

Kielerkanalen, uge 23 i 2024, en cykeltur.

Turen kan ses som en fortsættelse af sidste års tur, hvor fokus var på hede- og mosekolonisationen i 1700-tallets danske rigsfællesskab. Få kilometer syd for Ejderen vest for Rendsborg var jeg lige nede for at dyppe en tå i Kielerkanalen. Allerede her forekom en tur med kanalen som hovedakse at være en god idé. Denne idé blev realiseret i år.

Planen.

Dag 1 (mandag den 3. juni): Tog Esbjerg - Tønder - Niebüll - Burg (Dithm), idet Burg ligger lige ved kanalen mellem Heide og Brunsbüttel. Kanalen har servicevej på begge sider, og de må gerne bruges af cyklister og fodgængere, når de ellers ikke er optaget af myndighederne til kanalvedligeholdelse. Jeg ankom til Burg ved 13.30-tiden og monterede navigationsudstyret, dvs. hovedsageligt min telefon på cykelstyret. Dagsetaperne var forlods fastlagt og indlæst på den dertil hørende app, og dagens "pensum" var sat til godt 40 km til første overnatningshotel i Hamdorf lidt vest for Rendsborg.

Dag 2: Hamdorf - Kiel, godt 60 km langs kanalen ca. 40 km indtil Klein Königsförde og derfra via landeveje til Molfsee, 8-10 km sydvest for Kiel. Besøg på frilandsmuseet i Molfsee.

Dag 3: Kiel med særligt henblik på Laboe ved den sydlige indsejling til Kielerfjorden med den tyske marines mindesmærker.

Dag 4: Cykling Kiel - Slesvig via færgestedet Landwehr og besøg på vikingemuseet i Hedeby (Haithabu) ved Slien lidt øst for Slesvig by. Ca. 70 km.

Dag 5: Slesvig, specielt Gottorp Slot med den berømte kæmpeglobus og barokhaven, som jeg ikke nåede sidste år. Videre derfra til overnatning i Wanderup som sidste år. Godt 30 km.

Dag 6: Wanderup - Tønder og tog derfra til Esbjerg. Ca. 55 km.

Dag 5 og 6 blev dag 4 ændret til:

Dag 5 (fredag den 7. juni): Tog Slesvig - Husum - Niebüll - Tønder - Esbjerg. Årsagen: Vejret og de fortsatte meget ringe udsigter.

Vejrforholdene spiller altid en stor - undertiden en afgørende - rolle på cykelture. Mandag den 3. juni var den første dag efter flere ugers strålende sommervej, der nu afløstes af en serie lavtryk fra vest med langt lavere temperaturer, regnbyger og blæst. De første tre dage forløb alligevel uden nævneværdig regn, og mellem fjerde-dagens voldsomme regnbyger skinnede solen. Herefter varsles der mere eller mindre dagsregn, og jeg besluttede så at afkorte turen med 1 dag.

Første dag, Esbjerg - Hamdorf.

Dagen før, under pakningen, brød cyklens støttefod sammen. En ikke uvæsentlig mangel, men heldigvis kunne jeg fjerne resterne i ro og mag.

Morgenen blev nemlig mere hektisk end ventet, idet en ny styrmonteret telefonholder (fra Kina) kunne afhentes som pakkepost kl. 8, og jeg skulle helst cykle hjemmefra kl. 8:25 for at nå toget. Holderen viste sig at bestå af 3 forskellige dele plus det løse, og der var ingen monteringsvejledning, så der udvikledes selvsagt maksimal stress. Mirakuløst fik jeg samlet og monteret og kunne lige netop tage af sted i fornuftig tid. Holderen viste sig at være et scoop, præcis hvad jeg havde manglet og ønsket længe, da den passer til stort set hvad som helst, og gør isætning og fjernelse af telefonen til en leg. Eneste aber dabei er, at den ikke beskytter mod regn...



Togrejsen Esbjerg - Burg forløb uden problemer. Dog er der indsat et ældgammel tog Tønder - Niebüll, der får ombordstigning til at minde om bjergbestigning, og tænk så på udfordringen med at få en tungt læsset cykel op og ind gennem en dør med ca. samme bredde som styret. I Tønder mødte jeg et ældre kærestepar fra Vardeegnen (på el-cykler!). Efter ca. 1 minut ville konen godt lige vide, hvor gammel jeg kunne tænkes at være. Egentlig lidt frækt, ikke? Nå, men de var ellers flinke folk, der desværre stod af i Niebüll.

Billedtekst.

Stationen i Burg ligger ved begyndelsen af jernbane højbroen Hochdonn med en frihøjde på 42 meter, bygget 1913-20. Den store frihøjde er selvsagt en forudsætning for passage af de ret store skibe, der besejler kanalen. - Den grå himmel var et varsel om let støvregn.

Kort om Kielerkanalen (skamløst sakset fra Wikipedia)

Kielerkanalen (på tysk: **Nord-Ostsee-Kanal**, tidligere **Kaiser-Wilhelm-Kanal**) er en 98 km lang kanal i det nordlige Tyskland, som forbinder Nordsøen ved [Brunsbüttel](#) med Østersøen ved [Kiel-Holtenau](#). Den adskiller geografisk det meste af Jylland fra resten af det kontinentale Europa. Gennemsnitligt spares der 280 [sømil](#) (519 km) ved at bruge Kielerkanalen i stedet for at gå nord om Jylland. Ikke alene sparer det tid, risikoen for at blive ramt af storme mindskes også. Kanalen er én af verdens mest benyttede kunstige kanaler.

Historie



Kanalen blev bygget som erstatning for [Ejderkanalen](#), der havde for lille kapacitet til at håndtere den stadig voksende dampskibstrafik. Den blev påbegyndt i 1887 under kejser [Vilhelm Is](#) regering og blev den 21. juni 1895 indviet af hans sønnesøn [Vilhelm II](#). Kanalen var oprindelig 67 meter bred og 9 meter dyb, men i perioden 1907–1914 blev kanalen udvidet til 102 meters bredde og 11 meters dybde.

Frem til 1948 blev kanalen kaldt Kaiser-Wilhelm-Kanal, men fik efter 2. verdenskrig det mere neutrale navn Nord-Ostsee-Kanal, af tysk søfart forkortet NOK. På andre sprog anvendes ofte navnet Kielerkanalen efter havnen i den nordøstlige ende af kanalen.

Billedtekst:

Jeg havde ærlig talt forventet at se pænt med skibstrafik, når nu kanalen omtales som en af de mest benyttede i verden, men jeg skulle faktisk køre ganske mange kilometer, før der kom et mindre fragtskib, og jeg så vel kun en to-tre stykker på strækningen. Til gengæld var der en hel del lystbåde og lystfiskere. Om dette er et udtryk for mange fisk eller behov for at komme hjemmefra er uafklaret. Svaner og gæs i mængder er der i hvert fald. En lidt større flok gæs var ikke meget for at give plads til mig på stien - bange var de bestemt ikke. De få cyklister, jeg så, var alle af lokal tilsnit. Kanalen er selvsagt en markant hindring for samkvem mellem dens to bredder. Dette søges afhjulpnet gennem 14 (gratis!) færger, broer og tunneller.

Vi kender med garanti alle A7 motorvejsbroen øst for Rendsborg, men inde i Rendsborg er der en fantastisk jernbane højbro. Jeg sakser igen lidt (tak Wiki): **Rendsborg Højbro** (tysk: *Rendsburger Hochbrücke*) er en 2.486 m lang jernbanebro i det nordlige Tyskland udført i stål, der fører over Kielerkanalen ved Rendsborg. Broen opførtes i årene 1911 til 1913 efter et design af [Friedrich Voss](#). Under broen fragede en hængefærge trafikanter gratis over kanalen – betalt af den tyske stat. På grund af påsejling i 2016 er den nu nedtaget og bygningen af en helt ny hængefærge blev påbegyndt. Den 4. marts 2022 blev den nye hængefærge taget i brug.



Billedtekst.

Ved Breiholz fandt jeg (kortet) en frakørsel mod Hamdorf og krydsede forinden **Ejderen**, som fra Oldenbüttel efter et stort sving slår følge med kanalen, der varer ved næsten til Kiel.

Destinationen var [Gasthof Lafrenz](#) i Hamdorf, som jeg "opdagede" sidste år og blev så glad for, at Jytte og jeg senere også benyttede det på vejen hjem fra en af vore Tysklandsture. Flinke folk, overdådige værelser og god mad i riitiiigelige portioner til en fornuftig pris, kort sagt stort set det, man altid ønsker sig. De scorer fortjent tårnhøjt hos Booking.com. De fleste poster på spisekortet findes som S, X og XL. Sidste år sad jeg ved siden af en svensker, der bestilte en portion i XL, der ville have rakt til en husmandsfamilie med 12 ukonfirmerede børn, så jeg bestilte en rødspætte med brasede kartofler og salat i størrelse S - og det kneb mig at spise op - selv efter en dag uden frokost. Har min varmeste anbefaling. (Enkelt-)værelset viste sig at være en suite, der såmænd også havde kunnet huse

samme husmandsfamilie, men dog i den gamle hovedbygning. Jeg benyttede opholdsrummet til sammen med min Bikeline turbog og Internettet at lede efter mulige cykelværksteder i Rendsborg, så jeg kunne få genetableret en støttefod til cyklen næste formiddag og fandt hele to kandidater tæt på min rute. Det lovede da helt godt.

Dag 2: Hamdorf - Kiel via Rendsborg.

Jeg er ret vild med Frühstück på de tyske hoteller og kroer. Lafrenz er på dette punkt ikke i særklasse, men dog god, solid og rigelig. Det kan der godt gå en lille times tid med, især hvis der både er en avis og halvdårligt vejr. Det støvregnede, da jeg stak næsen ud på vej til morgenmaden, så jeg tog mig ekstra god tid. En større gruppe af ældgamle mennesker (i tresserne, vil jeg tro, og på E-cykler) var også ved at gøre klar til dagens etape, så jeg indhentede tips & tricks angående støttefoden og blev advaret om, at dette er et af livets helt store valg, der som oftest ender galt.

Min cykel så forfærdelig ud, viste det sig. Den var oversprøjtet med mudder, der var tørret i garagen natten over, men det lod sig nu let fjerne med en medbragt klud. På med bagagen, benet over stangen (besværligt) og på med navigationsudstyret, dvs. min telefon med kortet klar til indlæsning.



Billedtekst, kort før Rendsborg.

Til højre kanalen, til venstre verdens (vist nok) længste bæk. Lige på den anden side af bevoksningen går en landevej og lige bag ved den igen løber Ejderen. Billedet giver også et godt indtryk af den kanalfølgende servicevej. Denne vej/cykelsti kan man dog ikke forvente åben for cykling på alle strækninger, hvilket kan give anledning til ret store omkørsler. Der pågår p.t. ret omfattende oprydninger mv. af materialer visse steder, hvis lokationer jeg kun kunne finde sparsomme oplysninger om.

Lige før hovedvej 77-tunnellen sættes kursen mod nærmeste cykelværksted i Berliner Str. 11, som jeg fandt meget hurtigt, og der var ganske rigtig et ret stor forretning. En medarbejder var oven i købet i snak med en kunde lige der, hvor jeg fandt en pæl til cyklen. Da han var færdig med kunden, vendte han ryggen til og stilede mod butikken, selv om jeg åbenlyst ville i kontakt med ham. "Undskyld" sagde jeg på mit høfligste tysk, men han snurrede et eller andet tilbage - han var af en eller anden grund bare pissesur, men kom dog tilbage efter en tur i butikken.



Jeg forklarede mit ærinde: En ny støttefod til montering tæt på bagakslen. Han lod forstå, at det nok lå tungt, men kom alligevel tilbage med en mulig løsning, som jeg bad ham montere. Interessert, som jeg er i den slags aktiviteter, ville jeg se på forløbet på allernærmeste hold - hvorefter han arrigt bad mig fjerne mig - mindst 10 meter, for han kunne ikke holde ud, at jeg sådan overvågede ham. 10 minutter senere var foden monteret, og så kom vi jo til prisen. Her skulle han så vide, om det var kontant eller på kort, og det lå ligesom i luften, at det var MEGET bøvlet, hvis det ikke var kontant, så det blev det naturligvis: €22. Det var godt nok billigt! Og løsningen er super. For første gang nogensinde har jeg haft en støttefod, der faktisk kan holde cyklen med al min bagage. Men kundesvenlig, det var han ikke. Hele forløbet tog mindre end 20 minutter.

Således opløftet fandt jeg hurtigt tilbage til cykelruten og den kombinerede [cykel- og fodgængertunnel](#), hvor jeg tog en bekvem elevator ned i dybet. Jeg passerede også stedet i 2005 og tog dengang den rullende trappe med cyklen, men elevatoren er langt bedre. Jeg husker det dengang som en ret lang passage, men denne gang var det overstået på ingen tid, og så dukkede jeg op i lyset på kanalens sydside.

Lidt længere mod øst kom den berømte *Rendsburger Hochbrücke* med svævefærg, som jeg også kunne have benyttet mig af, jf. ovenfor om færger, broer og tunneller. I dette område var der også ret stærkt trafikeret med en hel konvoj af ganske anselige skibe. Nogle kilometer længere mod øst passerede jeg A7 lidt syd for kanalen, som jeg dog hurtigt blev ledt tilbage til og fulgte de næste godt 15 kilometer. Vejret var ganske udmærket og kunne

efterhånden ikke se de store hindringer for at nå frem til Bärenkrug, Molfsee, i særdeles god tid.



Billedtekst: Pause!

Ved Klein Königsförde forlod jeg den kanalfølgende cykelsti og begav mig ind i en komplet anderledes landskabstype: Den bakkede østjyske i direkte modsætning til den helt flade sti ved kanalen, og det kunne tydeligt mærkes i benene, selv om jeg ikke var bange for at gå sukkerkold. Formen føltes helt OK. Næsten alle de resterende 23-25 km var på små og næsten utrafikerede landeveje af ret dårlig beskaffenhed. Da der manglede 8-10 km, meldte telefonen lavt batteriniveau. Jeg havde medbragt en powerbank, men opdagede, at jeg ikke havde medbragt det rigtige kabel (jeg havde faktisk det rigtige, viste det sig senere) og efter at have studeret den sidste del af ruten slukkede jeg for den, så jeg ikke kom til at stå uden mulighed for at kunne ringe. De sidste kilometer til hotellet var langs den voldsomt trafikerede Hamburger Chaussee i Molfsee.

Hotel Bärenkrug virker lidt fattigfin og helt uden "Willkommenkultur". Jeg måtte vente i mindst et kvarter, før der kom en ikke overvældende venlig dame i receptionen. Hun oplyste desuden, at køkkenet kørte på lavt blus, da de har "Ruhetag" både mandag og tirsdag, men hvis galt skulle være kunne hun godt organisere et eller andet, men at der da var en restaurant lige ved siden af og en Imbiss henne ved købmanden. Jeg satsede på alternativerne, men først skulle jeg nå noget helt andet: Et besøg på det nærliggende frilandsmuseum i Molfsee, der rummer en fantastisk samling, 72 stk., af gamle landbrugsbygninger. Det kan man sagtens bruge flere dage på, men jeg ville specifikt se nærmere på en helt bestemt type: Haubargen, der stammer fra Eiderstedt i Nordfriesland.

Den meget korte (danske) Wiki lyder: *En **haubarg** (på dansk Højbjerg) er en nordfrisisk marskgård på [Ejdersted](#) i det sydvestlige hjørne af Sydslesvig. Typen kom til Ejdersted fra Nederlandene i begyndelsen af 1600-tallet, og bredte sig hurtigt i befolkningens øverste lag.*



Både bolig, stalde, lade og lo dækkes af et næsten pyramideformet og højt stråtag. Gården er konstrueret omkring en høj firkant, lavet af enorme stolper og tagremme. De fleste haubarge på halvøen er placeret på et [værf](#). I dag findes cirka 45 haubarger på Ejdersted.

Den største og ældste er den Røde Haubarg fra 1647 i nærheden af Husum. Gården er på trods af navnet hvid. Den Røde Haubarg huser i dag restaurant og museum.

Jytte og jeg besøgte sidste efterår Rote Haubarg, men som følge af restaurering var kun restauranten åben, men det er en gigantisk og forbløffende gårdkonstruktion: Som en dansk firlænget gård, hvor hele bygningskomplekset er under samme tag, inkl. gårdspladsen. Formålet er plads til enorme mængder af marskhø, der var foder for studeopdræt. Disse marskbønder var endog meget rige - og selvstændige, der med held i århundreder unddrog sig skattebetaling til de altid pengegriske fyrster. (Jf. slaget i Ditmarsken år 1500). Museets haubarg er langt mindre end Roter Haubarg, men alligevel anelig og perfekt til at udforske konstruktionen nærmere. Den giver også et levende indtryk af ejerens umådelige rigdom - under samme tag som stude og heste!

Tilbage ved Bärenkrug tjekkede jeg restauranten på nabogrunden, der viste sig helt overvejende at være en meget travl tyrkisk take-away forretning, men de havde også fire borde - og pizzaer på den lange liste. Travlheden måtte være et godt varsel, så jeg bestilte en pizza til spising på stedet. De solgte hverken øl eller vin, så jeg tog en lille cola. Pizzaen var fremragende og det hele løb op i svimlende €10.

Inden jeg gik til ro, overvejede jeg programmet for næste dag. Oprindeligt havde jeg tænkt mig at cykle frem og tilbage fra hotellet ud til museerne i Laboe. Der var mulighed for regnbyger, det ville blive blæsende, ruten gik gennem en storby (Kiel) og ville blive på sammenlagt ca. 2 x 25 km. Jeg bestemte mig for i stedet at tage bussen ind til Kiel centrum og sondere mulighederne derfra, og der var busstoppested lige ved hotellet.

Dag 3 i Kiel og Laboe.

Næste morgen bestyrkede vejret mig i troen på aftenens overvejelser. Jeg kunne køre med bus lige til hovedbanegården, der igen ligger tæt på hovedturistkontoret. Her gik det op for mig, at der er glimrende færgeforbindelser på fjorden. Færgerne opererer som fjordbusser og ejes af samme trafikselskab som de rigtige busser. Slutterminalen er oven i købet hovedbanegården. Efter at have sikret mig sejlplaner og kort tog jeg først på bymuseet og stilede derefter efter en bestemt afgang til Laboe. Det fungerede helt perfekt med en fin sejltur på kryds og tværs af den lange fjord.

Museerne i Laboe levede helt op til forventningerne med U 995 som hovedattraktionen (for mig). U 995 er en fuldstændig intakt type VII C ubåd, bygget i 1943 af Blohm & Voss i Hamborg, præcis som vi kender den fra mange film og serier, senest Das Boot, der stadig kører, [se her](#). Den tyske flåde af undervandsbåde led forfærdende tab: Af ca. 40.000 deltagende besætningsmedlemmer omkom ca. 30.000.



Ubåden er en del af Det tyske Marineforbund's museum i Laboe, nemlig Marine-Ehrenmal med det karakteristiske tårn. Det blev oprindeligt tænkt som et mindesmærke for faldne søfolk i Første Verdenskrig, dengang den "Den Kejserske Marine". Efter Anden Verdenskrig faldt det naturligt at gøre det til [et mindesmærke for omkomne søfolk fra alle nationer](#). Absolut et par timers besøg værd.

Den inderste del af havnen i Kiel var domineret af Stena Line's enorme færge og et mindst lige så stort krydstogtskib. Det er tydeligt, at Kiel er et søfartsmæssigt trafikknudepunkt med færgeforbindelser til Sverige, Norge og Litauen (Klaipeda). Byen har stadig et stort flådeværft, der bygger fregatter og korvetter.

Det gik fint med at finde busforbindelsen tilbage til hotellet, hvor jeg kom ved 18:30-tiden og oplivet ved tanken om et godt aftensmåltid, da den halvtomme restaurant jo nu var åben. Tjeneren var meget fornem, og da han med slet skjulte mishag hørte til min (ikke eksisterende) reservation, fornemmede jeg, hvad der var i vente. Nej, der var desværre ikke et bord ledig til én person, men hvis jeg ville sidde med siden til bardisken, klintet op ad en anden enlig stakkel, kunne han som en helt personlig tjeneste arrangere dette. Jeg sagde i første omgang ja, og han kom endda med menuen - og forsvandt så igen sporløst. Efter nogle minutters stigende irritation gik jeg over til tyrkeren fra i går, hvor jeg fik et helt spisebord for mig selv - med venlig betjening - og endnu en fremragende pizza. Oven i hatten sparede jeg mindst €30. Således endte også dag 3 på allerbedste vis, mens jeg med stigende bekymring studerede vejrtjenesternes prognoser for dag 4: Regn og blæst.

Dag 4, fra Kiel til Slesvig.

Ikke kun vejrprognosen var bekymrende. Ruten krydser kanalen ved færgestedet Landwehr, men hvad nu hvis færgen ikke sejlede? Det ville medføre en meget lang omvej og ødelægge ruteplanen. Hvilke alternativer ville der være? Hvad nu, hvis jeg punkterede eller fik andre maskinskader? Bekymringerne stod lidt i kø, så jeg spiste morgenmaden allerede ved godt 7-tiden. Vejret så på dette tidspunkt tilforladeligt ud og dæktrykket var OK på cyklen. Efter et solidt morgenfoder og pakning af alt grejet, tjekkede jeg ud hos samme lidt triste dame i

receptionen, som havde modtaget mig. Værelset og beliggenheden havde været OK, og det var så det.



Ved Landwehr sejlede færgen i pendulfart med få minutters mellemrum, og sammen med en gigantisk traktor var jeg øjeblikke senere atter nord for kanalen. Endnu en spildt bekymring! Ruten gik stejlt opad fra kanalen, vejret var ret udmærket med vekslende sol og passende temperatur til formålet, men netop som jeg knap halvvejs øjnede en problemløs etape, trak det hastigt sammen, og det begyndte at regne - lidt. Jeg stoppede, tog regnbukser og skoovertræk på samt anlagde "regndækket" på sidetaske og kuffert. Mit regnslag var i beredskab, og således fortsatte jeg endnu nogle kilometer. Men så kom regnen. Jeg kunne heldigvis køre i ly under et kæmpe stort bøgetræ, der længe holdt stand, men efter ca. et kvarter dryppede det så meget, at jeg lige så godt kunne køre videre under regnslaget. Intensiteten vekslede mellem kraftig og skybrudsagtig, men min påklædning fungerede perfekt. Da jeg nåede Eckernförde, stoppede regnen helt, det klarede op, endda med lidt sol. Inden jeg nåede Hedeby/Haithabu, kom der imidlertid en ny voldsom byge, men her fandt jeg i sidste øjeblik ly i et busstoppested i

den lille halve time, den varede. Og således nåede jeg frem til museet i "uskadt" tilstand. Underligt nok havde jeg/vi aldrig været der før. Det er baseret på omkring 100 års udgravninger, foruden 1.000 år gamle (sparsomme) skriftlige kilder og blotlægger konger før Gorm d. Gamle og kristningen samt, naturligvis, vikingetidens skibe, togter og levevis. Anbefalesværdigt!

I løbet af dagen havde jeg endelig besluttet at afkorte turen med 1 døgn, dvs. jeg skulle finde en togforbindelse til Esbjerg fra Slesvig. Jeg vidste, der var to muligheder: Via Padborg eller via Tønder, og jeg ville over Tønder. Via Google stod det klart, dels hvor banegården befinder sig, og dels at den har et DB Reisezentrum, dvs. et kontor med mennesker, som man kan tale med! Med Google Maps på styret kørte jeg direkte til banegården og Reisezentrum, hvor der til min lettelse kun var en kunde. Ca. tre kvarter senere var hendes ærinde delvist mislykket, en lidt kompliceret sag med Tyskland, Østrig og Schweiz, forskellige datoer osv. De to svedende medarbejdere måtte ringe til en hotline, der kunne oplyse, at nogle af systemerne var "nede". Damen rullede med øjnene, og jeg rullede solidarisk med, mens jeg tænkte, at min billet Slesvig - Esbjerg da heldigvis måtte være barnemad. Akkeja. Efter ca. 20 minutter var det lykkedes dem at frembringe en billet til min cykel for strækningen Slesvig - Niebüll, mens min personbillet for samme strækning forsvandt ud i cyberspace. Til deres synlige og hørlige lettelse havde jeg selv påtaget at skaffe en billet Niebüll - Esbjerg. Heldigvis havde jeg tid nok, og vi blev enige om at prøve igen næste morgen i håb om, at systemet så virkede igen. Hvad det da også gjorde.

Mit overnatningshotel, [Hotel Alter Kreisbahnhof](#), ligger helt tæt på domkirken. Afstandene er ikke så store i Slesvig, ca. 15 min. på cykel fra banegården, nærmest ligeud hele vejen, men det trak op til en ny regnbyge, som jeg heldigvis undgik. Hotellet var en meget positiv

overraskelse. Hjertelig modtagelse, ledsagelse til cykelgarage, hjælp med alle mine tasker til værelset, der var super. Lækker aftensmad, elskværdig betjening. (Der er gratis bilparkering i hotelgården, hvis det skulle være aktuelt). Alt sammen lidt som man kunne forestille sig Paradiset for cyklister.

Dag 5, hjemrejse.

Morgenmaden levede helt op til de positive vibrationer fra dagen før. Jeg havde styr på alle togtider og -skift og tog af sted, så der burde være god tid til billetten Slesvig - Niebüll.

Niebüll - Esbjerg havde jeg købt på telefonen, inden jeg gik i seng. Nu virkede systemet, og jeg blev forsynet med gyldig rejsehjemmel. Alle tiderne passede endda fint sammen, og togene kørte til tiden. Jeg steg på ved 10-tiden i Slesvig og af i Esbjerg inden kl. 14. Der var som så ofte før rift om cykelpladserne, men tolerancen er stor, så også det gik fint.

I samme øjeblik, jeg steg af toget i Esbjerg, begyndte det at regne, og det gør det med afbrydelser fortsat.

Slutnote.

En stor del af cykelstierne på ruten er i meget ringe stand. Faktisk så ringe, at det sagtens kan ødelægge hjulene på en tungt læsset cykel. Ustandselig skiltes der med "Radwegschäden", hvilket er en underdrivelse. Et enkelt sted er der - fuldt berettiget - et skilt, der opfordrer cyklister til at stå af! Cykelturismen synes nu domineret af E-cykler. Det kniber i øvrigt også med vedligeholdelse af landevejene. Det er ikke her, de enormt øgede skatteindtægter bruges.

Den vestlige del af Slesvig-Holsten er stadig i svimlende grad græsland, så grøn at det næsten gør ondt i øjnene. Årstiden er ensbetydende med konstant og fuldtone fuglesang, der helt sikkert er godt for alting.

Aviserne kører de samme emner som i Danmark. Fra den 1. august 2024 bestemmer tyskerne selv deres køn! Der arbejdes på at gå over til du-formen. Israel - Gaza. Overfald på politikere. Ingen forstår, hvor de store skatter bliver af. Indsigelser må ikke længere bremse de grønne investeringer. Politikerne er idioter. Migranter: Det er i praksis nærmest umuligt at komme lovligt ind i Tyskland, men når man så kommer illegalt ind, er det umuligt at smide dem ud igen, uanset hvad de måtte lave af forbrydelser. Den tyske bilindustri ser kraftigt dalende salg af E-biler og vil satse mere på de fossile. Osv.

Hvad så samme tid næste år? Tja, bum-bum. Man har da lov at håbe.

Jørgen, den 9. juni 2024