

Neues Samitziland

Ein PDF-Magazin von Siegfried Wittenburg

Nr. **13** im 2. Leben
Impressionen aus der Europäischen Union:
Dänemark

Liebe Leserinnen und Leser,

heute müssen Sie nur einen kleinen Koffer packen, denn ich nehme Sie mit auf eine kleine Reise über die Ostsee. Starten Sie in Rostock, sind Sie in zwei Stunden in Dänemark. Es gibt noch weitere Wege in das kleine Land, wo die glücklichsten Menschen der Welt leben, wenn es nicht gerade die Finnen sind. Auch die Schleswig-Holsteiner mit ihrer dänischen Minderheit zählen sich dazu. Was haben diese nordischen Länder nur an sich, dass sie mit ihrem Leben zufriedener sind als die Deutschen mit ihren protzigen Autos, dem hohen CO2-Ausstoß und der Raserei auf den Autobahnen?

Im März 2026 habe ich mal nachgeschaut. Viel Vergnügen!

Ihr

Siegfried Wittenburg

Dänemark

Die Ostsee, Smørrebrød und jede Menge Fahrräder

Erzähle ich von Dänemark, muss ich ganz weit ausholen. Weiterhin spielt in diesem Zusammenhang meine bedeutendste Fotografie eine Rolle. An einem spätsommerlichen Augusttag des Jahres 1988 konservierte ich den Anblick mehrerer Menschen, die an der Jemnitzer Schleuse bei Heiligendamm sehnsuchtsvoll in Richtung Norden auf das Meer schauen. Gleich hinter dem Horizont beginnt Dänemark, dazwischen bewegen sich Patrouillenboote der Grenzbrigade Küste der DDR. Ich habe mich davor gehütet, diese abzubilden. Niemand konnte ahnen, dass 13 Monate später die Mauer fiel und ein Besuch bei den nördlichen Nachbarn nach Jahrzehnten wieder möglich wurde.

Ich kam 1952 in Warnemünde zur Welt, nur einhundert Meter vom Kurhaus entfernt. Unsere Familie lebte bis 1974 auf der Hohen Düne östlich der Mündung der Warnow in die Ostsee. Ich bin sozusagen am Strand, hinter der Düne und in diesem Ostseebad aufgewachsen, das ein Teil der Hansestadt Rostock ist und damals 20.000 Einwohner zählte. Zwei Drittel der Einwohner stammten aus Ostpreußen. Warnemünde war die letzte Bahnstation der im Zweiten Weltkrieg Geflüchteten. „Alle aussteigen. Der Zug endet hier.“

Die Menschen begannen, sich ihr neues Leben zu organisieren. Sie gründeten Bäckereien, betätigten sich als Fleischer, eröffneten Läden für Obst und Gemüse, es existierten Geschäfte für Bekleidung und eine private Spedition. In Warnemünde konnte die Privatwirtschaft lange dem Sozialismus trotzen. Lediglich der traditionelle Fischereibetrieb wurde eine Produktionsgenossenschaft, und die Warnowwerft wurde auf Stalins Befehl einer der größten volkseigenen Betriebe der gesamten Region. Ihre Werksirene war bis auf der Hohen Düne zu hören und bestimmte den Takt des Ortes.

Im Jahr 1873 entstand eine Postdampferverbindung zwischen Warnemünde und Nykøbing auf der dänischen Insel Falster. Dreizehn Jahre später wurde diese um 39 Kilometer verkürzt. Somit entwickelten sich Warnemünde und Gedser zu den Zielhäfen der Raddampfer „Kaiser Wilhelm“ und „Kong Christian“. Im Jahr 1900 setzten in Warnemünde Bauarbeiten für eine neue Trajektverbindung über die Ostsee ein. Ein neuer Seekanal wurde gebaggert, auf der Mittelmole entstanden der Fähranleger, ein neuer Bahnhof und die Bahnbrücke über den Alten Strom. Am 30. September 1903 wurde in Anwesenheit von König Christian IX. von Dänemark und Großherzog Friedrich Franz IV. von Mecklenburg-Schwerin die Eisenbahnfährverbindung eröffnet. Betreiber der Fährlinie waren die Eisenbahngesellschaften von Dänemark und Mecklenburg.

Während sich an der südlichen Küste der Ostsee eine große Stadt und ein Seebad entwickelten, bestand der Südzipfel Skandinaviens aus einer Wiese mit Steilküste. Alles, was auf dänischer Seite für diese Trajektverbindung notwendig war, wurde eigens dafür geschaffen. Die dänische Krone siedelte hunderte Menschen an, die sich um das Fährschiff, die Dampflokomotiven und den Fährhafen kümmerten, Pass- und Zollkontrolle inklusive. Es entstanden bescheidene Eigenheime, eine Kirche, eine Schule und Gewerke für die tägliche Versorgung mit Lebensmitteln sowie Dienstleistungen. 1990 lebten etwa 1.100 Einwohner in Gedser, in Rostock 250.000.



1963 wurde das auf der Neptunwerft Rostock hergestellte Fährschiff „Warnemünde“ in Dienst gestellt. Ein zweites Schiff betrieb die Dänische Staatsbahn und setzte die „Danmark“, die „Kong Frederik IX“, die „Dronning Ingrid“ oder die „Knudshoved“ ein. Von allen war die FS „Warnemünde“ der „weiße Schwan“, der gegen Mittag am Horizont erschien, die Bugklappe öffnete und uns am Strand spielenden Kindern signalisierte, dass gleich das Essen auf dem Tisch steht. Die auslaufende Bugwelle am Strand von Warnemünde bereitete den Sommergästen viel Badespaß. Täglich gab es vier Abfahrten. Die 42 Kilometer lange Seereise dauerte zwei Stunden.

Schickte mich meine Mutter in den Ort Warnemünde zum Bäcker und Fleischer, fuhr ich mit der Stromfähre über den Seekanal, unterquerte durch einen 1903 erbauten Tunnel die Bahnlinie von Kopenhagen nach Berlin, überquerte die Transitstrecke nach Skandinavien und erreichte das Zentrum über die Bahnhofsbücke mit dem wunderschönen Ausblick auf die farbigen Fischkutter am Alten Strom. Jeder Urlauber, jeder Tourist, der in Warnemünde zu Gast war, hat ein Foto davon.

Weniger in Erinnerung geblieben ist die streng bewachte Grenzübergangsstelle am Fährterminal. Nachts bellten dort die Hunde, Kommandos waren zu hören und es herrschte bei fahlem Licht eine gespenstische Atmosphäre, die dort wie eine Selbstverständlichkeit vorhanden war. Vor dem Grenzübergang warteten westliche LKW, PKW und im Sommer auch Biker mit ihrer Harley auf ihre Abfertigung. Nicht selten bestaunten wir Kinder parkende amerikanische Straßenkreuzer und schauten auf den Tacho der westlichen Limousinen, wie schnell sie fahren konnten, obwohl die maximale Höchstgeschwindigkeit in der DDR 80 km/h betrug und an den Transitstrecken die Volkspolizei lauerte. Eine Autobahn existierte im Norden der DDR nicht.

Der größte Teil des Reiseverkehrs zwischen Deutschland, zeitweise der DDR, und Dänemark wurde mit der Bahn abgewickelt. Täglich verbanden zwei Schnellzugpaare Kopenhagen mit der Stadtbahn Berlin. Am Tage fuhr der Neptun-Express, in der Nacht der Ostsee-Express. Nach dem Mauerbau in Berlin begannen die Züge im Bahnhof Zoo und hielten im Bahnhof Friedrichstraße und im Ostbahnhof. Dort wurden bei lokbespannten Zügen Wagen des Binnenverkehrs zugestellt, die bis Rostock Hauptbahnhof mitliefen und auch von DDR-Reisenden benutzt werden durften. Die internationalen Wagen waren zumindest zeitweise abgeschlossen und ohne Übergang zum übrigen Zug. Dies und die peniblen Kontrollen der DDR-Grenzer und des DDR-Zolls führten dazu, dass die Züge bei den Skandinaviern wenig beliebt waren.

Ich kann mich an eine Reise nach Prag erinnern, als mir aus dem aus Kopenhagen einrollenden Zug Dänen zuwinkten und mir bedeuteten, zu ihnen einzusteigen. Doch ein Beamter der Deutschen Reichsbahn, der die Tür bewachte, verhinderte das. Bis Berlin fuhr ich in einem anderen Waggon, um von Berlin nach Prag gemeinsam mit den Dänen in einem Abteil weiter zu reisen. Dort geschah das, was der SED-Staat verhindern wollte: Wir erzählten und ich erfuhr Dinge, wovon ich nichts wissen sollte. Auf der Rückreise erlebte ich im Bordrestaurant ausgelassen feiernde Dänen, die den Vorteil billigen Alkohols zu schätzen wussten.

Zwischen 1963 und 1971 verkehrten auf dieser Strecke die ersten neuen Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn, die Baureihe VT 18.16, Bauart Görlitz. Diese Dieseltriebzüge waren für den hochwertigen Reisezugdienst und insbesondere für den internationalen Einsatz vorgesehen. Aufgrund ihrer fehlenden Flexibilität, bei höherem Reiseaufkommen durch zusätzliche Waggons erweitert werden zu können, landeten diese innovativen Züge bald auf dem Abstellgleis. Während der Abfertigung durch die Pass- und Zollkontrolle der DDR standen sie in Warnemünde auf dem Bahnsteig 3 und ich konnte den Reisenden im schicken Bordrestaurant auf die Teller schauen. Das weckte Sehnsüchte, dass es außerhalb der DDR und nördlich der Ostsee eine bessere Welt geben könnte.

Bis zum Frühjahr 1990 kannte ich außer vom Hörensagen nichts von meinen dänischen Nachbarn und konnte erstmals mit dem Fährschiff „Warnemünde“ die Ostsee überqueren. Ich kam bis Nykøbing, eine Kleinstadt mit fast 20.000 Einwohnern an der Westküste Falsters. Nach Kopenhagen waren es nur noch 90 Autominuten, doch aus finanziellen Gründen für mich so gut wie unerreichbar. Erst als ich wenige Jahre später im vereinten Deutschland richtiges Geld verdiente und auch welches übrig hatte, gönnte ich mir mit meinem Sohn eine kleine Rundreise über die dänischen Inseln mit einem Besuch des Schlosses Amalienborg, des Tyche Brahe Planetariums, des Tivoli, des Hauses von Knud Rasmussen in Hundested am Kattegatt und des Legolands.



Daglig Brugsen
Dagligt åbent
8-19
OK
ATLIS-BUSK-BETJEN

Dagli' Brugsen
Gedser

POST

Måndens Kup

Zu Dänemark gehört auch die Insel Bornholm, der schönste Teil des Landes. Die Sonne Dänemarks geht in Svaneke auf, sagt man. Während der schwersten Zeit der Transformation Anfang der 1990er Jahre fand ich dort mit meinem noch kleinen Sohn in einer Pension in Sandvig bei Bente und Ole Erholung. Auch Jütland habe ich mehrmals durchquert, um nach Hirtshals zur Fähre nach Norwegen zu gelangen, an der Nordseeküste Urlaub zu verbringen oder auf der Insel Rømø Muscheln zu suchen.

Am meisten fielen mir die Reste des Atlantikwalls auf. Die Zahl der Bunker, die in Dänemark von 1942 bis 1945 gebaut wurden, lag bei etwa 7.000 bis 8.000. Bereits kurz nachdem die deutschen Besatzungstruppen die Küste Jütlands erreichten, begannen sie mit dem Bau des Atlantikwalls. Dänemark war vom 9. April 1940 bis zum 5. Mai 1945 von der deutschen Wehrmacht besetzt. Die „friedliche Besetzung“ diente vor allem dazu, das strategisch wichtige Norwegen zu erobern. Norwegen war interessanter für die Wirtschaft des Dritten Reichs, da es reich an natürlichen Ressourcen war, die in Deutschland nicht verfügbar waren.

Doch auch der darauffolgende Kalte Krieg hat seine Spuren hinterlassen. Während der Flüchtlingswelle über das Mittelmeer ab 2015 kam mir die Idee, von den Fluchtgeschichten über die Ostsee zu erzählen. Im Oktober 2017 reiste ich mit der SPIEGEL-Redakteurin Solveig Grothe über die Ostsee. Wir nutzten die Fährverbindung von Rostock nach Gedser. Dort sprachen wir mit Zeitzeugen, die Flüchtlinge aus der DDR retteten, angespülte Leichen bargen oder den internationalen Schiffsverkehr beobachteten. Der südlichste Punkt Skandinaviens war zugleich Auge und Ohr der NATO.

SPIEGEL Geschichte, Die Küste der Spione (2017): „Etwa 5.600 DDR-Bürger versuchten zwischen 1961 und 1989 eine Flucht über die Ostsee, ermittelte die Stasi-Unterlagenbehörde Rostock. Nach Angaben des Leiters Volker Höffer erreichten nur etwa 900 die Küsten Dänemarks oder Westdeutschlands. Etwa 4.500 wurden im Vorfeld verhaftet, aus deutschen oder sogar schon dänischen Gewässern gefischt. Mindestens 170 bezahlten den Versuch mit dem Leben.“ „Die Zeit vor 1961 liegt statistisch im Nebel“, ergänzt Volker Höffer, „Fluchtbewegungen waren aber auch da schon erheblich, und zwar von der DDR nach Schweden und nach Dänemark gleichermaßen.“

Ein weiterer Besuch galt Stevnsfort, eine auf der dänischen Halbinsel Stevns gelegene größtenteils unterirdische Festung aus der Zeit des Kalten Krieges. Die

Festung sollte den südlichen Eingang zum Öresund kontrollieren. Zusammen mit dem Langelandsfort am Langelandsbelt sollte es verhindert, dass Schiffe des Warschauer Pakts aus der Ostsee in Richtung Nordsee oder Atlantik passierten. Das kleine Land Dänemark fand sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur Atommacht Sowjetunion und zu deren Vasallenstaaten wieder. Das Land, das geografisch betrachtet wie ein Pfropfen im Zugang des Warschauer Pakts zu den Weltmeeren steckte, suchte Schutz im Nordatlantikbündnis.

Ungeachtet der Nato-Mitgliedschaft ihres Staates hielten nicht wenige Dänen die DDR lange für das bessere Deutschland. Und es gibt noch viele, die nicht darüber sprechen möchten, was sie während des Kalten Krieges erlebt haben, oder die noch nicht darüber sprechen dürfen. (Quelle: Wikipedia und „Kalter Krieg in Dänemark. Die letzte Festung“ von Solveig Grothe und Siegfried Wittenburg, SPIEGEL vom 21.02.2018)

Es mag 2020 gewesen sein, als ich an einer Veranstaltung in der Aula der Universität Rostock teilnahm. Es war der Auftakt eines Forschungsprojekts der Universitäten Rostock und Greifswald zum Thema Ostseeflüchten. Ich hatte das Gefühl, die versammelten Historiker bedienten sich aus dem Artikel, den Solveig Grothe und ich drei Jahre zuvor recherchiert haben. Doch mit mir redete niemand. 2025 erschien das Buch „Tödliche Ostseeflüchten aus der DDR 1961-1989“ in der Landeszentrale für politische Bildung Mecklenburg-Vorpommern. Es bestätigt, was uns die Zeitzeugen im Jahr 2017 erzählt haben.

Auch mein Freund Lothar hat es mit einem Kanu versucht, das dänische Feuerschiff „Gedser Rev“ an der Kadetrinne zu erreichen. Es lag elf Seemeilen von der DDR-Küste entfernt. Ein aufkommender Sturm hat ihn zur Insel Hiddensee zurückgeworfen. Er wurde von den DDR-Behörden aufgelesen, verhört und hatte großes Glück, weil der Beamte ein Freund der Familie war. Alles nur Geschichte? Auch in Zukunft werden junge Leute Fragen nach der Vergangenheit stellen und manche Großeltern werden dann immer noch versuchen, die SED-Diktatur schönzureden.



Während unseres Aufenthalts in Gedser lernten Solveig und ich Steen kennen. Er lebt seit 1962 in Gedser und war Lehrer an der Schule. Der Abend mit ihm bei Smørrebrød und Rotwein war hoch spannend und bleibt unvergesslich. Ich habe den Kontakt zu ihm aufrechterhalten und besuche ihn im März 2026 ein weiteres Mal.

Gedser macht einen noch traurigeren Eindruck als neun Jahre zuvor. Wohnhäuser stehen zum Verkauf oder leer, in manchen der ehemals gepflegten Vorgärten wuchert das Unkraut. Das Restaurant ist geschlossen und die Fischerboote sind verschwunden. Die Einwohnerzahl hat sich seit 1990 auf etwa 600 halbiert. Der Grund sind die Veränderungen bei der Fährlinie nach Rostock. Der Bahnverkehr wurde eingestellt, weil vor allem PKW und LKW die Seereise in Anspruch nehmen. Der Ticketverkauf erfolgt online, das Einchecken elektronisch. In den Gebäuden, die ursprünglich der Wartung und Abfertigung der Eisenbahn dienten und viele Arbeitskräfte benötigten, wurde ein Museum eingerichtet. Das Maskottchen ist die Olsenbande, die Hauptdarsteller einer 14-teiligen dänischen Gaunerkomödie, die in Skandinavien, Polen, Ungarn und in der DDR sehr erfolgreich war. Eigens für das Museum wurde das bekannte Stellwerk aus Kopenhagen herangeschafft. Auch die Lokomotive aus dem Film „Die Olsenbande stellt die Weichen“ ist im Original zu sehen.

Steen ist gut gelaunt und präsentiert eine leckere Kollektion Smørrebrød. Er ist wie ich ein Europabummler. Es stellt sich heraus, dass er oft die Trajektorie nach Warnemünde nutzte, um nach Berlin zu gelangen. Es ist möglich, dass ich ihn im Bordrestaurant des Neptun-Express beim Bierchen sah, während ich den Bahnhof von Warnemünde passierte. Steen kennt sich in der deutschen und europäischen Geschichte sowie in der Politik sehr gut aus, beeinflusste der südliche Nachbar doch sein Leben wesentlich.

Sein Haus ist nach dänischer Art „hyggelig“ eingerichtet. Wohl ein Dutzend Lampen spenden angenehmes Licht im Wohnzimmer, wohl zehn mechanische Uhren läuten jede neue Stunde ein, es gibt Sitzgelegenheiten für eine große Verwandtschaft und an den Wänden präsentiert er wohl einhundert Bilder vom Erinnerungsfoto bis zum Kunstwerk. Es ist das erste Mal, dass ich das Vertrauen und die Nähe eines ungemein gastfreundlichen Dänen genieße. Unterschwellig erfahre ich, welche Bedeutung die konstitutionelle Monarchie in Dänemark hat. Steen spricht mit Hochachtung von den Regenten, der ehemaligen Königin Margarete II. und vom jetzigen König Frederik X.

„Die dänische königliche Familie genießt ihre große Beliebtheit nicht zuletzt dank der Tatsache, dass sie sich der modernen Zeit gestellt und angepasst hat. Mitglieder des Königshauses engagieren sich regelmäßig bei diplomatischen und wohltätigen Events. Und sie sind wichtige Botschafter für das Land. Besonders König Frederik und seine Frau sind für ihre Bodenständigkeit bekannt. Frederik wurde schon mehrfach bei Meinungsumfragen zum ‚Dänen des Jahres‘ gewählt“, lese ich bei VisitDenmark.

Dänemarks Monarchie gehört zu den ältesten der Welt. Nicht nur von Steen höre ich oft das Wort Respekt. Es scheint in der DNA dieses bodenständigen Volkes verankert zu sein, das sich, wie ich ebenfalls spüre, mit seinen sechs Millionen Einwohnern klein und bescheiden fühlt und sich jedes Mal freut, wenn ihm Wertschätzung entgegengebracht wird. Steen wird bis zu seinem Lebensende in seinem Haus mit Garten wohnen bleiben, während seine Töchter in Großstädten leben. Verkaufte er das Haus, würde der Erlös nicht einmal für eine Zweiraumwohnung in Kopenhagen reichen. Vor allem fällt mir im veränderten Gedser auf, dass im Gegensatz zu den „Ostdeutschen“ niemand irgendwelchen „Wessis“ die Schuld geben kann, wenn sich innerhalb von 100 Jahren die Welt gewandelt hat.

Kopenhagen empfängt meine Frau und mich mit einem Meer aus Wahlplakaten. Dänemark wählt ein neues Parlament, 14 Parteien stellen sich zur Wahl. Das heißt, dass mich 14 verschiedene Kandidaten übereinander gereiht von den Lichtmasten im neuen Stadtteil am Öresund anlächeln. Dänemark bietet einen der höchsten Lebensstandards weltweit, geprägt durch ein starkes Sozialsystem, hohe Einkommen und große Sicherheit. Die Lebensqualität ist exzellent, die Arbeitslosenquote niedrig, und Dänen zählen regelmäßig zu den glücklichsten Menschen.

Das Lohnniveau ist sehr hoch, doch die Lebenshaltungskosten, insbesondere in Kopenhagen, zählen zu den höchsten in der EU. Aus dem weniger glücklichen Deutschland kommend, „nur“ Platz 17 im Weltmaßstab, ist es angebracht, sich als Reisender auf hohe Preise einzustellen. Das beginnt schon mit der Wahl des Hotels. Übernachtungen mit Frühstück kosten im Vergleich zu Deutschland mehr als Doppelte, oder man nimmt für den Aufenthalt eine äußerst spartanische Lebensweise in Kauf.



Im Jahr 2002 eröffnete die Königin Margarete II. die erste Metrolinie Kopenhagens. Inzwischen sind es vier Linien. Rolltreppen und Fahrstühle führen zu den Haltepunkten tief in die Erde. Die fahrerlosen und vollautomatischen Metrozüge fahren in kurzen Abständen von zwei bis sechs Minuten. Die Fahrgastzahlen steigen beständig und sollen in wenigen Jahren 88 Millionen erreicht haben. Die Metropole selbst zählt 667.000, die Metropolregion 1,3 Millionen Einwohner. Erreicht man die Erdoberfläche und somit die Verkehrsknotenpunkte der Stadt, muss man sich anstatt vor Autos vor Radfahrern in Acht nehmen. Kopenhagen verfolgte das ehrgeizige Ziel, bis 2025 die erste klimaneutrale Hauptstadt der Welt zu werden.

Das Ziel wurde wegen der Verzögerung bei der CO₂-Abscheidung im Müllheizkraftwerk nur knapp verfehlt, doch es wird auch infolge des geförderten Radverkehrs weiter vorangetrieben. Über 40 Prozent der Einwohner pendeln mit dem Rad zur Arbeit. Insgesamt verzichten bereits 70 Prozent der Bürger auf das Auto. Deren Parkplätze werden in Radabstellflächen umgewandelt. Es ist den Kopenhagenern anzusehen, dass ihnen das Radfahren Spaß macht, dass es fit und gesund hält. Mir fällt das konsequente Fehlen von E-Bikes auf. Dafür sind die in Deutschland verpönten Lastenräder, worin Kinder oder die Freundin sitzen, häufig zu sehen. In Dänemark gibt es keine einzelne dominierende Grüne Partei wie in Deutschland, sondern mehrere Parteien mit grünem Schwerpunkt.

Für Instagramfotografen und Sightseeingjägern bietet Kopenhagen allerdings nur wenige Motive. Für eine umfassende Stadtansicht empfehle ich eine Bootstour. Es sind nicht unbedingt alte, sondern vor allem hochmoderne Gebäude von international bekannten Architekten zu bewundern wie die 2005 eröffnete Königliche Oper.

Die Meerjungfrau ist wegen der viele Touristen kaum zu sehen und beim großen Wechsel der Königlichen Garde im Schloss Amalienborg sollte man sich rechtzeitig einen Stehplatz sichern. Sitzplätze fehlen komplett und jeder Versuch, sich aufgrund der fortgesetzten Pflastermüdigkeit sitzend auf dem Pflaster zu entspannen, wird mit einer lauten Ermahnung von einem Soldaten der Königlichen Garde beendet. Unter den mächtigen Bärenfellmützen erkenne ich auch die Gesichter von jungen Frauen – ein Zeichen der Modernität der dänischen Monarchie.

Die farbige Gebäudereihe am Nyhavn mit den Schiffen am Kai hat sich nicht nur zum optischen Symbol Kopenhagens, sondern wohl der gesamten Ostseeländer entwickelt, wenn man dem Tourismusmarketing Glauben schenken kann. Als ich zu Beginn der 1990er Jahre diesen Ort besuchte, waren dort nur Tattoostudios anzutreffen. Jetzt wimmelt es von Touristen aus aller Welt, die intensiv fotografieren, ihre Bilder posten und somit weitere Touristen aus aller Welt anlocken. Es macht viel Spaß, sie bei ihrer Tätigkeit zu beobachten, wie sie ihre Eitelkeit über den gesamten Globus verbreiten. Doch Nyhavn ist ein passender Ort, den Abend in einem der vielen und verschiedenen Restaurants ausklingen zu lassen.

Das Leben in Kopenhagen spielt sich in den Fußgängerzonen ab. Die Strøget ist eine der längsten Europas. Sie bietet vielfältige Einkaufsmöglichkeiten, einen Mix aus internationalen Marken und skandinavischen Geschäften. Vor allem junge Menschen mit unterschiedlichen Hautfarben bevölkern das Stadtzentrum. Ein Irish Pub wird von jungen Iren in Beschlag genommen. Fröhlich und ausgelassen feiern sie ihren Nationalfeiertag, den St. Patricks Day. Sie bitten mich, sie zu fotografieren.

Statt eines aufwändigen Mehr-Gänge-Menüs in einem Spitzenrestaurant gönnen meine Frau und ich uns jeweils ein mediterranes Gericht mit hausgemachter Limonade in einem der vielen Pizza-Restaurants. Der Kellner merkt, dass wir Deutsche sind und ist stolz, unsere Sprache zu beherrschen. Ich frage nach seiner Muttersprache und er erzählt, dass er aus Albanien stammt und mehrere Jahre in Berlin tätig war. Ich frage ihn, wo das Leben besser ist, in Berlin oder in Kopenhagen. Er zögert etwas, um mich nicht zu verletzen. Als ich ihn um eine ehrliche Antwort bitte, sagt er: „In Kopenhagen.“

Siegfried Wittenburg
Im März 2026









NEJ TIL
OMSKÆJNING AF BØRNE
NEJ TIL
SOCIAL KONTROL

Mikkel
Sørensen Odense B



ET ANSVAR
FÖR ANDEN

man
tå fast,
man stå
men.





















synoptik

CeriX

CeriX

AFA JCDecaux

Silkegade

Wolt
PARTNER

FE8
548



OPBYGNINGEN
SALDEREN
bygningen.dk

byggeparti























COPENHAGEN
PANORAMA
excursions
EXCURSIONS BY BUS

S HERE

1

IT'S COLD!



















































