In einer großen Bucht dieser Insel liegt Hammerfest. Hier geht die Sonne vom 16. Mai bis zum 28. Juli überhaupt nicht unter. Ein reger Betrieb ist in der kleinen Stadt zu dieser späten Stunde. Schiffe tuckern im Hafen, Kraftwagen rollen durch die Straßen, Wasserflugzeuge landen und bringen die Post. Die Stadt

*Abseits von den Touristenstraßen „hoppelt“ unser Trabant im Herzen Lapplands, der Finnmarksvidda, über die Knüppeldämme. Oftmals stecken die Vorderräder im Sumpf, und wir müssen erst Baumstämme zurechtrücken, um den vollgepackten Wagen über Gräben und Bäche zu bringen.*



scheint in dieser Zeit der hellen Nächte nicht eine Minute zu schlafen. Auch wir nutzen dieses Übermaß an Helligkeit und lassen unseren Trabant auf eine der Fähren verladen, die die Insel Mageröy anlaufen. Von hier aus fahren wir über das vollkommen strauch- und baumlose Hochplateau dieser Insel auf der erst 1956 eröffneten Nordkapstraße zu der nördlichsten Spitze Europas. Als ein schwarzgrauer, von tiefen Rissen zerfurchter Fels erhebt sich das Nordkap steil aus dem Meer. 300 m hoch über der Brandung des Nördlichen Eismeereres steht unser kleiner Trabant. Wir schmücken ihn mit einer Plakette von der nördlichsten Spitze Europas und danken ihm im stillen für die Zuverlässigkeit, mit der er uns über 5000 km nach dem hohen Norden gebracht hat.

Noch stehen unserem Trabant aber die schwierigsten Strecken bevor. In den nächsten Tagen bringt er uns hinein in die Finnmarksvidda, in das abseits von den großen Touristenstraßen gelegene Herz von Lappland. Mühsam hoppeln wir über provisorische Knüppeldämme, rücken Baumstämme zurecht als Notbrücken über Bäche und Gräben, versinken bis über die Achsen im Sand und stecken einige hundert Meter weiter mit den Vorderrädern im Sumpf. Aber wir schaffen es. Der Trabant bringt uns bis in die mit einem Fahrzeug gerade noch erreichbaren Gebiete Lapplands und hilft uns so, unsere schweren Ausrüstungsgegenstände an Ort und Stelle zum Einsatz zu bringen.

### Auf dem Heimweg

Zu schnell vergehen die Tage und Wochen in den unermeßlichen Wald- und Seengebieten Lapplands. Wir müssen Abschied nehmen von der uns so vertraut gewordenen Stille und Einsamkeit des Nordens. Wir rüsten unseren Trabant zur Heimfahrt. Noch einmal wird der Wagen mit dem Wagenheber auf eine natürliche Hebebühne aus großen Feldsteinen gebracht und die Maschine nach besten Möglichkeiten durchgesehen. Die Räder werden ausgetauscht, die elektrische Anlage überprüft. Dann beginnt die Rückreise. Vor uns liegt die gleiche riesige Strecke von über 5000 km. Durch die Wälder Finnlands, vorüber an den Ufern des Inarisees führt unser Weg auf der alten Eismeerstraße nach Rovaniemi, der Hauptstadt Finnisch-Lapplands. Schon sind wir wieder südlich des Polarkreises, fahren an dem mit unübersichtbaren Mengen treibender Baumstämme bedeckten Kemijocki entlang nach Tornio. Hier wechseln wir wieder die Straßenseite und fahren in Tagesstrecken von jeweils 400 km entlang am Bottnischen Meerbusen bis Stockholm. Der in fünf Fahrbahnen nebeneinander abrollende Verkehr von Stockholm macht uns einigen Kummer. Es ist nicht leicht, sich in dem Linksverkehr einer derartigen Großstadt vor den Kreuzungen in die richtige Fahrbahn einzuordnen, besonders wenn man von der Kreuzung selbst noch garnichts sieht, sondern nur die Schlange der vor einem haltenden Autos auf die Nähe einer Kreuzung schließen läßt. Dicht vor der Abzweigung hängen über jeder Fahrbahn breite Hinweisschilder, die dann dem fremden Kraftfahrer klarmachen, daß er

auf der von ihm gewählten Fahrbahn nicht in den gewünschten Stadtteil gelangt! Wir lassen uns Zeit und bummeln einige Tage durch diese wundervolle Stadt auf Inseln, fotografieren das sich schlank aus dem Mälarsee in den Himmel erhebende Stadthaus von Stockholm, stehen ehrfürchtig vor dem Gebäude der großen Nobelstiftung und bewundern den sich auf Überführungen und in Unterführungen reibungslos abwickelnden Verkehr der Straßenanlage Slussen. Bald rollen wir selbst über diese wundervolle Strecke nach Süden. Frisch ausgeruht fahren wir durch bis Malmö. Ohne daß wir es beabsichtigen, legen wir 665 km zurück. Wir waren 11 Stunden unterwegs. Da wir oft gehalten haben, um Aufnahmen zu machen oder zu filmen, erscheint uns die Etappe gar nicht so lang. Erst als wir am Abend den Kilometerstand ablesen, wird es uns bewußt, die größte Tagesstrecke auf unserer Reise bewältigt zu haben. Der

*Tankpause in Inari (Finnland). Einer der wenigen Aufenthalte, die uns unser Trabant aufzwang, denn auf der ganzen 10 000 km langen Strecke mußten wir sonst lediglich zwei Reifen montieren.*

nächste Tag bringt uns über den schmalen Oeresund hinüber nach Kopenhagen. Zum letztenmal schlendern wir durch eine der großen Städte des Nordens, stolchren durch die riesigen Hafenanlagen und amüsieren uns über die hohen Pelzmützen der königlichen Wache. Bald sitzen wir wieder in unserem Trabant und rollen hinauf zu dem großen Autodeck der Schwedenfähre. Liebevoll streicheln wir dem Wagen über das Armaturenbrett. Über 10 000 km hat er wieder hinter sich. Hohe Geschwindigkeiten über riesige Entfernungen, große Höhenunterschiede vom Meeresspiegel bis in die Gebiete des ewigen Schnees und der Gletscher, Postpfade mit Knüppeldämmen und provisorischen Brücken bildeten die großen Prüfsteine für seine Leistung. Zwar mußten wir auf dieser Fahrt schweißtropfenden Angesichts zwei Reifen montieren und einmal die gesamte Lichtmaschine auseinandernehmen, um dann festzustellen, daß das quietschende Geräusch vom Auspuff-Verschalldämpfer stammte, aber was sind schon diese kleinen Pannen gemessen an der Vielzahl von Freuden und bunten Erlebnissen, die uns die Reise mit dem Trabant gebracht hat.

*Dr. med. vet. A. Liebisch*



Blau 39 Pa

