

P.R.VALKENHAGEN

# OVER WEGEN

PER CAMPER NAAR DE NOORDKAAP EN VERDER



**ISBN** 978-94-038516-9-3

**Titel** Over wegen

**Subtitel** Per camper naar de Noordkaap en verder

**1e Druk** Januari 2026

**Uitgever** ValkenhagenBooks

**Omslagontwerp** Peter & Riadne Valkenburgh-Verhagen

**Afbeeldingen** Peter & Riadne Valkenburgh-Verhagen

**Eindredactie** Riadne Valkenburgh-Verhagen

**Redactie** Karin, Daniëlle Bouwman,  
René Lohr, Karin Rondeel

**Website** [valkenhagenbooks.com](http://valkenhagenbooks.com)

**Email** [valkenhagenbooks@gmail.com](mailto:valkenhagenbooks@gmail.com)

**Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, kopiëren of welke andere vorm dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.**

**P.R.VALKENHAGEN**

# **OVER WEGEN**

**PER CAMPER NAAR DE NOORDKAAP EN VERDER**



**ValkenhagenBooks**



*De route van onze Scandinavische reis vanuit de Achterhoek via Duitsland. We reden met de klok mee door Denemarken, Zweden, Noorwegen, Finland, Zweden en Denemarken.*

## PROLOOG

**OVER WEGEN** is voortgekomen uit de beknopte beschrijvingen die we voor familie, vrienden en bekenden in juni 2023 op onze Instagram pagina plaatsten tijdens onze camperreis naar het noordelijkste puntje van Europa. Woorden, korte teksten en zinnen die op weg naar de Noordkaap opkwamen in ons hoofd, of die zomaar tijdens een gesprek of lolletje voorbij kwamen. Om ze niet te vergeten schreef ik ze vlug met steekwoorden op als we ergens stopten. Woorden die soms ook net zo snel weer uit mijn geheugen schoten, voordat er gelegenheid was om ze te noteren. Tja, dat geheugen van mij is zo lang ik me kan herinneren al slecht. Maar wat bleef hangen, werkte ik 's avonds uit en voegde ik bij de tien geplaatste foto's van die dag op Instagram. Daarbij waren de die dag gemaakte foto's ook direct weer een geheugensteuntje.

Riadne ziet altijd meer dan ik van wat er om haar heen gebeurt. Niet alleen tijdens het wandelen, maar ook terwijl ze zelf achter het stuur zit. Ik let op de bestuurdersstoel alleen op de weggebruikers om me heen en in de richting waar naartoe ik in beweging ben. Ze is met die scherpe blik van haar telkens de onmisbare aangever van wat er tussen mijn oren begint te borrelen.

Vaak werden de bijschriften al te lang voor het foto-medium dat Instagram eigenlijk is. Grote stukken tekst konden niet geplaatst worden en bleven ongelezen over. De heen en weer schietende teksten gingen vaak gepaard met liedjes in mijn hoofd. Nummers die al met het horen van een enkel woord of begindeuntje begonnen of als oorwurm de hele dag in mijn hoofd bleven doorzingen. Een enkele keer klonk er bij een bepaalde situatie een heel toepasselijk nummer van mijn playlist precies op het juiste moment uit de bluetooth speaker.

Aangezien mijn schrijfsels op Instagram met enthousiasme door onze volgers ontvangen werden, zijn ze samen met mijmeringen en hersenspinsels tijdens slapeloze nachten in dit boek uitgewerkt. "*Slapeloze nachten*" uit 1999, de single van de band *Lichterlaaie*, draait in mijn gedachten altijd overuren op de momenten dat ik eigenlijk zou moeten slapen.

Gedurende de reis vond mijn brein steeds meer weggestopte, soms pijnlijke, herinneringen die onbewust in doen en laten bijdragen in hoe we leven, maar nu ook mijn onrust en twijfel voeden. Het autobiografisch schrijven werkt helend in de tijd dat dit boek vorm krijgt en me door 2024 en 2025 heen begeleidt.

Het hoogste punt van Europa is zeker niet het hoogtepunt van deze camperreis, al is de Noordkaap het doel. Die kale, toeristische rots bereiken we halverwege de reis met nog vele mooie tussenstops in het vooruitzicht en al in ons geheugen.

Het door Riadne uitzetten en bedenken van de route duurde veel langer dan de reis zelf. Het door mij uitwerken van de teksten en het schrijven van dit boek na de reis nam zeker 12 maanden in beslag. Het herlezen, corrigeren, overleggen, bespreken enz., enz., nog eens 18 maanden.

In de uitgestippelde route was genoeg ruimte over om van de planning af te wijken. Autopech, het vogelbroedseizoen of verkeerd opgeschreven plaatsnamen hebben ons tot improvisatie en/of omkeren gedwongen. Wat hebben we samen genoten van deze volle juni maand vakantie. Wat hebben we ons laten verrassen over de rust en ruimte in dit deel van Europa. Weg van het gejaagd en gejakker in ons eigen land duurde het even voordat ook wij in een rustigere modus kwamen. De constante zoektocht naar rendieren, elanden en ander wild van achter de voorruit of tijdens de wandelingen in de ontwakende natuur hielden ons de hele dag door scherp.

Het vooraf gemaakte ruwe reisschema bleek een goede leidraad te zijn, evenals de park4night-app die ons op een enkele keer na altijd naar een geschikte overnachtingsplek bracht. Dat had alleen wel tot gevolg dat we soms na 150 kilometer al op een mooie plek stopten. Daar moest dan een dag van 400 kilometer tegenover staan om na een maand weer thuis te kunnen zijn. Dat hield in dat we in het zuiden meer kilometers op een dag maakten dan in het noorden, zo hoog gaan we in dit leven niet meer komen. Het zuiden van Zweden en Noorwegen is vanuit Nederland in een dag te bereiken en blijft op de bucketlist voor een volgende reis.

Deze Scandinavische roadtrip waar we zo lang naar uitgekeken hadden mondde uit in een spirituele reis vol onverwachte wendingen. Een reis waar we ons na thuiskomst serieus bij afvragen of wonen in zuidelijk Zweden of Noorwegen het overwegen waard zal zijn.



## **Donderdag 1 Juni : GEDULD**

Het plan om deze reis per camper te gaan maken zingt al een paar jaar door ons hoofd en wordt door covid telkens opgeschoven. De al geplande 2020 zomervakantie naar Slovenië, waar onze drie zoons ook nog wel voor te porren waren, ging niet door toen vlak voor vertrek alle grenzen gesloten werden. Naarmate de jongens ouder werden en de tentvakanties wat op elkaar begonnen te lijken, zochten we ieder jaar naar een bijzondere bestemming om samen van de natuur en cultuur in het uitgekozen land te genieten. Dat bracht ons al eerder met onze eigen campers in Schotland en Noorwegen. Deze twee landen lijken wel gemaakt te zijn voor een reis per kampeerwagen vanwege de rust en de ruimte in die landen met hun grillige weersomstandigheden.

Die eigen campers kochten we alleen voor de vakantie en ze werden, voor ongeveer hetzelfde bedrag, na de vakantie weer verkocht. Dat bespaarde ons de kosten van een huurcamper en tevens de vaste lasten zoals stalling, verzekering en belasting. Kosten die je altijd hebt met een eigen camper. Op een gebroken motorsteun en een losgetrilde startmotor na brachten deze oude beestjes ons na een mooie reis weer veilig thuis. Al is het wel handig met dit soort vehikels als je er, zoals ik, ook zelf aan kunt sleutelen. Het was even schakelen na ons hele leven op kleine campings met een tent gekampeerd te hebben. Het wennen aan een camper gaat echter heel erg snel als alles wat je bij je hebt op een vaste plek terug te vinden is. Het zelfde geldt voor een caravan, ook die hoeft je niet na het thuiskomen tot aan het laatste kastje weer uit te pakken. In een tent pak je steevast de verkeerde tas of krat helemaal uit voor je het gezochte item gevonden hebt.

Twee vakanties naar Frankrijk, weer met de tent, komen voor de Sloveense plannen in de plaats. Die houden de kinderen tijdens de twee covidzomers van 2020 en 2021 voor gezien. Voor ons is dat even wennen. We gaan voor het eerst sinds 1999 weer met ons tweeën, en labrador Loeka, op vakantie. Hoe klein Europa eigenlijk kan zijn blijkt wel als we in de zomer van 2020 met onze, toen 47 jaar oude Citroën DS, toch vijf landen doorkruisen. We blijven dicht bij huis als we Nederlands Limburg, de Belgische Ardennen, Luxemburg, de Eifel in Duitsland en de Elzas, Vogezen en Champagnestreek van Noord-Frankrijk bezoeken. We zijn dat jaar nooit verder dan een dag rijden van huis en dat betekent voor ons met een klassieke auto maximaal 500 kilometer.

Het jaar daarna rijden we via Pas de Calais en Normandië naar Bretagne, eveneens met de Snoek, een van de vele bijnamen van deze klassieker. Daar waar in onze mannekes tien jaar eerder nog makkelijk gedrieën op de achterbank konden zitten. Dat zou nu in zowel de breedte als de hoogte wat problematisch worden. We durven dat jaar wat verder, de langste afstand ligt in deze vakantie alweer 1.000 km van huis.

Het einddoel is bij vrienden die precies midden in Bretagne wonen, wat twee dagen sturen betekent over de Route Nationale, want de tol en snelwegen staan uit op de navigatie.

In onze hoofden beginnen de plannen voor de Scandinavische roadtrip te groeien, al zien we tot onze spijt dat de prijzen voor campers dat ook doen. Hadden we nu onze laatste camper maar gehouden. Een zin die we in die jaren meerdere keren uitspreken.

In 2022 voelt de wereld qua corona een stuk veiliger, al moeten er nog wel mondkapjes mee in de rugzak. Dit keer zijn alleen de twee voorste stoelen bezet. De achterbank blijft leeg en we gaan zonder Loeka, die in november 2021 onverwacht overlijdt. Die zomer gaan we de Oostenrijkse bergen in voor wandeltochten langs berghutten waar je kan overnachten en weten we nog niet hoe Riadne zal reageren op inspanningen op grotere hoogtes. Aan het begin van het jaar is ze midden op straat letterlijk uitgevallen.

Onze hulphond in opleiding verrichtte eind maart zijn eerste goede daad door haar weer wakker te maken terwijl ze voor het huis op de klinkers lag. 'Op papier' is ze hersteld, maar de onderzoeken hebben geen oorzaak van het bewusteloos raken opgeleverd. Zolang het niet nogmaals gebeurt, wordt er niet verder onderzocht. Deze wandelingen boven de boomgrens verlopen zonder problemen en daarna weten we het zeker. We stellen niets meer uit en in juni 2023 gaan we op reis. Drie jaar dromen, denken en plannen maken zijn meer dan voldoende geweest.

*Het niet weer jaren gebonden zijn aan een eigen hond bracht ons bij DCN Geleidehonden in Kilder en zo hebben we toch een viervoeter in huis. Voor hen socialiseren we in ongeveer twaalf maanden een pup, zodat deze daarna bij deze stichting aan zijn opleiding tot blindengeleidehond kan beginnen. Dat betekent een jaar plezier met een opgroeiende hond en een week tranen als je hem, veertien maanden oud en met een dubbel gevoel, weer inlevert. Inmiddels weten we hoe dat voelt en zijn we een aantal honden verder die we voor een korte of langere periode in huis hebben.*

Die paar jaar van beperkingen en lockdowns met constant veranderende regels hebben onze plannen genoeg doen rijpen. We denken zelfs verder dan de reis die in het verschiet ligt. Net als bij velen gaan ook onze gedachten vooruit naar de tijd dat we niet meer hoeven te werken. Zodat we na ons pensioen samen nog meer kunnen gaan reizen. Maar als je hobby ook je werk is, dan stop je nooit en ga je niet wachten op pensioen of AOW. Wij besluiten het anders dan de meesten te doen en gaan zorgen dat we geen spijt krijgen van de dingen die we wilden doen en niet gedaan hebben. We blijven geen plannen meer maken om ze vervolgens vooruit te schuiven. "De tijd tikt" zingt Herman van Veen op de achtergrond als we het besluit nemen en de datum prikken, we leven nu en volgend jaar kan dat leven er weer heel anders uitzien.

Nog een reden om te gaan is het wegvallen van familieleden, vrienden en bekenden op een soms veel te jonge leeftijd. Mensen die ook nog vol met plannen zaten die vooruitgeschoven werden en die ze nooit hebben kunnen verwezenlijken.

De prijzen voor campers rijzen sinds corona nog steeds de pan uit tijdens het bepalen van de reisdata en we besluiten daarom toch een camper te gaan huren. Zelfs de dertig jaar oude campers die we zelf hadden en die we met moeite na de vakantie voor hetzelfde geld weer kwijt konden, brengen nu meer dan het dubbele op in vergelijking met een paar jaar geleden. Dat betekent dat we eerst even iets moeten overwinnen: lenen of huren doen we eigenlijk nooit. We kopen als we iets nodig hebben. Zelf iets uitlenen heeft ons meerdere keren teleurgesteld toen we gereedschap kapot terug kregen. Onze eigen camper zouden wij in ieder geval niet zomaar op een site zetten en er allemaal onbekenden mee op pad laten gaan.

Toch gaan we overstag en zitten we in het vroege voorjaar avond aan avond achter de laptop. Surfend over het web kijken we op verschillende verhuur sites. Zoekend naar een camper die op redelijke afstand op te halen valt. De te maken kilometers dienen onbeperkt te zijn, want dat gaan er veel worden in vier weken. De uitvoering maakt voor ons niet heel veel uit: buscamper, half-integraal of integraal. Het is ons om het even zolang we, zoals bij onze eigen campers, maar niet in een alkoof boven de cabine hoeven te klimmen. Dat uitzoeken valt nog niet mee, want we verlekken ons eerst aan de nagelnieuwe woonmobielen die worden aangeboden, maar we vinden er niet een waarbij de vrije kilometers boven de 1500 per week uitkomen. Na lang zoeken komt er tijdens een nieuwe zoektocht een kleine camper op [goboony.nl](http://goboony.nl) voorbij die we nog niet eerder gezien hebben. Hij lijkt ons op het lijf geschreven en we reserveren de Fiat direct.

Een paar weken later rijden we al naar Deventer om de camper te bekijken en om ons het een en ander te laten uitleggen door de verhuurder. Zodat we dat niet bij het ophalen hoeven doen. Om straks meer tijd te hebben om in te pakken en zo snel mogelijk te kunnen vertrekken. Het jachtige gevoel zit nog in alle hevigheid in ons. We gaan ruim voor vertrek om te kijken en te meten of dat wat we bedacht hebben, ook zal passen en werken. Een eerdere ervaring met een voor een week gehuurde camper was, vanwege een flink doorgezakt bed, nogal negatief. Dat gaat ons voor een maand natuurlijk niet gebeuren en bekijken we dat bij deze nu alvast uitvoerig. Het bed blijkt met de topper nog prima te liggen. Het idee om voor de vakantie een nieuw matras te kopen hoeft niet uitgevoerd te worden. We zien dat dit ook niet zomaar kan bij dit opklapbed waarbij het matras ook deels omgeklapt moet worden om in de uitsparing tegen de achterwand te passen. Dat is maatwerk en een matras als deze koop je niet zomaar even bij de woonboulevard om de hoek.

De verhuurder is duidelijk zelf geen gebruiker van zijn eigen camper. "Werkt de koelkast op gas?", vragen we. "eh, geen idee", "doet de boiler het?", "Eh, waar zou die zitten?" Beide vragen worden ontkennend beantwoord. We krijgen de indruk dat we de eerste gebruikers zijn bij deze aanbieder. De boiler, die zowel op elektriciteit als gas werkte, blijkt al door een vorige eigenaar verwijderd te zijn. Dat is een beetje jammer als je al weet dat je zo min mogelijk campings wilt aandoen en je dan geen stroom hebt. In mooi Nederlands wordt dat tegenwoordig "off-grid" genoemd.

Het koelen van de koelkast en het verwarmen van water, maar ook de camper zelf op temperatuur brengen zal met gas moeten gebeuren als je stil staat. Maar we zijn kamperen gewend dus een keteltje warm water voor het haren wassen en washandjes voor de rest van het lijf voldoen prima. Maar hoe lang gaat een gasfles om dat water te verwarmen eigenlijk mee? En hoe koud gaan we het krijgen in het hoge noorden, hoe vaak gaan we de kachel aanmaken?

Met elke dag verplaatsen zal de koelkast in ieder geval prima kunnen koelen tijdens het rijden. Door de combischakelaar van het vlammetje naar het 12V symbool om te zetten zal de dynamo voor de benodigde spanning zorgen. Op de overnachtingsplekken zal de huishoudaccu de temperatuur van de koelkast laag moeten houden. Die extra accu is met een relais gescheiden van de accu voor de motor. Zodat je, bij het starten, de volgende ochtend niet voor verrassingen komt te staan en alleen maar "klik" hoort als je de sleutel van het contact omdraait.

We moeten nog heel even geduld hebben tot de eerste dag van juni, als we de maanden geleden gereserveerde compacte Fiat Ducato camper ophalen. De ruim vijfeneenhalve meter maakt hem nauwelijks langer dan onze DS. Met al ruim drie ton aan wegervaring op de teller is deze de inrijperiode ruimschoots voorbij en gaat hij ons, hopelijk, naar de Noordkaap en terug brengen. Met zijn ruim twintig jaar is deze rijdende woning een stuk jonger dan onze voormalige campers en nog veel jonger dan onze dagelijkse auto's waarvan een aantal Abraham (of Sarah?) al gezien hebben. Al zegt de leeftijd niet zoveel als ik me herinner dat onze laatste camper pas 180.000 km op de teller had staan.

*Je wordt in Nederland, zeker als man, altijd wat meewarig aangekeken wanneer je 'ze' gebruikt als je het over je auto hebt en toch klopt het voor Franse auto's ergens wel. In het Nederlands is het bij het uitspreken niet als zodanig herkenbaar maar is 'de auto' in onze grammatica mannelijk. Over de Franse vertaling is geen misverstand mogelijk en is 'la voiture' duidelijk vrouwelijk. Zelf zeg ik het zelden of nooit. Als het al voorkomt dan heeft alleen mijn Citroën DS dat voorrecht, want het Franse 'La Déesse' is toch echt 'Godin' in onze taal. De DS ook nog een naam geven gaat me net iets te ver.*

Als de garage waar we de camper gehuurd hebben niet beknibbeld heeft op het onderhoud dan gaat dat heen en terug wel goed komen. We voegen op weg naar huis die donderdag de eerste 35 kilometer van onze trip toe aan de ruim 318.000 kilometer hoge tellerstand. Natuurlijk lopen we voor het vertrek uit Deventer nog even goed kijkend en fotograferend een rondje om de camper om de al aanwezige schades vast te leggen. Zodat daar bij het weer inleveren geen misverstand over kan ontstaan. Bij thuiskomst kan ik zowaar parkeren voor ons huis, de straat is echt niet voorbereid voor dit soort voertuigen. Het is zelfs met een personenauto telkens hopen dat je je eigen oprit af en op komt.

De complete inventaris van de Chausson Welcome 50, zoals de Franse fabrikant van deze camper opbouw heeft genoemd, gaat thuis in dozen en kratten om zo plaats te maken voor onze eigen spullen. Ook wij hebben spullen naar ruimte, dus alles lag al die tijd achter de knieschotten in de schuine kap op zolder te wachten. We halen eerst nog een lapje met sop door de camper en langs de kastjes om het ook een beetje eigen te maken.

Alles hebben we op onze manier in het compacte huis op wielen gepakt. En het is niet alleen de fysieke bagage die we bij ons hebben. Na ruim vijftig jaar in dit leven is de mentale bagage ook niet niks, al wordt die gelukkig niet in kilo's gewogen. De Fiat zal de komende maand ons thuis zijn. Voor de deur heb ik nog wat irritante kraakjes en rammeltjes kunnen verhelpen en komen we er gelukkig op tijd achter dat er kortsluiting in het nieuwe meegeleverde verlengsnoer zit. Die kabel zorgt via de speciale blauw-witte campingstekkers voor de 220V-voorziening. Het snoer wisselen we met dat van onszelf. Als we dan een keer op een camping staan, kunnen we de meegenomen apparaten in ieder geval gebruiken. We besluiten voor de zekerheid om onze eigen gasfles ook af te laten vullen. We hebben er geen idee van hoe lang je op zo'n fles kan koken en stoken. In onze eigen campers hebben we de groene gasfles nooit leeg gekregen.

Die tweede fles past precies naast de met de camper meegeleverde fles in de daarvoor bestemde ruimte. Om gas te besparen kunnen we de eieren tegelijk met de groente koken bijvoorbeeld, rijst wordt goed gaar als je de pan na een paar minuten koken in een deken, je slaapzak of een dekbed wikkelt. Beginnen met een fleecedekentje op de bank kan altijd, voor we de kachel aansteken. Dat zijn we inmiddels thuis ook gewend na de winter van 2022/2023, toen de energieprijzen explosief stegen en nooit meer echt gedaald zijn. Er gaat een goed gevulde kist met gereedschap mee, onder in een bagagevak. Zodat we, voor het geval dat er iets gemaakt moet worden, niet op de hulpdiensten hoeven te wachten wanneer het een kleine of eenvoudige reparatie betreft. Voor zonsondergang is donderdagavond alles schoon, ingericht, gecontroleerd en klaar voor vertrek op 2 juni.

Alleen wij, een maand samen onderweg. We zijn sinds onze middelbare schooltijd niet meer zo lang achter elkaar vrij geweest. Een maand voor we vertrekken zeg ik na lang overwegen mijn parttime baan op om letterlijk nieuwe wegen in te slaan. Op dat moment werk ik zestien jaar als auto-restaurateur bij dat bedrijf en is het dienstverband de laatste paar jaar van 32 naar 16 uur per week teruggebracht. De andere dagen van de week werk ik als zelfstandige in mijn eigen werkplaats. Tien jaar lang bestaan onze bedrijven zonder problemen en met duidelijke afspraken naast elkaar. Het laatste jaar begint dat te schuren en is het vooral voor de buitenwereld niet zo heel duidelijk meer.

De aanwas van nieuwe medewerkers die wegwijs gemaakt moeten worden vergen tijd, en ik vind dat ik overvraagd en te veel van mijn eigen werk afgeleid wordt. Het lijkt en voelt alsof ik vier werkdagen in zestien uur moet proppen. Mijn ergernis groeit over de rommelige, soms overvolle werkplekken. Het niet door allen op dezelfde manier werken met zoveel kans op verlies of schade vind ik frustrerend. De structuur ontbreekt. Meer mensen betekent meer werk, waardoor ik het contact met en het overzicht in de werkplaats verlies op mijn twee werkdagen. In mijn ogen gaat het ten koste van eerlijkheid, kwaliteit en snelheid.

Ik zal moeten leren accepteren dat ik niet heb kunnen veranderen wat ik graag had willen veranderen bij dit bedrijf en nu helemaal mijn eigen ding kan gaan doen. Te lang heb ik me te dienstbaar opgesteld en ben ik mezelf vergeten. Nu is de tijd gekomen om over die dienstbaarheid in vrijheid zelf te beslissen om eerst mezelf en daarna anderen te kunnen helpen. Mijn vaste baan opzeggen geeft lucht, hoe vrij kun je je voelen!



*Bij thuiskomst kan ik zowaar parkeren voor ons huis, de straat is niet echt voorbereid op dit soort voertuigen.*

## Vrijdag 2 juni: ONDERWEG

### Van Doetinchem naar Aabenraa



Nog voordat de klok negen uur slaat rijden we, op weg naar het hoogste punt van Europa, en begint de piano van Abel "Onderweg" in mijn hoofd mee te draaien met de banden op het asfalt. Na vijf minuten slaan we linksaf de A18 op, naar het einde van de snelweg, die bij Varsseveld alweer ophoudt. De eerste dagen tikken we "snelste route, zonder veerboten" in de navigatie om vlotter noordelijk te komen. We hebben tenslotte nogal wat kilometers voor de wielen. Google Maps is wat optimistisch over de te verwachten aankomsttijd en die digitale wegwijzer weet natuurlijk nooit met wat voor vervoermiddel je rijdt. Waardoor die aankomst-

tijd steeds verder naar het einde van de middag oploopt. Een uur later rijden we na Enschede de grens over, de Duitse Autobahn op. We gaan met dezelfde snelheid tussen de vrachtwagens mee en buigen af naar het noorden. Zo nu en dan halen we een truck in die wel de begrenzer netjes aan heeft staan. Langs de gebruikelijke drukte bij de vele baustellen en de onvermijdelijke files bij Hamburg, bereiken we, via de grensovergang bij Flensburg, het Deense Aabenraa in Zuid-Jutland. Aan het eind van de middag komen we aan in het zuidelijkst gelegen Scandinavische land waar we deze reis doorheen gaan rijden.

*Denemarken deelt alleen een landsgrens met Duitsland. Naast de vele veerbootverbindingen is er over en onder de Sont een verbinding met Zweden die rijdend met eigen vervoer te overbruggen is. De hoofdstad Kopenhagen ligt grotendeels op het grootste eiland Seeland tussen het Kattegat en de Baltische zee. Groenland en de Faeröer eilanden horen ook bij dit koninkrijk dat, ten tijde van ons verblijf, Koningin Margarethe nog als staatshoofd heeft. Wel hebben beide overzeese gebieden zelfbestuur. Al eerder, ten tijde van de Tweede Wereldoorlog, maakte IJsland zich los van Denemarken. De Denen maken al sinds 1973 deel uit van de Europese Unie, maar besloten om in 2002 niet over te gaan tot de Eurozone en behield het de eigen Deense Kroon als betaalmiddel.*

De beloofde 5 uur en 55 minuten worden ruim 7 uur, met de stopplaatsen meegeteld valt dat eigenlijk best mee. Op onze vorige reis naar Noorwegen was Staugaard Brigitte op een boerenerf een prima eerste stop op de route via Zweden. Het overnachtingstarief is in die vier jaar wel 80% gestegen en we tikken achttien euro af bij de boerin van het melkveebedrijf.

In de andere landen waar we de komende maand doorheen reizen is in het wild kamperen onder de daar geldende regels toegestaan. In Denemarken is het net als in Nederland verboden. Ons plan is om verder noordelijk zo min mogelijk campings op te zoeken en deze alleen aan te doen om bijvoorbeeld de was te kunnen doen. De komende maand zal waar we dan slapen ons thuis zijn, bedenk ik op het moment dat *Paul Youngs "wherever I lay my hat"* in gedachten voorbij komt.

Het voordeel van een camper is dat als je aankomt je ook gelijk staat. Geen tent opzetten of caravan afkoppelen en pootjes uitdraaien. Even kijken of je een beetje horizontaal staat, motor uit, en klaar! Van de zes beschikbare plekken zijn er al drie bezet. We zetten de camper net als vier jaar geleden neer met uitzicht op nu nog lege weilanden. We beseffen dan pas dat we hier twee maanden eerder zijn dan in 2019. Het vee staat hier in juni nog veel op stal. In de stallen verbazen we ons over de automatische veeg- en reiniging robots die er rondrijden en daarbij gelijk het kuilgras, dat nog bijgevoerd wordt, weer terug naar de koeien vege. De herkauwers blijven rustig staan als er zo'n robot tussen hun poten doorrijdt om de mest naar de gierkelder te vege. Na het geprogrammeerde rondje rijden ze terug naar het oplaadpunt. Tja, als dit met grasmaaiers voor thuis kan, waarom dan niet in het groot zodat de boer zijn beschikbare tijd aan andere zaken kan besteden. Of ze zichzelf ook kunnen schoonmaken valt te betwijfelen als we zien hoe de mestvegers er uit zien.

We zijn op bekend terrein en gaan nog even het zandpad langs de boerderij en weilanden op en neer om de benen te strekken na de 560 kilometer van vandaag. Om er alvast aan te wennen gaat de sleutel van de camper in een broekzak met rits, we hebben geen reserve exemplaar mee gekregen dus die willen we onderweg niet kwijtraken. Tegen de blauwe lucht zien we een buizerd zijn rondjes boven de velden draaien op zoek naar een prooi. Als we weer doorlopen zien we hem nog net in een ooghoek van grote hoogte een duikvlucht naar het weiland maken en met lege snavel weer het luchtruim kiezen.

Kennelijk heeft men hier nu al last van droogte, want de grondwaterpompen draaien op volle toeren om de weilanden te beregenen. Op de plaatsen langs het weggetje, waar de heggen tot op de grond gesnoeid zijn, waait er een frisse wind over het land en blijft ons vest aan. Er lijkt hier geen logica in de snoeikunst te zitten. Op de ene plek is de heg drie meter hoog en kan het vest uit, terwijl verderop de begroeiing op vijftien centimeter hoogte afgezaagd is en de wind vol over het weggetje blaast. We zijn er niet achter gekomen. Het is een wandeling van niks. Volgens Google Maps, dat onze verplaatsingen volgt, is het twee kilometer in nog geen half uur.

Terug bij de camper halen we de eerste fles wijn uit een van de kastjes na eerst twee verkeerde deurtjes open getrokken te hebben. Uit de wind en in de zon heffen we het glas op de eerste vakantiedag.

De stroom die we hier hebben wordt volledig benut door een groenteschotel in de oven te grillen. Dat is best bijzonder met deze buitentemperatuur, maar hier kunnen we de elektrische apparaten gebruiken. Vanaf morgen hebben we geen 220 volt meer. We zijn nog wat onwennig op zoek in de kastjes naar waar alle meegebrachte spullen, etenswaren en kruiden zich bevinden. We hebben er de komende maand alle tijd voor en gaan deze vakantie ook zien dat we tot rust komen. Daar gaat een flinke stapel boeken zeker bij helpen, samen met een playlist van ruim 4.000 nummers in de mobiele telefoon. De meegenomen JBL flip5 bluetooth speaker krijgen we alleen niet op een handige, bereikbare en hoorbare plek in de stuurhut.

Na een paar pogingen tijdens de eerste rit besluiten we het bij de herrie van de dieselmotor en het windgeruis te laten. Alleen in stilte van de liedjes genieten, die altijd in mijn hoofd rond beginnen te zingen bij een bepaald uitzicht of woord, kan ook nog. Riadne had me nog gezegd een stapel CD's mee te nemen, want de inmiddels ook al als ouderwets bestempelde speler zit nog in het dashboard. Honderden zilveren schijfjes staan thuis in hun doosjes te wachten om nog eens afgespeeld te worden. Helaas heb ik ze niet ingepakt, "We hebben toch muziek genoeg bij ons?" heb ik haar geantwoord. Niet zonder muziek kunnen is het niet, maar ik vind het toch wel heerlijk om het aan te hebben. Riadne kan veel beter tegen de stilte. Muziek is voor mij bijna net zo belangrijk als ademen, muziek maken hoort al sinds de oertijd bij de mensheid, al kan je maar een van de twee écht niet missen.

Het geluid van de motor is ook lang niet zo erg als in de cabine van onze voormalige eigen campers. We kunnen zelfs gewoon met elkaar praten, ook al zit er nog een stoelbreedte tussen onze beide zitplaatsen. De cabine is gewoon de voorkant van een bestelbusje, waar je normaal gesproken met drie personen voorin kan zitten. De middelste stoel is er tussenuit gehaald voor de doorloop naar achteren.

Het is zeer goed te merken wat tien jaar ontwikkelingstijd doet met geluidsisolatie. Dat hebben we ook met onze klassieke Citroën DS, het veeren zitcomfort is zelfs nu nog ongeëvenaard, maar het geluidsniveau, daar word je moe van na een paar honderd kilometer. Na de afwas verdwijnt de zon achter de bomen, koelt het snel af en gaan we naar binnen voor thee, koek en boek. Het speakertje is, nu we niet rijden, overal neer te zetten en vult ons hutje al op laag volume met muziek. Als het een paar uur later gaat schemeren, begint de eerste verbouwing voor de nacht. We klappen het bed naar beneden, sluiten de gordijnen en onze ogen.

Rust hoop ik te vinden door de meditatie-app die ik sinds het begin van dit jaar op mijn telefoon heb gedownload. Die me verrassend goed helpt om mijn malende hoofd tot stilstand te brengen voor een betere nachtrust. Overdag ben ik nog veel te druk om stilte momentjes te pakken en sta ik constant "aan", maar het begin is er.

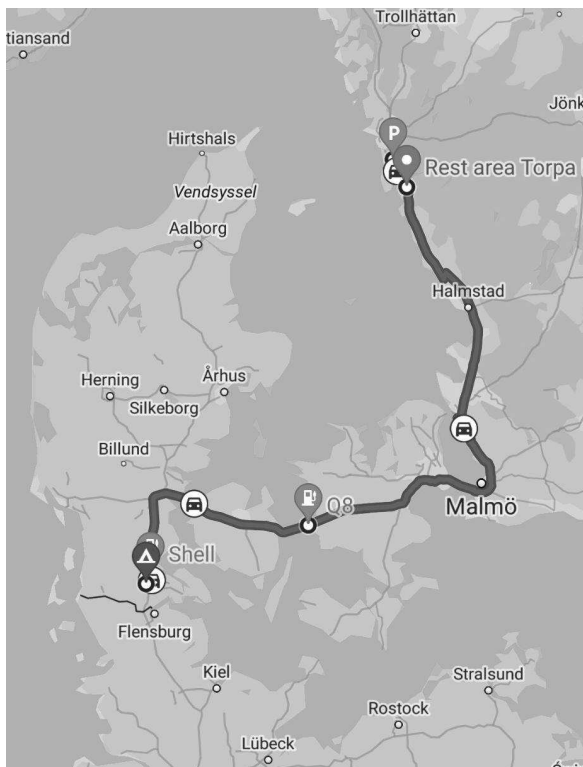
De keuze is gevallen op de Meditation Moments app van voormalig radio DJ & TV presentator Michael Pilarczyk die in 2009, na deze carrière en een burn-out, een opvallende switch maakte en schrijver, spreker en coach werd om zijn mooiste leven te leven.



*We zetten de camper neer met uitzicht op nog lege weilanden.*

## Zaterdag 3 juni: ONTHAASTEN

### Van Aabenraa naar Mölndal



Als we opstaan zien we de eerste koeien al langs wandelen, overdag mogen ze zelf beslissen of ze naar buiten willen. Ze kuieren rustig de stal uit, over een afgezette route naar het weiland dat vandaag voor ze open is gezet. De oversteekplaatsen voor de tractor hebben wildroosters dus daar wagen de dames zich niet over. Precies langs de koeien trek zitten we in het eerste streepje zon van deze ochtend dat tussen de bomen door piept. Een aantal van hen komt in het voorbij sjokken nieuwsgierig kijken naar wat wij nu eigenlijk als ontbijt hebben.

Na de afwas koppelen we de stroom af en rijden we langs de Kleine Belt, de zee aan de oostkust van Zuid-Jutland. Over het op een na grootste Deense eiland Funen, waar in 1805 de sprookjesschrijver Hans Christian Andersen werd geboren. Via de E20, over de Grote Belt, komen we op het grootste eiland, Seeland, waarop deels ook de hoofdstad Kopenhagen ligt. Het andere deel van de stad is volledig op het veel kleinere eiland Amager gebouwd. De smalle zeestraat tussen beide eilanden hebben we niet eens in de gaten wanneer we deze via een hoge brug passeren. Kopenhagen bewaren we voor een andere keer, de zeemeermin hebben we in 2015 al gedag gezegd, en we rijden door om de Sont over te steken.

In mijn herinnering van acht jaar geleden heb ik een hele lange brug, maar na de tolpoorten weet ik pas weer dat de Denen voor een tunnel hebben gekozen. En opnieuw is dit gat in mijn geheugen confronterend. Bij het boven water komen in het midden van de zeestraat passeren we de grens en rijden we in Zweden de lange brug op die ons in de provincie Skåne län brengt. Er was dit keer ook geen discussie over het nemen van een boot of de brug/tunnelverbinding. Met de bedachte route is dit de meest betaalbare optie. De nachtboot vanuit Kiel naar Gothenburg had ook gekund. Ik geef echter de voorkeur aan vier wielen en een stuur dan aan een veerboot. Als het niet uitmaakt dan vermijd ik die liever. Malmö laten we voor wat het is en we gaan door tot een half uurtje onder Gothenburg.

*Zweden is qua inwoneraantal van ruim tien miljoen het grootste land van Scandinavië en is net als Denemarken en Noorwegen een koninkrijk, met Carl Gustaf XVI als staatshoofd. En al zou je het, kijkend op de kaart, niet direct zeggen: de oppervlakte van Zweden is ook het grootst, Denemarken past er tien keer in. Toch is Zweden, na buurlanden Noorwegen en Finland, IJsland en Kazachstan, het dunst bevolkte land van Europa met ruim 22 inwoners per km<sup>2</sup>. Ter vergelijking: in Nederland ligt dat gemiddelde op maar liefst 529 inwoners per km<sup>2</sup>. Zelfs Vlieland zit er met 31 hoofden per km<sup>2</sup> nog ruim boven. De in het oosten van het land liggende hoofdstad Stockholm neemt al een miljoen inwoners voor zijn rekening. Het zuiden van Zweden heeft sowieso het grootste aantal inwoners, de bovenste helft bestaat uit uitgestrekte bossen en heeft grote onbewoonde delen. Wordt er van Finland gezegd "het land van 1000 meren" dan is dat nogal een understatement: Zweden heeft er al 96.000.*

Tot nu toe zit het onthaasten alleen nog in de snelheid van de camper, nog niet echt in ons, omdat we toch die eerste dagen wat vlotter naar het noorden willen rijden. We zijn in zuidelijk Zweden niet de enigen die snel willen doorrijden. De auto's op de linkerbaan halen ons met grote snelheid verschillen in en ik begin "Life in the fast lane" van The Eagles te neuriën. Al voelt het niet zo, over de 525 kilometer van vandaag doen we een half uur korter dan over de rit van gisteren. Met de park4night-app vinden we na het verlaten van de hoofdweg bij Mölnadal een prachtige plek in het bos.



*Ze komen in het voorbij sjokken nieuwsgierig kijken naar wat wij nu eigenlijk als ontbijt hebben.*

Op een parkeerplaatsje aan het eind van een doodlopende zandweg. Net na waar de bebouwing opgehouden is, zet ik de motor af. Zolang we een internetverbinding hebben zal deze app onze gids zijn naar, hopelijk, de mooiste overnachtingsplekjes. We kijken uit over een open en zonnige plek in het bos waar we de camper precies op een recht stuk naast kunnen parkeren. Al voelt het vooral voor mij nog wat onwennig, zo helemaal alleen met ons tweeën in het bos.

De "P" waarop we staan is het beginpunt van een aantal wandelingen waarvan we de blauwe kiezen voor een ommetje na het eten. De nieuwe bergschoenen moeten nog wat beter ingelopen worden. Het is verstandig om dan met korte afstanden te beginnen zodat je voeten kunnen wennen aan de nieuwe drukpunten om zo blaren te voorkomen. De markeringsverf moest waarschijnlijk op, want elke vijf meter is er wel ergens een blauwe klodder op een kei of een blauwe band op een boom te vinden. Verdwalen is echt onmogelijk. Markeringen op het eerste én laatste paaltje van een bruggetje spannen hierbij de kroon, waar zou je halverwege naar toe willen dan?

Eerst lopen we vlak, over een uitgesleten zandpaadje met wat aftakkingen naar een meertje met rietpluimen en wollegras die uitbundig hun witte pluïes laten wapperen in de wind. Bootjes bij een vuurplaats liggen ondersteboven te wachten om weer eens te water gelaten te worden. Een stukje verderop gaan we een beetje heuvel op en een klaphek door. Dat is schuin geplaatst zodat het zeker dichtvalt, die naam eer aan doet en het ergens loslopende vee niet kan ontsnappen. Direct na het klaphek staan we voor de keuze blauw rechtsaf of blauw rechtdoor. We kiezen het rondje tegen de klok in en slaan rechtsaf, verder de heuvel op. Het blijkt later geen rondje maar een achtje te zijn. Hoe hoger we komen, hoe meer we de doorgaande weg horen die we een paar uur eerder hebben verlaten. Het één worden met de natuur gaat hier nog niet beginnen nu we de weg vanaf de heuveltop ook kunnen zien. De bruggetjes die we later tegenkomen zijn waarschijnlijk alleen nodig in het vroege voorjaar, de stroompjes waar ze overheen liggen zijn nu droog.

Pas rond tien zijn we terug bij de camper en heeft Maps ons niet kunnen volgen, want het aantal wandelkilometers op het gsm-scherm staat op nul. Dat zal de komende twee dagen ook zo zijn. Het blijft al veel langer licht dan we gewend zijn en we klappen na een kop thee het bed naar beneden. De rij cabine wordt gevuld met de kussens van de bank, die er af moeten om het opklapbed op het bankframe te laten zakken. De tafel die bij de hoekbank hoort hebben we opgeborgen in het ruime vak boven de cabine en die zal daar de hele reis blijven. Tentkampeerders zijn, net als Studio Sport liefhebbers, gewend aan eten met het bord op schoot. Aan een tafel eten doen we nooit tijdens het kamperen.

Ook zijn we niet van plan om binnen te koken en hebben we een Coleman benzinebrander meegenomen om buiten te kunnen kokkerellen onder het motto: "we slapen thuis ook niet in de keuken".

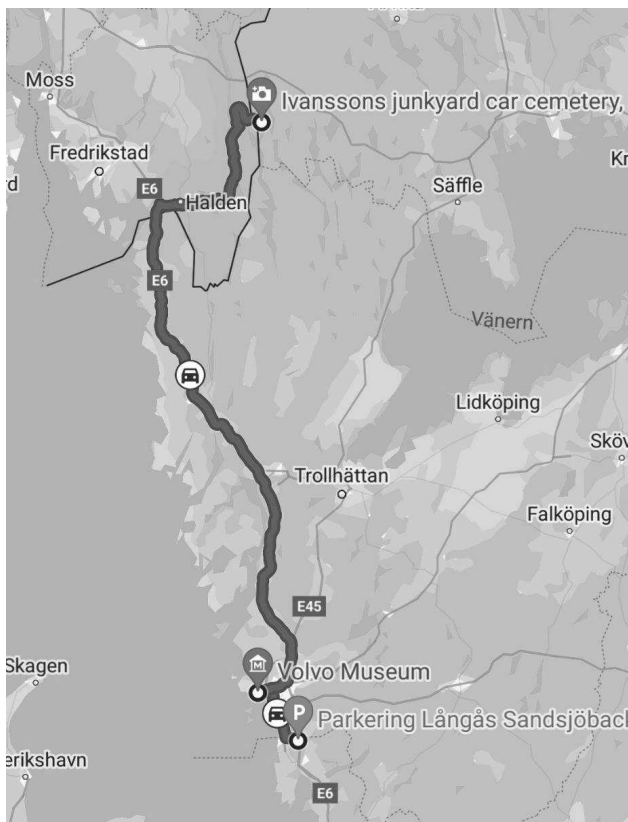
Dat in slaap komen lukt niet echt goed nu het aanwezige, ongemakkelijke gevoel van 'in het wild staan' nog niet weggeëbd is. Tijd genoeg dus om te malen over wat ik nu eigenlijk heb gedaan door resoluut mijn baan op te zeggen. Ik ben zeker een jaar te lang gebleven en er is in dat laatste jaar behoorlijk wat spanning opgebouwd. Dat heeft zijn weerslag gehad op mijn humeur thuis in ons gezin en werken met plezier, ook in mijn eigen bedrijf. Een goede slaper ben ik al niet meer sinds mijn tienerjaren, wennen doet het nooit en al malend val ik uiteindelijk in slaap, wat een korte nacht oplevert.



*Eerst lopen we vlak, over een uitgesleten zandpaadje met wat aftakkingen naar een meertje met rietpluimen en wollegras die uitbundig hun witte pluusjes laten wapperen in de wind.*

## Zondag 4 juni: BLIKWERK

### Van Mölndal naar Båstnäs



Werk en hobby rijden ook deze reis weer naast elkaar en dat uit zich vandaag door naar het Volvo museum in Gothenburg te rijden. Na het ontbijt neem ik weer plaats achter het stuur en tegelijk met het starten van de motor begint "driversseat" van *Sniff 'n' the Tears* te spelen in mijn hoofd. Via een rommelig en uitgestorven industrieterrein komen we bij de zee in het westen van de stad. En laat die plaats nu een voor campers gewilde overnachtingsplek zijn. Wij zijn blij dat we afgelopen nacht voor het rustige plekje in het bos hebben gekozen, want wat wandelen betreft kun je hier geen kant op. We zetten ons hutje in de rij en wandelen,

langs prachtige beelden van slapende ganzen, naar het museum. Wat dichterbij zien we onszelf in de spiegelende voorgevel aan komen.

De nadruk van de collectie ligt op de glorie tijd van de fabriek toen deze nog zelfstandig en geheel Zweeds was. Nadat Volvo in 1975 onze nationale trots DAF had opgeslokt (de personenauto divisie) en ze op de Nederlandse ontwerpen een Volvo badge plakten, werd het zelf in 1999 onderdeel van Ford. Weer elf jaar later nam het Chinese Geely de fabriek over. Volvo is in 1927 ontstaan uit een kogellagerfabriek en heet letterlijk vertaald uit het Latijn: "ik rol".

Wij rollen het museum in krap twee uur door en nemen de tijd voor de auto's vanaf 1927 tot halverwege de jaren '80. Daar neemt de Volvo 1800S van *The Saint*, de TV-serie waarin Roger Moore de hoofdrol speelde alvorens James Bond te worden, een prominente plek in. Zelfs voor het Nederlandse avontuur van de fabriek is een hoek ingericht met een Volvo 66 (de DAF 66 met de dikke veiligheidsbumpers), de 343 (die eigenlijk de DAF 77 had moeten worden) en de qua design op de 1800ES geïnspireerde 480ES.



*We zetten ons hutje in de rij en wandelen, langs prachtige beelden van slapende ganzen, naar het museum.*



*De Volvo 1800S van The Saint, de TV-serie waarin Roger Moore de hoofdrol speelde alvorens James Bond te worden.*

Bij de, voor ons, te nieuwe auto's, de vrachtwagens en de bussen lezen we niet alle teksten op de bordjes, lopen we wat vlotter door en gaan we rond het middaguur terug naar de camper. Inmiddels is de door ons bezochte museum locatie gesloten en is de collectie verhuisd naar een ander deel van Gothenburg. Aan de waterkant bij de haven staan grote picknicktafels waar we in de zon nog even lunchen voor we de 200 km verder naar het noorden gaan afleggen. We zijn niet de enigen die hier komen eten op deze zonovergoten dag. Hele families rijden het lelijke industrieterrein over om hier gezamenlijk in deze mooie uithoek op zondagmiddag te eten. Direct voor de camper is er nog een picknick tafel vrij gelukkig, we voelden ons niet geroepen om ergens bij aan te schuiven.

*In 2015 hebben we ruim twee weken met de jongens en Loeka de meren van het Zweedse Dalsland per kano doorkruist en met prachtig weer in houten hutten of onze eigen tenten in het wild overnacht. Het is fantastisch om als gezin alleen met elkaar te zijn en in die twee weken zijn we bijna niemand tegengekomen. Weer terug op vaste grond ontkwamen ze tijdens die vakantie ook niet aan een dagje oldtimers en werd in Trollhättan het museum van die andere Zweedse autobouwer bezocht, het toen net ten onder gegane SAAB. Waar we ook reisden, elke vakantie werd er wel ergens een auto momentje ingebouwd, al ging op een gegeven moment niet iedereen meer mee om te kijken naar dat oude blikwerk.*

Het is nog zeker drie uur rijden naar Billkirkengarden ved Ryn in Töcksfors Båstnäs, of zoals Google zegt: "Ivan's junkyard car cemetery". Als je weet dat 'bill' in het Zweeds auto betekent is 'billkirkengarden' redelijk snel te vertalen naar autokerkhof. Sinds ik het eerste berichtje, over deze inmiddels unieke plek in de Zweedse wildernis, zeker 30 jaar geleden las in een Volkswagen clubblad, staat een bezoek aan deze locatie al op mijn wensenlijstje. (Bucketlist hadden we toen nog nooit van gehoord). Het boek 'bijzondere autokerkhoven' uit 2011, waarin onder meer deze plek in de Zweedse bossen wordt beschreven, brengt die clubblad artikelen terug in mijn geheugen. Als we vier jaar later, achteraf gezien, in de buurt zijn, denk ik er op dat moment niet aan. Het was met jonge kinderen ook niet zo handig geweest in een bos vol met scherpe metalen uitsteeksels.

Naar zeggen is dit de grootste klassieke autosloperij van Europa, vele anderen zijn dit millennium inmiddels geruimd. Deze plek staat ook onder druk, met milieugroeperingen aan de ene en verenigingen voor behoud van historisch rollend erfgoed aan de andere kant. Al lijkt er hier niet veel meer te kunnen rollen. De, volgens de beschrijving, makkelijkste weg om er te komen is om bij Sponvika de Noors/Zweedse grens over te steken en slingerend door de bossen deze laatste roestplaats te bereiken. Die Zweeds/Noorse grens zijn we een uurtje eerder ergens bij Halden ook al overgestoken. De laatste 20km is het een stuivend grindpad dat meer wegheeft van een wasbord, waarop je gebit er bijna uit rammelt.

Het is een smalle weg met sporadisch een passeerhaven. Een jonge knul in een afgetrapte Volvo 940 moet flink in de ankers als we elkaar precies op een heuveltje tegenkomen. Hij zal wel gedacht hebben: "weer zo'n idioot die op weg is naar dat oud ijzer". Met een geïrriteerde blik trapt hij na het passeren het gaspedaal weer diep in om met spinnende wielen zijn weg te vervolgen. Wat we ook wel weer begrijpen, want dat toeristenverkeer kan knap irritant zijn als je hier woont.

Uit eigen ervaring weten we dat, als je hard rijdt op wegen als deze, je het wasbord niet voelt. Daar kwamen we achter toen we met een buscamper door het westen van de VS reisden. Op weg naar Zebra Canyon in de staat Utah reden we ook over zo'n wasbord. Door harder te rijden dan toegestaan hield het trillen op, was de route een stuk comfortabeler, maar werden we wel gevolgd door een enorme rode stofwolk.



*Deze plek staat ook onder druk, met milieugroeperingen aan de ene en verenigingen voor behoud van historisch rollend erfgoed aan de andere kant. Al lijkt er hier niet veel meer te kunnen rollen.*

We rijden over een oude smokkelroute, uit de tijd dat er in Noorwegen nog niet veel auto's reden, ze heel duur waren en er zelfs een importverbod was. Daar speelden de gebroeders Ivansson handig op in door een gat in de wet te vinden. Het importeren van auto-onderdelen was daar namelijk niet verboden en werden de in Zweden afgeschreven auto's in Båstnäs uit elkaar gehaald. Vier kilometer verderop, net over de Noorse grens, bouwde men van de onderdelen die via deze smokkelweg werden aangevoerd weer complete en rijdende auto's. De overblijfselen bleven in Zweden achter en staan daar nog steeds. Båstnäs is niet meer dan een gehucht. Het bestaat uit een aantal, wat verspreide, op open plekken tussen de bomen gebouwde houten huizen langs de enige weg die door de bossen loopt. Het sloopbedrijf stopte al halverwege de jaren tachtig, maar nog steeds worden er gevraagd en ongevraagd bruikbare onderdelen van de auto's gehaald. Het beheer is inmiddels in handen van een neef van de Ivansson broers. Het is wel steeds lastiger om de benodigde onderdelen door roest en vegetatie los te krijgen of te bereiken.

We komen om half vijf aan en hebben vandaag 274 kilometer aan de teller toegevoegd terwijl we ruim 4,5 uur in de cabine doorgebracht hebben. De stilte op deze zonovergoten rustplaats van de meer dan 1.000 klassiekers is bijna hoorbaar als de laatste belangstellenden de locatie hebben verlaten. In rijen staat het blikwerk op de velden voor een van de voormalige woonhuizen en in de bossen waar de openbare weg doorheen slingert.

Het grootste woonhuis in de bocht van de weg is in 2022 ten prooi gevallen aan vandalisme en bijna tot de grond toe afgebrand. Eromheen is een deel van het bos met daarin vele wrakken in vlammen opgegaan. Alleen de stenen schoorsteen van de haard staat nog fier en zwartgeblakerd overeind. De auto karkassen staan er rood verroest omheen.

"READ THE SIGN!" stond er op de gevel van dat huis. Dat wees naar een bordje dat op de deur gespijkerd was. Dat liet in niet mis te verstane bewoordingen weten dat men welkom was, maar wel volgens een aantal regels die helaas niet door iedereen opgevolgd zijn:

*"As the owner of this place, I want to set up some easy rules. This place isn't abandoned, treat it with respect. Like you would do in a museum. The houses are off limits!. If I would find anyone inside one of these buildings, he'll be shot, or worse! do not destroy or in any way disrupt this place. Have a pleasant stay, kind regards."*

Het perceel voor het overgebleven woonhuis lijkt nog enigszins onderhouden, het gras is keurig laag gemaaid op de padjes die tussen de auto's door krioelen. Het bos daarentegen heeft ogenschijnlijk geen kettingzaag of bosmaaier meer gezien sinds de sluiting van het kerkhof.

Achteraf gezien is ons bezoek zo vroeg in het seizoen een goede keus geweest. Wanneer er twee weken na onze thuiskomst op Facebook recente foto's van de locatie geplaatst worden groeit het gras, met daartussen bloemen in vele kleuren, alweer ruim boven de autodaken uit. Waardoor de wrakken ook op de velden weer grotendeels aan het oog onttrokken worden.

Rond vijf uur 's middags blijven wij met nog twee campers over om ter plekke te overnachten. Nadat het felle licht van de middagzon er wat af is, zodat je foto's niet meer 'verbranden', pak ik de spiegelreflex camera en struin nog uren door de begroeiing. Telkens ontdekken we een nieuw paadje om daar weer rijen of stapels autowrakken aan te treffen. De plek om de mooiste foto van drie Volvo kattenruggen te maken is al voor mij geëffend: exact mijn foto is tientallen keren op internet te vinden. De voornamelijk Zweedse, Duitse en Engelse auto's zijn op een enkeling na van na 1945. Het aandeel Franse auto's is beduidend minder, net als dat van de VS, terwijl ze hier in Zweden dol zijn op Amerikaanse auto's uit dat tijdperk. Wellicht zijn die allemaal gered. Eind jaren '70 zal zo ongeveer de laatste auto hier zijn neergezet. De nog aanwezige rechtsgestuurde oldtimers, meestal van Engelse makelij, zijn ongetwijfeld van bouwjaar 1967 of eerder.



*De plek om de mooiste foto van drie Volvo kattenruggen te maken is al voor mij geëffend, exact mijn foto is tientallen keren op internet te vinden.*