

Lapland som ekskursionslokalitet

red. og fotos Per Torp Pedersen

Hvert forår og efterår går utallige studierejser til Firenze, Rom, London, Wien og Prag. Men er det muligt at lade studierejsen gå til Lapland?

9 forventningsfulde geografer under meget kompetent faglig vejledning af Vibeke Marquardsen gjorde forsøget i sensommeren. Det blev til 7-8 dage spækket med spændende oplevelser og udfordringer, som man ikke finder mage til i de (syd)europæiske metropoler.

Nedenfor har vi samlet en række *anmeldelser* af mulige lokaliteter og aktiviteter, men først lidt indledende om det praktiske.

Rejse og indkvartering

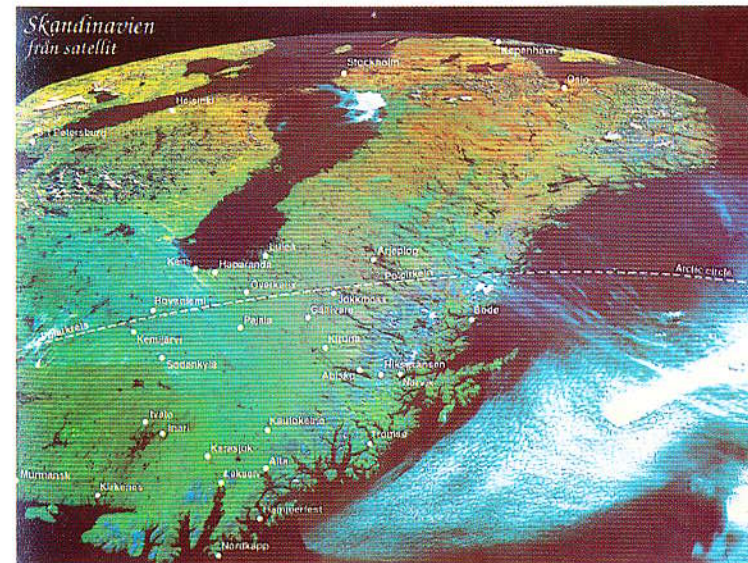
Turen til Lapland foregår billigst med tog. Ungdomsbillet med SJ fra Malmø til Abisko koster p.t. 670 Skr. t/r excl. liggeplads, dvs. ca. 200 Skr oveni. Hvis man kan ramme de såkaldt „røde“ afgang, kan man komme ned på 440 Skr., stadig excl. plads. Med den nuværende kurs kan prisen næppe afskrække nogen. (Der er frirejse hos DSB på den danske strækning). Indkvartering på vandrerhjem koster typisk 140

Skr pr. person incl. morgenmad. Fjällstationerne og Abisko Turiststation er lidt dyrere, men her er restauranter og maden er så billig, at det næppe kan betale sig at lave mad selv. Når man ringer, skal man huske at bede om „skolgrupp-pris“ for ophold med fuld pension. De plejer at have en speciel brochure, der også inkluderer priser på ture med fjeldfører. Vandrerkort (International Hostelling) giver rabat på overnatninger. Prisniveauet i Sverige er i øvrigt meget lig det danske (medlemskab af EU og fordelagtig kurs).

Anmeldelser af udvalgte lokaliteter og aktiviteter

Jokkmokk v/Jesper Ratjen

Jokkmokk er et provinshul med få tusinde indbyggere og et vandrehjem uden tilstrækkelige sanitære installationer til at modtage besøg af en større gruppe. „Marios Pizza“, eller hvad byens „østblokhyggelige“ spisested nu hed, er heller ikke tillokkende.



Skandinavien set fra 810 km højde af NOAA-vejsatelliten

Oplevelser er der derimod på "Ájtte-museet" (indviet 1989)! De svenske samers "National-museum". Det velordnede museum er bygget over grundplanen i et renskindningsgårde med 8 "kontorer", som hver rummer sin smukt og pædagogisk opsatte temaudstilling om samisk kultur og arbejdsliv.

Besøget indledtes med forevisning af et smukt "bildspel" og fortsattes med en kompetent og engageret rundvisning i en del af udstillingen. Der er masser at studere, og der kan købes kortblade og et bredt udvalg af litteratur om samer, nybyggere og natur. Et besøg på Ájtte-museet er et MUST, hvis man skal til Nord-sverige. Det er måske det bedste museum, jeg nogen sinde har besøgt. Mindre end en hel dag i Jokkmokk, skal man nok ikke afsætte; resten til trods.

Porjus Kraftverk

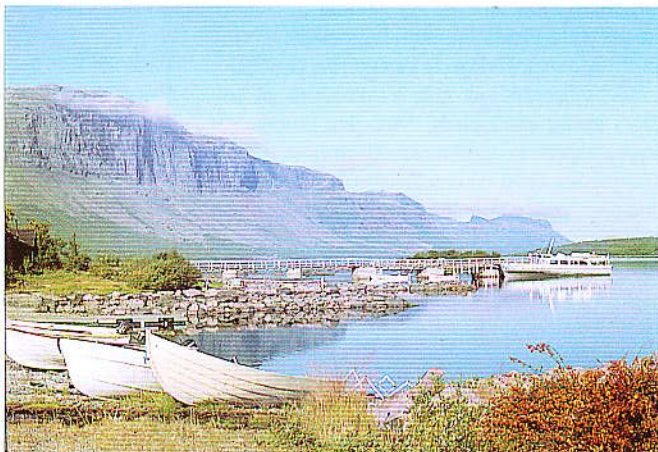
v/Per Torp Pedersen

Luleälven er kraftigt reguleret med et større antal dæmninger, så elven for udenforstående nærmest fremtræder som et stort søsystem. Det opdæmmede vand driver 15 kraftværker med en samlet effekt ca. 4 gange Barsebäcks og en årsproduktion, der svarer til ca. 40% af den samlede danske elproduktion.

Porjus kraftværket blev taget i drift i 1914 og skulle først og fremmest levere strøm til jernbanen Luleå/Narvik og til miner og tilhørende aktiviteter. Senere kom flere kraftværker til, og

nu fungerer Porjus som museum og træningscenter for uddannelse af "kraftværkspersonale". Vi fik en bunke materiale og en meget fin rundvisning, hvor der bl.a. var lejlighed til at komme ind i en turbine og fornemme størrelsesforhold og de kræfter, der er på spil i et vandkraftværk.

Vedvarende energi som vandkraft har sine indlysende fordele, men på turen til Porjus og



Antløbsbro ved Saltoluokta Fjällstation

videre frem så og hørte vi også om nogle af de ulemper, der er forbundet med vandkraft: Vandstanden i magasinerne varierer meget og ændrer vegetationen langs bredderne (vintergræsning) og isen på søerne bliver usikker, så samernes mobilitet mindskes.

Porjus med elever? Ja bestemt og tag gerne en fysik- eller naturfagslærer med på turen. Her er forståelig naturvidenskab for alle pengene og så hænger det oven i købet sammen med mange af de andre emner (minedrift, samer, udkantsproblemer,...), man kan tage op på en tur til Lapland.

Saltoluokta Fjällstation

v/Else Pilgaard

Saltoluokta Fjällstation er udgangspunkt for mange vandre- og skiture på Kungsleden og i Sarek og Stora Sjöfallet nationalparker. Man kan ikke køre dertil i bil, og den nemmeste adgang er med båd. Sejlturen til fjällstationen

giver et godt indtryk af det opdæmmede/regulerede søsystem Stora Lulevatten/Akkajaure. Saltoluokta Fjällstation er et meget spændende overnatningssted med rustikke træbygninger og ditto møbler, hvor den ældste del stammer fra 1918. Stedet kan også bruges som udgangspunkt for kortere (evt. guidede) dagture. Naturen omkring fjällstationen er meget velegnet til at illustrere både fjeldfloraen og fuglelivet -bl.a.

ravne. Af stor interesse er også en nærliggende sameviste med kirkekåte, der er åben for besøgende.

Kiruna - byen og minen

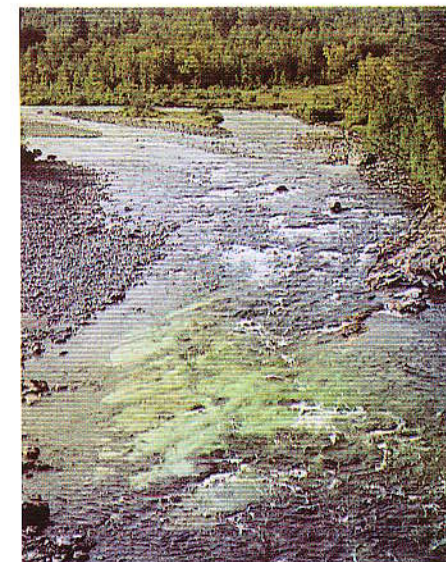
v/Nils Münther

Vandre hjemmet i Kiruna er ucharmerende, men beliggende midt i byen. Kiruna selv er til gengæld en meget køn by, til trods for, at den er startet som en mineby i en ødemark. Gademønsteret er bevidst snoet for at hindre kolde vinde i at få for frit spil - det gør til gengæld byen noget uoverskuelig for turister. Vi så - på en kort rundtur - bl.a. kirken, tegnet af Gustav Wickman efter opfordring af Hjalmar Lundbohm. Kirkens form er inspireret af en lappe-kåte og den er meget smuk, især indvendig. Desuden så vi Hjalmar Lundbohm-gården, hvorfra hele foretagendet styredes i de første år (1900-1920).

LKAB's jernmalmmine i Kiruna er topmoderne og meget indstillet på besøgende. Efter man opgav det åbne brud i 1962 og gik i dybet er man trængt langt ned og flere tidligere mineniveauer er nu uden betydning for brydningen. I et af disse er en besøgsafdeling indrettet og her kørte vi ned i folkevognsrugbrød. Der var dels foredragssal med diasshow samt kantine, dels demonstration af næstsiste generation af boremaskiner og de bulldozere, der flytter malmen fra brydningsstedet. Vi fik forklaret og demonstreret hele minens funktion, og hørte en del om de produkter, man afsætter, samt afsætningsforholdene. Alt i alt må et besøg i minen varmt anbefales: Informativt, udramatisk og behageligt.

Abisko

Abisko Turiststation har siden 1902, da de første turister kom fra Stockholm, været indgangsporten til Lapland. De nuværende bygninger er udført i mursten og ligger godt placeret ved indgangen til nationalparken med Kungsleden. Området er velegnet som lokalitet til en studierejse. Nær Turiststationen er der et udstillingslokale som med gode plancher og materialer beskriver den geografiske, geologiske og biologiske situation for området. Der er mulighed for at vandre på Kungsleden eller på fjeldet. En god



Marmorbrud Abisko Syd

endagstur går over fjeldet Njulla (evt. kan man tage skiliften op) til Björkliden, hvor der er mulighed for at få en rundvisning (som skal være bestilt i forvejen) i de flotte kalkstengrotter.

Den naturvidenskabelige station i Abisko kan også besøges.

På Turiststationen er der gode indkvarteringsforhold med pæne toilet- og badeforhold incl. sauna og køkkenfaciliteter. Der er en lille butik med elementære fornødheder. Større provianteringsbehov kan dækkes ind i butikken i Abisko 2 km derfra.

En lille ulempe ved stedet er adgangsmulighederne. Der er i de seneste år skåret ned på togdriften til stedet, således at der er forholdsvis få tog og bus forbindelser.

Narvik/malmhavnen

v/Ole Hansen.

Det mest interessante ved Narvik, der på mange måder ligner andre nordnorske byer, er helt klart LKABs malmudskibningshavn, der i modsætning til havnen i Luleå er isfri året rundt. Narviks havn har verdens største udskibningsanlæg for malm (målt i tonnage). Havnen kan modtage



Narviks udskibningshavn

skibe op til 350.000 tons, årlig kapacitet 28 mill. tons. Malmen fragtes fra Kiruna til Narvik med malmbanen. Et normaltog har 52 vogne med 80 tons malmlast i hver, ialt 5.000 tons. Toget tager en mindre last olivin, der udskibes længere syd på i Norge, med tilbage til Kiruna, hvor det anvendes i pelletsproduktionen. (Pellets er en pilleret blanding af malm og mineraler). LKAB beskæftiger i Narvik 2-300 personer. Adgangen til malmdudskibningshavnen kræver aftale med LKAB forud. Beliggenheden gør, at man ikke får det rigtige indtryk af havnen, uden at være indenfor hegnet. Lugten, larmen og støvet skal opleves. Desuden er der også mulig-



Spredte geografer med GPS

hed for at se div. pellets-typer og olivin i lagerbunkerne. Det skal dog bemærkes, at man har store planer om at gøre havnen mere miljøvenlig. En af LKABs forretningsidéer er i fremtiden at producere på bestilling, ikketil lager. Derved overflødiggøres nogle lagerarealer, der tænkes anvendt til byudvikling.

Narvik blev svært beskadiget under krigen og er primært genopbygget i den relativt fattige efterkrigsperiode. Derfor forekommer byen lidt kedelig, men fjord

og fjeld er lige i nærheden!

Vandreturen v/Inger Sørensen.

Norddalen (SØ for Narvik) - Unna Allakas - Abiskojaure - Abisko

Jeg tror, at jeg taler for alle, når jeg siger, at vandreturen var en smuk, livgivende og enestående naturoplevelse. Fjeldet stod ikke helt i flammer, men eftersårsfarverne anedes og fremhævedes af den blå himmel og solens stråler, der ledsagede os fra start til slut.

Turen var delt i 3 etaper på henholdsvis 14, 24 og 15 km. med overnatning i fjeldstuer. Mad og anden nødvendig bagage transporterede vi på ryggen, da det er begrænset, hvad den enkelte fjeldhytte har at byde på, og da det er dyrt at købe ind her.

Hele første etape (ca. 7 timer) lå over trægrænsen. Ved Unna Allakas har der været brudt kobbermalm, og tæt på fjeldstuen besøgte vi resterne af et gammelt malmbrud. Anden etape (10 timer) til Abiskojaure, er en lang tur, der varede hele dagen. De første 10 km over

trægrænsen, resten gennem birkeskov. Denne del af turen bød på indsigt i Samernes levevis - eks. rengærder, hvor kalvemærkning foretages, sommerlejr ved Gabna sameby - og overalt sås spor af rendrift. Sidste etape gik gennem Abisko Nationalpark, der er kendt for en særegen flora, der skyldes den kalkrige undergrund. Turen sluttede ved Abisko Turiststation.

En ekskursion til dette område **bør** omfatte en vandretur i fjeldet. Abisko er et udmærket udgangspunkt for en sådan, da der herfra er et væld af korte og længere velafmærkede ture. Der er masser af muligheder for at inddrage relevant fagligt stof som: Kortlæsning/tegning (medbring GPS'er og tegn kort over vandreturen), istidslandskaber, klima og vegetation, permafrost, samernes levevilkår osv. Vær opmærksom på, at fjeldstuerne ikke er åbne hele året.

Nogle Spredte Betragtninger over Nordsvenske Byer v/ Niels Westh

Luleå

Da vi ankom til Luleå lufthavn, ventede to store Volvo stationcars på os. Og på uransagelig og spontan måde blev vi, uden at kende hinanden i forvejen, placeret i de to biler. I eftertænkningens lys, tror jeg, at det var den individuelle deltagers bagageomfang, der bestemte placeringen. Deltagerne med meget bagage blev fordelt på de to biler, og resten kantede sig så ind bagefter.

Vibeke og Peer satte sig ved rattet i hver sin bil, og så kørte vi. Turens første mål var Luleås gamle kirke og omliggende gamle bydel, og efter en del sight seeing i Luleås omegn fandt vi frem til kirken. Det viste sig at være en kirke opført helt i kun nødtørftigt tilhugne kvadre, lidt efter samme princip som Jyllands ældste kirker.



Postkort, dag 1

Kvadrene er efterladenskaber fra istiden, som norrømlændingene har samlet i terrænet. Og uden småligt hensyn til bjergartstype. Hver eneste bjergart, som isen havde skrabet ned fra højfjeldet, var repræsenteret i kirkemuren. Desværre kunne vi ikke komme ind i kirken, da der indefra lød de velkendte toner af en bryllupsmarch, en vielse var lige påbegyndt, og den følte vi ingen trang til at afbryde.

Derfor vendte vi os til den omkringliggende by af falunrøde småhuse i træ. De fungerede åbenlyst som levende og beboet museum. Luleås gamle bydel udgjorde et ensartet og homogent bymiljø, som man kun kan finde i gamle uberørte danske småkøbstæder, som udviklingen er gået udenom. Og i Luleås gamle bydel er dette netop tilfældet. Efterhånden, som landet har hævet sig, er byens centrum og økonomisk aktive del fulgt med elvmundings flytning ud på Bottenvikens gradvist tørlagte havbund, og har efterladt de ældre bydel inde i landet. Og denne udvikling pågår stadig. Desværre havde vi ikke tid til at rekonoscere i Luleås moderne centrum. Det havde været interessant at kunne sammenligne dette centrum med centrene i de andre byer, som vi besøgte: Jokkmokk, Gällivara og Kirunavara. Disse centre var nemlig alle tre meget forskellige.

Hvis jeg skulle gennemføre en ekskursion til Nordsverige, ville jeg inddrage et bygeografisk tema i min ekskursion.

Jokkmokk

Jokkmokk var samernes hovedby. Det er her de store (og mindre) samemarkeder afholdes, og det var her, vi besøgte det store samemuseum. Byen er en meget åben by. Den minder mest om et gammelt dansk forstadskvarter bestående af murmesterhuse bygget mellem år 1900 og år 1940, med gaderne udlagt i skakbrædtmønster. I midten af byen (det, der foregav at være bycentrum, downtown) var en del af "parcellhusene" omdannet til butikker, og to steder var der bygget moderne supermarkeder, nemlig en brugs der konkurrerede med en købmanskædeforretning. Deres størrelser kunne dog ikke slå mig ud. Selve hovedgaden lignede en bred gade i et sådant murmesterhus kvarter, og selve centrum var simpelthen det sted, hvor gaden udvidede sig til dobbelt bredde og derfor fik karakter af en lille bypark.

I denne bypark var der marked, da vi var i byen. Og det marked lignede såmænd tilsvarende europæiske (ungarske, franske, osv.) småbyers provinsmarkeder. Man kunne købe lokale fødevarer og lokale håndværksprodukter, suppleret med lidt billigt importeret isenkram. Men Vibeke forsikrede, at det store samemarked i begyndelsen af februar var noget helt andet, at det med god grund tiltrak turister fra hele Europa. Så det var måske en udflugt værd.

Men byen er ikke udelukkende samernes. Der var en del indvandrere, dels af svensk, dels af tyrkisk herkomst. De tyrkiske indvandrere havde tilsyneladende kastet sig over de samme erhverv, som de har i Danmark: italienske pizzeriaer, og boder med importvarer på det omtalte marked.

Gällivara

Gällivara var en helt anden by. Bycentrum var et

moderne svensk bycentrum. Et af dem, som man finder i et stort set alle svenske småbyer. I 1950'erne og 60'erne fik svenskerne som bekendt et flip med, at alle deres byer skulle afspejle det moderne fremgangsrige og industrialiserede Sverige. Og resolut rev man de fleste steder hele den gamle bykerne ned, og erstattede den med moderne betonhuse i skakbrædtmønster afbrudt af små, men pænt friserede rektangulære parker.

Som alle stockholmsfarere ved, så gik denne udvikling heller ikke Stockholm forbi. Her jævned man uden skrupler hele Clara-kvarteret med jorden og byggede firkantede betonhuse omkring det, der skulle være byens nye centrum, nemlig Sergelstorg. Og når svenskerne nu var blevet moderne og travle mennesker, så



opsatte man selvfølgelig ikke en eneste bænk i de nye handelsgader. De blev henvist til parkerne. Og alle, der har besøgt Stockholm og de andre moderniserede svenske byer, kender ved selvsyn til resultatet, så det lader vi ligge.

I Gällivara bestod bycentrum af en pænt friseret rektangulær kombineret plads og park, og en meget kort gågade med et lille moderne overdækket indkøbscentrum, samt rådhuset. Kombineret betyder, at der var plantet enkelte træer, at der var opstillet et bymonument, og sågar nogle få bænke! Resten af byen bestod af nogle få meget brede gader med 3 og 4 etagers bolig-

betonhuse. Det eneste formildende var, dels den gamle jernbanestation der var bygget i træ, og dels nogle nyere fritliggende etageboligblokke i træ.

Kirunavara

I Kirunavara havde man taget ved lære af Jokkmokk og Gällivara. Man havde indset, at brede lige gader ikke lige er sagen, når det blæser 25m/sek, samtidig med at termometret viser -30°C . Man havde derfor bevidst ingen lige gader i Kiruna. Samtlige gader drejede den ene eller den anden vej. Man kunne derfor kun se nogle få blokke ned af en gade, så var den drejet væk. Og de lokale påstod, at systemet virkede. De isnende orkaner, som drog hærgende gennem Jokkmokks og Gällivaras gader – og som om vinteren fik dem til at ligne Nordøstgrønland med en enkelt tapper siriuspatulje under vejs mellem fjeldene – de fandtes ikke i Kiruna.

Bagsiden af medaljen var ganske vist, at ingen, der ikke havde opholdt sig i byen i årevis, kunne finde rundt i byen, og det hvad enten de var til fods eller i bil. Byen er lige så labyrintisk som en arabisk medina, omend gade- og husdimensionerne er noget større. Men det er formentligt med til at hæve indbyggertallet, at besøgende ikke kan finde ud igen?

Men heller ikke i Kiruna kan man lide bænke i indkøbsgaderne. Også her har man åbenbart dårlige erfaringer med "superister", der strør om sig med tomme øldåser. Det lykkedes mig imidlertid ikke at finde den lokale park, hvortil sådanne personer normalt er forvist. Men det kan være, at det er for koldt i for lang tid ad gangen til den slags udskjelser? Og "systemet" fandt vi heller ikke. Det er nok – lige som i andre svenske småbyer – gemt godt og grundigt af vejen for ikke at friste svage sjæle. Alle priste derfor de rigelige indkøb i Kastrup og Arlanda.

I byen var der flere interessante bygninger. I byens centrum lå sametinget. En stor lysegul firkantet betonkasse. Den har de nok fået foræret af de svenske indvandrere? I byens cen-

trum lå også den lokale "domkirke". En imponerende træbygning skænket af LKAB (Luossavara Kirunavara Aktie Bolag), mineselskabet som ejer og driver jernminen – og byen. Desuden kunne man besøge den allerførste bygning på disse breddegrader. Den er fra århundredskiftet. En lille tømmerhytte.

Narvik

Ikke så snart havde vi krydset grænsen ind til Norge, før end bebyggelsesmønstret fuldstændigt skiftede karakter.

I Nordsverige – og såmænd også i resten af Sverige – er al bebyggelse samlet i centre. Enten i byer, eller i centre bygget op omkring fjeldstationer eller lignende. Spredtliggende bebyggelser findes simpelthen ikke. Sverige er et land, hvor al bebyggelse er samlet i betonhøjhuse, en by kan faktisk bestå af et enkelt betonhøjhus. Og hvis byen vokser, så bygger man bare et nyt betonhøjhus ved siden af det gamle.

I Norge er princippet det stik modsatte. Her har hver familie sit lille beskedne træhus. Og husene er spredt ud over hele terrænet, uden hensyn til fremkommelighed. Kun de færreste har kørevej ud til huset. Man stiller sin bil på den nærmeste farbare kørevej, og så går eller klatrer man gennem terrænet, op til sin hytte. Det så somme steder ligefrem morsomt ud. Således uden for Narvik, hvor der på samtlige nøgne vindomsuste fjeldbakker – stor som lille – lå en lille træhytte, og for foden af bakken holdt et terrængående køretøj, der altså ikke kunne klare den længere. Enkelte steder havde "befolkningspresset" åbenbart været for stort, idet man her også var begyndt at bygge hytterne længere nede af fjeldsiderne!

Efter at have kørt gennem dette "parcellhuskvarter" kom vi til selve Narvik centrum. Men desværre havde vi ikke tid til at bese selve byen. Vi kørte direkte ud til malmafskibningshavnen. Det havde ellers været spændende at se, om der er forskel på nordsvenske og nordnorske bycentre.

Vejene

En del af vores køretur foregik på småveje i det indre af Norra Norrland. Her var man allerede ved at forberede sig på vinteren. Længs vejene var man begyndt at banke de særlige vinterkantpinde ned. Det er nogle lange bøjelige pinde, der vil rage op over snedækket uanset, hvor højt dette end måtte lægge sig. Men ejendommeligt nok, så var der ingen sandkasser langs vejene. Længere sydpå i Södra Norrland er der fyldte sandkasser langs alle veje, således at bilisterne selv kan gruse, hvis de skulle køre fast i sneen. Snerydning i dansk forstand findes jo ikke i Sverige. I Sverige har man åbenbart et mere liberalt syn på det "att köra av vägen" end i Danmark og Norge. Det bekræftedes også af hastighedsgrænserne.

Et sted – på den svenske side af grænsen – kørte vi på en smal snoet vej fra "Nowhere" til "Nowhere". En vej der i Danmark ville være forsynet med tarige advarselsskilte om manglende oversigtforhold, kolossale huller, løsgående rener, elge, osv. Men her var vejen forsynet med skiltet max. 110. Biler er helt tydeligt billigere i Sverige end i Danmark.

Et anden vej var på et sted forsynet med røde blinklys. Når de blinkede betød det, at man på den **kommende** strækning langs en fjeldside skulle køre med mindst 80 km/tm. Så var der en chance for, at man kunne køre fra det fjeldskred, der var gået i gang oppe over vejen. At standse ved de blinkende lys og vente på, at fjeldskredet skulle ophøre var åbenbart utænkeligt. (Det minder om bilisten, der når han ser, at lyset foran ham **er skiftet** til rødt, træder speederen i bund ud fra en idé om, at jo kortere tid han er i krydset, jo mindre er risikoen for sammenstød.)

Så var de mere forsigtige i Norge. Så snart man passerede grænsen faldt den tilladte maximumshastighed til 90 km/tm, selv på hovedvejene.

Nyttige telefonnumre og adresser til studierejsearrangementer i Lapland.

v/Vibeke Marquardsen

Åjtte-museet, Kyrkogatan 3, Box 116, S-96223 Jokkmokk. Tel: 0971-17018. Samiske samlinger og kulturhus - virkelig et besøg værd. Guide kan bestilles, og man kan bestille rundvisning uden for normal åbningstid.

Porjus gamla kraftverk. Tel: 0973-77720 eller uden for sæsonen: 0973-77600.

Vuollerim 6000, Murjeksvägen 31, Box 96, S-96030 Vuollerim. Tel: 0976-10165. Stenalderudstillinger - nye udgravninger. Ligger ved kystlinien lige efter isafsmeltningen og før landhævningen - nu ca 150 km inde i landet.

Esrang (Bookes via turistbureauet, Tel: 0980-18880) - Nordlysforskning m.v.

Samegården i Kiruna; Brytaregatan 14, Tel: 0980-17029 (hotel) el. 0980-17139 (Kiruna sameforening). Kan springes over, hvis man har været på Åjtte i Jokkmokk.

Hjalmar Lundbohmsgården, Ingenjörsvägen 2, Kiruna Tel: 0980-70784
Museum og kulturhus for malmbrydningens og jernbanebyggeriets nybyggeritid

LKAB, Kiruna Tel: 0980-71016 Kontakt: Else-Maj Nilsson
Et "must" i Kiruna. Flot rundvisning i ny, publikumsvenlig del af gruben - gode informationsmaterialer. Gratis for skoleklasser (ved forudbestilling).

LKAB, Narvik (Norge) Tel: 76923089 Kontakt: Jostein Endresen
Udskibningshavnen og -anlægget for den malm, der brydes på svensk side. Mere uformelt end Kiruna, med "koselig" norsk stemning. (Husk at sige til, hvis I har set videoen hos LKAB i Kiruna!)

Naturvetenskablige stationen i Abisko: Tel 0980-40021

Tilknyttet universiteterne, og har vekslende gæsteforskere. Har åbent for rundvisning 1 gang hver uge i turistsæsonen, men kan iverigt besøges, hvis der er "nogen hjemme", som har tid. Der forskes i alskens arktiske og subarktiske emner.

Svenska Turistföreningen (STF) har rejsebureau-virksomhed og er en god sparringspartner v. studierejsearrangementer. Eneste problem er, at de har gratis kundeservice-telefoner, som man ikke kan ringe til fra udlandet - de er derfor svære at komme i kontakt med telefonisk - men man kan jo bruge e-mail i dag!

Velbeliggende overnatningssteder

STF vandrerhjem Jokkmokk, Åsgatan 20, S-962 31 Jokkmokk. Tel. 0971-55977
Saltoluokta Fjällstation, S-98299 Gällivare, Telefon 0973- 41010.

STF vandrerhjem Kiruna, Bergmästaregatan 7, Kiruna. Tel. 0980-17195.

Abisko Turiststation, 98107 Abisko. Tel: 0980-40200

Kort

Abisko - Kebnekaise - Narvik BD6, 1:100.000 er et specialkort, der er sammenstykket af sædvanlige kortblade fra de nævnte områder (fås i fx. Nordisk Korthandel).

Et par gode internetadresser

www.jokkmokk.se

Kommunens hjemmeside, med links til alt muligt. Her finder man også detaljer om f. eks Åjtte-museet og turistinformation.

www.ltnbd.se

Länstrafiken i Norrbotten. Her er køreplaner mm.

www.samefolket.se
samiske links

www.stfturist.se

Svenska Turistföreningen

www.samtrafiken.se

Sveriges svar på DSB mm. i én adresse



15 af 24 km er overstået, frokostpause