

Dänemark und *Schweden 2007*

Zwischen Vergangenheit und Gegenwart



Ein Reisebericht
über den Dänemark- und Schwedenurlaub
vom 18. – 25.07.2007
von
Kim Brodersen

Inhaltsverzeichnis

<i>Unter keinem guten Stern</i>	3
<i>Auf der Suche nach Saft</i>	6
<i>Die dänische Antwort auf Rügen</i>	9
<i>Der Sturz des großen Redners</i>	12
<i>Roskilde</i>	13
<i>Hoch lebe der öffentliche Personennahverkehr</i>	16
<i>Kopenhagen</i>	16
<i>Skandinavienfieber</i>	21
<i>Die Öresundbrücke</i>	21
<i>Malmö</i>	23
<i>Kärnan</i>	25
<i>Kronborg</i>	26
<i>Kullaberg</i>	28
<i>Regen über Göteborg</i>	30
<i>Der Längstwellensenders Grimeton</i>	30
<i>Varberg</i>	32
<i>Tjolöholm</i>	32
<i>Fjärås Brücke</i>	33
<i>In den Schärengärten Göteborgs</i>	36
<i>Göteborg</i>	36
<i>Der Tag der Entscheidung</i>	41
<i>Rubjerg Knude</i>	42
<i>Råbjerg Mile</i>	44
<i>Wo Dänemark geboren wurde</i>	47
<i>Frederikshavn</i>	47
<i>Rosenholm Slot</i>	48
<i>Jelling</i>	49
<i>Was bleibt</i>	52
<i>Zahlen, Daten, Fakten</i>	53
<i>Quellennachweis</i>	54



Unter keinem guten Stern

Die letzten Wochen vor dem Urlaub hatten begonnen. Das neue Zelt war da und Kronen hatte ich bereits eingetauscht, als mich die Absage von Torben und Nicole wie ein Schlag traf. Den eigentlichen Grund der Absage möchte ich an dieser Stelle nicht weiter vertiefen. Für mich war deren Entscheidung selbstverständlich und ich wünsche Nicole an dieser Stelle alles Gute.

So fragte ich erst Birthe, ob mein Vetter Fabian mitfahren wollte. Doch Familie Busch war zur gleichen Zeit verreist. Ich bat Torben, Florian Nissen, mit dem wir bereits 2005 zusammen in Norwegen waren zu fragen. Es dauerte nicht lange, als Torben anrief, dass ich mit ihm zu Florian fahren sollte. Dort angekommen, berichteten wir über unser eigentliches Vorhaben und das Torben und Nicole leider ausfallen mussten. Florian konnte sich schon vorstellen, kurzfristig für die anderen beiden einzuspringen, jedoch musste er erst in der Firma klären, ob er Urlaub bekommen konnte. Am selben Abend schickte ich ihm noch die Reisebeschreibung per E-mail rüber und war voller Hoffnung, dass er mitkommen würde.

Bereits einen Tag später erhielt ich von ihm eine E-mail. Er wäre gerne mitgekommen, doch konnte er keinem Urlaub bekommen. „Jetzt erst recht“, dachte ich. In dieser Reise steckten Vorbereitungen von einem $\frac{3}{4}$ Jahr und außerdem war ich Urlaubsreif. Ich wollte fahren!

Nun hieß es auf dem letzten Drücker zu improvisieren. Von der Gepäckliste wurde schonungslos gestrichen was das Zeug hielt, fuhr ich doch jetzt mit einem weitaus kleineren Wagen als geplant. Auch vor dem Speiseplan machte der streichende Kuli nicht halt. Grillen viel schon mal ganz weg. Das spart den Platz für den Grill und die Kohle und Nudeln nehmen weniger Platz weg als Kartoffeln. Außerdem wollte ich noch schnell in den ADAC eintreten. Bei meinem Glück weiß man ja nie. Bei der Scandline buchte ich telefonisch das Kennzeichen des Fahrzeugs und die Anzahl der Personen um. Das war relativ unproblematisch, da es sich hierbei ja eh nur um eine Reservierung handelte. Schwieriger war es da schon bei der Stenaline. Mehrmals hing ich endlose Minuten in der Warteschleife ohne Erfolg. Umso glücklicher war ich, als Magret Gritzka mir die Fähre umbuchte. An dieser Stelle noch einmal vielen Dank für alles.

Am Samstag hatte mein Vater dann noch das zweifelhafte Vergnügen, mir den Reifenwechsel zu zeigen. Ich hatte mich bisher immer irgendwie davor gedrückt, da ich doch zwei linke Hände habe. Außerdem bestand ja die Gefahr, dass man schmierige Finger davon trägt, aber da musste ich jetzt wohl durch. Ehrlich gesagt, hatte ich mir das Unternehmen Reifenwechsel schwieriger vorgestellt. Hoffentlich würde ich diese neu erlernte „Fähigkeit“ nicht brauchen.

So langsam fing es an im Bauch zu kribbeln. Am Sonntagnachmittag fing ich daher schon einmal an, die Campingutensilien zusammen zu suchen. Töpfe, Besteck, technische Geräte, Lebensmittel und so weiter wurden in Klappkörbe gepackt und zusammen mit dem Campingzubehör im Kellerersatzraum geparkt, sehr zum Leidwesen meiner Eltern, die nun nicht mehr an den Schuhschrank kamen.





Montag, zwei Tage vor dem Beginn meines Abenteuers, und das war es für mich jetzt mittlerweile wirklich geworden, bereitete ich meinen Golf 4 auf die große Fahrt vor. Ich fuhr zur Tankstelle um zu tanken, wo mich ja fast der Schlag traf. Tankte ich sonst ein Mal im Monat mit meinem Tankgutschein auf Firmenkosten, musste ich jetzt sage und schreibe 65,39 € für 47,08 Liter bezahlen. Ich hatte ja schon damit gerechnet, dass ich mein Budget für Treibstoff nach oben anpassen musste, aber das erschien mir doch ein wenig happig. Nur gut, dass

die eben begonnenen Ferien rein gar nichts mit den hohen Benzinpreisen zu tun haben. Als nächstes war der Reifendruck an der Reihe. Alle vier Räder und das Reserverad im Kofferraum erhielten noch ein wenig Luft zusätzlich. In Gedanken hoffte ich, dass ich während meiner Reise nie so weit runter in den Kofferraum muss, wie an diesem Tage ans Reserverad. Als letztes stand der Ölstand auf meiner gedanklichen Checkliste. „Wie sollte es auch anders sein. Da könnte auch gut noch ein bisschen mehr rein“, dachte ich. Also wieder zurück zur Tankstelle. „Ich brauche Hilfe“, sagte ich zum Tankwart. „Ich brauche Motoröl.“ „Was denn für eins,“ erwiderte er. „Für ein Golf 4.“ „Longlife?“ „Keine Ahnung.“ „Haben Sie das Handbuch dabei?“ „Ja, ich hole es mal rein.“ Wie gut, dass mir das noch hier in Deutschland passiert. In Dänemark oder Schweden hätte ich gar nicht gewusst, was ich sagen sollte. Ich gab ihm das Handbuch. „75 PS?“ „Ja.“ „Hmmm, hier gibt es mehrere Öle. Welches wohl das richtige Öl ist?“ „Hilft vielleicht der Zettel über den Ölwechsel im Motorraum weiter?“ fragte ich. Er nickte mir zu, worauf ich abermals zum Auto ging. LL3 stand auf dem Zettel, was immer das auch heißen mochte. Ich hatte mich nie sonderlich für mein Auto interessiert. Hauptsache es fuhr, klapperte nicht und bei Problemen gibt es ja Werkstätten. „LL3 steht drauf“, teilte ich dem Tankwart mit. „Da ruf ich lieber mal in der Werkstadt an.“ Er wählte eine Nummer und wartete auf ein Freizeichen. „Ja Reiner hier. Ich hab hier einen Kunden der Öl nachfüllen will. Auf dem Ölzettel steht LL3. Ist das Longlife 3? Ok, danke. Dann wollen wir doch mal sehen, ob wir noch was da haben.“ Ich ging mit ihm zum Regal, wo er mir eine Flasche mit einem Liter Öl in die Hand drückte. Natürlich war es mit rund 20 € das teuerste Öl im ganzen Regal. Aber was soll's, ich hab ja Urlaub.

Draußen kippte ich vorsichtig einen halben Liter Öl in den Motor. „Das langt“, dachte ich und der Ölstab gab mir recht.

Auf den heißen Montag folgte ein windiger und bedeckter Dienstag. Das ich vor jeder Reise schlecht schlief, kannte ich ja bereits. Bisher traf das aber immer auf die letzte Nacht vor der Abfahrt zu. Dieses Mal konnte ich es jedoch auf die tropisch warme Nacht schieben. So kreisten meine Gedanken fortwährend um meine Reise. Als es gegen 01:30 Uhr draußen immer windiger wurde, machte ich mir immer häufiger Gedanken um das Aufbauen des 5 Personenzeltes. An Schlaf war jetzt kaum noch mehr zu denken.

Am Vormittag machte ich noch die letzten kleinen Besorgungen im Ort und meldete mich bei meiner



Oma ab. Wieder zu Hause angekommen, stand ich etwas ratlos dem Berg an Klappkörben und Campingutensilien gegenüber. Sollte das wirklich alles in den Golf passen? Ich machte mich daran, den Golf campinggerecht umzubauen. Die Kopfstützen der Rückbank und die Kofferraumabdeckung wurden ausgebaut und die Rückbank umgelegt. So sah der Wagen doch gleich viel größer aus. Nun also die nicht ganz so wichtigen Dinge nach hinten. Doch was ist wichtig und was unwichtig? Eigentlich war alles wichtig und sollte jeden Tag gebraucht werden. Also musste eine andere Strategie her. Kleidung und Lebensmittel kamen direkt hinter die Vordersitze, so dass ich sie bequem von vorne erreichen und suchen konnte. Dahinter folgte eine Reihe mit Koch und Abwaschutensilien und ganz vorne an der Kofferraumluke wurden Zelt, Schlafsack, Luftmatratze und Luftpumpe verstaut. „So müsste es eigentlich gehen“, dachte ich. Nur schade, dass ein Teil der Wäsche, die ich mithaben wollte noch auf der Wäscheleine hing, sodass ich erst am Nachmittag weiter packen konnte.

Mit etwas gemischten Gefühlen warf ich einen Blick im Internet auf die Wettervorhersage für Kopenhagen. Überrascht stellte ich fest, das bis einschließlich Freitag Sonne und nur leichte Bewölkung vorausgesagt wurde. Eine Sorge weniger. Jetzt mussten die Vorhersagen nur noch stimmen.



Auf der Suche nach Saft

Mittwoch, 18.07.2007: Leck – Møn, 373 km

Wie erwartet, war die Nacht nicht besonders gut. Gegen Morgen musste ich aber wohl doch eingeschlafen sein, denn als meine Mutter mich gegen 05:30 Uhr weckte, war ich alles andere als hellwach. Ich hatte ihr versprochen an diesem Morgen mit ihr zu frühstücken, da sie bereits um kurz nach 06:00 Uhr zur Arbeit musste. Nach dem Essen verabschiedeten wir uns voneinander und ich ging nach oben, um mich zu duschen und die letzten Sachen einzupacken.

Um 07:00 Uhr ging es dann endlich los. Alle Sachen waren im Auto verstaut, ich war für die Abfahrt bereit und verließ Leck über die B199. Am Anfang der Fahrt ging ich in Gedanken noch einmal alles durch, und in Gedanken ging ich noch einmal alles durch. Hatte ich irgendetwas vergessen? Ja. Ich hatte nicht abgeschlossen – dachte ich. Also kehrte ich noch vor Stadum um, um noch einmal in den Blumenkamp zu fahren. Natürlich, die Tür war abgeschlossen, aber Kontrolle ist ja gut.

Auf der Autobahn bis nach Kiel ging alles wunderbar. Dann folgte eine Bundesstraße durch die holsteinische Schweiz. Das richtige Urlaubsfeeling wollte bei mir trotz des guten Wetters



nicht aufkommen. Da änderte auch die Umleitung kurz vor Weisenhäuser Strand nichts. Ich musste einen Umweg fahren über Dörfer, die ich noch nie zuvor gehört hatte. Weit und breit war kein anderes Auto zu sehen. War ich überhaupt noch richtig? Wenn ich mich auf mein Navigationssystem verlassen konnte, ja. Endlich wieder an der Bundesstraße angekommen, versagte mir eine Baustellenampel die Weiterfahrt. Jedenfalls kannte ich nun den Grund für die Umleitung, denn die Straße wurde neu asphaltiert. 10 Minuten lang passierte

gar nichts. Dann kamen endlich mal ein paar Autos entgegen. Nach weiteren 5 Minuten bekam ich dann endlich Grün und konnte meine Fahrt fortsetzen.

Um 09:50 Uhr traf ich bereits am Fährterminal der Scandlines in Puttgarden ein. Die Fähre hatte ich aber erst zu um 13:15 Uhr via Internet vorbestellt. Ich fuhr an das Kassenhäuschen und fragte, ob ich auch schon früher mitfahren könnte, was kein Problem war. Ich sollte mich in Reihe 3 einordnen und dort warten. Die „M/F Prins Richard“ lief bereits im Hafen von Puttgarden ein und spuckte eine ungeheure Vielzahl an Fahrzeugen aus. Wo die bloß alle Platz hatten? Als ich auf die Fähre fahren durfte sah ich, dass es zwei Fahrzeugdecks gab. Das erklärte so manches. Ich stand an zweiter Stelle auf der Fähre, so dass ich nachher in Rødby keine Probleme haben sollte.



Ich lief die Treppen des Schiffes hinauf aufs Oberdeck, um beim Auslaufen um 10:15 Uhr zuzusehen. Die Fahrt dauerte nur eine dreiviertel Stunde, bis der Fehmarnbelt überquert war. Während dieser Zeit, stöberte ich ein wenig durch den obligatorischen Supermarkt an Bord. Hier gab es die üblichen Sachen, die man auf jeder größeren Fähre findet, zu kaufen, als wenn wir Stunden unterwegs sein würden.

Fahrplanmäßig erreichte die „M/F Prinz Richard“ die Insel Lolland. Von der Autobahn aus war Rauch auszumachen, der immer stärker wurde. Ich beschloss am ersten Rastplatz, bei Maribo, Mittag zu machen. Außerdem weckte der Rauch meine Neugierde. Über das angrenzende Feld zogen dichte schwarze Rauchschwaden. Die Häuser und Höfe waren kaum noch zu erkennen. Sollte dort etwa ein Hof brennen? Ich machte ein Foto und setzte mich auf eine Bank, um dort zwei Frikadellen zu essen.

Um 11:30 Uhr setzte ich meine Fahrt über Lolland Richtung Falster fort. Über der gesamten Insel lag eine Dunstglocke. Allmählich kam ich dahinter, das so viele Höfe auf der Insel gar nicht brennen konnten. Vielmehr wurden hier massenhaft abgeerntete Felder abgebrannt. Der beißende Gestank von Rauch lag über der Ostsee. Auch auf Falster sah es nicht anders aus. Ich fragte mich, ob man in Zeiten der globalen Erderwärmung nun auch noch mit dem Abbrennen von Feldern nachhelfen musste.



Bereits um 12:04 Uhr passierte ich die Hängebrücke von Falster nach Bogø. An einem kleinen Rastplatz am Fuße der Brücke hielt ich an, um ein paar Fotos zu machen. Dann setzte ich meine Fahrt fort und erreichte nach wenigen Minuten, über einen Damm, die Insel Møn. In einem Prospekt hatte ich von den Kalkmalereien der Fanefjord Kirche gelesen. Da diese unweit der Strecke auf einem Hügel lag, machte ich einen Abstecher dorthin. Um 12:33 Uhr stellte ich mein Auto auf dem Parkplatz der Kirche ab. Ich wollte gerade zur

Kirche hingehen, als die den Dannebrog auf Halbmast sah. Kurz darauf parkten etliche schwarz gekleidete Leute auf dem Parkplatz. Daher nahm ich vom Besuch der Kirche Abstand und fuhr ein paar hundert Meter weiter zur Grønsalen Høj, einem Grabhügel aus alten Zeiten. Wenn man nicht die vier großen aufgestellten Findlinge gesehen hätte, hätte man die Steine am Wegrand auch für einen Friesenwall halten können. Meine Erwartungen von einem Hünengrab wurden jedenfalls nicht erfüllt.

Auf der Suche nach dem häufig fotografierten Dolmengrab irrte ich über die Insel. Hier im Osten war Møn eher flach, doch änderte sich dieser Zustand fortlaufen. Es wurde immer hügeliger und der Verlauf der Straße war nicht mehr so einfach auszumachen. Um 13:10 Uhr erreichte ich den Grabhügel Klekkendehøj. Um zu diesem zu kommen, musste ich einen Trampelpfad durch ein Kornfeld gehen. Ein schlechtes Gewissen hatte ich schon, aber der Wegweiser zeigte eindeutig in diese Richtung. Am Fuße des mächtigen Grabhügels



befand sich ein Doppeleingang. Ich hätte beinahe auf allen Vieren gehen müssen um dort hinein zu kommen. So blieb ich lieber draußen und machte ein paar schöne Fotos.

Nur 4 km weiter gen Norden befanden sich die Grabhügel Kong Asgers Høj und Jettetue. Da war es endlich, das lang gesuchte Dolmengrab. Zwei riesige Findlinge bildeten das Dach für das Kong Asgers Grab. Nur einige hundert Meter weiter nördlich der große Grabhügel Jettetue. Auf dem Weg dorthin hielt mich eine Frau an. Sie hatte mich kommen gesehen, stieg von dem Hügel hinunter und sprach mich an. „Oh, min Dansk er ikk so godt!“ antwortete ich. Sie hielt mir eine Zeitschrift vor die Nase und meinte: „Det er også på Tysk!“ Auf den Wachturm konnte ich aber beruhigt verzichten. Sie verabschiedete sich und wünschte mir trotzdem einen schönen Tag. Ich kletterte ein paar Meter in den engen und niedrigen Grabhügel hinein. Die Wände wurden gestützt von aneinander gereihten Findlingen. Beeindruckend!

Ich setzte meine Fahrt weiter fort und passierte den Hauptort Stege der Insel Møn. Über eine kleine Straße durch eine wunderschön hügelige Landschaft fuhr ich zum Campingplatz Møns Klint.

Ich hatte Glück, dass an der Rezeption Deutsch gesprochen wurde, was die Buchung eines Platzes mit Strom erheblich vereinfachte. Von einem Mädchen auf einem Fahrrad wurde ich über den riesigen Campingplatz zu meinem Stellplatz gebracht, der sich am anderen Ende befand.

Es war warm geworden, und so zog ich mir erst einmal eine kurze Hose an. Danach holte ich das Zelt und die Kabeltrommel aus dem Kofferraum. Praktisch war, dass sich der Stromkasten direkt hinter meinem Zelt befand. Doch was war das? Der Stecker der Kabeltrommel passte nicht. Ich brauchte einen dreipoligen Stecker, und an einen Adapter hatte ich nicht gedacht. Ich beschloss, mich später darum zu kümmern und baute mein Zelt auf. Der Schweiß rannte mir nur so über das Gesicht. Es war anstrengend, doch es klappte. Das Zelt stand. Irgendwie war aber auch hier mit Schwund zu rechnen. Ein Hering und die Regenhaube für die Zeltkuppel blieben verschwunden.

Nach verrichteter Arbeit setzte ich mich wieder in meinen Golf und wollte auf dem Weg zu den Kreidefelsen bei dem Kaufmann an der Rezeption nach einem Stecker sehen. Irgendwie passten die jedoch alle nicht an meine Kabeltrommel. Auch der Verkäufer verstand mein Problem nicht und verwies mich an die Rezeption, die jedoch auch keinen Adapter hatten. Ich sollte mal nach Stege fahren, wo es einen Elektriker geben würde. Gesagt, getan. Ich fuhr die 18 km wieder zurück nach Stege. An der Touristinformation fragte ich nach einem Elektriker. Sie suchten mir die Adresse des einzigen Elektrikers der Insel heraus. Glück gehabt, der war noch nicht einmal weit weg. Bewaffnet mit der Kabeltrommel und meinem Wörterbuch betrat ich den Laden. Nach dem ich dem Verkäufer erklärt hatte, was mein Problem war, ging er nach hinten und kam mit zwei Steckern wieder zurück. Das Kabel hatte er nicht. Das sollte ich mir am Campingplatz kaufen.

Wieder zurück am Campingplatz stürmte ich erneut den Kaufmannsladen. 245 Kronen sollte das Kabel kosten – egal, Hauptsache Strom. Doch wie baut man das nun zusammen. Ich hatte weder das richtige Werkzeug, dafür aber zwei linke Hände. Tolle Kombination. Wo ist der Elektriker, wenn man ihn braucht. Ich dachte sofort wieder an Torben. Hilft nichts, ich werde wohl am nächsten morgen noch einmal in Stege den Elektriker aufsuchen.





Nun aber zu den Kreidefelsen, welche man mit dem Auto über einen nicht befestigten kurvigen Waldweg erreicht. Am Ende dieses Weges standen haufenweise Halteverbotsschilder und ehe ich mich versah, hatte ich auch schon die Schranke passiert. Ich stellte mein Auto ab, packte meinen Rucksack und sah mir das Schild mit den Parkgebühren und Öffnungszeiten an. 10:00 – 17:00 Uhr, 25 Kronen. Es war aber bereits schon 17:30 Uhr. Ich hoffte, dass die Öffnungszeiten für das Museum und nicht für den Parkplatz galten. Immerhin

standen hier ja noch recht viele Fahrzeuge. Ich zahlte zähneknirschend die Parkgebühr und machte mich auf den Weg zu den Kreidefelsen. Der Weg verlief oberhalb der Abbruchkante durch einen alten Buchenwald. Hin und wieder gab der Wald den Blick auf die mächtigen Abbruchkanten frei. Dazu unten das durch Kreide türkis gefärbte Ostseewasser. Grandios! Nach 15 Minuten erreichte ich den mit 128 m hohen Dronningstolen, der gleichzeitig der höchste Punkt der Insel ist. Am Horizont konnte man die Küste von Schweden sehen. Der Dronningstolen ist das Gegenstück des Königsstuhls auf der benachbarten Insel Rügen. Mittlerweile war ich ganz alleine im Wald. Ich setzte meinen Weg weiter fort über den Vitmunds Nakke und der neu, sich noch im Bau befindenden Treppe am Røde Udfalt. Da immer noch keine Leute mir entgegen kamen, wurde mir langsam mulmig. Ich kehrte lieber wieder um und beschloss, am Museum die Treppen zum Strand hinunter zu gehen. Der Weg nach unten war leicht locker, doch mir graute vor den 505 Stufen, die ich nachher wieder hinauf klettern musste. Von unten wirkten die mächtigen weißen Felsen noch beeindruckender. Man merkt erst hier unten, wie klein man ist.



Die dänische Antwort auf Rügen

Und was für eine schöne. Der Kreidefelsen erhebt sich majestätisch über der strahlenden Ostsee und ist gekrönt von einem herrlichen Laubwald, der zum spazieren einlädt. Møns Klint spricht alle Sinne an. Es kribbelt schon im Magen, wenn man vom Rand der Kreidefelsen über das Meer schaut und ganz, ganz unten den Strand liegen sieht. Das Geräusch der Brandung am Strand und der Wind in den Baumkronen verleihen dem Ort eine ganz besondere Stimmung.

Møns Klint entstand aus winzig kleinen Organismen mit Kalkschalen, die vor 70 Mio. Jahren im Korallenmeer des heutigen Nordeuropas lebten. Doch die sogenannten Klinten haben nicht nur eine geologische Geschichte. Sie sind im höchsten Grad lebendige Natur, in ständiger Bewegung und Umformung. Und so ist es nicht sehr schwer selbst einen spannenden Fund zu machen.



Versteinerte Seeigel, Donnerkeile und Kugelflintsteine werden nicht selten von den Gästen auf Møn mit nach Hause genommen. Halten Sie selbst Ausschau. Von der Spitze des Kreidefelsens führt eine Treppe hinunter bis zum Strand. Aber verschätzen Sie sich nicht. Der anschließende Aufstieg hat schon so manchen "Schatzsucher" zu einigen längeren Pausen gezwungen.

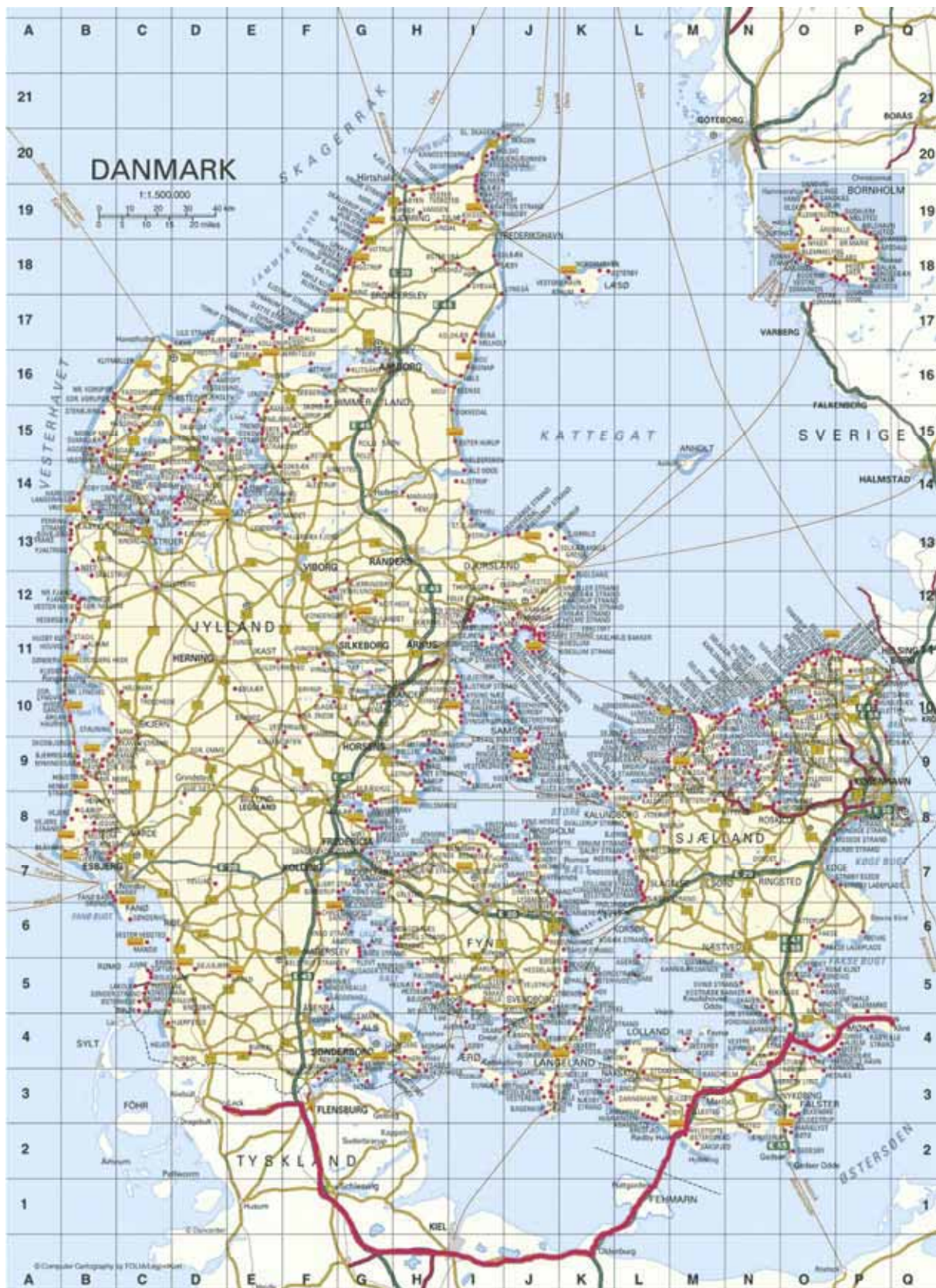
(8)

Der Weg wieder hinauf zum Parkplatz war wie erwartet eine Tortur. Der Schweiß rannte unter meiner Schirmmütze über mein Gesicht und den Nacken hinunter. Um 18:40 Uhr fuhr ich wieder zurück zum Campingplatz. Es fing an zu regnen. Ich zerriss einen Müllsack, den ich als Regenhaube über die Kuppel spannen wollte. An dem einen Fenster fand ich jedoch schließlich die originale Regenhaube wieder. Sie haftete am Fenster fest und war daher nicht zu erkennen.

Erleichtert packte ich meine Duschsachen zusammen, doch wo war nun meine Duschkarte. Ich suchte im Auto, im Zelt, wieder im Auto und im Zelt. Weg! Spurlos verschwunden. Auch in der Hosentasche und im Portemonnaie war sie nicht. Schließlich fand ich sie auf meinem Tisch im Zelt unter dem Aktenkoffer wieder. Glück gehabt!

Die Dusche war herrlich. Ich fühlte mich danach wie neu geboren. Mittlerweile regnete es auch nicht mehr und ich bereitete mein Abendbrot im Freien vor. Es sollte Nudeln mit Tomatensauce geben, was auf meinem Gaskocher schnell zubereitet war. Mein Nachbar mit dänischem Kennzeichen war mit seinem Sohn gerade angekommen und begrüßte mich mit einem vertrauten moin. Ich nickte, dachte mir aber weiter nichts dabei. Als ich nach dem Abwasch das Geschirr in meinem Golf verstaute, sprach er mich in einem akzentfreien Deutsch an. Er war Schweizer, in Hamburg aufgewachsen und arbeitete jetzt bei einer Firma in West-Sjælland. Mit seinem Sohn Frederik, der in Hamburg bei seiner Mutter lebte, verbrachte er seinen Urlaub auf Møn. Wir kamen ins Gespräch, das sich bis 22:45 Uhr hinzog. Dann gingen die beiden in Ihren VW-Camper und ich in mein Zelt, wo ich Dank der Gaslampe noch bis um 23:30 Uhr gelesen habe.





Der Sturz des großen Redners

Donnerstag, 19.07.2007, Møns Klint – Ishøj, 225 km

Das war jetzt bereits die 2. Nacht, in der ich kein Auge zu bekommen habe. Ich stand bereits um 04:00 Uhr auf, um in der Küche in Ruhe meinen Reisebericht vom Vortag zu schreiben, da ich dort Strom zur Verfügung hatte. Nach etwa zwei Stunden war ich fertig und die ersten „Frühaufsteher“ tummelten sich bereits in den Waschräumen. Ich machte mich nun auch fertig. Als nächstes stand ein ausgiebiges Frühstück auf dem Programm. Ausgiebig deshalb, weil die Toasts auf dem Campinggastoaster Dank des Windes nicht so schnell fertig wurden.

Nachdem ich den Abwasch gemacht hatte, fing ich an das Zelt abzubauen. Es war zwar noch nicht ganz trocken, aber darauf konnte ich nicht warten. Außerdem zogen am Himmel dunkle Wolken auf, die aber zum Glück doch keinen Regen brachten.



Um 09:25 Uhr war ich zur Abfahrt Richtung Rezeption bereit. Ich bezahlte den Platz und setzte meinen Weg Richtung Stege fort. Vorher wollte ich aber noch einen Stopp am Luiselund-Schloss machen, das auf dem Weg dorthin lag. Der schmale Wirtschaftsweg dorthin glich durch das Bergauf und Bergab eher einer Achterbahn und es kribbelte

ein wenig im Bauch. Es war 09:38 Uhr, als ich den Parkplatz der Parkanlage erreichte. Ich schlenderte ein wenig durch die liebevoll gepflegte Parkanlage mit seinen Reet gedeckten Häusern, als mir am Ost-Ende des Parks in den Sinn kam, noch einmal zum Strand hinunter zu gehen. Eigentlich wollte ich heute keine Treppen mehr steigen, spürte ich doch jede einzelne Stufe des Vortages noch in meinen Beinen. Es waren nicht ganz so viele Stufen, da hier die Kreidefelsen noch nicht so hoch waren. Bereits nach wenigen Metern versperrten mir ein Geröllabgang und umgestürzte Bäume den Weg. Als ich diese



Barriere kletternd überwunden hatte, konnte ich die weit entfernte Stelle sehen, an der im Winter des Jahres der „Store Taler“ (Der große Redner) in die Ostsee gestürzt war. Bereits Casper-David Friedrich hatte die weltberühmten Kreidezinnen Møns gemahlt, von denen heute nur noch ein gewaltiger Felssturz in der Ostsee übrig ist. Dort wollte ich hin. Es war im wahrsten Sinne des Wortes ein steiniger Weg zur Abbruchstelle. Wer einmal eine längere Strecke durch ein Gleisbett oder durch eine Geröllmulde im Gebirge gelaufen ist, kann das nachvollziehen.



Immer das Ziel vor Augen zog und zog sich der Weg zum ehemaligen großen Redner hin. Langsam konnte ich Menschen erkennen, die vor der Schutthalde standen. Aus der Entfernung sahen sie wie Spielzeugfiguren aus, so klein waren sie. Als ich endlich auch den Geröllberg erreicht hatte, war ich zu tiefst beeindruckt von der Naturgewalt, die hier geherrscht hatte. Die Natur hatte zwar eine Hauptattraktion der Insel zerstört, sie hat aber auch eine neue Naturschönheit geschaffen – eine Lagune in der sich das Wasser durch die aufgewühlte Kreide türkis färbte und Bäume, die mitten aus der Ostsee ragten.

Ich machte mich wieder auf den Rückweg. Als ich wieder über den Geröllberg klettern musste, passierte es schließlich doch noch. Der Untergrund gab nach und ich versank mit einem Fuss bis zum Knöchel in einem Kreide-Lehm-Schlamm. Da die Schuhe und Strümpfe eh so nicht mehr zu gebrauchen waren, stellte ich mich Kurzerhand in die Ostsee, um sie von den Wellen sauber waschen zu lassen. Um 11:25 Uhr erreichte ich wieder den Parkplatz, wo ich erst einmal Mittagspause machte und mir die nassen Schuhe und Strümpfe auszog. Zum Glück hatte ich noch ein paar Sportschuhe mitgenommen. Ich verspeiste die letzten 2 Frikadellen und trank einen ganzen Liter auf einmal. So viel trinke ich im Büro hin und wieder eine ganze Woche nicht.



10 Minuten später fuhr ich weiter nach Stege. Als erstes suchte ich um 12:00 Uhr den Elektriker auf. Da der Verkäufer vom Vortag nicht da war, konnte ich einer Verkäuferin alles noch einmal erklären. Da sie momentan alleine im Laden war, sollte ich gegen 14:00 Uhr noch einmal wieder kommen. Ich fuhr zurück zum Hafen und ging zur Tourismusinformation. Hier wollte ich meinem Vater den Text und die Bilder für die Homepage schicken. Ich hatte alles auf einem USB-Stick abgespeichert, doch konnte der dort nicht eingelesen werden. Ich

bezahlte 40 Kr für eine Stunde Surfen und schrieb per Webmail einen Kurzbericht nach Hause. Anschließend kaufte ich noch eine Postkarte für Torben und Nicole, die ich am Hafen beschrieb und in den Postkasten warf.

Es war kurz vor 14:00 Uhr und ich fuhr zurück zum Elektriker. Tatsächlich, sie hatten mir ein Kabel gebaut. Ich bezahlte rund 16 Euro, fühlte mich zwar ein wenig über den Tisch gezogen, war aber glücklich. Endlich konnte es weiter gehen. Über die Autobahn fuhr ich auf dem schnellsten Wege nach Roskilde, wo ich um 15:11 Uhr eintraf.

Roskilde

Roskilde ist eine der ältesten Städte Dänemarks. Vor über 1000 Jahren legten die Wikinger hier einen Handelsplatz an, der sich zu einer bedeutenden Stadt entwickelte. Im Mittelalter war Roskilde eine der wichtigsten Städte Nordeuropas, Hauptsitz der Königsmacht und Bischofssitz. Entsprechend reich ist die Stadt heute an historischen und kulturellen Sehenswürdigkeiten. In dem roten Backsteindom liegen die dänischen Könige und Königinnen begraben.

Den Roskilde Fjord kann man an Bord eines Wikingerschiffes oder auf modernen Ausflugsbooten erleben. Die Fahrt zwischen Inseln und Werdern, entlang den waldbewachsenen Uferhängen mit Blick auf ein reiches Vogelleben ist ein großes Erlebnis.



Der Hafen summt vor Leben. Hier liegt das alte Gaswerk, das heute als Kunstgalerie und Werkstatt für Kunsthandwerker eingerichtet ist. Das Zentrum mit der Fußgängerzone und dem Markt summt vor Handelsleben. Die Kultur blüht das ganze Jahr über. Die Stadt besitzt ein reiches Musikleben? von Konzerten auf der Orgel des Doms von 1554 bis hin zum Roskilde Festival.

Die schöne Umgebung bietet zahlreiche historische Sehenswürdigkeiten und eine prachtvolle Landschaft, die wie geschaffen ist für gemütliche Radtouren und Wanderungen.

Die Stadt hat viele gute Unterkünfte. Das historische Roskilde ist der ideale Ausgangspunkt für Ausflüge mit Auto und Bahn zu den Attraktionen auf Seeland und in Kopenhagen.

(7)

Ich stellte mein Auto auf einem Parkplatz unweit des Doms ab, den ich besichtigen wollte. Hier sind seit dem Mittelalter alle dänischen Könige und Königinnen beigesetzt worden. Auch der Reichsgründer Harald Blaubart liegt hier begraben. Ein Hauch von königlicher Geschichte wehte durch den mächtigen Dom. Prächtige Sarkophage standen in teilweise pompös gestalteten Kapellen, die über die Jahre an den Dom angebaut wurden.



Um 16:00 Uhr machte ich mich auf den Weg nach Ishøj, einem Vorort von Kopenhagen. Der Campingplatz lag idyllisch auf einer kleinen Insel in der Køge-Bucht. Nachdem das Zelt aufgebaut war, stellte ich freudig fest, dass das Stromkabel tatsächlich funktionierte. Ich war begeistert. Zum Abendessen gab es wieder Nudeln mit dem Rest der Hackfleischsauce vom Vortag.



Nach dem Abwaschen entschloss ich mich um 19:50 Uhr noch einen kleinen Ausflug nach Kastrup, einer Kopenhagen vorgelagerten Insel zu machen, auf der sich neben dem Flugplatz auch der Strand der Stadt

befand. Neben dem neu gebauten Strandbad, und der Øresund-Brücke, hatte man einen herrlichen Blick auf das schwedische Malmö. Containerschiffe und landende Flugzeuge passierten die Meeresenge. Der in Malmö neu errichtete Turningtorso wirkte durch das einfallende Sonnenlicht wie ein Leuchtturm.

Als ich um 21:15 Uhr wieder auf dem Campingplatz eintraf, sichtete ich noch schnell meine Bilder



auf dem Laptop. Zum Schreiben des Berichtes hatte ich an diesem Abend keine Lust mehr. Ich war einfach zu müde. Um 23:30 Uhr lag ich schließlich im „Bett“.



Hoch lebe der öffentliche Personennahverkehr

Ishøj – Kopenhagen – Ishøj

Es ist kurz vor 05:00 Uhr als ich mit schmerzenden Füßen und Beinen aufwache, Auch der Nacken ist alles andere als gelenkig. Es ist tierisch kalt im Zelt und ich vermute, dass die Verkrampfungen daher kommen. Nachdem ich von der Toilette wieder ins Zelt gekrochen bin, schlafe ich tief und fest weiter. Die schlaflosen Nächte der Vortage zahlen sich endlich aus.

Um 08:15 Uhr werde ich von einem kleinen norwegischen Jungen geweckt, der mit „brumm, brumm“ und seinem Bobbycar um mein Zelt herumsaust. So spät schon. Nichts wie raus aus dem Schlafsack. Im Zelt ist es durch die Sonne mittlerweile schon bald zu warm geworden und selbst mein Duschhandtuch war in den letzten Stunden getrocknet. Nur die Turnschuhe brauchten noch ein wenig.

Im Sanitärhaus herrschte dichtes Gedränge. Es zählt sich halt aus, wenn man früh dort ist. Während die Toastbrotstücken auf meinem Campingtoaster noch eine Weile brauchten, schrieb ich an meinem Reisebericht vom Vortag. Ich brauchte an diesem Morgen das Zelt nicht abbauen. So hatte ich Zeit und außerdem hatte ich ja Urlaub.

Bevor es mit der S-Bahn nach Kopenhagen ging, sah ich mir noch einmal auf der Karte an, wo die Station in Ishøj überhaupt lag. Laut Navigationssystem lag sie 3 km weit vom Campingplatz entfernt. Zu Fuß zu weit, wenn ich noch den ganzen Tag auf den Beinen sein sollte. Da auf der Karte ein Einkaufszentrum mit einem riesigen Parkplatz eingezeichnet war, wollte ich mit dem Golf fahren. Um 10:20 Uhr hatte ich alle meine Sachen im Rucksack verstaut und fuhr zum Einkaufszentrum. Die Parkplatzsuche gab ich recht schnell wieder auf, da überall die Parkzeit auf 3 Stunden begrenzt war. Ich fuhr zurück zum Campingplatz, um von dort aus zu Fuß zur S-Bahn zu gehen. Um 11:03 Uhr kommt wie Gelegentlich ein Bus, der mich zur S-Bahn-Station bringt. Für die Fahrt brauche ich Dank eines freundlichen Busfahrers nichts zu bezahlen. Vielleicht lag es daran, dass ich der einzige Passagier war.

Kopenhagen

Auch wenn Kopenhagen keine Weltstadt wie Berlin, London oder Paris ist, so ist sie doch eine wichtige Kulturmetropole innerhalb Skandinaviens. Sie bietet eine angenehme Mischung aus Kunstmuseen von Weltrang, ausgefallenen Geschäften, Spitzenrestaurants und eine abwechslungsreiche Kneipenszene. Da Kopenhagen im Zweiten Weltkrieg nicht zerstört wurde, finden Sie im Zentrum auf Schritt und Tritt die Prachtbauten aus der Ära König Christian IV.: den kuriosen Runden Turm, die einmalige Warenbörse, die Schlösser... Am Rande der historischen Altstadt in den sogenannten Brückenvierteln (Brokvarter), die nach dem Fall der Stadtmauern mit dem Beginn der Industrialisierung wie Pilze aus dem Boden schossen, entwickelt sich eine eigene Szene.

Kopenhagen ist überschaubar – was man nicht bequem zu Fuß erreichen kann, dafür steigt man kurz in den Bus oder die S-Bahn. In den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren Sie mit der Kopenhagener Karte sogar kostenlos und haben noch freien Eintritt in vielen Museen.



Ein abwechslungsreicher Spaziergang führt quer durch die Innenstadt bis zur Kleinen Meerjungfrau. Das Kreischen der Möwen begleitet einen dabei auf Schritt und Tritt. Ausgangspunkt ist der Rathausplatz mit seiner flimmernden Leuchtreklame. Wo neben dem berühmten Tivoli die vierspürigen Straßen aufeinander treffen schlägt das Herz der Stadt. Über die einmündende Fußgängerzone geht's gemütlich durch die Altstadt zum Schloss Christiansborg, welches in seinen 600 Räumen das Parlament, den obersten Gerichtshof und die Repräsentationssäle der Königin beherbergt. Hier legte Bischof Absalon 1167 den Grundstein für die Kaufmannsstadt, was Kopenhagen übersetzt bedeutet. Die Häuser gegenüber der Schlossinsel wurden nach einem Großbrand im klassizistischen Stil erbaut, und vieles sieht heute noch so aus wie es Hans Christian Andersen bei seinem ersten Besuch vorfand. Eine Karriere im königlichen Theater war sein Traum, stattdessen wurde er Dänemarks berühmtester Märchenschreiber. Am Nyhavn, dem Aushängeschild Kopenhagens, hat die Gastronomie das ganze Jahr hindurch Saison. Auf der "unartigen Seite", wo einst die Bordelle Anziehungspunkt der Seeleute waren, reiht sich ein Restaurant an das Andere, davor liegen alte Segelschiffe und im Sommer stehen die Tische direkt am Kai.

Der Weg zum Schloss führt durch den Stadtteil Frederikstaden, der trotz kleiner Veränderungen als stilreinste Rokokoanlage in Europa angesehen wird. Prunkstück sind die vier Palais, die als Schloss Amalienborg von der Königsfamilie bewohnt werden. Wer nicht pünktlich zur großen Wachablösung um 12 Uhr kommt, kann dann die Soldaten bei ihren kleinen Zeremonien beobachten. Neben der Meerjungfrau gehören die Männer in Uniform zu den beliebtesten Fotomotiven der Stadt. Im "Märchenschloss" Rosenborg, das sich nicht weit von hier entfernt in einem wunderschönen Park erhebt, glitzern in der Schatzkammer die Kronjuwelen. Zusammen mit den Gemächern der verschiedenen Monarchen ist Schloss Rosenborg ein unbedingtes Muss bei einem Besuch der Hauptstadt. Und natürlich die kleine Meerjungfrau am Ende der Langelinie, die im Laufe ihres langen Lebens schlimmes erlebt hat.

(6)

Als ich gegen 11:15 Uhr den Bahnsteig betrat, überlegte ich, wie und wo ich eine Fahrkarte lösen sollte. So kam es mir sehr gelegen, als ich auf eine Familie, bestehend aus Oma, Opa, Mutter und Tochter, aufmerksam wurde, die deutsch Sprach. „Entschuldigen sie. Wollen sie auch nach Kopenhagen zum Hauptbahnhof?“ „Ja“, erwiderte der Großvater. „Können sie mir sagen, wo und wie ich eine Fahrkarte löse und welcher der richtige Zug ist?“ „Unten am Kiosk. Sie müssen sich beeilen, der Zug kommt in fünf Minuten.“ Mit riesigen Sätzen rannte ich die Treppe herunter zum Kiosk. Ich kaufte eine Karte und rannte wieder hinauf. Zum Glück waren sie noch da und der Zug noch nicht eingelaufen. „Woher kommen Sie?“, fragte ich. Sie antworteten: „Aus Frankfurt. Wir sind ein paar Tage hier um meiner Enkelin die Stadt zu zeigen. Heute wollen wir in den Tivoli.“ Ich erzählte ihnen meine Geschichte und im Handumdrehen hatten wir die 13 km bis Kopenhagen geschafft. Am Hauptbahnhof trennten sich um 11:40 Uhr unsere Wege. Sie gingen Richtung Tivoli und ich zu „Rent a Bike“ um mir ein Fahrrad zu mieten.



Der „Laden“ war eine Mischung zwischen Fahrradparkhaus, Fahrradreparatur und Fahrradvermietung irgendwo halb unterirdisch am Gleis des



Hauptbahnhofs. Hinter der dünnen Wand ratterten die Züge entlang und der Boden vibrierte. Nachdem eine Gruppe von 10 Spaniern endlich die Fahrräder ausgeliehen hatten, waren eine Frau und ihr Sohn aus den Niederlanden dran. Sie wollte nicht begreifen, dass sie zwar ein oder zwei Räder für Sonntag reservieren konnte, aber nicht 20. Immer wieder fing sie an zu diskutieren, bis ich endlich an der Reihe war. Ich wollte ein 3-Gang-Rad für 75 Kronen mieten, so wie es auf dem Schild stand. Er ließ mich einen Zettel ausfüllen, holte ein Rad und wollte 575 Kronen von mir haben. 75 Kronen für das Rad und 500 Kronen Kautions, von der aber nichts auf der Angebotstafel stand. Ich hatte nur 574,50 Kronen, was dann auch in Ordnung war. Nun konnte es losgehen. Ich programmierte das Navigationssystem auf kleine Meerjungfrau, steckte es in die Hemdtasche und trat in die Pedalen. Die Straßenführung für Radfahrer in Kopenhagen ist jedoch alles andere als leicht, da Radfahrer auf einer extra Spur, der Busspur oder wenn nichts vorhanden ist, auf der Straße fahren müssen. Außerdem haben Radfahrer eigene Ampeln und das Abbiegen auf einer 3-Spurigen Straße ist als Radfahrer alles andere als einfach. Oft genug kam es vor, dass ich allen Radfahrern auf der falschen Spur entgegen fuhr, nur weil das Navigationssystem meinte, dass ich ausgerechnet hier und jetzt abbiegen musste. Die ersten km bekam ich von Kopenhagen nicht viel mit, da ich voll auf den Verkehr konzentriert war. Das änderte sich, als ich mir das Verhalten der anderen Radfahrer zu Eigen machte. Alle fuhren einfach drauf los. Häufig konnte man sich für kurze Zeit einer ganzen „Gruppe“ von Radfahrern anschließen um bald darauf sich an die Nächste anzuhängen, da die andere Gruppe nicht das gleiche Ziel hatte, wie man selbst. Zusammen ist man halt stärker und wird von den Autofahrern nicht so schnell übersehen. Augen zu und durch.



Mittlerweile hatte ich sogar Zeit zum Fotografieren und konnte die Stadt auf dem Rad richtig genießen. Vorbei am Kongens Nytorv und Nyhavn erreichte ich Schloss Amalienborg. Eine kleine Verschnaufpause legte ich in der Frederikskirche ein, deren mächtige Kuppel und die Marmorwände dem Petersdom nachempfunden sind. Der Klang der Orgel brachte die Bleifenster in der Kuppel zum vibrieren. Eine gewaltige Akustik.



Ich trat weiter in die Pedalen und erreichte nach dem Kastell die kleine Meerjungfrau, um die sich etliche Touristen scharren. Ich machte auch mein Foto der kleinen Märchenfigur von Hans Christian Andersen und setzte mich danach um 13:50 Uhr zum Mittagessen auf eine Parkbank.

Nach dem Essen fuhr ich noch über Schloss Rosenborg und dem Botanischen Garten zur „Vor Frelsers Kirke“. Die 400 Stufen des Turms konnte man bis zur Hälfte innen und dann weiter außen

besteigen. Von oben hatte man einen tollen Blick über Kopenhagen und hinüber nach Malmö.

Nachdem ich mein Rad kurz nach 16:30 Uhr wieder abgegeben hatte, kaufte ich im Hauptbahnhof mein S-Bahn-Ticket zurück nach Ishøj. Nach vielem Suchen, hatte ich schließlich





den richtigen Bahnsteig gefunden, so glaubte ich. Der war jedoch abgesperrt und zwei hilfsbereite Personen gaben den vielen Reisenden Auskunft. Man teilte mir mit, dass die Linie A+ Richtung Ishøj momentan nicht vom Hauptbahnhof aus fährt. Ich sollte zum Gleis 9 gehen, dort an der nächsten Station aussteigen und von dort aus den Zug Richtung Køge nehmen. Dort stand ich nun, auf dem Bahnsteig 9 und mit mir hunderte von Menschen. Es wurde immer voller und die Bahn kam und kam nicht. Nach 20 Minuten rollte sie

langsam auf dem überfüllten Bahnsteig ein. Ich blieb im Eingangsbereich stehen und neben mir platzierte sich ebenfalls ein deutsches Pärchen. „Haben sie das gleiche Problem?“, sprach ich die beiden an. Der Mann antwortete: „Ja! Wir sollen nach Ishøj.“ Wir kamen ins Gespräch. Die beiden wohnten in Hamburg und waren mit dem Segelschiff von Travemünde aus in drei Tagen nach Ishøj gesegelt. Der Zug fuhr immer noch nicht ab, die Luft wurde immer stickiger und immer mehr Leute drängten in die ohnehin schon überfüllte Bahn. Nach weiteren 15 Minuten des Stehens setzte sich, nach der scherzhaft gemeinten Rückfrage des Zugführers via Lautsprecher, ob dann nun alle ihren Platz gefunden hätten, der Zug in Bewegung. Bereits wenige Meter außerhalb des Bahnhofes, sahen wir, warum so ein Chaos herrschte. Ein Zug war entgleist und auf den anderen zwei Gleisen standen Reparaturwagen der Bahn. Meine Begleiter und ich stiegen an der nächsten Station aus und wechselten den Bahnsteig. Dann hieß es wieder mal warten. Fast der gesamte Schienenverkehr war rund um den Hauptbahnhof durch den Unfall zum Erliegen gekommen. 20 Minuten später traf schließlich doch noch unser Zug nach Køge ein. Um 18:25 Uhr erreichten wir unseren Zielbahnhof. Hier trennten sich unsere Wege.



Direkt vor der S-Bahn-Station war der Busbahnhof. Ich warf einen Blick auf den Fahrplan der Linie 128. 18:55 Uhr! Ich wollte lieber fahren und so setzte ich mich auf die Bank, legte meine müden Füße hoch und wartete. Um 18:55 Uhr war kein Bus in Sicht. Das Gleiche um 18:00 Uhr und um 18:05 Uhr. Um 18:10 Uhr fragte ich einen Busfahrer, was denn mit der 128 sei, der wiederum antwortete, dass der nicht mehr fährt. Ich fragte ihn, wie ich dann am schnellsten zu Fuß zum Campingplatz komme, worauf er meinte, dass ich auf dem Grünstreifen der doppelspurigen Schnellstraße gehen sollte. Ganz wohl, war mir dabei nicht, aber es war ja nicht für den ganzen Weg. Um 19:40 Uhr traf ich erschöpft auf dem Campingplatz ein. Ich machte mir schnell einen eingeweckten Eintopf warm, wusch ab, ging duschen und schrieb an meinem Reisebericht. Um 23:45 Uhr ging ich ins Bett.



Skandinavienfieber

Samstag, 21.07.2007, Ishøj – Mölle, 184 km

Tropfte da gerade was aufs Zelt? Da, schon wieder. Tatsächlich, es fing an zu regnen. Es war nur ein kleiner Schauer, der seine Wirkung aber nicht verfehlte. Ich war hell wach und das um 04:00 Uhr. Ich drehte mich hin und her, konnte aber nicht wieder einschlafen. Ob das Zelt wohl noch trocken wurde? Gegen 05:00 Uhr hatte ich die Nase voll. Ich stand auf und kontrollierte das Zelt auf Feuchtigkeit. Bei dem Wind war es schnell getrocknet. Nun konnte ich mich ebenso gut fertig machen und mit dem Abbauen anfangen. Als ich wieder auf dem Rückweg vom Sanitärhaus zum Zelt war, bemerkte ich das heraufziehende Unheil. Es tropfte bereits wieder. Dieses Mal sollte es aber nicht wieder so schnell aufhören. Da bloßes Rumsitzen um diese Uhrzeit auch kein Spaß machte, fing ich an, im Zelt alles zusammen zu packen. Es prasselte wie aus Eimern auf das Zelt. Rasch legte ich das Innenzelt zusammen, doch unter dem Boden floss bereits ein kleiner Bach durch mein Zelt. Während ich weiter packte, hatte ich schon einmal die Toasts auf den Toaster gestellt. Als es nach über einer Stunde endlich zu regnen aufgehört hatte, baute ich schnell das Zelt ab, da bereits neue Wolken im Anmarsch waren. Wer schon einmal ein nasses Zelt abgebaut hat, weiß wovon ich rede. Die Stangen rutschten nicht mehr richtig durch die Ösen und beim Zusammenrollen quoll nur so das Wasser hervor. Einfach herrlich!

Um 08:20 Uhr verlasse ich den Campingplatz und fahre die nächste Tankstelle an, bevor ich mich auf dem Weg zum Flughafen Kopenhagen/Kastrup mache. Ich hatte am Donnerstag ein Schild für Information gesehen und hatte Hoffnung, dass ich mich dort in das Internet einloggen konnte. Doch bei dem ganzen Knäuel an Kreisverkehren, Spuren und Autos, konnte ich die Information nicht finden. Dafür konnte ich jedoch ein paar tolle Fotos von landenden Flugzeugen machen, die direkt an mir vorbei flogen.



Ich kehrte wieder um und passierte um 09:03 Uhr den Tunnel, der Kastrup mit der künstlich aufgeschütteten Insel Peperholmen verbindet, von der aus eine lang gezogene Rampe zur Brücke hinauf führt. Es war ein tolles Gefühl, so hoch über dem Øresund zu fahren. Um 09:14 Uhr passierte ich die

Mautstation auf schwedischer Seite. Mein nächstes Ziel Malmö lag bereits vor mir.

Die Öresundbrücke

Die Öresundbrücke ist die weltweit längste Schrägseilbrücke für kombinierten Straßen- und Eisenbahnverkehr. Sie ist Teil der Öresundverbindung, welche die dänische Hauptstadt Kopenhagen mit Malmö in Schweden verbindet und damit maßgeblich die Öresundregion geschaffen hat.

Die Gesamtlänge des Brückenzuges beträgt 7.845 Meter. Die Zufahrt zur mittleren Hochbrücke erfolgt über zwei Rampenbrücken. Die westliche Rampenbrücke mit einer Gesamtlänge von 3.014 Metern besteht aus 22 Brückenfeldern, von denen 18 eine Stützweite von 140 Me-



tern haben. Die 3.739 Meter lange östliche Rampenbrücke besteht aus 28 Brückenfeldern, von denen 24 eine Stützweite von je 140 Metern und vier eine von je 120 Metern haben.

Dazwischen liegt die 1.092 Meter lange Hochbrücke, die eigentliche Öresundbrücke, mit einer Feldspannweite von 490 Metern. Die Pylone bestehen aus Stahlbeton, sind 206 Meter hoch und haben unten die Abmessungen 9,4 x 12,6 Meter sowie oben 2,6 x 5,8 Meter. Der doppelstöckige Überbau hat eine Höhe von 11 Metern und eine Breite von 30 Metern. Er besteht aus einer oben liegenden Stahlbetondecke im Verbund mit dem darunterliegenden stählernen Fachwerkbalken. Auf dem Oberdeck ist die vierspurige Autobahn angeordnet, im Fachwerkträger liegen die zwei Eisenbahngleise. Eine Nutzung für Fahrradreisende ist nicht möglich. Die Hochbrücke hat bei normalem Wasserstand eine lichte Durchfahrtshöhe von 57 Metern.

Die eine Milliarde Euro teure Brücke wurde innerhalb von nur 40 Monaten gebaut, was zu ungefähr 90% mit Großfertigteilen erfolgte. Dies waren die Fundamentblöcke, die Pfeiler und die Brückenträger, die alle an Land hergestellt und mit dem Schwimmkran Svanen, der eine Hebekapazität von 8.700 Tonnen und eine Hubhöhe von 74 Meter besitzt, montiert wurden. Nur die beiden 20.000 Tonnen schweren Fertigteilpylonfundamente der Hochbrücke, in einem Trockendock betoniert, wurden mit einem Lastkatamaran zur Brückenbaustelle transportiert.

Die Öresundbrücke wurde am 1. Juli 2000 dem Verkehr übergeben.

(1)

Schon in Dänemark hatte ich Schwierigkeiten mit Zebrastreifen. Diese waren jedenfalls noch durch Ampeln gesichert. Was den Dänen ihre Kreisverkehre sind, machen die Schweden mit ungesicherten Zebrastreifen wett. Da können, wenn man erst einmal angehalten ist, locker 30 Personen und mehr die Straße überqueren, aber nacheinander. Einige bleiben plötzlich stehen und fotografieren sich. Oft genug kam es jedoch vor, dass ich einen Zebrastreifen



gar nicht erst wahrgenommen hatte, da ich so auf den Verkehr konzentriert war. Dafür erntete ich zu Recht böse Blicke. In Malmö parkte ich mein Auto im Parkhaus des Hansa-Kaufhauses in der Malmborgsgatan. Alles hatte ich mir aufgeschrieben: Parkdeck, Ausgang, Straße, einfach alles was man braucht, um sein Auto wieder zu finden. Als ich um 09:45 Uhr das Parkhaus über ein Treppenhaus verließ, stellte ich fest, dass die Tür, die hinter mir ins Schloss gefallen war, nur von innen zu öffnen war. Einen Hinweis über einen anderen Eingang, konnte ich nicht finden. Wie auch immer, ich beschloss, mich später darum zu kümmern.



Ich machte mich mit dem Stadtplan bewappnet auf, Malmö zu erkunden. Der Stortorget und der Lillatorget sind zwar ganz nett, aber das war es im Großen und Ganzen auch schon. Von dem Schloss Malmöhus durfte man schon gar nichts erwarten. Da lohnte es nicht einmal, den Fotoapparat hervor zu kramen. Zu Fuß ging ich weiter zum Turning Torso, einem neu errichteten, um 90° gedrehtes Hochhaus. Der Weg dorthin führte endlos durch Industriegebiete. Wer baut bitte hier draußen ein Wohn- und Bürogebäude? Als ich endlich vor dem Hochhaus stand, wusste ich, warum es soweit abseits lag. Hier wurde ein komplett neuer Stadtteil aus dem Boden gestampft, dessen Zentrum der Turning Torso bildete. Vom Strand aus hatte ich noch einmal einen tollen Ausblick auf die Brücke.

Malmö

Malmö, die drittgrößte Stadt Schwedens, ist ein kommerzielles Zentrum und eine internationale Stadt. Das merkt man nicht zuletzt daran, dass die 270.000 Einwohner der Stadt über 100 verschiedene Sprachen sprechen und ihren Ursprung in über 160 Nationalitäten haben

Malmö, damals noch dänisch, wurde erstmals in den 1170er Jahren urkundlich erwähnt. Das ehemalige Dorf hat sich im Laufe der Jahrhunderte zu einer befestigten Stadt entwickelt, die im Mittelalter an kriegerischen Gewalttaten beteiligt war. Malmö wurde 1332 vom schwedischen König Magnus Eriksson erobert, wurde aber 1360 unter König Valdemar Atterdag wieder dänisch. Schweden siegte zuletzt, als König Karl X. Gustav den dänischen König 1658 zwang, die Landschaften Schonen, Halland und Blekinge an Schweden abzutreten.

Viele historische Bauten zeugen noch heute von Malmös Vergangenheit, aber die heutige Stadt ist alles andere als alt. Eine enorme Veränderung hat stattgefunden und findet noch heute auf mehreren Ebenen statt. Die größte Veränderung war der Wandel von der Industriestadt zu einer Stadt für Hochschulausbildung, Technologie und modernes Wohnen. Die Hochschule in Malmö, die 1998 ihre Türen öffnete, ist inzwischen mit über 21 000 Studenten die achtgrößte Lehranstalt des Landes für akademische Grundausbildung.

Die Bevölkerung Malmös wächst und mit ihr die Stadt, die ihre Position in der expandierenden Öresundregion gefunden hat und diese weiter stärkt. Neue Stadtteile entstehen, neue Wohnviertel werden gebaut. Der schöne Västra Hamnen bietet eine breite Palette verschiedener architektonischer Stile und ist ein Vorbild für ökologisches Bauen. Die Sundspromenade, neue Badeplätze und das zweithöchste Bauwerk Schwedens, der Turning Torso des Architekten Santiago Calatrava, sind nur einige Beispiele für die Vielfalt, die Sie dort finden. Vom Västra Hamnen aus ist übrigens auch das allerhöchste Bauwerk Schwedens zu sehen - die Öresundbrücke.

Die Stadt und das Meer, die Menschen und die Verspieltheit - Malmö hat unglaublich viel zu bieten, egal welches Alter und welche Interessen.

Was hören Sie lieber - das Brausen der Großstadt oder das Brausen der Wellen? Wählen Sie selbst - mitten in Malmö liegt nämlich der zwei Kilometer lange Sandstrand Ribersborg, dem die Umweltauszeichnung "Blaue Flagge", verliehen wurde. Im Sommer liegt man in der Sonne, badet, grillt und geht am Strand und in der dazugehörigen Grünanlage spazieren. Im Winter badet man auch - die meisten natürlich erst, wenn sie sich in der Holzgeheizten Sauna im Kaltbadehaus so richtig erwärmt haben.



Die neue Stadtteil Västra hamnen - Der westliche Hafen - ist bei den Einwohnern von Malmö schnell beliebt geworden. Flanieren Sie auf der Strandpromenade, sehen Sie sich die spannende Architektur an, trinken Sie Kaffee im Liegestuhl oder baden Sie im Schatten des Turning Torso - das Haus, das sich 190 Meter über den Meeresspiegel erhebt.

Für Kunst- und Kulturinteressierte hat Malmö alles zu bieten - angefangen vom reichhaltigen Angebot der Malmöer Museen bis hin zur Kunsthalle, dem Rooseum und vielen anderen Galerien. Wer sich für Design interessiert, findet das traditionsreiche Form Design Center mit Shop und ganzjährigen Ausstellungen, das interessante Designergeschäft David Design, die Kunsthandwerksgalerie Formargruppen und vieles mehr.

Die zahlreichen Parkanlagen in Malmö sind wichtige Teile der Stadt. Der Kungsparken und der Slottsparken gleich neben dem alten Zentrum zeichnen sich durch Kanäle und seltene Bäume aus. Spaziergänger lieben es, hier im Grünen zu picknicken. Die ausgedehnten Flächen des Pildammsparken und zwei große Teiche werden von vielen Vogelarten genutzt und sind mitunter Schauplatz eines effektvollen Lichtspiels.

Auf dem Möllevångstorget in Malmö wird der größte und lebhafteste Markt abgehalten. Rund um den Markt und in den vom Markt ausgehenden Straßen liegen Geschäfte und Restaurants, wo herrliche Düfte Gaumenfreuden aus aller Welt verheißten.

(5)

Den Rückweg wollte ich jedoch nicht noch einmal durch die trostlose Gegend machen. Ich beschloss mit dem Bus zum Gustav-Adolfs-Torg zu fahren. Die Straße zum Parkhaus war schnell gefunden, nur die Tür ließ sich immer noch nicht öffnen. Langsam stieg Panik in mir auf. Ich drehte eine Runde um den Häuserblock und fand schließlich einen Eingang in das Einkaufszentrum. Über einen Aufzug konnte ich schließlich das Parkdeck erreichen und verließ um 12:00 Uhr die Stadt.

Bevor es nach Helsingborg ging, wollte ich einen Abstecher zu dem Dom in Lund machen. Lund setzte mit seinen Zebrastreifen, Einbahnstraßen und mangelnden Parkplätzen noch einen drauf. Ohne den Dom auch nur gesehen zu haben, gab ich entnervt auf und fuhr weiter.

Da mich der Hunger packte, legte ich an einem Feldweg um 12:45 Uhr eine Pause ein. Ich machte mir zwei Würstchen warm und aß dazu noch eine Asia-Nudelsuppe. Eine halbe Stunde später konnte es bereits weiter gehen. Die Landschaft von diesem Teil von Skåne bestand aus sanften weiten Hügeln, dessen Kornfelder gelb leuchteten. Auch die Bauernhöfe sahen so aus, wie ich sie in den Wallander-Krimis gesehen hatte.



Gegen 13:15 Uhr erreichte ich Helsingborg. Mein Parkplatz lag günstig, befand er sich doch nicht weit weg von Kärnan und dem Stortorget. Nur günstig war er nicht. Ich hatte die Angaben auf dem Parkscheinautomat falsch gedeutet und 30 Kronen eingeworfen. Dafür hätte ich eigentlich 3



Stunden parken dürfen. Auf dem Parkschein stand jedoch gültig bis Montag. Ich hätte gar keinen Schein lösen müssen, da am Wochenende frei geparkt werden durfte.

Kärnan

Der **Kärnan** ist ein mittelalterlicher Turm in der schwedischen Stadt Helsingborg. Er ist 35 Meter hoch und steht zusätzlich erhöht auf einem Felsen oberhalb des historischen Stadtkerns. Der Turm stellt den Rest einer ehemaligen Festung dar. Diese war von 4,5 Meter dicken Ringmauern und Erdwällen umgeben.

Es gibt hypothetische Annahmen, die nicht vollständig durch archäologische Beweise untermauert sind, dass es schon zurzeit der Wikinger eine einfache Befestigungsanlage auf der Anhöhe landborgen gab, welche den Schiffsverkehr zwischen Seeland und Schonen überwachte.

Dänische Zeit

Etwa 1150 wurde unter Waldemar I. Regierungszeit eine Burg aus Sandstein an der Stelle des heutigen Turmes errichtet. Ungefähr 1225 wurde der ursprünglich runde Hauptturm durch einen viereckigen ersetzt. Der heutige Turm aus Ziegeln wurde um 1320 gebaut. Der Auftrag zum Bau stammte möglicherweise von Erik VI. welcher 1296 seine Hochzeit auf der Burg gefeiert hatte. Danach entwickelte sich die Anlage zu einer der wichtigsten Festungen Dänemarks. Viele Könige, wie z.B. Christoph III., der hier 1448 starb, herrschten von hier aus. Die Burg war auch wichtiges Machtinstrument für die Eintreibung des Sundzolles.

Nur vier Meter vom zentralen Turm entfernt befand sich eine Ringmauer mit Schutzgängen in drei Etagen. Von einem Eingangsturm im Westen gelangte man über eine Zugbrücke in den unteren Teil der Kernburg. Nördlich der inneren Ringmauer lag ein lang gestreckter Bau, der vermutlich für Feste und andere Zusammenkünfte genutzt wurde. Rund um den zentralen Burgkomplex ging in 500 Meter Abstand eine weitere Ringmauer aus Sandstein und Ziegeln, die mit 14 Verteidigungstürmen versehen war. Weiter außen schloss ein Burggraben an, der an seiner tiefsten Stelle 15 m tief war. Über den Graben gelangte man von Osten, wo es ein Tor mit Zugbrücke gab.

Schwedische Zeit

Mit dem Frieden von Roskilde von 1658 kam die Burg zusammen mit der umliegenden Region zu Schweden, wo sie bis auf eine kurze Besatzungszeit während des Schonischen Krieges, bei der die Dänen eine riesige (17 Meter lang, 7 Meter breit) dänische Flagge hissten, verblieb. Nach diesem Krieg beschloss der schwedische König Karl XI. die Zerstörung der Festung. Der Grund dafür war die Abnahme der militärischen Bedeutung Helsingborgs, deren strategische Stellung von Kristianstad übernommen wurde. Der König befürchtete auch, dass eventuelle Eindringlinge, die Burg als Ausgangsbasis für weitere Feldzüge verwenden würden.

Nach einem Jahr war die Anlage eingeebnet. Das einzige Objekt, welches für die Nachwelt aufgehoben wurde, war der mittelalterliche Turm Kärnan. Der Turm sollte von diesem Zeitpunkt an als Zeichen für die Seefahrt fungieren. Außerdem konnte man somit eine schwedische Flagge hoch über Helsingborg hissen, welche der Umwelt unmissverständlich verdeutlichen sollte, dass Schonen für „ewige Zeiten“ zum Königreich Schweden gehören wird. Alle Schiffe, die den Öresund passierten hatten die Pflicht zu Ehren der schwedischen Flagge auf dem Turm einen Salutschuss abzufeuern.



Bis zur Restaurierung von 1893/94 ähnelte der Turm mehr einer Ruine, die über 200 Jahre verfallen war. Die Restaurierung brachte auch leichte Stiländerungen mit sich und 1903 entstand die große Treppenanlage zum Platz Stortorget.

(1)

Über eine schmale Wendeltreppe kletterte ich den Kärnan nach oben. Von hier aus hatte man einen hervorragenden Blick über Helsingborg und dem auf der anderen Seite des Øresund liegenden Helsingør. Ich beschloss eine 20minütige Überfahrt auf die andere Seite und zurück zu machen. Die Fähre der Scandlines hieß Hamlet. Wie passend, fuhr die Fähre doch direkt an der Kronborg vorbei, die Vorbild für Shakespeares Hamlet war. Nach kurzem Zwischenstopp legte die Fähre wieder nach Helsingborg ab.



Kronborg

Erich von Pommern errichtete unter dem Namen Kogen 1420 die erste Festung an dieser Stelle, die allerdings nur aus einer quadratischen Mauer mit etwa 80 m Seitenlänge und Wachhäusern in den Ecken bestand. Ab 1429 wurde sie genutzt, um den Sundzoll von den Schiffen zu erheben, die den Öresund durchqueren wollten.

Der dänische König Friedrich II. ließ die mittelalterliche Festung zwischen 1574 und 1585 im Stil der Renaissance erweitern. Die Planung übernahm der flämische Architekt Hans van Paeschen, der aber die Baustelle drei Jahre später nach Uneinigkeiten mit dem König verließ. Am 24. Januar 1577 wurde per königlichem Dekret der Name der Festung in Kronborg geändert, es war von nun an per Strafe verboten, den alten Namen zu verwenden. Obwohl die inzwischen von Antonie van Opbergen geleiteten Bauarbeiten noch bis 1585 andauerten, erfolgte die offizielle Einweihung von Kronborg bereits am 15. April 1582. Das Schloss war nun auch königlicher Wohnsitz.

Durch die Unachtsamkeit zweier Arbeiter brannte Kronborg 1629 fast vollständig ab, nur die Schlosskapelle blieb verschont. Christian IV. beauftragte Hans van Steenwinckel mit der Wiederherstellung, die bis 1639 dauerte. Bis auf einige Details des Innenausbaues und die fehlende Spitze des südlichen Turms wurde der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt.

Während des Schwedisch-Polnischen Krieges gelang es schwedischen Truppen unter Carl Gustav Wrangel die Festung 1658 nach dreiwöchiger Belagerung zu erobern. Bis zur Unterzeichnung des Vertrags von Kopenhagen 1660 blieb Kronborg besetzt.

Zwischen 1688 und 1690 wurde Kronborg von dem niederländischen Festungsbauer Lambert van Haven ausgebaut und verstärkt. Durch zusätzliche Wälle auf der Landseite entstand die stärkste Festung dieser Zeit.



Später diente Kronborg als Gefängnis (von 1739 bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts) und als Kaserne (zwischen 1785 und 1922).

Seit dem 30. November 2000 gehört Kronborg zum Weltkulturerbe der UNESCO.

Ursprünglich geht die Figur Hamlet auf einen jütländischen Prinzen zurück, der auf der Insel Mors lebte. William Shakespeare verlegte für seine Tragödie "Hamlet" den Ort des Geschehens nach Schloss Kronborg in Helsingør (engl. Elsinore).

Zum 200. Todestag von William Shakespeare 1816 wurde erstmals "Hamlet" in den Mauern von Kronborg gespielt. Schauspieler waren Soldaten aus der Garnison von Kronborg. In den folgenden Jahren gibt es immer wieder Gastspiele berühmter Hamletdarsteller in Kronborg, darunter 1938 Gustaf Gründgens mit Marianne Hoppe als Ophelia. Bis heute tragen diese Aufführungen viel zur touristischen Popularität Kronborgs bei.

In den Kasematten unter Schloss Kronborg befindet sich eines der nationalen Symbole Dänemarks: Holger Danske.

Der Ursprung dieser mythischen Gestalt geht auf den im Rolandslied beschriebenen "Ogier le Danois" zurück. Seit 1510 ist Holger Danske in Skandinavien bekannt, seine Geschichte wird durch Christian Pedersens "King Olger Danske's Chronicle" von 1534 und später durch Hans Christian Andersens Märchen "Holger Danske" (1845) populär.

Nach der Legende kehrte dieser unbesiegbare Krieger vom Heimweh geplagt von einem Feldzug nach Dänemark zurück und fiel dort in einen tiefen Schlaf. Sollte das dänische Königreich von einem Feind ernsthaft bedroht sein, dann wird Holger Danske wieder erwachen und in den Kampf ziehen.

Hans Pedersen-Dan formte 1906 ein Gipsmodell von Holger Danske als Auftragsarbeit für das Hotel Marienlyst in Helsingør. Während die daraus entstandene Bronze keine besondere Popularität erreichte, wurde das Gipsmodell zum Inbegriff des mythischen Holger Danske.

(1)





Für mich ging es nun auf direktem Wege nach Mölle zum Campingplatz. Bereits hinter Helsingborg änderte sich das Landschaftsbild. Aus den sanften Hügeln wurden immer mehr kleine Berge und auch die in Norwegen und Schweden so typischen roten Holzhäuser tauchten hier und da öfter mal auf.

Um 16:37 Uhr erreichte ich den Campingplatz. Ich baute mein nasses Zelt auf, machte mir noch ein paar Würstchen warm und aß zum Abendbrot.

Nach dem Abwasch kaufte ich an der Rezeption noch einen Liter Milch. Außerdem fragte ich, ob der Platz einen W-Lan-Anschluss fürs Internet hatte. Die Zugangsdaten konnte ich für 24 Stunden kaufen. Endlich konnte ich meine Nachrichten für das Online-Reisebuch loswerden.

Es war bereits 18:51 Uhr, als ich noch einmal zur letzten Tagesetappe aufbrach. Ein Ziel war der Kullaberg in Mölle, ein felsiger Berg direkt an der Ostsee. Die Sonne schien und von hier oben hatte man einen herrlichen Ausblick über die Ostsee, Sjælland, Skåne und auf die vorbei fahrenden Norwegenfähren, während man von weit unten die Wellen an den Fels schlagen hörte. Auch der rötlich schimmernde Granit des Berges erinnerte mich an Kap Lindesnes in Norwegen. Das Skandinavienfieber in mir kam wieder auf. Ein unbeschreibliches Glücksgefühl erfasste mich. Da störte auch nicht das Baugerüst um den Leuchtturm.



Kullaberg

Den schäumenden Wogen des Kattegatt ausgesetzt liegt das vielgepriesene und gerühmte Kullaberg – die Perle des Nordens – das jeden Sommer Tausende von Touristen aus dem In- und Ausland anzieht, die in lebendiger Natur Ruhe und Zerstreuung suchen. Wenige Orte im Norden können sich an Naturschönheit mit Kullen messen. /... Mit seinen rauschenden Buchen- und Fichtenwäldern, seinen romantischen Felsengrotten, seinen wilden, steil ins Meer abfallenden Klippen mit meilenweiter Aussicht über blauende Wasser lockt Kullen Jahr für Jahr einen zunehmenden Strom von Fremden von Nah und Fern an.

Kullaberg bietet ein fantastisches Naturerlebnis, das der weltberühmte Guide Michelin in seinem Buch über schwedische Sehenswürdigkeiten mit drei Sternen ausgezeichnet hat. Weit draußen auf der Spitze von Kullaberg liegt der Leuchtturm von Kullen, mit der größten Leuchtkraft aller skandinavischen Leuchttürme. Die dramatische Natur und die eigenartige Flora und Fauna von Kullaberg laden zu botanischen Streifzügen, ornithologischen Beobachtungen und auch zum Tauchen und Klettern ein. Ganz Kullaberg ist ein offenes Erholungsgebiet und es gibt mehrere Wanderwege, auf denen man sich fortbewegen kann. Das Naturservat Kullaberg veranstaltet in der Hochsaison täglich Führungen und das ganze Jahr vorbestellte Führungen für Gruppen.

(3)



Auf dem Weg hinunter zum Campingplatz machte ich noch am Hafen von Mölle halt. Unzählige Menschen saßen hier vor den Kneipen, auf der Mole und auf den Segelbooten und ließen den Abend gemütlich ausklingen. Auch ich fuhr nun wieder zurück zum Campingplatz, wo ich um 21:00 Uhr eintraf.



Regen über Göteborg

Sonntag, 22.07.2007, Mölle – Göteborg, 318 km

Irgendwann nach 0:00 Uhr hatte ich die Nase voll. Mein Platz lag genau an der Straße nach Mölle und in einer Tour fuhren hinter mir Autos und Motorräder vorbei. Ich ging zum Auto und holte meine Ohrstöpsel. Dank derer hatte ich bis 06:30 Uhr gerade durchgeschlafen. Ich blieb noch eine halbe Stunde liegen, denn es war ja Sonntag. Viel Ruhe hatte ich aber nicht, und das Zelt wollte ich unbedingt trocken einpacken. Die Chancen dafür standen nicht schlecht, denn durch die Wolkendecke bahnte sich schon die Sonne ihren Weg. Trotzdem ließ ich an diesem morgen alles ein wenig gelassener angehen. Entweder stellte sich die Gelassenheit eines Campers bei mir ein, oder ich war einfach immer noch nicht ausgeschlafen. Ich glaube, dass beides der Fall war.

Um 09:35 Uhr verließ ich den Campingplatz in Mölle. Der nördliche Teil Skånes wurde immer hügeliger. Beim genaueren Überlegen denke ich, das hügelig nicht das richtige Wort ist.



Es war schon vielmehr als das östliche Hügelland in Schleswig-Holstein. Bergig? Dafür sind die Berge nicht hoch genug. Mir fällt halt keine richtige Definition ein. Schön ist es aber alle mal, nicht zuletzt durch die schönen bunten Holzhäuser. Die weiten Kornfelder weichen langsam ausgedehnten Wäldern. Dabei ist die Ostsee immer in Sichtweite. Das ändert sich auch erst einmal nicht, als ich auf die E6 fahre. Ich wundere mich schon ein wenig, als ich am Autobahnrand einen Wegweiser für einen Skilift sehe. So bergig war es hier nun auch wieder nicht. Nach einer kleinen Bergkuppe er-

kannte ich aber sehr wohl, dass hier Wintersport möglich sein konnte. Ohne es vorher gemerkt zu haben, führte die E6 kaum merkbar aber stetig bergauf. Nun fiel sie „steil“ in eine Ebene ab. Dazu auf der linken Seite der freie Blick auf die See.

Um 10:30 Uhr traf ich in Halmstad ein. Bei allem, was ich aus dem Auto sehen konnte, schien es eine ganz nette Stadt zu sein. Große Lust auszusteigen hatte ich aber nicht und daher setzte ich meine Fahrt über die E6 in Richtung Varberg fort. An einer Autobahnraststätte machte ich gegen 11:00 Uhr machte ich Pause. Da ich an diesem Tag etwas geschafft war, hatte ich mir vorgenommen, immer eine Pause einzulegen, wenn mir danach war. Diese, war eine davon. Nachdem ich wegen einer Reisegruppe Japaner an der Toilette anstehen musste, machte ich mir eine 5 Minuten-Terrine und aß zwei Scheiben Toastbrot dazu. Nun ging es mir wesentlich besser als vorher, und ich startete um 11:36 Uhr mein Auto.

Der Längstwellensenders Grimeton

SAQ ist das Rufzeichen des Längstwellensenders Grimeton bei Grimeton, Gemeinde Varberg, in Schweden.

Diese Anlage verfügt über den einzigen noch funktionsfähigen Maschinensender der Welt, der zu besonderen Anlässen, wie dem nach dem Erfinder Ernst Fredrik Werner Alexanderson benannten Tag der offenen Tür am letzten Wochenende im Juni, auf der Frequenz 17,2 kHz



zur Abstrahlung einer kurzen Morsebotschaft in Betrieb genommen wird. Als Sendeantenne dient eine Alexanderson-Antenne mit zwölf 2,2 km langen Kupferdrähten, die an sechs, wie riesige Hochspannungsmasten aussehenden, Türmen (Höhe 127 m, Breite der Querarme 46 m) aufgehängt sind.

Die Inbetriebnahme des Senders erfolgte am 1. Dezember 1924 zunächst mit einer Wellenlänge von 18.600 m (16,13 kHz). Die offizielle Eröffnung war am 2. Juli 1925. Hierzu waren unter anderem der schwedische König Gustav V. und der Erfinder anwesend. Ursprünglich war der Sender in Grimeton Teil eines Netzwerks aus 17 Sendern gleicher Bauart, die mit 200-kW-Alexanderson-Alternatoren ausgerüstet waren. Obwohl mehr Stationen geplant waren, wurden nur 9 Stationen in den USA, in Hawaii, in Wales, in Polen und in Schweden tatsächlich in Betrieb genommen. Der Sender wurde ursprünglich zur Kommunikation zwischen Grimeton Radio und Radio Central in Long Island, USA benutzt. Nach dem Zweiten Weltkrieg, als interkontinentale Funkverbindungen zunehmend über Kurzwellenverbindungen realisiert wurden, nutzte das schwedische Militär den Sender noch zur Kommunikation mit seinen U-Booten.

1995 wurde die sich noch in perfektem Betriebszustand befindende Anlage aus Gründen des sinkenden Interesses von Seiten des Militärs geschlossen.

Zur Sendeanlage in Grimeton gehören auch einige Kurzwellenantennen und ein 1966 errichteter 260 Meter hoher abgespannter Stahlfachwerkmast zur Verbreitung von UKW-Hörfunk- und TV-Programmen.

Aufgrund der Bemühungen von Interessenverbänden zur Sicherung der Anlage wurde der Sender 1996 gesetzlich zum nationalen schwedischen Industriemonument gemacht und damit die Finanzierung der Erhaltungsmaßnahmen auf unbegrenzte Zeit sichergestellt. Der Längstwellensender in Grimeton steht inzwischen auf der Liste der wichtigsten Orte in Schweden.

Zur Jahrtausendwende sandte der schwedische König Carl XVI. Gustaf eine an die erste über Grimeton ausgestrahlte Nachricht angelehnte Neujahrsbotschaft um die Erde. Nach Schätzungen wurde die Meldung von etwa 100 Menschen rund um den Globus empfangen.

Am 2. Juli 2004 wurde die Sendeanlage von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt. Sie ist damit das 13. UNESCO-Welterbe in Schweden.

(1)

Nur durch Zufall hatte ich im Fernsehen einmal einen Bericht über die Radiostation Grimeton gesehen. Während des 2. Weltkriegs war sie teilweise die einzige Verbindung der Alliierten mit dem besetzten Europa. Heute ist sie Unesco Welterbe. Genau so ein Zufall war es, dass ich am Rand der Autobahn ein Hinweisschild nach Grimeton sah. Ich nahm den 10 km langen Umweg in Kauf und folgte den Hinweisschildern. Es war 12:05 Uhr, als ich an der Radiostation eintraf. Doch nur um





mir ein paar Sendemasten und das Generatorenhaus aus der Nähe anzugucken, wollte ich keinen Eintritt bezahlen und setzte daher nach 10 Minuten meinen Weg nach Varberg fort, das ich um 12:35 Uhr erreichte. Ob am Badehaus oder auf der Festungsanlage, überall hatten sich Menschen zum Picknick niedergelassen. Man merkte richtig, dass Sonntag war. Ich umrundete die Festung auf dem meterhohen Festungswall, bevor ich mich nach einer Stunde zur Weiterfahrt bereit machte.

Varberg

Der älteste Teil der Festung von Varberg geht auf das 13. Jahrhundert zurück, während die Festungsmauern im 17. Jahrhundert errichtet wurden. Die Festung ist in schwedischem Besitz seit die dänische Besatzung sie im Jahre 1647 verließ.

Im 19. Jahrhundert wurde ein großer Teil der Festung als Gefängnis benutzt.

Heute findet man dort Varbergs Museum, ein Restaurant, ein Cafe, eine Jugendherberge und eine Anzahl privater Wohnungen.

(10)

Den nächsten Zwischenstopp legte ich um 14:18 Uhr am Schloss Tjolöholm ein, auf das ich auch nur durch ein Hinweisschild an der E6 aufmerksam gemacht wurde. Die Parkanlage, das Schloss und die Schären im Kungsbackafjorden waren traumhaft schön. Ich ließ mir hier besonders viel Zeit und schlenderte durch den Park. Auch die kleine Kirche und das Dorf Tjolöholm ließen keine Wünsche offen.



Tjolöholm

Der vermögende Kaufmann JF Dickson ließ um die Jahrhundertwende dieses pompöse Schloss im englischen Tudorstil erbauen. Die Einrichtung war von gediegenem Luxus und das Schloss war mit den damals modernsten Bequemlichkeiten ausgerüstet worden. Was sagen Sie z. B. zu einer rundum spülenden Duschanlage, oder einem Staubsauger mit einem 40 m langen Schlauch?

Tjolöholm mit seiner wunderbaren Lage auf einer Halbinsel im Kungsbackafjord vermittelt eine vollständige Schlossatmosphäre mit Arbeiterwohnstätten und Kirche. Die Kirche im schottischen Stil ist eine beliebte Hochzeitkirche geworden und die restaurierten Arbeiterwohnstätten können für einen Feriendaufenthalt gemietet werden. Das Haupthaus des Dorfes,



früher auch Versammlungshaus der Angestellten, steht heute für Konferenzen und Festlichkeiten zur Verfügung.

In einem Kutschenmuseum werden Kutschen und Pferdegeschirr ausgestellt, sie zeugen von der Pferdebegeisterung des Schlossherren. Der Schlosspark und die schöne Umgebung laden zu herrlichen Spaziergängen entlang der Reitpfade des Herrn Dickson ein. Für den Kaffeedurstigen gibt es reichlich zu wählen, das Haupthaus, die Manege, od. das Spielhäuschen nahe am Badeplatz. Veranstaltungen verschiedener Art werden das ganze Jahr u. a. das Mittsommerfest, eine Oldtimerausstellung, Reitwettbewerbe und der Weihnachtsmarkt geboten.

(4)



Unweit von Tjolöholm befand sich Fjärås Bräcka, ein Grabfeld, das aus zahlreichen Steinsetzungen aus der Eisenzeit stammte. Ebenfalls konnte man hier von einem Aussichtspunkt Hallands größten See, den Lygnern, sehen.

Fjärås Bräcka

Als das Inlandeis abschmolz, wurde der mächtige Moränenrücken Fjärås Bräcka gebildet. Vor ungefähr 10 000 Jahren kamen die ersten Menschen und die Fjärås Bräcka wurde dann zu einem wichtigen Verkehrsweg. Heute hat man vom Kamm der Fjärås Bräcka aus eine atemberaubende Aussicht. Das Eisenzeitgräberfeld am Rande der Bräcka, ist eines der berühmtesten seiner Art dieses Landes. Fjärås Bräcka naturum, Informationscenter mit Cafeteria, ist während der Sommersaison täglich geöffnet. Erlebnispfade.

Die Umgebung der Fjärås Bräcka ist reich an Funden der Menschen, die über die Jahrtausende hinweg sich hier angesiedelt haben od. auch nur durchgezogen sind. Das Eisenzeitgräberfeld in Li, am Rande der Bräcka, ist eines der berühmtesten seiner Art dieses Landes. Hier gibt es ungefähr an die 100 Bautasteine. Der größte von ihnen, der „Frodestenen“, ist nahezu 5 m hoch.

(4)

Als letztes fuhr ich auf direktem Wege zum Campingplatz in Göteborg – dachte ich. Den Campingplatz, den ich mir ausgesucht hatte, habe ich nicht gefunden. Einmal hatte ich kurz das Hinweisschild gesehen und war dem auch gefolgt. Da ich aber schon fast aus Göteborg draußen war, hielt ich an der Fähre nach Öckerö an und fuhr dort auf einen Parkplatz um einmal in Ruhe den Campingkatalog durchzusuchen. Meine zweite Wahl viel auf den Lisebergs Campingplatz in Askim. Das hieß für mich dass ich 20 Kilometer zurück fahren musste.



Um 17:00 Uhr erreichte ich den Campingplatz und war von dem Tag fix und fertig. Nun musste ich noch das Zelt bei leicht einsetzendem Regen aufbauen. Da Sonntag war, wollte ich mir an diesem Abend ein besonderes Essen kochen. Es gab Nudeln mit Roulade und Rotkohl, was mit einem Gaskocher gar nicht so einfach warm zu machen war. Ich stellte den Rotkohl in einem kleinen Topf in das kochende Nudelwasser. Somit hatte ich schon einmal zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Während ich diese nach dem Kochen noch in dem heißen Wasser ließ, wärmte ich die Roulade auf und es schmeckte hervorragend. Nach dem Abendessen fing es richtig an zu schütten. Ich verkroch mich in mein Zelt, schrieb an meinem Reisebericht und ging um 22:30 Uhr ins Bett.





In den Schärengärten Göteborgs

Montag, 23.07.2007, Göteborg, Bus, Straßenbahn, Schiff und zu Fuß

06:30 Uhr und es regnete immer noch. Mittlerweile standen die Wege auf dem Campingplatz bereits unter Wasser. Ich hatte keine richtige Meinung aufzustehen und so blieb ich noch in meinem warmen Schlafsack liegen. Trotzdem kroch die nasskalte Luft in mich hinein. Daher stand ich um halb acht auf, damit ich wenigstens dickere Sachen anbekam. Nebenbei machte ich die Toasts auf bewährte Weise warm. Ich ließ mir an diesem Morgen besonders viel Zeit, da ich bei diesem Regen nicht viel Lust hatte, das Zelt zu verlassen. Ich schmierte mir ein paar Brote packte meinen Rucksack zusammen und lief mit Regenjacke und Schirm bewaffnet zur Rezeption, wo ich mir den Göteborg Pass für 24 Stunden kaufte. Ich erfuhr, dass der Bus um 10:07 Uhr in die Stadt fuhr und bis zur Haltestelle waren es noch rund 700m. Also nahm ich die Beine in die Hand und lief los.

Göteborg

Es wohnten über mehrere tausend Jahre hinweg Menschen dort, wo Göteborg sich heute befindet. Im Steinzeitalter gab es eine richtige Belagerung am Ausfluss des Göta älvs, im heutigen Stadtteil Sanna. Es befinden sich in Göteborg 11 Petroglyphen, d. h. in Stein oder Fels geritzte bildliche Darstellungen aus prähistorischer Zeit.

Um 1100 flüchteten die Bewohner ca. 40 km weit flussaufwärts wegen zu vieler Plünderungen durch die Seefahrer. Dort entstand Gamla Lödöse (auch Lödöse genannt), Göteborgs älteste Vorgängersiedlung. Ein anderer Vorläufer Göteborgs war die Festung Älvsborg.

Das Delta des Göta älv war zu dieser Zeit Schwedens einziger Zugang zum Atlantik. Da die skandinavische Vormacht des Mittelalters, Dänemark, den Zugang zur Ostsee kontrollierte, hatte der Atlantikhafen für Schweden besondere Bedeutung. Im 13. Jahrhundert wurde die Festung Älvsborg an den Klippen des heutigen Stadtteils Kungälv gebaut. Lödöse lag zu weit vom Flussdelta entfernt, weshalb man eine neue Stadt, Neu Lödöse, im Jahr 1473 im Stadtteil Södra baute. Heute befindet sich dort der Stadtteil Gamlestaden.

Um die Festung herum bildete sich in Richtung Westen ebenfalls ein Dorf. Die Festung selbst wurde von den Dänen 1563 und 1612 erobert. Beide Male mussten die Schweden hohe Ablösesummen – Älvsborgs Lösegelder genannt – bezahlen, um die Festung zurück zu bekommen.

Göteborg ist ein kulturelles Zentrum mit Großstadtatmosphäre, das deutlich zum großteils ländlich geprägten Umlandes kontrastiert. Im Zentrum befinden sich als Relikt der ursprünglichen Festungsanlage zahlreiche kleine befahrbare Kanäle und alte Bauwerke. Überall sieht man die markanten blauen Straßenbahnen.

Als Tourist bewegt man sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad am besten durch die Stadt, insbesondere rund um den Järntorget im Westen der Innenstadt. In erster Linie ist Göteborg aber für seine lebendige und vielfältige Kaffeehauskultur bekannt. Das alte Viertel Haga bietet zahlreiche Möglichkeiten, diese zu erleben. Ein großbürgerliches Ambiente, das modest an die Wiener Ringstraßenbauten erinnert, zeigt das Vasa-Viertel.



Im Zentrum befindet sich Gustav Adolfs Torg mit einem Denkmal des Stadtgründers und sehenswerten Gebäuden. Das Kronhuset ist das älteste erhaltene Gebäude der Stadt, es wurde Mitte des 17. Jahrhunderts erbaut.

Liseberg, der größte Vergnügungspark Skandinaviens, liegt mitten in der Stadt.

Nobel ist es rund um die Kungsporsavenyn, an deren Ende der Götaplatsen liegt, das Kulturzentrum der Stadt mit seiner Poseidonstatue (1931), die eines der Wahrzeichen der Stadt ist. Am Platz befinden sich zudem das Konstmuséet, Konserthuset und Stadsteatern.

Das zentral gelegene Göteborgs maritima centrum stellt zahlreiche Schiffe zur Schau. Das "Universeum", ein naturwissenschaftliches Museum in der Nähe des Liseberg Vergnügungsparks, bietet Experimente zum Selbermachen, sowie einen Zoo.

Die Feskekörka (1874) ist eine im Stil einer gotischen Kirche errichtete Fischmarkthalle.

(1)

Ich erreichte die Haltestelle gerade noch rechtzeitig, als kurz darauf der Bus anfuhr. Geschafft! Ich saß im Bus und konnte in Ruhe die Busfahrpläne, die Infos zum Göteborg Pass und den Stadtplan studieren. Am Campingplatz hatte man mir gesagt, dass ich bis zum Nils-Ericson-Platz fahren sollte. Von dort waren es auch nur wenige Meter zum Nordstan, der



größten Einkaufspassage Nordeuropas, und zum Göteborgs Utkiken, ein Hochhaus, das von den Göteborgern liebevoll Lippenstift genannt wurde. Da es momentan wieder einmal schüttet wie aus Eimern, entschloss ich mich mit einem Bummel durch Nordstand anzufangen. Anschließend konnte ich trockenen Fußes, dank einer Überdachten Fußgängerbrücke, zum Lilla Bomm Torg kommen, wo sich der Utkiken und das Segelschiff Viking befanden.

Am Utkiken kam mein Pass das erste Mal richtig zum Einsatz. Ich konnte ohne zu bezahlen den Fahrstuhl zur Aussichtsetage benutzen. Oben angekommen, war ich fast alleine. Es war richtig angenehm die Aussicht ganz für sich alleine zu haben. Ich bin mir sicher, dass das bei besserem Wetter anders gewesen wäre. Hier oben aß ich erst einmal 2 von meinen geschmierten Broten, bevor ich ein paar Fotos von Göteborg machte. Dabei war es ziemlich praktisch, das in den Glasscheiben kleine Fenster eingelassen waren, die man zum Fotografieren öffnen konnte. Auf diese Weise hatte man keine lästigen Regentropfen vor der Linse.

Als nächstes stand für mich ein Bummel über die Östra-Hamn-Gatan und dem Kungsporsavenyn, der Paradedstraße Göteborgs. Am Ende der Straße befand sich der Götaplatz mit dem Poseidon-





Brunnen in der Mitte.

Es hatte aufgehört zu Regnen und ich ging weiter zur Lisebergsaleen. Mitten in der Stadt waren hier der Liseberg, der größte Vergnügungspark Skandinaviens und das Universeum. Letzteres wollte ich mir wegen dem schlechten Wetter ansehen, doch diese Idee hatten wohl so einige. Eine lange Schlange bis auf die Straße bildeten hunderte von Menschen. Trotzdem ging es überraschend schnell voran. Nach einer guten dreiviertel Stunde hatte ich meine Eintrittskarte, die Dank dem Göterborg Pass umsonst war. Mit einem schräg nach oben

fahrenden Aufzug ging es in den „Norden“ Schwedens, zu den Samis. Der in der Tundra fallende Regen und Schnee floss in einem kleinen Rinnsal in Aquarien mit Fischen, die dem extremen Klima angepasst waren. Weiter ging es hinunter durch die Wälder Schwedens bis zur Ostsee. Anschließend wurden in riesigen Aquarien die Unterwasserwelten der Ozeane gezeigt. Durch eine Luftschleuse gelang man in die Regenwälder. Frei umher fliegende Vögel und Schmetterlinge, sowie freilaufende Affen tobten in der riesigen Glashalle. Wäre ein bisschen weniger los gewesen, ich wäre bestimmt länger geblieben und hätte mir den Rest auch noch angesehen.



Mit der Straßenbahn fuhr ich zum Nils-Ericson-Platz, wo ich in die Linie 9 umstieg, die mich direkt in 35 Minuten zur Endstation Slatholmen brachte. Hier hieß es für mich ebenfalls Umsteigen, nun allerdings aufs Schiff. Die Schären Göteborgs sind durch ein „Wassertaxi“ miteinander verbunden. Die südlichen Schären, durch die ich mit dem Schiff nun fuhr, sind sogar weitgehend Auto frei. Fortbewegungsmittel sind hier



nur die eigenen Füße, das Rad oder eine Art Motorroller. Diese hatten vorne zwei und hinten ein Rad. Vor dem Lenker befand sich eine Kiste, in der Gepäck oder sogar Passagiere befördert werden konnten. Nach einer guten Stunde erreichte ich Vrångö, die südlichste Insel der Schären. Nun ging es den ganzen Weg bis zum Ericson-Platz zurück. Ein Ausflug, der sich auf jeden Fall gelohnt hatte.

Da ich noch ein wenig Zeit hatte, beschloss ich, Torben, Nicole und mir noch einen Troll zukaufen.

Als kleine Entschädigung – sozusagen.

Auf der Hinfahrt hatte mich der Bus nur an einer Haltestelle abgesetzt. Für die Abfahrt musste ich jedoch in den Terminal. Ja genau, Terminal! Und das ist noch nicht alles. Die Frau, die ich am Schalter um Rat fragte, sprach sogar von Gates, von denen es gleich 30 verschiedene gab. Mein Bus ging um 18:32 Uhr. Welches Gate ich nehmen sollte, musste ich den Anzeigetafeln



entnehmen. Hätte ich es nicht besser gewusst, ich hätte gedacht, dass ich auf einem Flugplatz gewesen sei. Umso erleichterter war ich, dass der Bus fuhr und nicht flog.

Um 19:15 Uhr hatte ich den Campingplatz erreicht. Heute kochte ich mir Nudeln mit Gulasch. Danach schmierte ich mir Brote für den nächsten Morgen und packte die nicht mehr benötigten Sachen schon einmal ins Auto ein, da ich am Dienstag nicht viel Zeit haben würde. Meine Fähre nach Frederikshavn sollte bereits um 09:30 Uhr in Göteborg ablegen. Ich stellte mir daher den Wecker auf 05:00 Uhr.





Der Tag der Entscheidung

Dienstag, 24.07.2007, Göteborg – Frederikshavn, 168 km Auto, Fähre

Meine um mich herum campenden Nachbarn mussten mich wahrscheinlich verflucht haben, als ich um 05:00 Uhr aufstand, mich fertig machte und dann leise das Zelt zusammen packte. Ganz ohne Geräusche, und wenn es nur das Knistern des Zeltens beim Zusammenlegen war, ging die ganze Sache nicht von statten. Trotzdem möchte ich mal behaupten, dass die kreischenden Möwen auf dem Campingplatz mehr Krach gemacht hatten als ich. Fairerweise hatte ich ja schon einen Großteil abends ins Auto gepackt. Das Zelt war klitsche nass und meine Hose gleich mit.

Die Rezeption hatte noch nicht geöffnet, als ich um 06:56 Uhr losfuhr. Zum Glück hatte ich schon beim Einchecken bezahlt und somit einen Express-Auscheckungsumschlag erhalten, den ich samt der Zugangskarten in den Briefkasten warf.

Die Fahrt zur Stenaline lief wider erwarten gut, denn am Terminal traf ich 15 Minuten später ein. Die Abfertigungsschalter hatten noch nicht geöffnet und so stellte ich mich hinter den anderen Fahrzeugen an und aß mein geschmiertes Toastbrot zum Frühstück. Die Wartezeit vertrieb ich damit im Auto ein wenig zu dösen, war doch die Nacht wieder einmal sehr kurz gewesen.



Gegen 09:00 Uhr tat sich plötzlich was. Die vorher noch auf dem Gelände umherlaufenden Autofahrer stürmten in ihre Autos. Der Grund dafür war, dass Mitarbeiter der Stenaline die Absperrhütchen in der ersten Reihe einsammelten, ein Zeichen dafür, dass es jeden Moment losgehen konnte. Nur einen kurzen Moment darauf fuhren bereits die ersten

Pkw die Verladerampe empor. Auch meine Spur war bald an der Reihe. Nachdem mir ein Platz im Bauch der Stena Danica zugewiesen wurde, packte ich meinen Rucksack und lief eine steile Treppe hinauf auf Deck 7, wo ich mir zwischen den Spielautomaten einen Platz suchte. Wie nervig diese Dinger sein konnten, wusste ich von meinen Norwegenfahrten. Ausweichen konnte man den Höllenmaschinen kaum, denn überall wo sich Sitzcken befanden, waren auch die einarmigen Banditen und die „spielsüchtigen“ Schweden. Da musste ich wohl durch.

Die Stena Danica legte Punkt 09:30 Uhr ab und ich lief die Treppen nach oben auf das Außen-deck, um noch ein paar Fotos vom Auslaufen zu machen. Möwen begleiteten die auslaufende Fähre und klauten geschmierte Brote direkt aus den Händen der Passagiere. Vorbei an der Festung Älvsborg, dem südlichen und dem nördlichen Schärengarten erreichte das Schiff das Kattegatt.



Es stimmte mich etwas traurig, den nördlichsten Punkt der Reise passiert zu haben. Dieses Gefühl kannte ich bereits von Island und Norwegen. Irgendetwas ist da, das mich immer wieder gen Norden zieht.

Ich machte noch einen Bummel über das Schiff und kehrte zurück an meinen schon vorher eingenommenen Platz. Ich versuchte ein wenig zu schlafen, doch bei den ratternden Spielautomaten war an Schlaf gar nicht erst zu denken. Vor lauter Frust aß ich meine geschmierten Brote und döste wieder vor mich hin. Mit dem letzten kleinen Stückchen Ruhe war es schlagartig aus, als ein Mitarbeiter der Stenaline vor meinen Augen damit begann mit einer elektrischen Luftpumpe Luftballons für die Kinder aufzupumpen. Die Kinder waren gar nicht das Problem. Die stellten sich artig in einer Schlange auf. Viel nerviger war das Sausen der Luftpumpe. Ein Föhn war dagegen richtig leise.



Als das Schiff um 12:45 Uhr in den Hafen von Frederikshavn einlief, saß ich bereits in meinem Auto. Wie alle anderen Autofahrer auch, wartete ich darauf, dass sich die Entladungsluke der Fähre öffnete. Nach dem Verlassen der Fähre fuhr ich sogleich zum Campingplatz in Frederikshavn, der sich direkt am Palmenstrand befand. Ich wollte noch schnell mein Zelt aufbauen. Zum einen sah es bereits wieder nach Regen aus und zum anderen wollte ich nicht erst wieder abends damit anfangen. Das Zelt stand, meine Hoffnung, das es ein

wenig abtrocknen konnte zerschlug sich bereits recht schnell wieder, da es zu topfen anfang. Ich setzte mich ins Auto, guckte mir den Palmenstrand von Frederikshavn an und fuhr um 14:55 Uhr nach Rubjerg Knude Fyr. Nun war es endlich wieder mal soweit – Dauerregen und kein Ende. Da das Wetter sich am nächsten Tag wohl nicht grundlegend ändern würde, fasste ich den Entschluss, meinen Urlaub um einen Tag zu verkürzen. Ein Tierpark im Regen macht auch keinen Spaß. Auch das Zelt bekam ich wegen des Regens der vergangenen Tage gar nicht mehr richtig trocken. Luftmatratze, Decke, Schlafsack, Kleidung, alles war klamm und fühlte sich nachts kalt an. Außerdem war ich ziemlich geschafft und meine Aufnahmefähigkeit für neue Eindrücke ließ immer weiter nach. Das soll jetzt nicht heißen, dass ich mit dem Verlauf des Urlaubs nicht zu frieden war. Im Gegenteil. Er übertraf sogar meine Erwartungen, aber jeden Tag fahren ohne das man sich mit jemanden abwechseln kann, haben Spuren bei mir hinterlassen. Außerdem sprach nichts dagegen, bei einer späteren Reise von Skandinavien zurück an einer der geplanten Ziele halt zumachen.



Rubjerg Knude

Die Rubjerg Knude ist eine Wanderdüne in der Gemeinde im nördlichen Jütland in Dänemark und bildet eine eindrucksvolle Naturschönheit der Nordseeküste.



Die Westküste Dänemarks im nördlichen Jütland ist eine Abtragungsküste. Auf rund 15 Kilometern zwischen Lønstrup und Løkken werden eiszeitliche Sandablagerungen von etwa 50 m Höhe über dem Meeresspiegel durch die Erosion der Nordsee mit einer Geschwindigkeit von mehreren Metern pro Jahr abgetragen, es bildet sich eine Steilküste (Lønstrup Klint) mit vorgelagertem Sandstrand wechselnder Breite.

Die Rubjerg Knude bildet den höchsten Punkt der Steilküste von Lønstrup. Sie erreicht eine Länge von bis zu 1.900 Metern und eine Breite von bis zu 400 Metern. Die Düne erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung und fällt zum Meer hin steil ab. Zu den 50 m des Küstenkliffs hat der Wind in den vergangenen Jahrzehnten den durch die Erosion losen Sand um weitere 50m aufgehäuft, so dass sie mit bis zu 100 Metern Höhe die größte Wanderdüne Europas ist. Die größte "stationäre" Düne Europas ist die Dune du Pyla in Frankreich.

Am 27. Dezember 1900 wurde an der Küste von Rubjerg hinter einer damals nur zwei bis drei Meter hohen Düne das Fyr, der 23 Meter hohe Leuchtturm, zusammen mit vier Nebengebäuden (den Wärterhäuschen) eingeweiht. Er sandte alle halbe Minute einen langen weißen Lichtstrahl und anschließend zwei kurze Blitze aus. Dieses Signal konnte bis zu 42 Kilometer weit wahrgenommen werden.

Von 1900 bis 1906 war er mit einem eigenen Gaswerk ausgestattet, in den folgenden Jahren wurde die Flamme mit Petroleum betrieben und 1934 wurde auf elektrisches Licht umgestellt. Der Linsenapparat bestand aus 134 handgeschliffenen Fresnellinsen, die für 42.000 DDK in Paris hergestellt worden waren. Der Leuchtturm war rund um die Uhr mit einem Leuchtturmwärter, einem Gehilfen und einem Heizer bemannt.

Ab den 1910er Jahren blies der Wind große Mengen Sand von der Steilküste herauf und die eigentliche Düne bildete sich auf dem schmalen Streifen zwischen dem Leuchtturm und dem Meer. Der Sand drang zwischen den Wärterhäuschen ein – verschüttete einen Brunnen und machte den Kräutergarten unfruchtbar. Schon zu diesem Zeitpunkt wurden dutzende Fuhren Sand weggefahren. In den 1950er Jahren gruben Bauunternehmen große Mengen an Sand von der Spitze der stetig wachsenden Düne ab – aber ohne Erfolg.

Rubjerg Knude wanderte, getrieben vom Wind, weiter und erreichte schließlich eine Höhe von etwa 50 Metern. Der Leuchtturm war nun vom Meer aus nicht mehr zu sehen. Er wurde am 1. August 1968 abgeschaltet. Einen unmittelbaren Ersatz gab es wegen der verbesserten Navigationstechnik nicht.

Um das Sandtreiben zu bremsen war versucht worden, Kiefernzweige in die Düne zu stecken. Dies hatte allerdings nur zur Folge, dass noch mehr Sand festgehalten wurde und die Düne höher wurde. Auch eine Bepflanzung mit Strandhafer konnte das Wachstum nicht bremsen. Nachdem alle Versuche der Wanderdüne Einhalt zu gebieten gescheitert waren, beschloss die dänische Regierung Anfang der 1990er Jahre das gesamte Gebiet unter Naturschutz zu stellen und den Sand frei wandern zu lassen.

In den Jahren 1994 und 1996 entfernte man die Dächer zweier Gebäude, weil die Gefahr bestand, dass diese unter dem Gewicht des Sandes einstürzen könnten, wobei möglicherweise Touristen hätten verletzt werden können. Bis 2001 befanden sich im dritten Gebäude noch ein Flugsandmuseum und eine Cafeteria. Ein Jahr später waren alle drei Gebäude in der Düne verschwunden.



Im Januar 2003 wurde auch vom vierten und letzten Haus das Dach abgenommen. Dabei war der Leuchtturm nie vollständig im Sand versunken. Durch Abwinde an den Turmfassaden bildete sich um den Sockel eine zunächst kleine Delle, welche sich mit den Jahren zu einer bis zu zehn Meter tiefen Mulde entwickelt hat. 2004 ist die Düne weitergewandert und das erste Haus ist im Begriff, wieder zum Vorschein zu kommen - es wird aber auf Grund der Erosion in wenigen Jahren ins Meer stürzen.

Die Düne wandert zur Zeit Richtung Nordost und flacht sich dabei mit den Jahren ab. Noch ist sie zwischen 90 und 100 Meter hoch.

(1)

Um 16:00 Uhr erreichte ich einen schmalen sandigen Zufahrtsweg zum Rubjerg Knude Fyr. Die gewaltige den Leuchtturm verschluckende Sanddüne war schon kilometerweit zu sehen. Der Weg dorthin war mit Schlaglöchern nur so überseht, in denen sich das Regenwasser sammelte. Es war eine Herausforderung für die Stoßdämpfer und Scheibenwischer. Mein vorher dunkelblaues Auto war jetzt schlammig braun. Da hatte der Regen zur Abwechslung mal etwas Gutes. Ich zog meine Regenjacke an und krakselte die Steile Düne bis zum Kamm hoch. Tatsächlich – der Sand hatte die zum Leuchtturm gehörenden Gebäude bis zum Dachstuhl und den Leuchtturm halb unter sich begraben. Die aufgegebenen Gebäude wirkten gespenstisch. Hollywood hätte keine bessere Requisite zaubern können.

Der zweite Höhepunkt wartete nur wenige Meter weiter. Ein rund 90 Meter hohes Kliff trennte mich von der unten gegen den Strand schlagende Nordsee. Ein Eindruck, den ich von der Westküste nicht erwartet hatte und wieder kam in mir das Gefühl hoch, wie klein und machtlos der Mensch den Naturgewalten doch gegenüber steht.



Tief beeindruckt setzte ich um 16:20 Uhr meinen Weg Richtung Skagen fort. Über die nördlichste Spitze Jütlands wälzt sich die größte Wanderdüne Europas von Westen gen Osten und begräbt alles unter sich, was sich ihr in den Weg stellt. Um 17:30 Uhr erreichte ich Råbjerg Mille. Ich bewaffnete mich dieses Mal gleich mit Regenjacke und Schirm und kletterte auch hier wieder die mächtige Wanderdüne hoch. Doch wegen des anhaltenden Regens wanderten heute hier nur ein paar Touristen und nicht der Sand. Schemenhaft konnte man

am Horizont Nord- und Ostsee erkennen. Auch hier zeigte sich wieder, dass die Natur stärker als der Mensch ist.

Råbjerg Mile

*Die **Råbjerg Mile** ist eine Wanderdüne in Dänemark, die sich von der Westküste Dänemarks nach Nordosten bewegt. Sie ist zwischen 35 und 40 Meter hoch und bewegt sich jedes Jahr 15 Meter nach Nordosten.*



Die Rabjerg Mile wandert vom Skagerak (Nordsee) zum Kattegatt (Ostsee), da die Kirche östlich der Rabjerg Mile liegt, war diese folglich noch gar nicht dort.

Noch vor 50 Jahre bestand die ganze Region um Skagen aus Wanderdünen und es gab keine feste Verbindung nach Skagen. Damit eine feste Straße gebaut werden konnte, wurden sämtliche Dünen künstlich bepflanzt, damit sie nicht mehr wandern können. Damit dies auch finanziert werden konnte, übergaben die Bewohner die Dünen der Region Skagen, im Gegenzug sollte nun eine feste Straße gebaut werden.

Allerdings geschah dies nicht zur Freude aller, da viele der Ansicht waren, man zerstöre die einmalige Landschaft dadurch.

So beschloss die Region Skagen die Rabjerg Mile (inzwischen die letzte unbepflanzte Düne) zu schützen, damit diese so weiter bestehen konnte und weiter wandern kann.

Berechnungen zu Folge wird die Rabjerg Mile im Jahre 2200 die Hauptstraße (40) erreichen und nach weiteren 30 Jahren im Kattegatt für immer verschwinden.

(1)

Als ich um 18:25 Uhr wieder am Campingplatz in Frederikshavn eintraf, machte ich mir eine Kartoffelsuppe warm. Sie schmeckte einigermaßen und daher verdrückte ich gleich noch 5 Würstchen, die ich mir zuvor warm gemacht hatte. Anschließend ging ich meiner allabendlichen Beschäftigung, dem Schreiben des Reiseberichtes nach. Außer dem markierte ich noch die gefahrenen Strecken der letzten Tage in meinen Karten. Nachdenklich, aber rundum zufrieden ließ ich den Abend ausklingen. Es hatte aufgehört zu regnen.





Wo Dänemark geboren wurde

Mittwoch, 25.07.2007, Frederikshavn – Leck, 522 km

Bis zum Morgen hatte es mal wieder geregnet. Daher hatte ich es mit dem Aufstehen nicht besonders eilig und blieb bis 07:30 Uhr liegen. Ich konnte diesen Morgen gelassen angehen,



war es doch egal, wann ich in Leck eintreffen würde. So machte ich mich in aller Ruhe fertig, frühstückte und packte mein Zelt zusammen. Wie auch die letzten Tage war dieses wieder einmal klatsch nass und ich nach dem Abbauen auch.

Nach dem Auschecken am Campingplatz, machte ich noch einmal in der Stadt halt, wo ich ein paar Fotos von der Kirche, dem Pulverturm und der Innenstadt machen wollte. Auf dem Weg dorthin,

kam ich an den großen Norwegen- und Schwedenfähren vorbei. Wehmütig sah ich der Stena Saga beim ablegen zu, war ich doch schon zwei Mal mit ihr nach Oslo gefahren.

Frederikshavn

Frederikshavn Kirke

Eine der wenigen einheimischen Kreuzkirchen mit Kupferdach – zwischen 1890 und 1892 im romanischen Stil erbaut. Glockenspiel mit 24 Glocken. Schöne Altartafel, gemalt vom Skagen-Maler Michael Ancher. Der Taufstein besteht aus weißem Marmor, die Kanzel aus Eichenholz mit Schnitzwerk.

Krudttårnet

Der Pulverturm (erb. 1686-1690) ist ein dreistöckiger Martelloturm. Oberes Kanonendeck mit versch. Arten d. Artillerie. Im unteren Stockwerk Ausstellung über die Geschichte von "Fladstrand" und dem Hafen. Hier war die Basis des Seehelden Tordenskiold während des grossen nordischen Krieges.

Palmestranden

Der nördl. Strand von Frederikshavn ist im Sommer mit 60 aus Italien importierten Hanfpalmen bepflanzt. Ferner gibt es 4 Beachvolley-Plätze u. Schatten spendende Tang-Sonnenschirme f. warme Sommertage. Der südl. Strandbereich mit flachem Wasser ist hervorragend f. Familien m. Kleinkindern geeignet.

(9)

Die Innenstadt von Frederikshavn machte auf mich einen sehr gepflegten Eindruck. Alles sah aus wie aus dem Ei gepeilt. Überall zierten Palmen die Plätze, an denen die Restaurants ihre Gartenmöbel auf die Plätze und Straßen gestellt hatten.

Gegen 10:20 Uhr verließ ich nach einem kurzen Tankstopp Frederikshavn und fuhr auf der Autobahn gen Süden. Es hatte wieder einmal zu regnen angefangen. Da das Fahren alleine ein wenig anstrengend war, machte ich um 11:30 Uhr für 20 Minuten auf einem Rastplatz bei



Randers Pause. Mein Magen zeigte mir, das es auf Mittag zuing, und so kochte ich ein wenig Wasser für eine 5 Minuten Terrine, die ich zusammen mit 2 Scheiben Toastbrot aß. Es hatte mittlerweile aufgehört zu regnen und hin und wieder lugte sogar die Sonne ein wenig zwischen den dichten Wolken hervor.

Rosenholm Slot

Im April 1559 übernahm Jørgen Rosenkrantz den Hof Holm bei Hornslet vom König und ließ in den folgenden Jahren ein Schloss erbauen, dass nach seiner Familie den Namen Rosenholm erhielt. Seitdem ist das Schloss im Besitz der Familie Rosenkrantz. Rosenholm ist heute das Bauwerk in Dänemark, das am längsten im Besitz ein und derselben Familie ist. Von 1740 – 45 wurde das Schloss umgebaut und der 50.000 Quadratmeter große Park mit Lindenalleen, Lindenhäusern und Buchenhecken angelegt. Der Rosengarten um die Fontäne herum ist ein zauberhafter Ort.

Das Schloss ist heute voll möbliert mit Hunderten von Möbeln, Gemälden und Gobelins - der Besucher bekommt einen faszinierenden Eindruck vom Leben einer Adelsfamilie im Laufe der Jahrhunderte. Veranstaltet werden interessante Führungen, Tagungen, Firmenfeste, Hochzeiten u.a. - damit vereint Schloss Rosenholm heute die Kultur der Vergangenheit und der Gegenwart. Das Schloss ist eine der schönsten und größten dänischen Herrschaftsanlagen aus der Renaissance.

(2)

Bei Århus machte ich um 12:45 Uhr einen Halt in Hornslet am Schloss Rosenholm. Hier war der Sitz des dänischen Adelsgeschlechts Rosenkrantz. Der Name Rosenkrantz war mir bereits im norwegischen Bergen untergekommen. Dort hatte Eric Rosenkrantz ein Wohn- und Wehrturm errichtet. Ich machte ein paar Fotos vom Schloss und dem Park und setzte meine Fahrt nach einer viertel Stunde Richtung Århus fort. Dort wollte ich mir eigentlich das Freilichtmuseum „Den Gamle By“ ansehen, wo aus ganz Dänemark alte Häuser ab und hier in der Stadt wieder aufgebaut wurden. Doch rund herum um das Museum konnte ich keinen einzigen Parkplatz finden. Die Idee eines Museumsbesuchs hatten bei diesem Wetter



wohl viele gehabt, auch wenn es nun schon seit längerer Zeit trocken geblieben war und sogar häufiger die Sonne schien.

Bevor ich mich endgültig auf dem Heimweg machte, fuhr ich weiter zu meinem letzten Ziel in Jelling, dem Geburtsort Dänemarks. Mitten im Zentrum des kleinen Städtchens ragten die mächtigen Grabhügel empor, zwischen denen sich eine kleine Kirche befand. Das war das Nationalheiligtum des Königreiches, die Wiege Dänemarks. Der heidnische König Gorm und seine Frau Thyra



wurden in den Grabhügeln beigesetzt. Nachdem sich sein Sohn Harald Blauzahn taufen lies, bettete er seine Eltern in der von ihm errichteten Holzkirche zwischen den Hügeln um und gab den Taufstein Dänemarks in Auftrag.

Jelling

Das 5000-Einwohnerdorf Jelling liegt mitten in Jütland, nordwestlich von Vejle. Das königliche Jelling gehört zu den bedeutenden archäologischen Fundplätzen Dänemarks. Zwischen den größten Grabhügeln (Nord- und Südhügel) Dänemarks liegt hier eine Steinkirche aus der Zeit um 1100 n. Chr., die über älteren Holzkirchen errichtet wurde. Davor stehen der Thyra-stein und der Haraldstein. Der Platz hatte bereits seit der Bronzezeit kultische Bedeutung. Nicht weit von Viborg liegt Mammen, wo eine in diese Zeit passende mit Silberdraht eingelegte Prunkaxt gefunden wurde. Aber es waren Könige des 10. Jh. die Jelling seine heutige Bedeutung gaben.

Der heidnische König Gorm der Ältere gilt (vielleicht zu unrecht) als Reichseiniger Dänemarks. Ältere, mythologisch überlieferte Könige waren wohl regionale Herrscher. Gorm erweiterte den Nordhügel und setzte den Thyrastein für seine Frau. Im Nordhügel wurde eine unterteilte Holzkammer gefunden, die als Doppelgrab angesehen wird. Sie war aber bis auf einen Silberbecher leer. Gorm starb etwa 935 nach anderen Quellen 950 n. Chr. Das Grab wurde wenig später ausgeräumt. Ob er oder sein Enkel den Südhügel errichteten, der nie benutzt wurde ist offen.

Harald Blauzahn, der Sohn Gorms, wurde erst im reiferen Alter von etwa 40 Jahren König und ließ sich im Jahre 960 taufen. Danach gab er wohl jenen gewaltigen Runenstein in Auftrag der Haraldstein oder der Taufstein Dänemarks genannt wird. Er ließ die erste Holzkirche bauen in die er seine Eltern umbettete.

Der anscheinend 965 und damit als Sohn christlicher Eltern geborene Sven war der dritte Sohn Harald Blauzahns und wohl der Anführer einer heidnischen Gegenreaktion. Er vertrieb Harald 986 vom Thron. Dieser starb 987 entweder auf der Flucht nach Jomsburg (Vineta) oder im dortigen Exil. Sven ist der Bauherr der vier sogenannten Wikingerburgen. Damit endet die Bedeutung des heute kleinen Ortes Jellings, da der Hof nach Roskilde verlegt wurde, wo auch Harald und Sven begraben sind.

Die Runensteine von Jelling sind zwei der wenigen Steine, die dänischen Königen gewidmet sind und ihre Taten thematisieren. Sie entstanden Mitte bis Ende des 10. Jahrhunderts. Zusammen mit dem Grabhügel und der Kirche von Jelling werden sie von der UNESCO als Teil des Weltkulturerbes geführt.

Auf dem kleineren Runenstein steht geschrieben: „König Gorm errichtete diesen Gedenkstein zu Ehren seiner Frau Thyra, Erneuerer/Stolz Dänemarks.“

Gorm war Begründer der Jellingdynastie und verteidigte Dänemark gegen die Schweden. Seiner Frau Thyra (oder auch Thorwi) wird zugeschrieben, dass sie das Danewerk errichten ließ.



Auf dem großen Runenstein steht: „König Harald befahl diesen Stein zu errichten, zum Gedenken an Gorm, seinen Vater, und an Thyra, seine Mutter. Der Harald, der (dem) sich ganz Dänemark und Norwegen unterwarf und die Dänen zu Christen machte.“

Die Runenschrift befindet sich auf allen drei Seiten des Steins. Auf jeweils einer Seite befindet sich die Darstellung eines Kampfes zwischen Löwe und Schlange und eine Christusdarstellung. Die Tierdarstellungen sind naturalistischer als in vorherigen Stilen ausgebildet. Sie sind weniger verschlungen und haben außerdem leuchtende Farben. Dieses wird als Mammen-Stil bezeichnet.

(1)



Für das angrenzende Museum musste ich keinen Eintritt bezahlen was zeigt, wie bedeutend den Dänen wohl dieser Ort sein musste. In einer interessanten Ausstellung wurden die Grabbeigaben und die Bedeutung der Runensteine den Besuchern erklärt. Der Stammbaum der dänischen Königsfamilie reicht bis zu König Gorm († 935 oder 950 n. Chr.) zurück. Welches Königshaus konnte das von sich schon behaupten.

Nach einer Stunde verließ ich um 16:00 Uhr Jelling Richtung Vejle, wo ich auf die E45 fuhr. Um 17:30 Uhr traf ich in Leck ein. Meine Eltern halfen mir beim Ausräumen des Autos und beim Aufstellen des Zelt. Dieses sollte vor dem endgültigen Zusammenpacken erst einmal gründlich trocknen und lüften. Dass es in der Nacht bereits wieder zu regnen anfang, konnte ja keiner ahnen.





Was bleibt

Klar, zu Dritt wäre die Reise bestimmt noch schöner gewesen. Es hatte aber auch seine Vorteile alleine zu reisen. Ich konnte tun und lassen was ich wollte, musste auf keinen Rücksicht nehmen, habe gelernt zu improvisieren, habe viele nette Leute getroffen, musste von mir aus oft auf Leute zugehen und fragen. Ich denke, dass ich eine ganze Menge an neuen Eindrücken gewonnen habe. Dabei sind mir die Kreidefelsen, der Kullaberg und der Leuchtturm in Rubjerg Knude besonders tief in Erinnerung geblieben. An allen Orten blieb genug Zeit um einfach nur da zu sein, auf das Meer zu blicken und die Gedanken ziehen zu lassen. Es war eine Woche, die ich sehr intensiv wahrgenommen habe. Dennoch muss ich mir selber zugestehen, dass ich nach einer Woche am Rande meiner Leistungskraft angekommen war. Nächte mit höchstens 4 Stunden Schlaf, Zelt auf- und abbauen, alleine Kilometer um Kilometer mit dem Pkw auf der Straße, Sonne und nicht zuletzt der zermürende Regen haben Spuren hinterlassen. Umso besser schlief es sich in meinem eigenen Bett nach meiner Rückkehr. Rückblickend denke ich, dass dieser Urlaub alles andere als Erholung gewesen ist. Es war Stress pur, aber es war ein positiver Stress. Er hat mir geholfen, meine Akkus aufzufüllen und von den gewonnen Eindrücken werde ich noch eine Zeit zehren, bis es wieder heißt: Auf gen Norden! Dann aber bis zum Nordkap. Hurtigrute, ich komme!



Zahlen, Daten, Fakten

Fahrzeug:

Kilometer	1.790,00 km
Benzin	128,39 l
Verbrauch	7,17 l/100 km

Fähren:

Scandlines	Puttgarden – Rødby, 45 Minuten, 56,00 Euro Helsingborg – Helsingør – Helsingborg, jeweils 20 Minuten, 5,59 Euro
Stena Line	Göteborg – Frederikshavn, 3 Stunden, 50,00 Euro
Schärenfähre	Göteborg, Göteborg Pass

Busse:

Malmö	1,68 Euro
Göteborg	Göteborg Pass

Züge:	Ishøj – Kopenhagen – Ishøj, 45 Minuten, jeweils 6,06 Euro
--------------	---

Straßenbahn:	Göteborg, Göteborg Pass
---------------------	-------------------------

Maut:

Øresund-Brücke	32,97 Euro
Kullaberg	4,47 Euro

Campingplätze:

Møns Klint:	1 Tag, 15,07 Euro
Tangloppen Ishøj	2 Tage, 30,14 Euro
Mölle First Camp	1 Tag, 31,86 Euro
Liseberg Askim	2 Tage, 61,48 Euro
Nordstrand Camping	1 Tag, 24,89 Euro

Höchste Erhebungen:

Kullaberg	187 m
Møns Klint	128 m
Rubjerg Knude	90 m



Quellennachweis

- (1) www.wikipedia.de
- (2) www.visitaarhus.com
- (3) www.kullabergsnatur.se
- (4) www.kungsbacka.se
- (5) www.malömo.se
- (6) www.schwarzaufweiss.de
- (7) www.visitroskilde.com
- (8) www.dansk.de/urlaub/mon/mön.asp
- (9) www.toppenafdanmark.dk
- (10) www.turist.varberg.se