



Dánsko 2016

Chvála Jiří

Stará předsevzetí se mají plnit . V roce 2011 jsme jako součást naší cesty do Holandska plánovali pobýt na červnovém Kieler Woche na severu Německa . Nedošlo k tomu , tehdy media měla jako námět smrtelnou bakterii escheria koli (katastrofické zprávy tvoří valnou část zpravodajství současné doby ; na rozdíl od dob socialismu , kdy byly zprávy pouze optimistické) , která měla způsobit epidemii na severu Německa . Do Holandska jsme nakonec jeli v roce 2012 , ale protože jsme volili termín duben (dle našeho názoru velmi vhodný čas pro návštěvu země tulipánů , hlavně kvůli těm tulipánům) , nebylo možno červnový festival v Kielu navštívit . Cestu do Dánska jsme tedy naplánovali tak , abychom se na závěr mohli v Kielu stavit . Protože máme možnost přespát v Berlíně , v těsné blízkosti zámku Charlottenburg , využíváme toho a cestu , kterou jsme začali 2. června 2016 , zde přerušíme . Při následné dopolední návštěvě zámku si stačíme povšimnout , že Berlín již není , co kdysi . Přeplněné odpadkové koše , psi v parcích , po nichž nikdo neuklízí - to v Německu nebývalo .

Po obědě vyjíždíme z Berlína , abychom pohodlně dojeli do přímořského lázeňského městečka Eckernförde (do Kielu pouze nahlédneme) . Je zde STLP (uveden v Bordatlasu) a večer můžeme korsovat po lázeňské kolonádě . Je ještě před sezonou , není zde příliš mnoho lidí a prohlídka lázní je příjemná . Ráno vyrážíme k hranici s Dánskem , přes německý Flensburg . V tomto přístavu , po sebevraždě Adolfa Hitlera , krátce fungovala začátkem května 1945 poslední nacistická vláda , vedená velitelem ponorkového loďstva velkoadmirálem Dönitzem , který zde působil (na základě Hitlerova písemného příkazu) ve funkci říšského prezidenta a německého kancléře (ač nikdy nebyl členem NSDAP) . Zástupce této vlády , admirál Friedeburg , byl přítomen ve francouzské Remeši , kde byla dne 7. května 1945 za německé vrchní velení generálem Jodlem podepsána bezpodmínečná kapitulace . Teprve dne 23.5.1945 byl celý kabinet ve Flensburgu spojenci zatčen . Až do této doby se němečtí vojáci ve městě zdravili pozdravem „Heil Dönitz“ . Bezprostředně za Flensburgem je dánská hranice , kterou po překročení vstupujeme na Jutský poloostrov . Jedná se o klasické hranice Schengenu , Němci nekontrolují nic , ale Dánové provádějí namátkovou kontrolu – osobní auto před námi je odstaveno , my projíždíme bez problémů . První větší dánské město je malebné historické město Tonder . Protože je sobota , probíhá zde jakási místní slavnost , kterou jsme díky grilům na náměstí nazvali „ slavnost buřtů“ . Zde poprvé narážíme na vysokou cenovou úroveň : nejmenší kopeček zmrzliny (dobrá) stojí 20 DKK (někde i více) . Při kursu 3,70 Kč za 1 DKK je zřejmé , že si po cestě příliš zmrzlin nedáme ; tato cenová úroveň se netýká jen zmrzliny ; na příklad cifry za potraviny jsou shodné jako u nás , ale v DKK . Zde naposledy za celou cestu v Dánsku krátce zmokneme (lze považovat za výjimku – v Dánsku prší často ; rovněž nás za celou cestu nikde neobtěžoval vítr , na který si často návštěvníci Dánska stěžují) a pokračujeme do idylické obce Mogeltonder . Hlavní ulice je dlážděná kočičími hlavami , střechy kryty došky . Před obcí je brána do nepřístupného zámku Schackenborg , který využívá dánský princ se svou rodinou . Víme , že v blízkosti je jedna z mála možností , kdy lze zajet s autem až na mořskou pláž a využíváme toho . Jedná se o ostrov Romo , spojený s pevninou sypanou hrází . Zajíždíme do místa Lakolk , kde lze stát i s obytným autem málem až ve vodě . Je třeba však dbát opatrnosti , protože zapadnout do písku není žádný problém ; toho využívají vyprošťovací vozidla , která neopatrné řidiče za poplatek vytahují . Jinak je zde přístup zdarma , ovšem s tím , že lze zde být pouze do večera , v době od 21-7 hodin ráno je pobyt zapovězen . Nezbyvá nám , než odjet na blízký STLP , uvedený v Bordatlasu . Jedná se o louku , která sousedí s kempem . Za pobyt na holé louce majitelka účtuje 7 EURO , podmínkou je však vlastnit kartu dánského camping klubu , kterou kupujeme za 15 EURO . Nic nám není platná karta FICC , ač Dánsko členem této organizace je . Vyplníme jakýsi formulář , dostaneme provizorní kartu s tím , že řádná karta nám přijde domů poštou (stane se tak) a můžeme do konce roku do dánských kempů jezdit ! Naštěstí to bylo naše poslední spaní v placeném kempu na území Dánska (i když v Dánsku nelze oficiálně spát mimo kemp ; chováte-li však tak , že na sebe nepřitahujete pozornost , je to možné) . Byla ještě druhá možnost při vjezdu na ostrov strávit noc před kempem systémem Quick Stop . Platí pouze pro obytná vozidla , lze stát před branou kempu v době od 20 – 10 hodin dopoledne za cenu cca 140 DKK

(ceny se liší dle místa , ale nikde nejsou nižší než 100 DKK) . Propagační materiály uvádějí asi 140 těchto stání , při čemž v celém Dánku je asi 310 standardních kempů (alespoň dle materiálů organizace DK- CAMP ; jiný zdroj uvádí číslo 520 kempů) . Druhý den je krásně slunečno a proto se vracíme na ostrov Romo , který prozkoumáme celý . Jeho součástí je vesnický kostel Kirkeby , na němž jsou náhrobky pilotů RAF , kteří zde byli sestřeleni (ostrov leží na trase , po které létaly bombardéry do Německa) . Jsou zde náhrobky jak britských , tak kanadských příslušníků RAF . Z ostrova pokračujeme do nejstaršího dánského města Ribe . Zdejší hotel s názvem Dagmar připomíná českou přemyslovskou princeznu , která se stala dánskou královnou (Dagmar Dánská) ; je dodnes vzpomínána jako krásná a laskavá panovnice (zemřela v Ribe při porodu) . Na okraji města lze parkovat zdarma celý den , v noci je to však zakázáno . Dánské království má s Čechy v historii podobné to , že kdysi součástí Dánska byla Anglie , Norsko , jižní Švédsko , Finsko , Island a část Německa (Grónsko je součástí dodnes) , podobně jako české země sahaly na jihu k Jadranu a na severu téměř k Baltu – tedy značné úbytky území na obou stranách . Současných asi pět a půl milionu Dánů má na co vzpomínat . Z historie se vracíme do současnosti a sice do průmyslového přístavu Esbjerg , který je známý skulpturami čtyř , 9 m vysokých postav , oficiálně nazvaných „ Člověk u moře “ ; jeden český autor je však překřtil na „ čumilové “ . Noc trávíme na STLP (gratis) Arre . Jako v celém Dánku v tuto dobu je vidět do 23 hodin , do 22 hodin svítí slunce a lze číst .

Ráno odjíždíme z této samoty do města Nymindegab , což je začátek asi 30 km dlouhé cesty po úzké kose mezi Severním mořem a Ringkobing Fjordem . Na straně k moři jsou pískové duny , částečně kryté trávou ; mezi nimi jsou postaveny desítky (zřejmě nájemních) rekreačních domků , z nichž některé mají střechu krytou drny , nebo došky . Je před sezonou , domky jsou prázdné , ale nedovedeme si dost dobře představit , co bychom zde za tři dny dělali (a to pomíjíme cenu , která může být cca 1000 Euro i více za týden) . Zájem ale dle prospektů cestovních kanceláří o tuto rekreaci je zřejmě velký . Asi po dvaceti kilometrech cesty po kose se nachází zajímavé místo Hvide Sande (dá se to snad přeložit Bílé Písky) , což je vodní propojení mezi mořem a fjordem , včetně přístavu . Zde si konečně lze dát v místním bufetu výbornou obloženou čerstvou rybu . Už od začátku kosi vidíme stopy po Atlantickém valu a sice bunkry roztroušené po pobřeží . První větší koncentrace bunkrů je v místě Sondervig a směrem na sever jejich počty houstnou . Na rozdíl od našich pevností tyto pozvolna mizí ve vodě , protože byly založeny na pobřežním písku , který za ta léta vykonal své . S bunkry se setkáváme až do Skagenu (dánský Nordkapp) . Němci na Atlantickém valu museli řešit obranu pobřeží od skutečného norského Nordkappu po Biskajský záliv . Jen na západním pobřeží Jutska postavili asi 2000 bunkrů a 6000 dalších betonových konstrukcí . Na břehu fjordu ve městě Ringkobing je regionální museum , které se částečně této problematice věnuje (nad Fjordem bylo sestřeleno 19 spojeneckých bombardérů RAF) , ale od jeho návštěvy (cena vstupného 50 DKK) jsme očekávali více (imitovaný interier bunkru to nemůže zachránit) . Na recepci musea obdržíte mapku , která vás navede na blízkou pobřežní lokalitu s cca 10 bunkry (asi 4 km od Sondervigu) . Po levé ruce máme stále široké a pusté pláže . Bordatlas nás navádí na STLP Ulfborg , který provozuje nějaká ekologická organizace , zabývající se popularizací využití síly větru . Stojíme pod větrnou elektrárnou a jsme jedinými návštěvníky STLP . Na další kratší kose zastavujeme v městečku Thorsminde s pěkným kostelíkem ; u vchodu je upozornění , že kostel se automaticky večer zavírá bez přítomnosti obsluhy – tedy by se mohlo stát , že návštěvníci by mohli v kostelíku strávit noc . Na třetí kose v pořadí zastavujeme v pobřežním městě Thyboron , ve kterém je museum námořní bitvy u Jutska v roce 1916 . Bitva je někdy označována jako bitva u Skagerraku . Jednalo se o největší námořní bitvu všech dob , při které bylo potopeno 25 lodí a zahynulo 8645 britských a německých námořníků . Poblíž musea je přírodní park s kameny symbolisujícími jednotlivé lodě , včetně názvů lodí a počty obětí . Protože je právě stoleté výročí bitvy (31.5. - 1.6.1916) jsou u jednotlivých kvádrů čerstvé květiny s věnováním od rodinných příslušníků padlých . Samozřejmě , že i zde je pás bunkrů z nichž některé jsou dodnes využívány dánskou armádou . Po prohlídce musea , jehož návštěvu lze doporučit (cena 60 DKK pro důchodce) , se nalodíme na jediný krátký trajekt , který jsme za celou cestu použili .

Cesta přes vodu trvala 20 minut , nikde nebylo možno předem zjistit cenu , platí se až na lodi : 2 osoby + auto za 130 DKK . Silnice vede národním parkem Thy , což jsou neprostupná vřesoviště . Aby tato část cesty nebyla pouze o bunkrech , zastavujeme v lokalitě Stenbjerg ; je to bývalá rybářská vesnička . Protože v místě rybáři nebydleli , byly zde postaveny malé domky , nyní rekonstruované , k dočasnému pobytu . Místo nemělo chráněný přístav a lodě musely být na břeh vytahovány pomocí navijáku . Je zde i malé

muzeum , které všechny tyto činnosti popisuje . Noc strávíme v malém přístavu Klitmoller , který je díky stálému větru , vyhlášeným střediskem windsurfingu . Stále jsme v národním parku Thy , na jehož okraji je nejvíce opevněné místo Dánska

a celé severní Evropy Hanstholm . První dojem byl takový , že jsme již něco podobného viděli . Skutečně se jedná o podobnou záležitost jako na polském poloostrově Hel , kde byla následně popisovaná děla instalována , aby pak během války byla odvezena sem . Baterie sestávala ze čtyř kanonů ráže 38 cm , granát vážil cca 1t a dostřel byl

55 km . V každé dělostřelecké věži byly instalovány dvě hlavně a celá sestava vážila 110 tun . Na protější straně moře , v norském Kristiansandu byla instalována obdobná baterie , tudíž obě baterie uzavíraly průliv Skagerrak a spojenci se nemohli hladinovými loděmi do Baltu dostat , protože každá baterie byla schopná dostřelit do poloviny vzdálenosti průlivu . Na nejbližší obranu okolí sloužila lodní děla o ráži 15 cm vyvinutá firmou Rheinmetal – Borsig , ale vyráběná v Plzni ve firmě Skoda Werke , jak je uvedeno na štítku na zbrani . Rovněž pohybu útočících obrněných vozidel měly zabránit tak zvaní „čeští ježci“ , dovezení Wehrmachtem z Československa . Zde spojenci sklízeli trpké ovoce mnichovské dohody ; časová osa válečných událostí , v museu znázorněná , uvádí datum

15. 3.1939 – obsazení zbytku Československa Německem . Fotografie z roku 1945 ukazují vojáky Wehrmachtu , jak opouštějí tato místa , táhnouce za sebou dřevěné vozíky se skromným majetkem . Dělá to dojem , jako by je Dánové litovali . Je zde vystaven i československý kulomet vzor 26 , jehož konstrukce byla základem pro licenční britský kulomet BREN (Brno – Enfield) , který využíval původní československý návrh . Současná nejmodernější česká útočná puška používá rovněž název CZ BREN . Cena vstupu do muzea obnáší 60 DKK a návštěvu lze určitě doporučit .

Směřujeme stále na sever a zastavujeme se na opuštěné výspě na mořském břehu Lild Strand ; místo starých rybářských bárek , pustých pláží a vysokých vln . Daleko živější dojem na nás dělá Lokken svými žlutě natřenými domky a životem v ulicích . Na pláži jsou velké dělostřelecké bunkry , které jsme důkladně viděli zblízka poprvé . Večer přijíždíme do Skagenu , abychom dosáhli nejsevernější bod Dánska . Ještě večer zajíždíme na skutečný nejsevernější okraj , kterým je mys Grenen . Zjišťujeme situaci , je zde velké placené parkoviště , na kterém lze stát i v noci , ale za obvyklý poplatek 150 DKK . Vracíme se do Skagenu , zaparkujeme na parkovišti ve městě (nejsme na tomto místě jediné obytné auto) , večer korsujeme po pěší zóně a v přístavu . V přístavu lze přes noc stát , s možností využití WC , ale je nutno v automatu zaplatit 150 DKK . Město je známo svou uměleckou kolonií . Ráno se nám osvědčuje , že máme sebou kola a na nejsevernější výběžek Dánska se vypravujeme znovu . Z města na mys vede 3 km cyklostezka . Od parkoviště již nelze na kole jet , cesta trvá pěšky asi 20 minut a již pozorujeme místo , kde se mísí voda Baltu a Severního moře . Samozřejmě vstupujeme opatrně do vody , daleko od břehu kvůli pohyblivým pískům však jít nelze .

Je zde poslední možnost si prohlédnout vybavený bunkr , neboť východní pobřeží Dánska již opevnění postrádá .

Vstupné je 40 DKK (většinou uvádíme snížené vstupné pro důchodce ; tento nárok lze obvykle uplatnit) . Od této doby již směřujeme pouze na jih . Kousek od Skagenu zastavujeme u Ten Tilsandede Kirke , což je kostel , který musel být díky pohyblivým pískům opuštěn a zbyla z něj pouze věž . Následuje obdobná přírodní zajímavost a sice Rabjerg Mile – 30 m vysoká pohyblivá písečná duna . Abychom si užili moře , zastavujeme v Hulsigu , kde bílý písek je podobný mouce . Rozhodně zde pláže přelidněností netrpí – jsme zde téměř sami . Zkoumáme možnost přenocování v malém přístavu Albek v domnění , že malé místo znamená malé ceny . Není tomu tak , je zde obvyklá taxa 150 DKK za noc . Míříme tedy do Frederikshavnu , kde před městem

v lokalitě Bangsbo je uváděn v prospektech palmový háj . Jedná se o marketingový tah , palmy jsou nasázeny ve velkých květináčích . Fredrikshavn je velký přístav , který nás příliš nezaujal , možnost nočního stání posuzujeme jako problematickou . Noc trávíme v městečku Saeby – klasické stání u hřbitova . Po ránu zajíždíme do čtvrtého největšího města Dánska , do Aalborgu . Po delším hledání objevujeme infocentrum v bývalé továrně , aneb příklad využití brownfield . Město je pověstné mimo jiné produkcí aquavitu , tedy tento kmínový likér jako suvenýr na pěkné pěší zóně kupujeme a směřujeme po dálnici do přístavu Grenaa . Je to přístav , odkud odjíždějí trajekty do Švédska . Ve Švédsku (sice dávno) jsme již byli a tak odjíždíme do přístavu Ebeltoft , který vyhodnocujeme jako nejlepší STLP v Dánsku (vpravo velké parkoviště při

příjezdu do města – pod pivovarem) . Město není velké , ale malebné . V přístavu je zakotvena stará velká plachetnice , nad městem je větrný mlýn a ve městě starý pivovar . Plachetnice je válečná fregata Jylland ; jedná se o nejdlejší dřevěnou loď na světě , která byla postavená v roce 1860 (dnes je samozřejmě rekonstruovaná) . Loď se zúčastnila v roce 1864 námořní bitvy u Helgolandu . Vstupné 125 DKK je opět obvyklé , ale vysoké . Pohled na zapadající slunce nad zálivem (skoro o půlnoci) je téměř kýčovitý . V přístavu je opět instalován kanon Skoda Pilzen ráže 15 cm . Následující přístav Aarhus je městem s pulsujícím ruchem , město 30 .000 studentů se zajímavou starou částí s bezpočtem původních starých kaváren a s živými kapelami v Latinské čtvrti .

Podél pobřeží směřujeme na jih se zastávkou v přístavu Hov , odkud jezdí trajekty na ostrov Samsø . My to zkusíme bez trajektu a zajíždíme na ostrov Alro , spojený s pevninou uzoučkou silničkou . Ostrov je využíván farmáři , pole jsou již osekaná , ale osídlení je velmi řídké . Nelze minout Vejle se zajímavě navrženým obytným domem ve tvaru mořské dvojnuly . V místě se setkáváme s tankovacím stojanem pro elektromobily , jichž zřejmě , díky státní politice , v zemi přibývá . Běžné pohonné hmoty se tankují většinou u automatů ; pokyny pro použití jsou pouze v dánštině ; není třeba se však bát , obvykle někdo místní ochotně poradí a ještě popřeje „ Good trip“! Ceny nafty jsou asi 8 DKK za litr , benzín (ještě je k vidění benzín 92 oktanů) 95 oktanů asi 10 DKK za litr . V Dánsku se osobní auta zřejmě nevyrábí , škodovky jsou zde dost běžné . Neplaceným dálničním mostem s šesti pruhy , přejezdíme na druhý největší dánský ostrov Fyn . Pokud jsme používali dálnici , tak byla vždy bez poplatku a nebylo zvláštností , že na odpočívadlech byly chemické WC – opět použití zdarma . Obecně v celé zemi je hustá síť WC použitelných zdarma . Ráz krajiny se mění , jsme ve fynských Alpách (kopce nejsou nikterak dramatické , ale oproti celému Dánsku je to přeci jenom něco jiného – nejvyšší hora země měří 175 m) . Centrem ostrova je město Odense , které proslavil místní rodák , pohádkář H. Ch . Andersen . Dům , v němž je jeho museum je obvykle obležen turisty , kteří po vstupu prohlížejí interier , aniž by tušili , že typický pohled na domek (často fotografovaný a kreslený) jím zůstává ukryt . Je třeba celý komplex obejít . Při prohlídce kostela se skládacím pozlaceným oltářem po mši vidíme , že místní kostelník nalévá přímo v prostorách chrámu kávu pro návštěvníky bohoslužby – tedy i v Dánsku se církev modernizuje . Konečně skutečnost , že součástí kostela vzadu je i hrací koutek pro malé děti , aby byly zabaveny během bohoslužby , je zatím pro nás nezvyklá . Standardem v evangelických kostelích je elektrické topení v lavicích , u nás věc nevídaná . Opět naši pozornost upoutá zrušená továrna ve městě , dnes využívaná jako společenské centrum . Trochu to připomíná objekt Fabrika ve Svitavách . Nemusíme , ale jedeme na nejsevernější cíp ostrova Fyns Hoved . Jedeme dokud to jde , sem mnoho turistů nezavítá . Noc trávíme v malém přístavu Kerteminde , společně s několika dalšími obytnými auty . Soudíme , že je to zde obvyklé , nikde není nárokováno placené stání . Ač na ostrov Sjaelland s hlavním městem Kodaní nemíníme jet (rovněž jsme tam před lety byli) , přesto zajíždíme do města Nyborg , abychom viděli 18 km dlouhý most , spojující oba ostrovy . Most na němž se platí dost vysoké mýtné , je řešen jak pro dvoukolejnou železnici , která uprostřed úžiny mizí v tunelu , který je vybudovaný na ostrůvku , tak i čtyřproudou dálnici . Oblouk mostu má výšku 65 m nad hladinou , aby mohly proplouvat i největší zámořské lodě . Protože Dánsko tvoří více ostrovů , dopřejeme si ještě návštěvu ostrova Langeland , který je opět dosažitelný mostem . Tak tedy přes živý přístav Svendborg přejezdíme nejdříve na ostrov Tasinge , kde vyhledáme údajně jeden z nejkrásnějších dánských zámků Valdemars Slot . V mapách není pro zámky uváděno nějaké zvláštní upozornění , ale na komunikacích jsou zvláštní symboly (v podstatě čtverec s kroužky na rozích) . Protože víme , že chceme navštívit perlu mezi dánskými zámky a sice zámek Egeskov , prohlížíme si tento zámek pouze zvenku , včetně parku . Opět je vidět , že je před sezonou , poměrně velké parkoviště zeje prázdnotou . Prvním městem na ostrově Langeland je jachetní přístav Rudkøbing , s pěknými hrázděnými domy . Ostrov je zřejmě opět letoviskem , o čemž svědčí prázdninové domky na nejjihnější části v lokalitě Bagenkop . Před tímto letoviskem je muzeum studené války Langelandsfort .

Vojenská zařízení zde byla dokončena v roce 1954 a vše mělo sloužit pro zabránění proplutí lodí Polska , NDR a SSSR z Baltu do Atlantiku přes úžinu Velký Belt . Úžina je zde široká pouze 12 km , a tudíž by čtyři 15 cm kanony (opět vyrobené ve Škodě Plzeň – demontované z Atlantického valu) s dostřelem 22 km byly schopny proplutí lodí zabránit . Na místo byl plánován ze strany varšavské smlouvy jaderný úder . V době karibské krize

skutečnou berlínskou zeď včetně legendárního Trabanta upraveného pro armádní účely , kanony , letadla , pancéřová vozidla , atd. Vstupné 95 DKK je zde zřejmě považováno za obvyklé , pro nás však trochu vysoké . Za letoviskem Bagenkop ještě navštívujeme opuštěný cíp ostrova Gulstav s 20 m srázy do moře . Zrovna tak opuštěným dojmem na nás působí malý přístav Ristinge . Po návratu na ostrov Fyn objevujeme při silnici v místě Ollerup expozici v místě bývalého protiletectvého krytu . Původně zde byly za II. světové války v přilehlých objektech tři školy Wehrmachtu a protože hrozilo nebezpečí bombardování spojenci , byly postaveny tyto kryty pro 800 lidí . Vstup je zdarma a je otevřeno ve dne i v noci (v krytu se svítí) . Expozice uvádí správně , že válečné události začaly zabráním Sudet . Další zajímavostí na cestě je kruhový kostel Horne ; původně tyto dispozice kostelů sloužily jako obranná zařízení . Nahlédneme do zámeckého hotelu Hvedholm , aniž bychom zjišťovali ceny za ubytování . Neodepřeme si však návštěvu zámku Egeskov , o kterém se uvádí , že je nejkrásnějším vodním zámkem v Evropě . Tomu odpovídá i cena vstupného , která je 180 DKK (cca 670 Kč) za osobu . Interier je sice pěkný , ale vyhodnotili jsme , že na příklad při naší návštěvě zámku Sychrova o následných prázdninách jsme toho za 105 Kč sníženého vstupného viděli více (a i slyšeli , protože Sychrov je s průvodcem , Egeskov je volná prohlídka) . Součástí zámeckého areálu (vše je v ceně vstupného) je museum automobilových veteránů , motocyklů (marně jsme hledali značku Jawa) , kol , hasičské techniky , starých řemesel , zemědělství , park a okrasná zahrada . Pan hrabě s rodinou , který v zámku bydlí , se musí starat , aby mu návštěvníci zaplatili provoz celého 20 hektarového areálu , včetně 120 zaměstnanců (v sezoně) . Pro návštěvu je třeba si rezervovat alespoň půl dne .

Velké parkoviště před zámkem naznačuje , že v sezoně sem raději pro velký nával turistů je lépe nejezdit . Po noci strávené v přístavu Assens se vracíme na Jutský poloostrov . Podaří se nám naposledy vykoupat v místě s názvem

Fons Vig , vybaveném jakýmsi bufetem , ale rozhodně nepřelidněným . Je zde WC a teplá sprcha , vše zdarma . Projíždíme kolem farem , jejichž majitelé prodávají u silnice samoobslužně své produkty (brambory , jahody) . V místě prodeje je obvykle postavená stará mlékárenská konev , do které se hází peníze . Je uvázaná řetězem i přes to , že v Dánsku se nekrade . Jako Češi nemůžeme vynechat návštěvu svérázného městečka Christiansfeld , založeného příslušníky Jednoty bratrské . Zdejší museum popisuje rozsáhlou misionářskou činnost pokračovatelů Jednoty bratrské - Moravských bratří po celém světě . V současné době jsou stále aktivní a jsou více známi v cizině než u nás . Poslední noc v Dánsku strávíme na malém ostrůvku Kalvo , který následný den objedeme za 10 minut na kole . Místo je nyní pouze malým jachetním přístavem , ani se nechce věřit , že zde byla v předminulém století loděnice , zaměstnávající 100 lidí . V loděnici se stavěly plachetní lodě (klippry) o délce až 90 m . Ostrůvek není zřejmě příliš známý , protože až na několikrátý dotaz na informacích jsme se dozvěděli , že je nedaleko na sever od moderního města Aabenraa u vesničky Genne (většina map ho ani neuvádí) . Těsně před hranicemi s Německem zajíždíme do deportačního tábora Froslevlejren , který sloužil od srpna 1944 jako sběrný tábor pro dánské vězně , kteří odtud byli transportováni do koncentračních táborů na území říše . Návštěvu (alespoň zběžnou) lze doporučit , část bývalého tábora se dodnes využívá pro jiné účely , vstupné se neplatí .

Končíme cestu po zemi bunkrů (alespoň na západním pobřeží) , ostrovů , cyklistů a lidí , kteří nikam nespěchají .

Po překročení hranice do Německa nalézáme dle Bordatlasu bezplatný STPL ve Flensbugu , který je sice plný , ale přeci jenom nějaké stání nacházíme . Zde poprvé potkáváme v této části Evropy obytný automobil s českou SPZ , který jede přes Dánsko do Švédska a Norska . Je zřejmé , že Češi tuto zemi příliš nevyhledávají , jeden z důvodů mohou být i ceny ; i pro Němce je v Dánsku draho . Nyní nám již zbývá jen dorazit na dlouho odkládanou návštěvu Kieler Woche ; největší letní festival na severu . Původně akce byla (a je) myšlena jako závody plachetnic , ale dnes to je týdenní festival kulturních , hudebních , gastronomických a společenských událostí . Koná se pravidelně každoročně poslední červnový týden a pořadatelé uvádějí až tři miliony návštěvníků .

Ve městě je velké množství podíí , všechna vystoupení jsou přístupná zdarma . Zahazuje se vždy v sobotu na Radničním náměstí a sympatické je , že projevy trvají pouze 15 minut a pak již následují celotýdenní hudební , kabaretní , kouzelnické a akrobatické produkce . Aniž bychom to tušili , odstavujeme naše obytné auto v městské části Kielu s názvem Wik , v těsné blízkosti válečného kielského přístavu ; později si tímto vysvětlíme troubení večerky .

Naše prvotní obavy z parkování byly zažehnány po shlédnutí situace , kdy se toleruje parkování (i obytných aut) z poloviny na chodnících . Pořadatelé si zřejmě uvědomují , že bez této tolerance by festival nebylo možno uspořádat . Festival se obtížně popisuje , je nutno sem jet . Součástí byl i gastronomický mezinárodní 39. trh (účast zde měla i ČR) . Chceme si odpočinout od množství lidí a vydáváme se na lodní vyjížďku z přístavu na cíp pobřeží Laboe . Místo je označováno jako památník všem obětem moře .

Za 3,10 Eura dojedete od přístaviště u nádraží do lázeňského městečka Laboe , k vlastnímu památníku je to ještě asi půl hodiny pěšky , ač se to nezdá . Jen některé lodní spoje zastavují po cestě v místě Möltenort , kde je ponorkový památník . Jsou tam desky se jmény potopených ponorek včetně jmen členů posádky a to jak z první , tak druhé světové války . Zeď s deskami připomíná zeď se jmény padlých Američanů ve Vietnamu ve Washingtonu .

Za druhé světové války bylo potopeno 781 ponorek Kriegsmarine (Německo začínalo válku s 57 ponorkami) a na nich padlo asi 30.000 německých námořníků .

Vlastnímu námořnímu památníku v Laboe vévodí 72 m vysoká věž sloužící jako rozhledna . Součástí areálu je i ponorka U 995 , již lze navštívit společně s památníkem , obsahujícím jednak modely lodí a v podzemí pietní prostor . Tato záležitost je koncipovaná jako pocta všem obětem moře , vzpomínkové stuhy zde má i CCCP . Ponorku lze skoro celou prozkoumat , avšak představa , že se sem muselo vtěsnat asi 50 námořníků je dost neuvěřitelná . Tato ponorka potopila v oblasti Severního mysu pět sovětských a jednu americkou loď . Vracíme se do Kielu a při návratu k autu vidíme , že na zakotvených válečných plavidlech se pohybuje velké množství civilistů . Aniž bychom chtěli , trefili jsme se do dne otevřených dveří v přístavu . Samozřejmě neváháme a jdeme dovnitř , při čemž vidíme , že i pro Němce to není zrovna obvyklá podívaná .

Jsou zde zakotvena plavidla britská , německá a estonské . Mola jsou označena historickými názvy , mimo jiné Tirpitz a Scharnhorst . Na německé lodi Berlín lze fotografovat vše , tedy i zbraně , včetně něčeho , co by se dalo označit jako nástěnka s píchacími lístky u vchodu , na britských lodích nelze fotografovat nic . Trochu absurdně působí , že na přístavní hraně instalovaný stan německé vojenské poštovní služby je přísně zakázáno fotografovat . To se netýká kousek od vstupu do přístavu stojícího velkého povrchového bunkru , sloužícího dnes jako museum a původně určeného jako centrála velení oblasti . Bunkrů však bylo na naší cestě do Dánska až příliš ; nečekáme na konec týdne , kdy festival vrcholí přehlídkou plachetnic . Ráno se ještě krátce zastavíme na části Nord – Ostsee kanálu , spojujícího Severní a Baltské moře a odjíždíme z Kielu , abychom ještě téhož dne byli po 850 km v Pardubicích . Na tachometru máme o 3850 km více , než když jsme vyjížděli .