



Tekst Bart Giepmans  
Beeld Bart Giepmans,  
Henrik Tidefjård en  
Inlandsbanan

Angst verschijnt in Asa’s ogen. Vanuit het passagierscompartiment kan ze door de voorruit kijken, en ziet ze hoe een groepje rendieren rustig het spoor op loopt. Het snerpende geluid van het fluitsignaal van de machinist ten spijt; de dieren laten zich niet afschrikken, waardoor de trein midden in de Zweedse wildernis langzaam tot stilstand komt....

# RAILTRIPPING NAAR DE POOLCIRKEL

Welcome  
in the  
slow lane



Het is juli en we zijn op weg naar Riksgränsen, 200 kilometer boven de poolcirkel, op de grens van Zweden en Noorwegen. Met de trein. Vanaf Stockholm een slordige 1600 km dwars door het midden van Zweden, recht omhoog naar Zweeds Lapland. Het land van de middernachtzon, het noorderlicht en de Sami-bevolking. Drie treinverbindingen zijn er nodig om de afstand te overbruggen: vanaf Stockholm reizen we de eerste 320 kilometer met een ‘normale’ Intercity naar Mora. Vanaf hier boemelen we verder met de beroemde (en immens populaire) Inlandsbanan die ons na 1100 kilometer zal afzetten in Gällivare (Lapland). De laatste 250 kilometer treinen we over de Iron Ore Line – de legendarische ertsspoorlijn – tot aan ons eindpunt Riksgränsen. De eerste 220 kilometer van de Inlandsbanan, tussen Kristinehamn en Mora, zijn inmiddels geëlektrificeerd. Hier zoef je met moderne treinen door het landschap. Echt avontuurlijk wordt het vanaf Mora waar je met een gemiddelde snelheid



van 50 km per uur door de wildernis boemelt in ruim dertig jaar oude voormalige SJ-dieseltreinstellen van Italiaanse makelij. *Welcome in the slow lane.*

**Inlandsbanan**

De bijna 1300 kilometer lange Inlandsbanan loopt van Kristinehamn (Värmland) aan het Vänern-meer naar Gällivare (Lapland) en voert, zoals de naam al verradt, dwars door het binnenland van Zweden. Het idee voor de aanleg van deze spoorlijn ontstond eind 1800, maar het zou nog meer dan 30 jaar, tot 1937, duren eer het hele traject voltooid zou zijn. De enkelsporige lijn werd aangelegd om zowel militaire als economische redenen. Zo zou de spoorlijn, die de ondoordringbare en verafgelegen gebieden van Zweden doorkruist, veel beter te verdedigen zijn dan de spoorlijn langs de kust. Daarnaast werd met de aanleg ervan de dunst bevolkte regio ontsloten, en zorgden kostbare grondstoffen die hier te vinden zijn voor economische groei. Maar ‘ff’ een treinlijntje aanleggen..... Een haast ondoordringbaar binnenland met vele heuvels, wilde rivieren en diepe valleien stonden één streep rechtdoor ‘in de weg’. Het landschap dwong de bouwers letterlijk in alle bochten waardoor er maar liefst 250 bruggen en vele kilometers extra staal nodig waren om de eindbestemming in Gällivare te bereiken.

Na de voltooiing in 1937 profiteerden vooral de Duitsers van de lijn. Het neutrale Zweden stond de Nazi’s toe troepen en materieel naar Noorwegen, Finland en de noordelijke Sovjet-Unie te vervoeren. Zo treinden begin jaren 40 twee miljoen Duitse soldaten over de Inlandsbanan naar de oorlogsfronten, wekelijks tot wel 12.000 man. Vanaf de jaren 50 en 60 begon de lijn aan betekenis te verliezen. Door het toegenomen autobezit en de aanleg haast parallel aan het spoor van de

ationale route 45 – wat nu de E45 is -, nam het aantal passagiers dat met de trein reisde drastisch af. Dienstverminderingen en gedeeltelijke lijnsluitingen volgden. De bijl viel uiteindelijk in 1992 toen SJ, de nationale spoorwegen van Zweden, de hele operatie financieel onhaalbaar verklaarde.

**Huiskamer**

Om de Inlandsbanan nieuw leven in te blazen, sloegen de 15 gemeenten langs de lijn de handen ineen en richtten in 1993 het privébedrijf *Inlandsbanan AB* op dat de spoorlijn nu met vier treintjes beheert.



Gedurende tien weken per jaar, van half juni tot eind augustus, rijdt de Inlandsbanan een keer per dag met vooral toeristen en avonturiers naar Lapland, een van de laatste wildernissen van Europa. Onderweg kruis je de poolcirkel. Er kunnen maximaal 60 mensen mee, wat het treinstel het gevoel van een huiskamer geeft. Helemaal omdat de conducteur de gasten trakteert op verhalen en anekdotes over Zweden en het Zweedse landschap. Over de rendieren die regelmatig het spoor oversteken, een bever die een beek afdamt of leuke feitjes over de treinlijn zelf. Zoals onder meer Asa (en later Isabel en

Per); gidsen die je na al die reizen gewoon bij naam kent. Zo vertelt Asa ons ook dat het waarschijnlijk niet de laatste keer zal zijn dat de trein midden in de wildernis moet stoppen vanwege overstekende rendieren. Met ruim 250.000 (!) wilde rendieren is dat ook niet te vermijden, en onderweg loopt het helaas ook wel eens minder goed af wanneer de dieren onverwachts het spoor opspringen.

**Stoppen graag**

Oorspronkelijk lagen er langs de hele lijn zo’n 200 stations en haltes, en meer dan 200 wachtcabines maar de meesten hiervan zijn inmiddels hele-

maal verdwenen, gesloten of hebben een nieuwe bestemming gekregen. Wie nu met de Inlandsbanan reist kan in- en uitstappen op 17 officiële treinstations waar de Zweedse stalen slang sowieso stopt. Tussen deze stations liggen nog tal van haltes waar de trein stopt als er reizigers staan te wachten. Daarnaast is er een aantal bijzondere tussenstops, zoals het passeren van de poolcirkel, waar de trein even tot stilstand komt, en je er als passagier dan ook even uit mag om de benen te strekken, een frisse neus te halen of een Instagram-momentje vast te leggen.





Allemansrecht

Natuurlijk kun in de Inlandsbanan stappen om ‘snel’ van A naar B te komen, maar wij maken er, zoals de meeste reizigers doen, een heuse railtrip van waarbij we onderweg meerdere keren uitstappen. Zo ervaar je niet alleen de echte romantiek van het reizen met de trein, maar kun je ook elke kans grijpen die Lapland voor avonturiers in petto heeft. In deze enorm uitgestrekte wildernis zijn de outdoor mogelijkheden immers ongekend. Vanaf elk station loop je vrijwel direct de natuur in, waar je dankzij het Zweedse Allemansrecht (*allmansrätten*) ook nog eens overal mag wildkamperen. Wij hebben zes tussenstops gepland met overal overnachtingen, waarbij we hotels zullen afwisselen met hostels, berghutten en kamperen.

Mora

Onze eerste stop is Mora Strand, in het landschap Dalarna, direct aan het Siljanmeer dat miljoenen jaren geleden is ontstaan door een meteorietinslag. Daarnaast vind je hier de hoogste waterval van Zweden (de 93 meter hoge Njupesjärhet), het Mora Hotel, het oudste hotel van de stad dat al sinds de opening van de spoorlijn bestaat, én de oorsprong van het beroemde Dalapaard waarin het hart en de ziel van de Zweedse cultuur ligt verborgen. In Nusnäs, op een half uur fietsen vanaf Mora, zien we met eigen ogen hoe behendige vingers 's werelds beroemdste houten paard – de Dalahäst – vervaardigen. De traditie gaat terug tot in de 18e eeuw toen bosarbeiders uit de regio de lange wintermaanden doodden met het houtsnijden van paardjes. Wat bedoeld was als speelgoed voor

hun kinderen, groeide uit tot een icoon dat nu symbool staat voor Zweden. Mede dankzij de broers Nils en Jannes Olsson die met een reusachtig exemplaar op de wereldexpositie in New York in 1939 voor wereldfaam zorgden. Inmiddels produceren de broers in Nusnäs jaarlijks 120.000 stuks, en elk paard is uniek.

FIKA!

Het rood-witte boemeltje staat al op ons te wachten als we onze fietsen weer in het hotel afgeven. Vertrek: 13:25 uur en je kunt maar beter op tijd zijn want de trein rijdt maar een keer per dag. We zetten koers richting het 320 kilometer verder noordelijk gelegen Östersund, een reis van 5 uur zonder overstap. Buiten flitst het bos voorbij. De ramen kunnen open waardoor we heerlijk in de zuurstofrijke wind kunnen hangen. Hier en daar zien we de typisch Zweedse *Faluröd* huisjes als verloren plukjes in het landschap staan. Hoe verder naar het noorden toe, hoe zeldzamer de huisjes en hoe meer bossen die het landschap volledig groen kleuren. Vervelen doen we ons geen moment, daar zorgt de enthousiaste gids *slash* conducteur *slash* barman (m/v) wel voor. Naast ticketcontrole en het vertellen van leuke verhalen, serveert ‘onze’ Isabel ook een *FIKA* (de Zweedse koffie/theepauze) en ander vermaak. Zo klinkt onverwachts een lied over Koppången door de krakende luidsprekers, vernoemd naar het gebied dat de trein na Mora doorkruist. Terwijl het compartiment zich vult met nostalgische vioolklanken, passeren we een zee van paarse bloemen, de zogenaamde *workers man roses* die overal langs het spoor groeien.

De bloemen schijnen een geneeskrachtige werking te hebben, waardoor ze gretig geplukt worden om er limonade van te maken. Ook zien we waterpompen zomaar midden in het bos. Ooit neergezet voor de Duitsers, vertelt Isabel, die de treinen liever niet in het dorp wilden laten stoppen, uit angst dat de soldaten zouden vluchten. We leren dat de Duitse troepen- en munitietransporten in het grootste geheim plaatsvonden waarbij de munitie onder dekzeilen of achter rode kruisen werd verborgen. Ook het reuze Duitse spoorwegkanon ‘Schwere Bruno’ werd vermomd als ‘bruggenbouw materiaal’ over de lijn naar Noorwegen vervoerd.

Berkenwijn

Als de trein aan het einde van de middag Östersund binnen kachelt, pakken donkere wolken zich boven het station samen en vallen de eerste druppels. Het voelt alsof we al een heel eind *up north* zijn, maar schijn bedriegt. Östersund ligt pas halverwege Zweden en de langste trajecten liggen nog voor ons. Östersund is het laatste stukje beschaving voor we de leegte van Lapland induiken. We plannen hier een extra nachtje zodat we een dag de tijd hebben om de stad te zien. De enige trein richting het noorden vertrekt namelijk alweer om 07:40 uur in de ochtend.

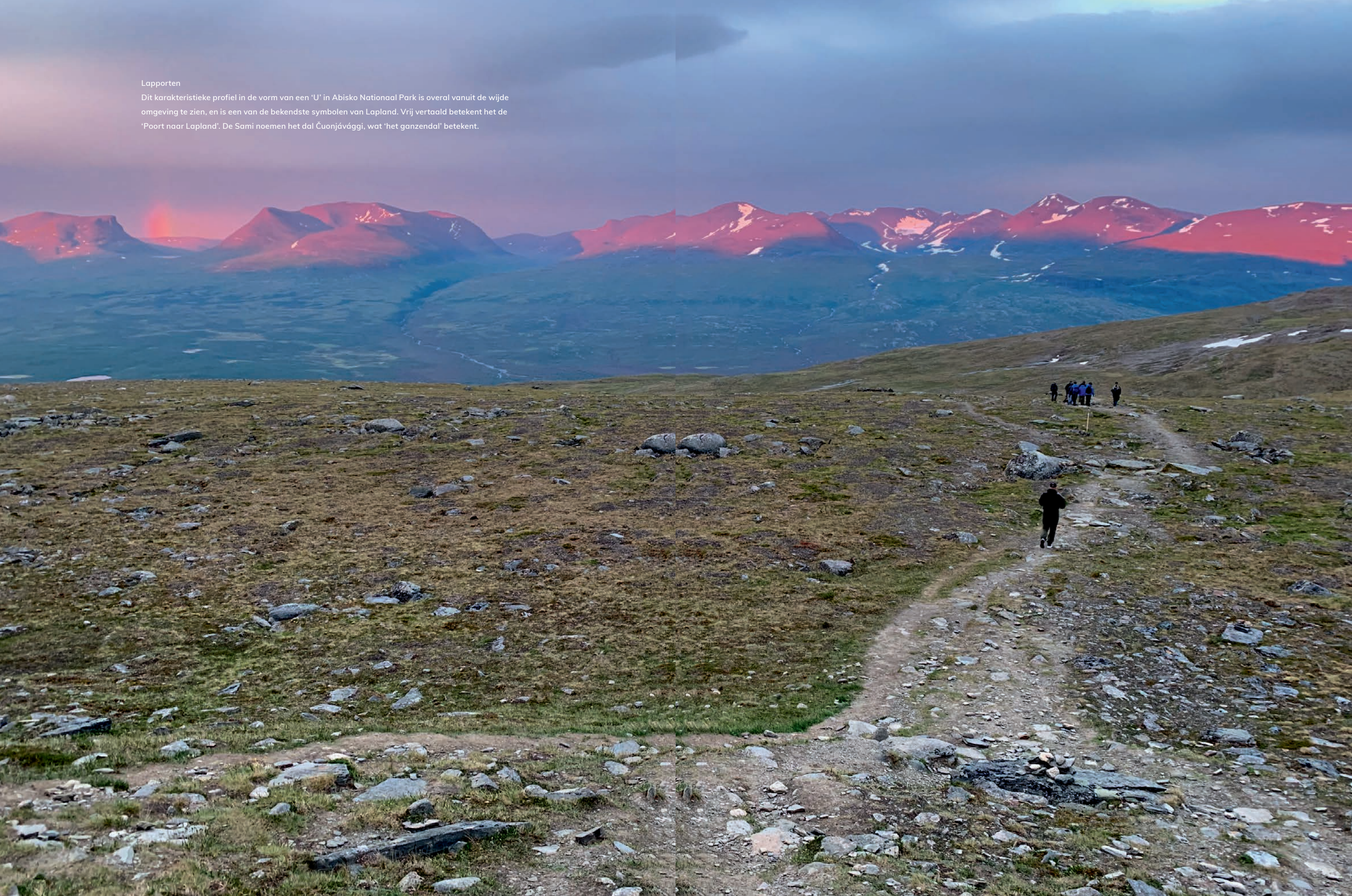
Östersund is door UNESCO uitgeroepen tot ‘Creatieve Stad van de Gastronomie’ en dat merken we direct. In het overzichtelijke centrum struikel je over de leuke restaurants en koffiebars, waaronder het pas geopende Norra Station, een combinatie van café, koffiebranderij, galerie en co-working ruimte. Eigenaar Manne Mosten organiseert al meer dan tien jaar culturele en gastronomische wandelingen door de stad en zit boordevol verhalen, zoals over Peter Mosten, een *local* die in een oud archief een recept uit 1785 voor berkenwijn vond en dit nieuw leven inblies. Het sap voor deze berkenwijn wordt met de hand gewonnen in de bossen rondom Östersund en vervolgens langzaam gefermenteerd tot wijn, dat nu verkocht wordt onder de naam Sav Glöd.





Lapporten

Dit karakteristieke profiel in de vorm van een 'U' in Abisko Nationaal Park is overal vanuit de wijde omgeving te zien, en is een van de bekendste symbolen van Lapland. Vrij vertaald betekent het de 'Poort naar Lapland'. De Sami noemen het dal Čuonjávvaggi, wat 'het ganzendal' betekent.







Eerste Zweedse hotel

De volgende ochtend vervolgen we onze treinreis richting Storuman, de eerste stop in Zweeds Lapland. Vijf-enhalf uur treinen. Onderweg maakt de trein een verrassende pitstop van 50 minuten bij station Vilhelmine Norra. Reden is restaurant Bergmans waar de lokaal gevangen *arctic char*, een forellen/zalmsoort, op de kaart staat. Ook passeren we een voormalige gevangenis in Ulrikfors. “Ooit bedoeld voor lichte criminelen die hier vrij in en uit konden lopen”, vertelt Per, “waardoor het ook wel het ‘eerste Zweedse hotel’ werd genoemd. Als we in Storuman aankomen vinden we op nauwelijks 10 minuten lopen vanaf het monumentale houten stationnetje uit 1916 Storumans Camping direct aan het gelijknamige meer. Hier boeken we een blokhut. We pakken de fiets en klimmen via de Björn Ferry weg, vernoemd naar de beroemde biatleet en wereldkampioen (2007) uit deze regio, de Stenseleberget op. De klim is pittig, maar op de top wachten een wijds uitzicht tot aan de Noorse bergtoppen en Zweedse lekkernijen die de pijn onmiddellijk verzachten. Hier runt de 18-jarige Alma het koffie-zaakje *slash* bakkerij ‘Utsikten’ waar onder meer houtskoolbroodjes met bosbessen uit de keuken komen, een soort pannenkoeken die gebakken werden voor de spoorwegaarbeiders. Een ander hoogtepunt zijn de krokante Zweedse wafels met *hjortronsylt*. Deze goudgele kruipbramen, ook wel het ‘goud van het noorden’ genoemd, groeien in het wild, zijn extreem moeilijk te kweken en worden in Zweden vaak voor desserts gebruikt.

300 euro compensatie

Vanaf Storuman boemelen we de volgende middag verder richting Jokkmokk. Dit is het langste deel van onze reis: zes-enhalf uur, 330 kilometer, dwars door Lapland dat gekenmerkt wordt door uitgestrekte berken- en naaldbossen, moerassen, vennen



en heidevelden. Dit is het land van de Sami die hier met hun rendieren in de natuur leven. Het spoor kruist hier vele rivieren, die van de Scandinavische bergketens naar de Oostzee lopen. We passeren het kleinste stationnetje van Zweden in Buddnakk wat niet meer dan een toilethokje is. Een paar kilometer ten zuiden van Jokkmokk kruisen we de poolcirkel, wat letterlijk een hoogtepunt is. De locatie van de parallel is aan beide kanten van de route aangegeven met witgeschilderde stenen, witte paaltjes en een groot bord. Helemaal correct liggen deze niet, verraadt de gids. “De cirkel verschuift jaarlijks namelijk enkele meters.” Opeens horen we het snerpende geluid van de treinhoorn. In de verte staan tientallen rendieren gemoe-delijk te grazen op de rails, en het getoeter lijkt daar weinig aan te veranderen. De machinist rijdt stapvoets dichterbij en zet de trein op een gegeven moment zelfs stil. Pas als de rendieren het spoor verlaten, zet



hij de trein weer in beweging. “Je moet hier de hele tijd op je hoede zijn”, vertelt hij, “er steekt hier van alles over. Vorige week hebben we een lynx gespot en soms zie je ook een beer. De meeste dieren rennen weg, maar rendieren zijn niet wild en niet tam. Ze hebben een eigenaar”. Naar het schijnt moet de spoorweg-maatschappij zo’n 3000 kronen (bijna € 300) aan de Sami betalen als er per ongeluk toch een rendier wordt overreden.

Björn Hedlund Lånta trainde jarenlang militairen in de Zweedse wildernis; inmiddels neemt hij zijn gasten mee op 'soft adventure' in zijn Peace and Quiet Hotel.

Eenzaamheid

Het is iets na achten in de avond als we in Jokkmokk aankomen, maar aan het licht te zien lijkt het nog wel midden op de dag. De zon gaat in deze periode slechts twee uurtjes onder. We zijn de enige reizigers die hier uitstappen. Zodra de trein uit het zicht is verdwenen valt er een onwerkelijke stilte over ons heen. Jokkmokk is een gemeente met zo’n 5.000 inwoners die op een slordige 18.000 vierkante kilometer, bijna de helft van Nederland, wonen. Nu pas wordt ons duidelijk wat voor waanzinnige afstanden we hebben afgelegd. De leegte en eenzaamheid voelen; dat is precies wat eigenaar Björn van het ‘Peace & Quiet Hotel’ zijn gasten wil laten ervaren. De lokale ondernemer heeft een bewogen verleden. Als berggids in Oostenrijk en trainer van Speciale Eenheden bracht hij 11 jaar lang zo’n 200 dagen per jaar door in de Zweedse wildernis. “Ik leerde militairen om 24 uur lang in eenzaamheid te overleven in de bossen. Later vroeg ik me af hoe ik deze vorm van ‘soft adventure’ kon overbrengen aan ‘normale’ mensen. Zo ontstond het idee voor een hotel met comfortabele cabines op een houten vlot in het water, volledig omringd door de onge-repte wildernis van Zweeds Lapland.

De Iron Ore Line

Na de stop in outdoormekka Jokkmokk, is het nog zo’n anderhalf uur naar Gällivare, eindpunt van de Inlandsbanan. Na een heftige dag in Jokkmokk – ‘s ochtends een duik in de rivier, een fat bike-tour door de bergen en wildzwemmen in rivier Pärälälven – is het een verademing dat we hier alleen maar overnachten om over te stappen. Grand Hotel Lapland ligt comfortabel direct naast het station en in de jacuzzi op het dakterras komen onze spieren tot rust. De volgende ochtend stappen we op de Iron Ore Line (*Malmbanan*), de legendarische ijzerertsroute die het



Noorse Narvik en Kiruna (Zweden) verbindt met Luleå en de Botnische Golf. Kiruna, de meest noordelijk gelegen stad van Zweden, kent een bijzonder verhaal. Dit stadje, dat in 1890 door mijnwerkers bovenop Kirunavaara, de grootste ijzererts mijn ter wereld, werd gesticht, dreigde letterlijk door de eigen mijnen verzwolgen te worden. Toen aan het begin van deze eeuw bleek dat de ijzerertswinning een scheur recht onder het stadscentrum had veroorzaakt, werd besloten om het stadje grotendeels af te breken en vier kilometer te verplaatsen. Een operatie die nog zeker tien jaar gaat duren. Al in de 17e en 18e eeuw was men op de hoogte van het bestaan van ijzererts in deze afgelegen streek. De uitdaging was dan ook om deze ‘rijkdom’ naar bewoonde gebieden te vervoeren. Dat gebeurde jarenlang op verschillende manieren, waaronder met rendieren en boten. Totdat in 1902 de Iron Ore Line werd geopend, die het ijzeren goud per spoor naar de haven in Narvik kon vervoeren. Tot op de dag van vandaag wordt de lijn voornamelijk voor ijzererts gebruikt en de kans dat je tijdens je verblijf



een tot wel 800 meter lange ijzererts-trein voorbijziet denderen is honderd procent. Een bijkomend voordeel is dat het afgelegen gebied ook voor toeristen bereikbaar werd.

De poort naar Lapland

Na Kiruna volgt de spoorlijn over een afstand van 50 kilometer de zuidelijke oevers van het magische gletsjermeer Torneträsk. Aan boord bevinden zich veel hikers die in Abisko de trein verlaten om door het Abisko National Park te dwalen, over de beroemde Kungleden (Koningsroute) of Navy Trail. Deze voormalige bevoorradingsweg die tijdens de bouw van de spoorlijn werd gebruikt, is nu in gebruik als hiking trail. Ook wij maken hier een tussenstop, want hiken tijdens de midzomernacht stond altijd al hoog op ons lijstje. Een stoeltjeslift brengt ons naar het Aurora Sky Station, op 900 meter hoogte. Vanaf daar lopen we naar de top van de Nuolja op 1164 meter. Het lijkt een wandeling van niets, maar let op, er zijn hier veel ‘fake tops’, waarschuwt onze gids Pelle. Na een paar uur wandelen bereiken we het fenomenale uitzicht over

Torneträsk, Lapporten (‘de poort naar Lapland’) en de Noorse bergen. “120 jaar geleden, na de opening van de spoorlijn, kwamen mensen helemaal uit Stockholm voor dit uitzicht”, vertelt Pelle. “Maar toen was er nog geen kabelbaan waardoor de tocht naar deze plek ruim twee dagen duurde. Voor veel mensen was het letterlijk een hoogtepunt in hun leven, ze liepen dan ook in hun beste kleding, in mooie pakken en jurken omhoog.”

Eindpunt: Riksgränsen

Ons laatste traject voert ons naar het eindpunt Riksgränsen, op de grens met Noorwegen. Riksgränsen is een outdoor mekka voor hikers, mountainbikers en kajakkers. In de winter verandert het in een legendarisch skiresort. Het is ook de plek waar de enorme locomotieven van de ijzerertstreinen werden onderhouden. Ook ‘tankten’ de stoomreuzen hier hun water en kolen. Dit deed men met behulp van een draaischijf: een ronde kuil met daarin een draaibare brug die men kon aansluiten op meerdere sporen. Op de plek van de oude locomotiefloods staat sinds 2018 een hotel: Niehku Mountain Villa



(*niehku* is ‘droom’ in het Sami). De oude halfronde muur van het station loopt door delen van het nieuwe gebouw. Zowel het exterieur als het interieur zijn geïnspireerd op de oude werkplaats. De combinatie met de natuurlijke materialen en kleuren, evenals de verwijzingen naar de cultuur en traditie van de inheemse Sami-bevolking in het Europese Noordpoolgebied maken van dit hotel een geweldige uitvalsbasis voor de vele trails die hier starten. De wijnkelder met ruim 500 flessen in de voormalige vetput draagt hier zeker aan bij. Een betere plek om onze rail trip, die soms eindeloos leek, maar daardoor ook zo rustgevend was, geheel in stijl af te sluiten bestaat er niet.

De terugreis gaat ‘gelukkig’ een stuk sneller. Vanuit Riksgränsen zoeven we met een directe comfortabele nachttrein in één streep van 18 uur terug naar Stockholm. Vanaf hier reizen we in 17 uur met de trein via Kopenhagen en Hamburg terug naar Nederland. 📍

Fast Facts

- **Startpunt:** Stockholm
- **Tussenstops/overnachtingen:** 6x, in Mora, Östersund, Storuman, Jokkmokk, Gällivare, Abisko
- **Eindpunt:** Riksgränsen
- **Reisduur:** De minimale reisduur is 2 weken, drie weken is echter ideaal. De afstanden zijn enorm en natuurlijk zijn er vele tussenstops waar outdoor fans hun hart op kunnen halen. Het is ook mogelijk om bepaalde stukken tussen stations te hiken.
- **Reisperiode:** juni, juli, augustus. De boemeltjes op de Inlandsbanan rijden alleen ‘s zomers (gedurende 10 weken). Op elke bestemming vertrekt slechts één trein per dag richting noorden en hiervoor heb je een reservering nodig. Je ontkomt er dus niet aan een beetje vooruit te plannen. In Zweden mag je wildkamperen, maar denk eraan: het is ook hoogseizoen voor muggen, die je met name in Lapland in groepen komen aanvallen.
- **Treintickets:** Je kunt losse kaartjes kopen, maar er zijn interessante passen die het railtrippen makkelijk en betaalbaar maken. Wij reisden met een Interrail Global Pass, waarin naast alle treinreizen binnen Zweden ook de treinreis vanuit Nederland naar Zweden en terug is inbegrepen. De variant voor 10 reisdagen binnen 2 maanden kost € 401 en kun je ook gebruiken als je bijvoorbeeld verder wilt treinen over de Iron Ore Line naar Noorwegen.
- **Informatie:** inlandsbanan.se, sj.se, interrail.eu, railtripping.com, sverigeagenten.com, visitsweden.nl

| Van         | Naar        | Reistijd                       |
|-------------|-------------|--------------------------------|
| Stockholm   | Mora        | 4 uur (SJ)                     |
| Mora        | Östersund   | 5 uur (Inlandsbanan)           |
| Östersund   | Storuman    | 5,5 uur (Inlandsbanan)         |
| Storuman    | Jokkmokk    | 6,5 uur (Inlandsbanan)         |
| Jokkmokk    | Gällivare   | 1,5 uur (Inlandsbanan)         |
| Gällivare   | Abisko      | 3 uur (SJ)                     |
| Abisko      | Riksgränsen | 1 uur (SJ)                     |
| Riksgränsen | Stockholm   | 18 uur (directe nachttrein SJ) |
| Stockholm   | Utrecht     | 17 uur (SJ, DSB, DB, NS)       |

