

Fahrt in den Winter im hohen Norden -Februar 2022

1. Bericht: Treffen in Stockholm, erster Fahrtag

Von Ende Januar bis ca. Mitte März 2022 soll der seit einigen Jahren in meinem Kopf angedachte Winteraufenthalt in Skandinavien Realität werden. Wegen der Coronapandemie wurde er schon mal verschoben. In diesem Jahr wird er stattfinden, wenn auch nicht wie ursprünglich beabsichtigt, mit Weiterfahrt in den Norden Russlands (durch die Pandemie erhält man derzeit als Privatreisender mit Fahrzeug kein Visum).

Am 25. Januar starteten wir in Stollberg mit der Absicht, am 27.1. in Rostock die Fähre nach Trelleborg (Schweden) zu besteigen. Kurz vor Rostock legten wir bei Kritzow (an der A19) einen ersten Übernachtungsstopp ein. Hier ließen wir unsere (während der Bayernfahrt vom Januar) absichtlich leergefahrene Gastankflasche mit Propangas füllen. An nur wenigen Orten in der Bundesrepublik gibt es LPG-Tankstellen, an denen man Gas im Verhältnis 95 zu 5 (95 % Propan, 5 % Butan) tanken kann (z.B. in Kritzow). Gewöhnlich erhält man es im Sommer im Verhältnis 40 zu 60, im Winter 60 zu 40. Das getankte Verhältnis ist für uns mehr als wichtig, da Butan bei Temperaturen unter null nicht mehr vergast (in der Tankflasche ist es im flüssigen Zustand). Bis heute (29.1.) ziehen wir Gas zum Heizen und Kochen sowie für den Kühlschrank (während des Stehens) aus der zweiten, normalen Gasflasche. Dadurch wissen wir bis dato nicht, ob man uns in Kritzow wirklich 95 zu 5 verkauft hat (der Verkäufer an der Tankstelle behauptet es).



Unsere Fahrtroute von Stollberg zum Fährhafen über 491 km (überwiegend Autobahn).

Den 26.1. verbrachten wir in der Nähe des Fährhafens Rostock. Zuerst besorgten wir uns für alle Fälle in einer Apotheke Antigentests mit Dokumentation in Englisch, die bis vor paar Tagen für das Betreten der Fähre obligatorisch waren. Sie waren, wie von uns erwartet, negativ. Zusätzlich ließen wir uns für die Boosterimpfung einen QR-Code ausstellen. In Skandinavien erkennt man das deutsche Impfheft nicht an. Außerdem besorgten wir uns Lebensmittel für die nächsten 5 Tage und ließen den Dieseltank füllen. Schließlich fuhr ich noch

zu einem Mercedes-Händler. Unser Mobil ist auf Mercedes-Sprinter-Basis. Das Tableau zeigte schon am Vortage während der Fahrt den Text "Brems- und Distanz-Assistent off" an. In der Werkstatt beruhigte man mich. Ich solle den oberen Rand der Frontscheibe mal richtig putzen. Dahinter befindet sich eine Kamera, die während der Fahrt den Abstand zum Vordermann ermittelt. Mit deren Messungen steuert der Assistent seine Arbeit. Danach parkten wir das Mobil auf einem Parkplatz in der Nähe des Fährhafens. Zum Glück konnte ich noch am Abend klären, wo man das Parkticket bezahlen kann (der Bezahlautomat steht paar Hundert Meter entfernt auf einem anderen, mit PKW zugestellten, Parkplatz).

Im Fährbüro hatte ich erfahren, zu welchem Tor ich am nächsten Morgen fahren soll (dem der TT-Line). Und man schärfte mir ein, ich solle nicht später als 8.00 Uhr am Self-Check-In-Automaten dieses Tors sein (dort druckt der Automat mir die Boarding Cards aus, deren Strichcode mir erlaubt, weitere Schranken auf dem Weg zum Schiff zu öffnen, alles nicht mit Personal besetzt), möglichst nicht erst um 8 Uhr, sondern nicht später als 7.30 Uhr. Die Fähre legt laut Plan um 9.00 Uhr ab.

Kurz nach 7.00 Uhr des 27.1. fuhr ich das Mobil an die Schranke der Ausfahrt vom Parkplatz, ließ den Motor laufen, lief zum Automaten, bezahlte 4 € Parkgebühr und zurück zur Schranke, steckte die Parkkarte in den Automaten (der verschluckte sie) an der Schranke, die sich daraufhin öffnete. Nun begann der Stress, denn nach wenigen Sekunden ging die Schranke wieder runter, noch bevor ich überhaupt losfahren konnte. Die Parkkarte konnte ich nicht vom Fahrersitz aus einstecken, da der Schlitz am Automaten (in den man die Parkkarte reinstecken muss) viel zu tief lag und ein höher gelegener nicht vorhanden war. Am Morgen (es war zu dem noch finster) war in Rostock Sturm. Dieser riss mir beim Einsteigen die Fahrertür aus der Hand (sie knallte gegen den Automaten an der Ausfahrt) und ich fiel zu Boden auf den Rücken. Was tun? Zu allererst lief ich zur Tafel am Parkplatz mit den Preisen. Ich suchte nach einer Adresse des Parkplatzeigners oder einem Hilfe-Telefon. Nichts dergleichen stand da. Ich drückte am Automaten den einzigen vorhandenen Knopf in der Annahme, so könnte ich Hilfe erfahren. Wie ich später erfuhr, hatte der Knopf wirklich diese Funktion, aber es tat sich nichts an dem Morgen. Da erinnerte ich mich, dass ich am Vorabend beim Reinfahren ein zweites Ticket gezogen hatte. Da war nämlich derselbe Effekt aufgetreten: Bevor ich die Einfahrschranke passieren konnte, war sie schon wieder unten. Mit dem zweiten Ticket hatte ich es am Vorabend geschafft, die Einfahrt-Schranke rechtzeitig zu passieren. Ich nahm das Ticket und rannte erneut zum Bezahlautomaten (auf dem anderen Parkplatz) mit der Bereitschaft, die 4 € nochmals zu bezahlen. Unglücklicherweise hatte ich aber diese zweite Karte am Vorabend geknickt, da sie nicht benötigt wird. Der Bezahlautomat verweigerte die Annahme der Karte, sie sei ungültig.

Nun kam mir die Idee, einfach an der Einfahrt ein neues Ticket zu ziehen und damit raus zu fahren (die erste Parkstunde war als kostenlos ausgewiesen). Der Automat an der Einfahrt war aber blockiert. Wie ich später erfuhr, um Betrug zu verhindern. Nun war guter Rat teuer.

Ich probierte, die Schranke an der Ausfahrt anzuheben. Das vermochte ich nicht. Aber an der Einfahrt gelang es mir, die Schranke von Hand hoch zu drehen und sie blieb oben stehen. Ich stieß mit dem Mobil mit scharfen Linkslenken zurück, drehte eine Runde über den Parkplatz (da die Kurve direkt zur Einfahrt (unmittelbar neben der Ausfahrt gelegen) nicht zu bewältigen war) und verließ den Parkplatz in Richtung TT-line-Tor. Dort standen bereits wenige PKW, aber keiner konnte sich einchecken. Später erfuhren wir, dass die Fähre aus Trelleborg Verspätung hat und erst gegen 8.30 Uhr eintreffen wird. Ich hatte noch nicht lange am Checkpoint gestanden, da kamen zwei Herren in gelben Jacken auf mich zu und sagten, sie hätten in der Videoüberwachung festgestellt, dass ich die Einfahrtschranke hochgedreht habe und so den Parkplatz verlassen hätte. Das bejahte ich, unter Erzählen alles dessen, was ich probiert hatte, nachdem der Automat mein bezahltes Parkticket geschluckt hatte und ich nicht rechtzeitig losgefahren war. Mir schien so was, wie es mir ergangen war, hatten sie schon mehrfach erlebt, denn sie sprachen mit mir ohne jede Anschuldigung (von wegen Betrug oder Beschädigung der Schranke bzw. Konsequenzen für mich). Nachdem sie in meiner Gegenwart untereinander diskutiert hatten, welcher ihrer Kollegen die Schranke alsbald wieder in Ordnung bringen könnte, verließen sie den Checkpoint. Sie kamen auch später nicht wieder zu mir, obwohl ich (wie alle) noch lange am Checkpoint stand. Übrigens, die beiden Herren mussten an ihrem Monitor ja auch beobachtet haben, wie ich ca. 20 bis 30 Minuten hilflos hin und her gelaufen bin. Unverständlich, warum sie da mir nicht halfen. Während der Überfahrt beschäftigte mich das Missgeschick an der Schranke natürlich. Ausgehend von dem analogen Ereignis während des Reinfahrens auf den Parkplatz am Vorabend hätte ich zum Schluss kommen können, dass es wohl besser sein wird, wenn ich Shenja an den Automaten bitte und sie das bezahlte Ticket reinsteckt, während ich schon am Steuer sitze, um sofort los zu fahren, wenn die Schranke hochgegangen ist. Es ist wie oft im Leben: hinterher ist man klüger.

Später ließ man uns auf das Schiff fahren und mit fast dreistündiger Verspätung legte die Fähre in Richtung Trelleborg ab. Dort kamen wir gegen 17 Uhr an und konnten gegen 18 Uhr aus dem Schiff rausfahren. Wir begaben uns auf die Autobahn, zuerst in Richtung Göteborg, später

bogen wir zur E4 in Richtung Stockholm ab. Da es aber schon beim Verlassen der Fähre finster war (und zusätzlich unser Mobil wegen der immer noch vorhandenen stürmischen Winde oft



während der Fahrt seitlich wegdriftete), begaben wir uns bereits hinter Malmö auf einen Rastplatz. Da das Mobil auch hier schwankte (Windböen) wechselte ich bald den Standort auf dem Rastplatz: Zwischen zwei Truckern hatten wir es ruhiger.

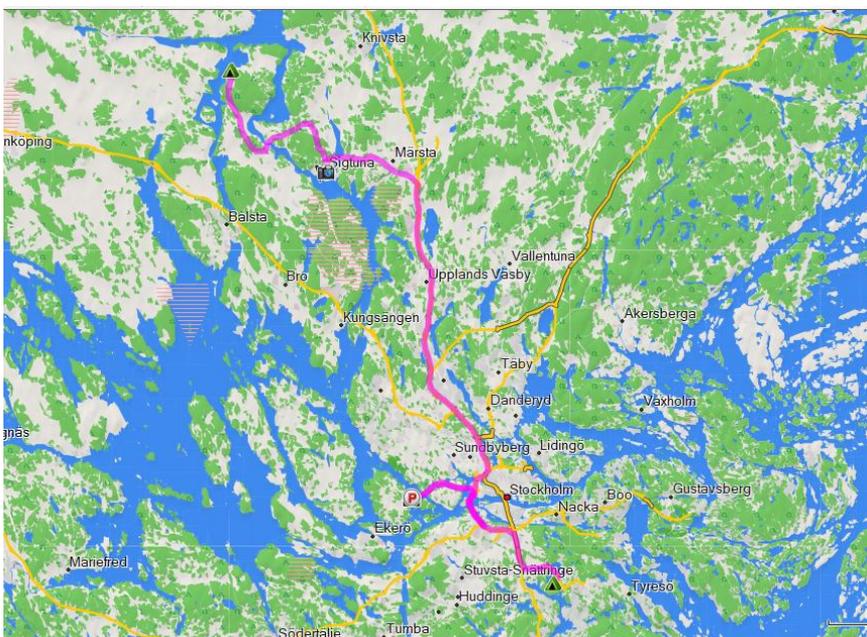
Oben auf der vorherigen Seite: Unsere Fahrtroute von Trelleborg zu einem Campingplatz am Rande von Stockholm über 640 km. Beachte den riesigen Vätternsee, an dessen südlichen Ufer wir eine ganze Weile entlang fuhren.

Am nächsten Tag setzten wir die Fahrt fort. Noch vor Stockholm tankten wir erstmals auf schwedischem Boden: der Automat zog 1587,60 SEK (=Schwedische Kronen) für 72,76 l Diesel (der Tank unseres Mobils fasst 90 Liter) von unserem Girokonto ab. Das entspricht 21,95 SEK/Liter, was nach dem damaligen Tageskurs 2,085 €/ Liter sind. An dieser Tankstelle übernachteten wir das zweite Mal auf schwedischen Boden. Über Nacht schneite es und wir sahen erstmals in Schweden Schnee. Am nächsten Tag (29.1., ein Sonnabend) erreichten wir den vom Organisator unserer Reise gebuchten Campingplatz bereits vor dem Mittag. An Sonnabenden und Sonntagen ist da die Rezeption geschlossen. Fast alle der neun mit uns die Tour fahrenden Camper waren bereits angereist. Einer von ihnen borgte mir seine Chipkarte für die Bedienung des Schlagbaums an der Einfahrt. So konnten wir beide uns auf dem Campingplatz in Ruhe einrichten und vor der abendlichen Besprechung der Tagesetappe für den nächsten Tag (30.1.) hatte ich Zeit genug, ein üppiges Mittagessen nach Weight Watchers zuzubereiten. Auch begann ich, an diesem, dem ersten Bericht von der Reise zu schreiben.

Abschließend zur Fahrt bis Stockholm möchte ich erwähnen, dass die Eiszeiten im Süden Schwedens alles geglättet haben. Es ist überwiegend eben und jede Steigung auf der Autobahn ist (analog die Abfahrten) sehr flach im Anstieg (wenige Prozente), so dass das Wohnmobil selbst da die erlaubten 110 km/Std. (für PKW und Womos bis 3,5 t gültig) halten konnte.

Der 30. Januar war der erste gemeinsame Fahrttag als Gruppe. Als Gruppe bedeutet: wir treffen uns auf dem nächsten Campingplatz erneut, zwischen den Plätzen fährt jeder nach eigenem Gutdünken (Route, Zwischenstopps, Fahrgeschwindigkeit). Der Organisator (Konstantin Abert) und seine Helfer (Gerd und Andrew) reservieren die Campingplätze und machen uns

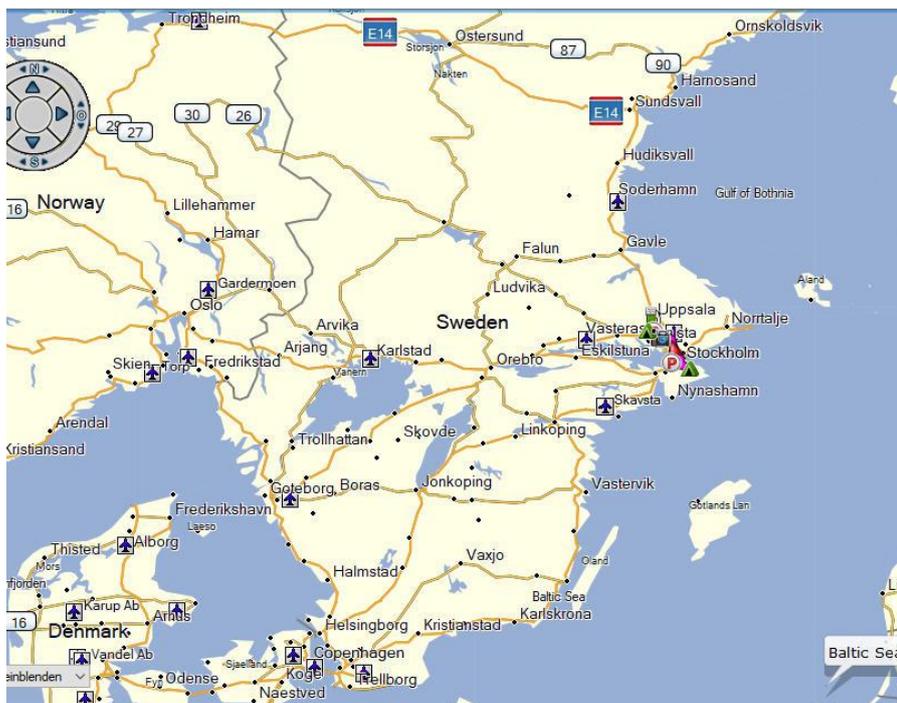
Besuchsvorschläge, werden später auch gemeinsame Unternehmungen organisieren.



Links: Unsere Fahrtroute des ersten Tages über 115 km vom Campingplatz bei Stockholm zum Campingplatz in Skokloster auf einer Insel im Mälarsee.

Für unterwegs hatten wir (Shenja und ich) uns zwei Halts vorgenommen: das Königsschloss in Drottningholm auf einer kleinen Insel westlich von Stockholm (das rote P auf der Karte) und den

mittelalterlichen Bischofssitz Sigtuna (Fotoapparat an der Route).



Links: die Tagesroute in der Landesübersicht (kurzes rotes Stück mit zwei Campingplatzsymbolen und einem roten P).

Unsere Grundrichtung der ersten Woche zeigt nordwärts.

Ein Schloss steht in Drottningholm (=Königininsel) seit 1580. Später kamen Parkanlagen hinzu. Noch heute benutzt die schwedische Königsfamilie einen Flügel des Schlosses (ihr ständiger Wohnsitz).



Das Schloss vom zugefrorenen See aus gesehen. Ab 1730 entstand hier ein Barockgarten.

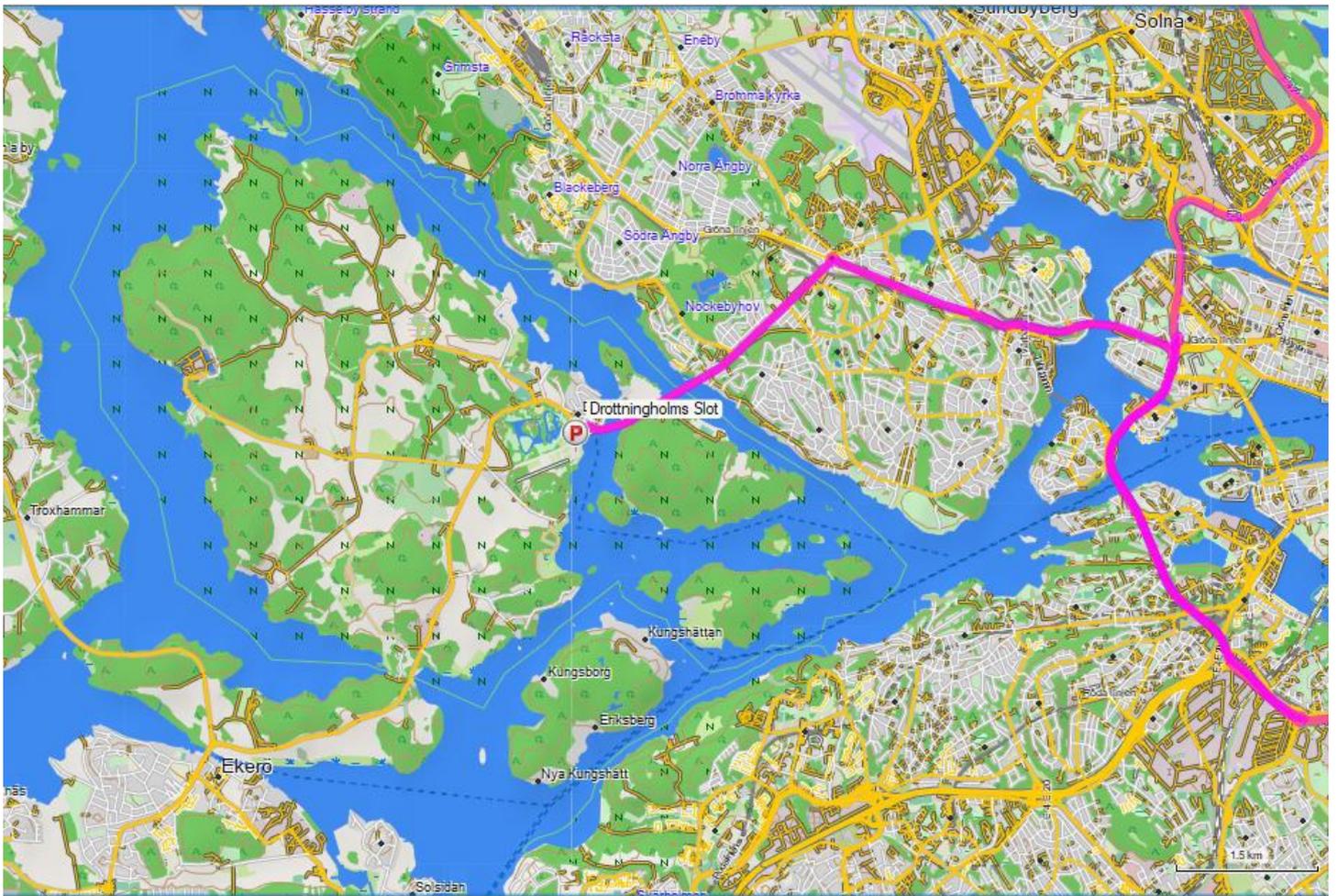


Die andere Seite des Schlosses, vom ab 1777 errichteten englischen Garten aus gesehen.

1766 wurde auf dem Areal ein Theater errichtet, das als bestes erhaltenes Barocktheater Europas gilt.



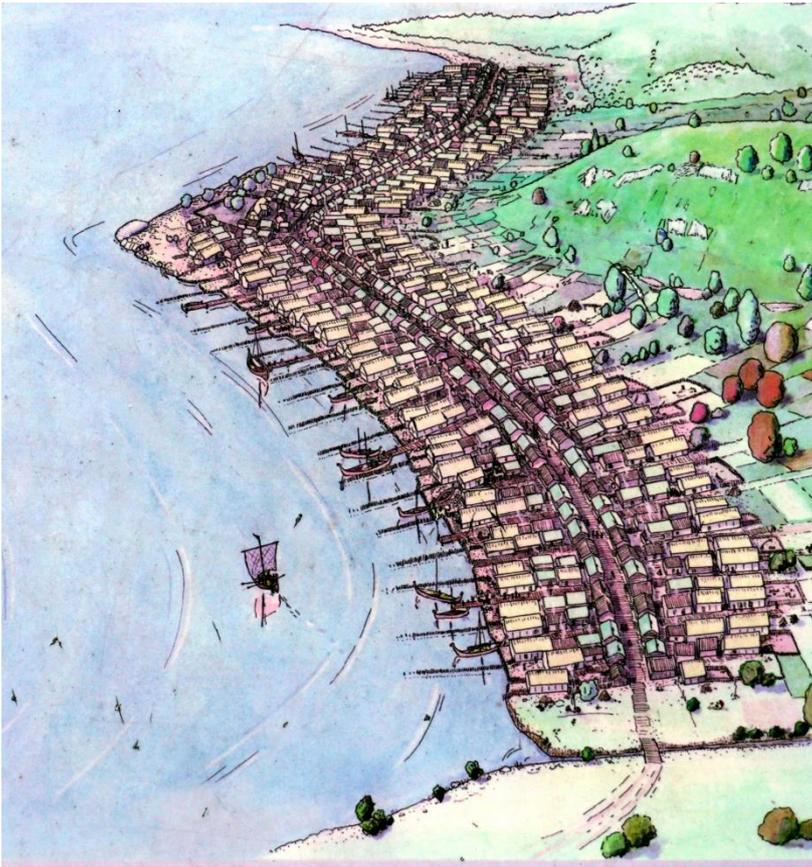
Das Schlosstheater.



Abschließend zu Drottningholm soll diese Karte die Lage des Schlosses aufzeigen (die rote Linie ist meine Anfahrtsroute).

Sigtuna war um die Jahrtausendwende erste christliche schwedische Stadt. Ende des 10. Jahrhunderts wurden hier die ersten schwedischen Münzen geprägt. Als Verwaltungszentrum des ersten Reiches (Sitz von König Olof) war hier auch der Sitz des ersten christlichen Bischofs. Neben Lund gilt der Ort als älteste noch bestehende Stadt Schwedens. Ab 1247 gab es ein Dominikanerkloster. Mit dem Aufstieg von Uppsala und Stockholm verlor im ausgehenden

13. Jahrhundert Sigtuna an Bedeutung. Um 1150 wurde der Bischofssitz nach Uppsala verlegt (wo er sich noch heute befindet).



So soll Sigtuna zum Zeitpunkt seiner Gründung um 980 durch König Erik Olofsson Segersäll ausgesehen haben (seger=Sieger, der Name Sigtuna soll ursprünglich von sigi (=Sieg) abgeleitet worden sein).



Oben: Ruine der Olafskirche in Sigtuna. Rechts: Shenja in der Ruine der Olafskirche.

Zum Abschluss meines ersten Berichts möchte ich erwähnen, dass wir am Abend des ersten Fahrtages auch den ersten Teilnehmer vermissten (bis heute, 3. Februar, sind drei Verluste aufgetreten, dazu später mehr). Unser Begleiter Andrew (eigentlich Andrej; da er nicht Deutsch spricht, unterhält er sich mit den anderen Reiset Teilnehmern auf Englisch) hat auf die Reise eine Drohne mitgenommen, um von unseren Vorhaben spektakuläre Aufnahmen zu machen. Er war wie wir auch in Drottningholm. Dort kam ihm die Idee, die Drohne auszuprobieren. Er ließ sie aufsteigen und wurde daraufhin von den Schlosswachen verhaftet. Da er russischer Staatsbürger ist, kam er erst mal ins Untersuchungsgefängnis. Am dritten Reisetag stieß er wieder zu uns.

Das soll für heute genügen.

Begonnen am 29. Januar auf dem Campingplatz bei Stockholm, beendet am 3. Februar auf einem der Campingplätze in Are.