

Drumul Dunării Randonneur

eller

Danube Road Randonneur

1303 km på cykel langs Donau gennem Rumænien og Serbien

15. – 19. august 2026



som oplevet af
Jan Buschardt

Jeg havde tænkt mig, at jeg skulle have noget at spise, men jeg kan slet ikke holde tanken om mad ud. De sidste 50 km i 35 grader og sol fra en skyfri himmel har drænet mine kræfter totalt selv om jeg stadig havde vand i dunken, da jeg ankom til restauranten. Så nu sidder jeg på en restaurant, der ligger ned til Donau, og venter på færgen, der skal sejle mig over på den anden side. Jeg bestiller en flaske vand, som jeg får drukket. Jeg bestiller én til, som jeg drikker det meste af og hælder resten i min drikkedunk. Jeg får det lidt bedre, så måske er det alligevel væskemangel? Eller er det et lille hedeslag pga. varmen? Jeg lægger mig i skyggen på fortovet og sover lidt – måske 20 minutter – indtil larm fra startende biler vækker mig.

Hvordan det hele startede

Det hele begyndte sidst på vinteren, hvor jeg kiggede på mulighederne for at køre en spændende brevet, helst et sted jeg ikke har været før og helst uden alt for mange højdemeter. Samtidig skulle det passe med familiefester, ferieplaner mm, men heldigvis passede Drumul Dunării Randonneur (DDR) fint ind i mine planer – så jeg tilmeldte mig i april og betalte tilmeldingsgebyret.

Brevet starter i Videle – ca. 2 timer uden for Bukarest – går ned til Donau og følger så floden mod vest (modstrøms) indtil den efter 714 km går ind i Serbien og efter yderligere 25 km krydser over floden for derefter at følge floden mod øst. Efter i alt ca. 880 km krydser ruten tilbage ind i Rumænien via en dæmning. Herefter følges stort set samme rute tilbage til Videle. Ruten var fra arrangørernes side delt op i 5 dage med mulighed for at sove i en sportshal efter hver af de 4 første dage og så var der mulighed for at få en drop-bag kørt frem til overnatningsstederne. Med kun 5.000 højdemeter er det en relativt flad rute, men jeg skulle opdage, at det ikke er det samme som at der ikke er skrappe stigninger på den.

Der var 47 tilmeldte fra 9 lande fordelt på 3 kontinenter, så det ville være en international gruppe deltagere selv om rumænerne udgjorde godt halvdelen.

Joan og jeg havde besluttet at køre der ned i bil, bl.a. fordi min liggecykel er temmelig besværlig at rejse med. Det var måske en lidt overmodig beslutning, da bilturen fra København til Videle tog 3 dage hver vej, men vi kom da igennem den lange biltur uden problemer. I Videle havde arrangørerne lavet en aftale med et hotel, hvor deltagerne kunne bo, men det havde jeg misforstået, så Joan og jeg havde bestilt et værelse på et andet hotel i nærheden – det var i øvrigt ikke uden problemer pga. sprogbarrieren, men med hjælp fra arrangøren, Iulian, fik vi bestilt på forhånd.

Indskrivningen

Dagen før start var det muligt at mødes over en øl og få hilst på gamle og nye venner. Vi kunne få udleveret vores drop-bag poser, hvilket var en kæmpe fordel, for så kunne jeg få pakket dem i ro og mag i stedet for at skulle stresser næste morgen, lige før start.

Lørdag morgen kl. 6 kørte jeg den korte tur fra hotellet til startstedet, byens rådhus. Til min store overraskelse var vejen afspærret, og flere betjente sikrede, at kun deltagere kørte ind foran rådhuset. Arrangørerne var ved at stille morgenmad op – lokale delikatesser – og deltagerne begyndte så småt at indfinde sig. Ved indskrivningen blev cykler, lygter, hjelme og refleksveste kontrolleret, hvorefter vi fik udleveret vores kontrolkort, en refleksvest, bestilt trøje, energiprodukter m.m. Da jeg fik kontrolleret min liggecykel, kiggede kontrollanten på den, løftede øjenbrynene og sagde ”Nå ja, så er du også selv ude om det...”.



Tiden gik langsomt mens vi nød morgenmaden og snakkede lidt sammen, men langt om længe gik start-proceduren i gang: Først var der taler og formaninger fra arrangørerne, så en tale fra borgmesteren, så blev vi efter rumænsk skik budt på salt og brød hvorefter borgmesteren hængte en medalje om halsen på os. Jeg ved ikke hvad vi havde gjort for at gøre os fortjent til en medalje, men det var en venlig gestus, og jeg betragter mig nu som æresborger i Videle.

Til sidst var der en danseopvisning af byens dansegruppe – da jeg så danserne forventede jeg en gang folkedans, men det viste sig at være energiladet showdance fyldt med rytme og dansegående. Det var den helt rigtige måde at sende os af sted på.

Dag 1 - Lørdag 15. august

Videle-Comana-Giurgiu-Turnu Magurele-Dabuleni

294 km, 841 højdemeter

Kl. 9.00 – 21.45, køretid 11:00 stoppet 1:45

Blå himmel, 20-32 grader, god medvind

Starten gik kl. 9.00 til fuld udblæsning af 'We are the champions' – med en politibil med udrykningsblink i front, derefter den lokale cykelklubs bil fulgt af deltagerne i roligt tempo ind gennem byen. Optoget blev sluttet af endnu en politibil med blå blink. Folk på vej på arbejde kiggede en ekstra gang – de er vist ikke vant til at se så mange cykelryttere på én gang. Efter 10 km holdt politibilen ind og betjenten vinkede os venligt 'god tur'. Kort efter holdt klubbilen ind og så var vi på egen hånd.

Vejret var fint, 23 grader stigende til 32 grader senere på dagen for at falde til 20 grader hen på aftenen. Himlen var blå og vinden i ryggen. Vejen var bedre end jeg havde forventet – for det meste fin asfalt med stykker ind i mellem hvor der var slaghuller, man skulle passe på. Trafikken var relativt let på dette stykke og jeg oplevede generelt, at bilisterne var meget hensynsfulde og trak langt over i venstre side når de overhaledede, hvis de på nogen mulig måde kunne.



Vi var vist delt op i 2 store grupper: En, der kørte hurtigt, og den, jeg var med i, der ikke kørte helt så hurtigt. Som det altid går, køres der samlet den første times tid, hvorefter grupperne splittes op i mindre grupper. Jeg fulgtes mere eller mindre med min gruppe indtil 1. kontrol i Comana, hvor jeg var kl. 11.40 efter 71 km.

'Stemplingen' foregik på ubemandede kontroller som denne, via en app, som man bare skulle åbne, når man var inden for 5 km fra kontrollen – så blev tidspunktet automatisk registreret. App'en indeholdt desuden både kort, der viste placeringen af den enkelte kontrol, samt et billede af kontrolpunktet – ret smart og let at anvende. Hvis app'en ikke fungerede, fx fordi der ikke var mobildækning, skulle man tage et billede af kontrolpunktet, men min fungerede hele vejen rundt. På bemandede kontroller skulle man både anvende app'en og have et stempel i kontrolkortet.

Kontrollen var ved en lille købmand, hvor jeg købte vand til flaskerne, men en lang kø af lokale gjorde, at jeg ikke kom med den gruppe, jeg havde fulgt med, så herfra kørte jeg alene til den næste kontrol i Giurgiu, 114 km, hvor jeg ankom kl. 12.30.



Kontrollen i Giurgiu



Denne kontrol var bemanded og havde Pepsi og bananer til rytterne. Jeg satte mig for at spise min banan, men de filippinske deltagere spurgte om jeg ikke ville have noget af deres mad – de havde nemlig en følgegruppe med, som stod for mad og anden support – så jeg fik ris med lækker tilbehør. Øj, hvor var det godt.

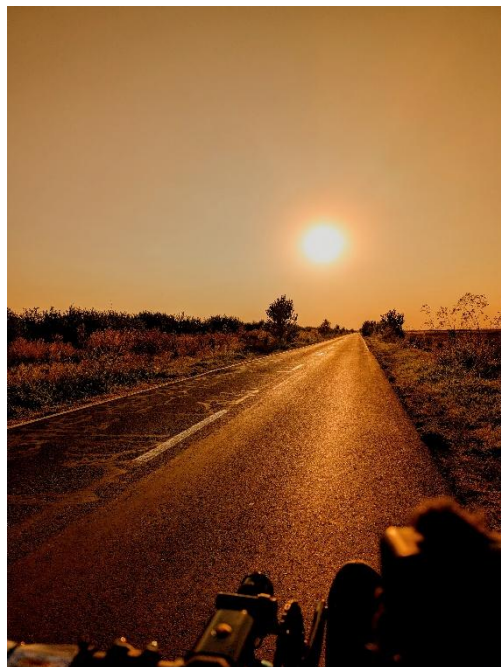
På de bemandede kontroller skulle man huske at sætte sin autograf på en stor planche med alle deltagernes navne. Det undrede mig, hvad det skulle til for, men senere fik jeg at vide, at plancherne ville blive givet som en tak til de lokale myndigheder, der havde stillet lokaler til rådighed. En fin gestus, synes jeg.

Efter 30 minutters pause gik det videre i middagsheden til Turnu Magurele (228 km, 18.40), hvor den ubemandede kontrol var ved et monument for uafhængigheden. Jeg kørte en del af denne strækning sammen med en gruppe, men da vi kom til kontrollen ville de hvile lidt, så jeg kørte alene videre.



Der var mange storke i landsbyerne, vi kørte igennem - ofte 2 eller 3 par

Ruten fortsatte som den var begyndt: Stort set flad med enkelte mindre stigninger. Og stadig medvind.



Lige før solnedgang dag 1

Kl. 21.40 ankom jeg til den bemandede kontrol i Dabuleni (293 km), hvor vi kunne sove i en sportshal. Der var ikke noget at spise ud over lidt snacks, så jeg skyndte mig op til et pizzeria i byen, hvor jeg fik et par flasker vand og den langsomste pizza i mands minde. Herefter i bad og til 'køjs' på en luftmadras i hallen. Arrangørerne havde sørget for engangshåndklæder og sæbe, og vores ene dropbag stod klar til os da vi ankom, så jeg kunne få et tiltrængt bad og rent tøj på.

Reglerne for breveten indeholdt tidsstraffe for en lang række forhold, herunder en fornuftig regel om tidsstraf for ikke at have mobilen på lydløs i sovesalene, hvilket skræmte mig lidt, da min mobil har sin helt egen holdning til hvornår den vil sige noget og hvornår ikke, så jeg har ikke styr på hvilke lyde, der kommer fra den. De mange tidsstraffe tydede også på en hård og bureaukratisk holdning hos arrangørerne. Heldigvis voldte min mobil mig ikke nogen problemer og det viste sig, at arrangørerne havde en god og afslappet indstilling til reglerne, sådan som det er de fleste steder.

På de to overnatningssteder havde arrangørerne stillet ladestationer op, så alle kunne få opladet alt, hvad de havde af mobiler, GPS, powerbanks m.m. Virkelig fin service.

Dag 2 - Søndag 16. august

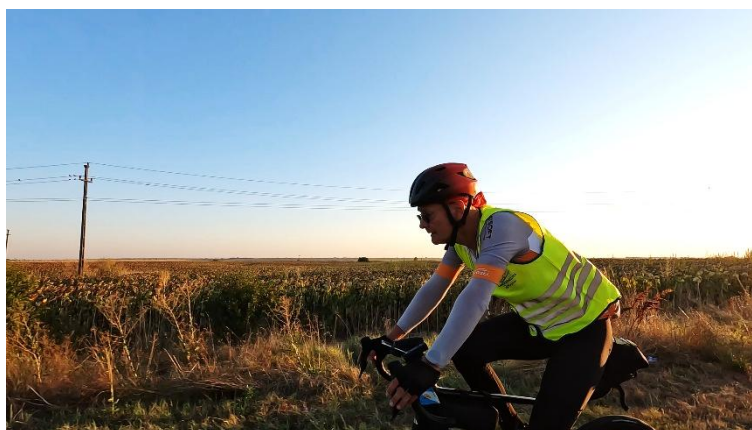
Dabuleni-Izvoarele-Drobeta Turnu Severin-Svinița

313 km, 1306 højdemeter

Kl. 5.45 – 22.30, køretid 13:00, stoppet 3:45

Stadig blå himmel, 13-35 grader

Jeg sov fint – eller så fint, man nu kan på en luftmadras – i ca. 6 timer. Der var ingen morgenmad på kontrollen, så jeg kørte videre kl. 5.45 efter at have indtaget et par energibarer.



Jeg havde håbet at kunne finde et sted, hvor jeg kunne få en omelet eller tilsvarende, men der var ikke nogen cafeer på denne strækning. En af rumænerne fortalte mig, at jeg skulle lede efter et supermarked, hvor jeg ville kunne købe en sandwich. Og ganske rigtigt lidt længere fremme var der et supermarked, hvor jeg efter lidt sprogvanskeligheder fik bestilt 2 sandwich. Google Translate kunne fortælle mig, at en sandwich hedder 'sandwic' på rumænsk, men det udtales åbenbart helt anderledes... Til gengæld er en rumænsk sandwich, købt i et supermarked, nærmest en parisertoast: 2 halve boller med ost og skinke imellem, varmet i en toastmaskine. Så kl. 7.15 kunne jeg endelig nyde min morgenmad i form af to parisertoast med en flaske vand til.



Morgenmad dag 2: Parisertoast. De to cykler bag mig tilhører to meget unge tyskere, der var på vej fra Tyskland til Istanbul. Jeg fik en god snak med dem - og andre deltagere kunne fortælle, at de kørte og snakkede med dem ad flere omgange, så jeg endte med at få de to teenagers fulde livshistorie.

Ruten var igen temmelig flad med enkelte bump undervejs. Vejen gik gennem små landsbyer, der alligevel ikke var så små, mange af dem var 2-3 km lange, men som regel kun med én række huse på hver side af vejen. Det er landbrugsland med enkelte industribygninger spredt i landskabet – ofte er industribygningerne forladt i forbindelse med kommunismens fald og bygningerne ligger nu og forfalder.

I landsbyerne og ude på det åbne land er der mange hunde, der måske / måske ikke har en ejer. Hundene keder sig, for når der kommer cykler forbi, løber de gøende efter rytterne. Opfattelsen blandt de rumænske randonneurer var, at hundene ikke bider, så længe de løber, men der er en risiko for at de løber ind i cyklen, så man vælter – og så er det ikke sikkert, at de ikke bider. Mange gange oplevede jeg, at der gik nogle hunde sløvt rundt langs vejen, men når de opdagede mig, lavede de gevaldigt op og satte omgående i løb efter mig. Jeg prøvede at

råbe af hundene, men det opdannede dem vist bare, så jeg flere gange måtte træde til i pedalerne. Jeg må konstatere, at jeg som cykelrytter er en sprintertype – jeg skal bare have den rigtige motivation!

Kl. 12 ankom jeg til den bemandede kontrol i Izovarele (456 km), hvor der var snacks, cola og vand. Jeg opholdt mig her i 45 minutter, hvor jeg blandt andet fulgte et råd, jeg havde fået af Mircea, en af de rumænske randonneurer: Jeg skyllede både kasket og jersey i koldt vand, inden jeg tog dem på igen for at køre videre. Det giver lidt lindring i varmen, selv om der ikke går længe inden tøjet er knastørt igen.



Kontrollen i Izovarele



Jeg fulgtes lidt med en blandet gruppe, hvor kernen bestod af rumænere 'anført' af Iulian, arrangøren. Det var varmt, så det var meget velkomment, da de stoppede ved en lille købmand for at købe vand og is til at komme inden i flaskerne og inden for trøjen. Dejligt!



Jeg ankom til Drobeta, det andet overnatningssted (528 km) kl. 15.40. Her var der igen mulighed for at sove og jeg kunne få min anden drop-bag, men efter kun 235 km, ville det blive

en meget kort dag og en meget lang dag mandag, så jeg besluttede at fortsætte 60 km længere frem og sove på et hotel. De to australiere, Soufi og Bhanu, havde fundet et hotel på Booking.com og med lidt teknisk bøv'l fik jeg booket et værelse på samme hotel – dejligt nemt ikke at skulle forholde sig til hvor jeg skulle bo. Efter 45 minutter, hvor jeg fik spist lidt chips og drukket noget cola, kørte jeg videre.



Kontrollen i Drobeta

Hidtil havde jeg cyklet langs med Donau, men i så lang afstand, at jeg ikke kunne se floden, men nu lå vejen langs floden, så man hele tiden kunne se den. Vejen her var en smal, trafikeret hovedvej med tung trafik, så det var ikke den rareste strækning – til gengæld var den flot. Vejen havde en smal rabat, hvor jeg kunne køre, men når der kom en bro, forsvandt rabatten og jeg måtte dele vejen med lastbiler og busser. Dette var den trafikalt værste del af ruten – mange af de andre deltagere talte om livsfarlige situationer og nærdødsoplevelser, men selv oplevede jeg ikke nogen rigtigt farlige situationer. Det er nok en fordel at køre alene på denne type strækninger, fordi biler og lastbiler hurtigere kan overhale i modsætning til at skulle overhale en stribe på 5-8 cykler.



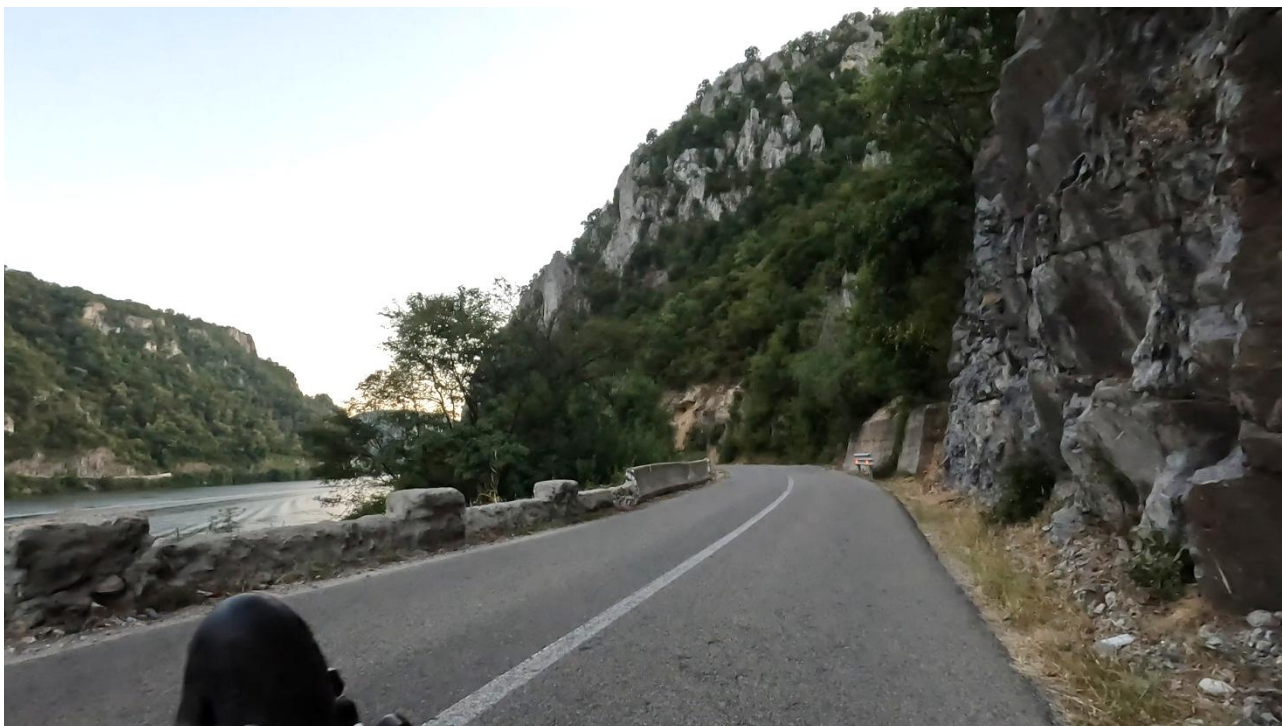
Efter lidt mere end en time kom jeg til Orsova (558 km), hvor jeg tog ind på en restaurant for at få noget at spise. Rumænernes nationalspise er suppe, som de spiser året rundt på trods af varmen om sommeren, så jeg valgte en suppe, som smagte vanvittigt godt. Samtidig indeholdt den både væske og salt, så det er ikke nogen dum randonneur-ret.



Orsova



Fra Orsova er der en stigning de næste 20 km. Den første bakke ud af byen var så stejl, at jeg valgte at stå af og trække for ikke at ødelægge knæ og muskler fuldstændigt. Herefter gik det op og ned med en flot udsigt ud over floden, der snor sig mellem stejle sider.



Da mørket faldt på, åbenbarede der sig en fantastisk stjernehimmel over mig – desværre kan jeg ikke både cykle og se op på stjernerne, for så falder jeg.

Jeg ankom til hotellet i Svinița kl. 22.15 (602 km) efter at have fjollet rundt i den lille by for at finde hotellet. Byen ligger på en stejl skråning, hvor vejen flere steder er over 12%, så jeg måtte trække cyklen op i byen – og desværre forbi hotellet, som ikke var skiltet særligt godt i mørket. Efter 30 minutters frem og tilbage fandt jeg hotellet og fik mig indlogeret. Soufi og Bhanu var allerede ankommet og var på vej i seng, da jeg stillede min cykel fra mig.

Dag 3 - Mandag 17. august

Svinița-Bazias-Grænsen til Serbien-Stara Palanka-Ram-Golubac-Drobeta Turnu Severin
294 km, 1566 højdemeter

Kl. 6.15– 00.30, køretid 13:00, stoppet 5:15

Blå himmel, 15-36 grader, kraftig medvind det første stykke, så vindstille.

Efter 6½ times søvn fortsatte jeg, mens solen langsomt stod op. Aftenen før havde jeg fået forevist køkkenet, hvor der ville være morgenmad og jeg havde sagt at jeg gerne ville have noget brød. Da jeg kom ned i køkkenet, stod der en tallerken med kager! Det var ikke lige det, jeg havde forventet, men kagerne var gode og hverken for søde eller for fede, så jeg satte flere til livs sammen med en kop kaffe og noget vand.



Morgenmad

Jeg havde heldigvis mine medbragte energibarer, så jeg kunne klare mig til næste kontrol.

Turen langs med Donau er samtidig turen langs grænsen mellem Rumænien og Serbien og dermed også turen langs grænsen mellem to tidszoner. Min mobil skiftede mellem at fange signal fra Rumænien og Serbien, hvilket gjorde at den blev ved med at skifte tid, så jeg var konstant forvirret mht. hvad klokken var og hvor længe jeg havde til færgen over Donau. Det

lykkedes mig til sidst at indstille mobilen til konstant at vise Rumænien-tid, hvilket gjorde det en del lettere at regne ud hvad klokken var.

Jeg kørte langs den del af Donau, der kaldes Jernporten, eller Porțile de Fier, eller Iron Gates, som er en strækning, hvor Donau indsnævres af bjergene og tidligere var svær eller umulig at passere pr. båd. I 1970'erne byggede man en dæmning over Donau – som meget forvirrende også hedder Jernporten – sammen med et vandkraftværk. Længere nede af Donau ligger endnu et vandkraftværk, der hedder Jernporten II, så forvirringen er total. Men resultatet er blevet, at man nu kan sejle på den tidligere usejlbare del af Donau.

Soufi og Bhanu var kørt af sted før mig, så jeg var alene på dette stykke. Der var så kraftig medvind, at bølgerne på Donau løb mod strømmen. Bhanu fortalte senere, at de ikke havde haft medvind, da de kørte et par timer tidligere, så jeg var heldig at få et skub i ryggen.



Donau i morgenlys

Jeg ankom til kontrollen i Bazias (690 km) kl. 8.45. Her var Laura, en væsentlig del af supportteamet, i gang med at lave morgenmad til deltagerne: Spejlæg, falafel, feta og røget svinespæk. Det sidste lyder lidt mærkeligt, men det smagte forbløffende godt. Det var skønt at få noget rigtig mad i maven.



Bazias



Vi skulle huske at sætte vores autograf på planchen

Gruppen af rumænere var med arrangøren, Iulian, fortsat til Bazias natten før og var vist ankommet ved 3-tiden. De var så småt ved at stå op efter en god nattesøvn og skulle have noget at spise inden de fortsatte.

Efter Bazias skulle vi ind i Serbien og tage en færge til den anden side af Donau. Færgen sejler kun hver 3. time, så det gjaldt om ikke at komme for sent til en afgang. Jeg var på forhånd afklaret om at jeg ikke ville kunne nå færgen kl. 10.30 – som jeg ellers havde regnet med hjemmefra – men ville satse på den kl. 13.30.

Jeg havde god tid, men valgte at cykle videre fra Bazias efter ca. 1 time for ikke at risikere at komme i tidsnød pga. kø ved grænsen, punktering eller andre hindringer. Det var en varm og tør etape – solen strålede nådesløst fra en skyfri himmel, temperaturen kom op over 35 grader og ikke en vind rørte sig. Jeg havde vand og energipulver i dunkene, mad i maven og godt humør, så på trods af lidt bakker syntes jeg det gik fint.



Der var tørt og hedt og kun få huse på strækningen mellem Bazias og grænsen til Serbien

Der var ikke en bil ved grænsen mellem Rumænien og Serbien, så det gik glat at komme gennem bortset fra at den rumænske grænsevagt spurgte om jeg havde våben eller narkotika med. Det kunne jeg berolige hende med, at jeg ikke havde, men jeg undrede mig over hvorfor hun bekymrede sig om jeg bragte våben og narkotika ud af landet, mens den serbiske grænsevagt ikke havde samme bekymring om import.

Efter yderligere 25 km kom jeg til Stara Palanka, hvor færgen skulle bringe mig over floden. Jeg var ikke i stand til at spise, så jeg fik noget at drikke på en restaurant og tog en lille lur inden jeg blev vækket af biler, der i panik kørte fra stedet fordi de havde opdaget, at færgen gik fra den anden side af den lille landsby. Jeg greb cyklen og skød genvej gennem en anden restaurants have, hvor jeg opdagede at gruppen af rumænere sad og fik en øl. Der var stadig god tid og da rumænerne mente at det var 'beer-day', bestilte jeg også en øl, som jeg lige nåede at skylle ned inden færgen nærmede sig det lille færgeleje.



'Færgen' er i virkeligheden en pram, der bugseres over floden af en motorbåd, der er tøjret til siden af prammen. Vi endte med at være en større gruppe af ryttere, der kom med færgen kl. 13.30. Overfarten varede ca. ½ time inden vi kunne gå i land i Ram, hvor en stejl gade fører op fra færgelejet. Jeg fulgtes med gruppen anført af Iulian til kontrollen i Golubac og endte på en serbisk restaurant ved 17-tiden, hvor vi fik vores aftensmad.



Vand og is undervejs



Serbisk restaurant med udsigt over Donau og borgen på den anden side af floden

Herfra gik ruten gennem et ret øde landskab med en hel del stejle bakker. Jeg mistede kontakten til de andre, da jeg ikke kunne følge med på bakkerne – og jeg blev endda nødt til at trække et par gange, når stigningen kom op over 10% på længere stræk.

På dette stræk er der mere end 20 tunneler – nogle korte og nogle pænt lange. De er forholdsvis smalle uden en rabat til cyklerne. Der er heldigvis ikke så meget trafik, men én gang nåede jeg ikke ud af tunnelen, inden et stort lastbiltog passerede mig i høj fart. Selv om lastbilen trak over i venstre side, gav lufttrykket mig sådan et skub, at jeg slingrede en del, efter at lastbilen var passeret.

Solen gik ned og jeg fortsatte op og ned ad bakke i mørket. Heldigvis var der også nogle gode, lange nedkørsler, med god asfalt, så jeg kunne udnytte farten uden at bekymre mig om slaghuller eller revner i vejen. Efter en lang nedkørsel kom jeg ind i en by, hvor jeg håbede at kunne finde et sted at købe noget vand, da jeg var ved at løbe tør. Lige inden for bygrænsen var der en tankstation – og der sad den rumænske gruppe. Jeg slog mig ned, fik noget vand og en is, og så kunne vi køre videre.

Jeg fulgtes med rumænerne, men da vi ramte endnu en lang og stejl bakke, blev jeg kørt agterud og måtte køre alene hjem til kontrollen i mørket. Ruten gik tilbage over floden – og dermed tilbage ind i Rumænien - via 'Jernporten', den dæmning, der stemmer Donau op, så den kan udnyttes til produktion af el.

Jeg ankom til kontrollen og sovestedet i Drobeta (898 km) kl. 23.30. Jeg spiste lidt pizza og drak en øl, jeg blev tilbudt, inden jeg fik et bad og lagde mig til at sove i sportshallen.



Drobeta for 2. gang

Dag 4 - Tirsdag 18. august

Drobeta Turnu Severin-Crivina-Maglavit-Dabuleni-Turnu Magurele

299 km, 972 højdemeter

Kl. 6.00 -22.00, køretid 12:15, stoppet 3:45

Blå himmel, 17-31 grader

Jeg sov dårligt i en hed sportshal, hvor det var næsten umuligt at sove. Så jeg stod op, fik lidt snack at spise og cyklede så ud i morgengryet.

Vi kørte nu ad samme rute, som vi havde kørt ud, så jeg kunne genkende nogle af stederne.

Jeg nåede den ubemandede kontrol i Crivina (939 km) kl. 8.00, som bare var byskiltet, så jeg brugte mindre end 1 minut på at stoppe op og registrere min passage på brevet-app'en.

Rundt om var der kilder med drikkevand, som kan være store anlæg, små anlæg eller bare et rør, der stikker ud af en bjergside. De fleste kilder kan kendes på lang afstand ved at der holder biler og lastbiler i vejsiden mens chaufførerne er ude og hente vand. Jeg fyldte mine flasker ved en kilde og benyttede lejligheden til at gennemvæde både kasket og jersey. Som sædvanligt hjalp det i 20-30 minutter.

Jeg nåede den ubemandede kontrol i Maglavit (1028 km) kl. 11.45. Efter at have registreret min passage via app'en så jeg at der lå et supermarked trukket ind fra vejen lidt længere fremme. Det var på tide med noget frokost, så jeg drejede ind mod supermarkedet og opdagede, at der allerede sad en stribe randonneurer på fliserne uden for butikken. Jeg fik hilst på dem, købt noget at spise og drikke og sad og småsludrede med de andre i 45 minutter inden jeg igen satte mig på cyklen.



Internationalt frokostselskab

Jeg ankom til den bemandede kontrol i Dabuleni (1136 km) kl. 17.20. Her havde jeg min drop-bag og mulighed for at sove, men det var stadig tidligt og jeg havde sovet så dårligt natten før, at jeg ville sove på et hotel. Bhanu fortalte, at han og Soufi havde reserveret et værelse på et hotel i Turnu Magurele, så jeg besluttede at vælge samme hotel selv om der var lidt længere (66 km) end jeg egentligt havde tænkt mig at køre. Ved at vælge at sove i Turnu Magurele ville jeg komme til at cykle en del af ruten i mørke, hvad jeg ikke var super glad for, da nogle af vejene kunne være af mindre god kvalitet. Men jeg fik lidt vandmelon, en cola, en bar og fik fyldt min taske med barer og energipulver fra min drop-bag. Og så kørte jeg videre efter 45 minutters hvil.

Solnedgangen var flot lige som de foregående dage og trafikken let, så det gik forholdsvis raskt. Nogle få km inden Turnu Magurele skulle jeg dreje fra vejen, men der var et skilt med 'indkørsel forbudt' og et skilt om at vejstykket blev overvåget af droner. Jeg var træt og mere autoritetstro overfor rutebeskrivelsen end over for vejskilte, så jeg drejede ind på den forbudte vej. Vejen førte over en bro, der var i ringe stand med huller og manglende asfalt, så det var rimeligt nok, at vejen var lukket for biler. Et par gange kom der biler i mod mig og jeg blev helt bekymret for om det var droneoperatøren, der var på vej ud for at afvise mig, men heldigvis var der ingen, der antastede mig.

Jeg fjollede lidt rundt, da jeg prøvede at finde hotellet inde midt i Turnu Magurele og mens jeg holdt og kiggede på GPSen, var der to rumænere, der kom hen og ville høre, hvor jeg var startet, og hvor langt jeg havde cyklet. Det tror jeg i hvert fald, for kommunikationen gik lidt trægt pga. sprogbarrieren. Ved hjælp af Google Translate fik vi vist afklaret de spørgsmål, de havde, og de forklarede med fagter hvordan jeg skulle finde hotellet.

Da jeg havde fået nøglen til mit værelse, fået anbragt min cykel i et sikret rum og var på vej hen mod elevatoren, gik elevatordøren op og de to australiere, Soufi og Bhanu, kom ud af elevatoren på vej mod hotellets restaurant. Jeg fik hurtigt afleveret min taske mv. på værelset, taget et bad og skyndt mig til restauranten inden den lukkede. Her fik jeg den største bøf, jeg har fået længe – og til min store ærgrelse var jeg nødt til at levne mere end halvdelen.

Dag 5 - Onsdag 19. august

Turnu Magurele-Videle

109 km, 526 højdemeter

Kl. 8.30 – 13.05, køretid 4:15, stoppet 0:20

Let overskyet, 21-31 grader, let modvind

Joan, der havde været i Bukarest mens jeg cyklede, ville hente mig i Videle. Der var ikke nogen grund til at jage hende tidligt ud af sengen, så jeg besluttede at sove længe og køre, så jeg

kunne være i Videle mellem kl. 12 og 13. Soufi ville køre tidligere fordi han skulle nå et fly, men Bhanu havde samme plan som mig, så vi mødtes i restauranten til morgenmad og kørte sammen af sted kl. 8.30 efter en god nats søvn.

Når man starter ud om morgenen, kan GPSen godt være lidt rundtosset og have svært ved at vise vej – og da vi om aftenen havde kørt lidt rundt, var vi ikke sikre på hvilken vej vi skulle for at komme ud på ruten. Men lige da Bhanu og jeg står og diskuterer det, kommer den rumænske gruppe kørende forbi og råber at vi skal følge med. Så hotellet lå lige op og ned ad ruten! Kort efter kørte rumænerne ind på en tankstation for at få noget morgenmad mens Bhanu og jeg kørte videre alene.

Ruten var nu anderledes end udturen, så det var ukendt land, vi kørte igennem. Det gik lidt op og ned, og jeg kunne ikke følge med Bhanu, så vi kørte hver for sig og overhalede hinanden fra tid til anden.



Vi mødtes ved noget jernbanearbejde en times tid før vi var i mål og fulgtes derfra ind til Videle og målet, hvor vi ankom kl. 13.05 efter i alt 1307 km.



Målområdet var på en stor mark, hvor der var dækket op med lækkerier, der blev lavet på stedet over åben ild. Virkelig lækkert! Joan og jeg blev længe for at vente på min drop-bag inden vi kunne sætte os i bilen for at køre mod Bukarest og nye ferie-oplevelser.



Afslutning

Jeg havde hjemmefra nogle forskellige mål, jeg ville nå under denne brevet:

- Solcreme.

Jeg ville huske at tage solcreme på om morgenen og igen i løbet af eftermiddagen, så jeg ikke ville blive forbrændt i den skarpe sol. Det kneb et par dage med at huske solcremen om eftermiddagen, men jeg blev hverken skoldet eller rød, så jeg mener at dette mål blev opnået.

- Drikke.

Jeg ville huske at drikke rigeligt og aldrig køre forbi en optankningsmulighed hvis bare én af dunkene var tom eller næsten tom. Dette lykkedes stort set til fulde. Jeg er i tvivl om jeg fik for lidt at drikke på stykket fra Bazias til færgen, men ellers var jeg fuldt dækket ind med væske.

- Mad og energi.

Jeg er efterhånden kommet frem til den erkendelse, at jeg typisk ikke får kulhydrat og anden energi nok i løbet af de lidt længere breveter, så jeg prøver at tvinge mig selv til at indtage mere energi. Jeg havde en større mængde barer, geler og poser med energipulver med hjemmefra, som jeg dels havde i cykeltasken, dels i mine drop-bags, så jeg kunne fylde op i løbet af dagene. Jeg havde som mål at indtage en bar eller spise mad ca. en gang i timen, hvilket lykkedes nogenlunde. Jeg havde konstant en flaske med energidrik og en med rent vand og jeg fik drukket nogenlunde den mængde energidrik, jeg havde planlagt – her hjælper det, at jeg har fundet noget pulver, der er næsten uden smag, så jeg ikke bliver træt af det i løbet af dagene. Jeg var ikke for alvor sulten på noget tidspunkt, da jeg hele tiden havde en bar eller lignende at stille sulten på. Men nogle af barerne nærmest smeltede i varmen, så jeg måtte klemme dem ud af posen, direkte ind i munden.

Der er ingen brevet på 1200 km eller over, der er decideret let, men på denne brevet fik jeg dog sovet meget – 5-8 timer pr. nat - spist rimeligt og ikke kørt alt for mange højdemeter, så på trods af varmen er det ikke den sværeste brevet, jeg har kørt, men en af de mest spændende. Alt i alt var det en kæmpe oplevelse at cykle i Rumænien og Serbien. Brevet var velarrangeret og supporten i verdensklasse båret af de frivilliges entusiasme og ønske om at skabe en god oplevelse for deltagerne.

En stor tak skal lyde til Iulian, Carolin, Adrian, Laura og alle de andre, i arrangør- og supportteamet, der sikrede at alle fik en fantastisk oplevelse.



Medaljen var lavet af træ - meget originalt og flot udført

GPS-data:

1.307 km

5265 højdemeter iflg. GPS

Tid 100 timer 5 minutter

Heraf 53 timer 48 minutter cykling

Note1:

Højdemeter er målt med min Garmin Edge 1050. Antallet af højdemeter afviger fra de 'officielle' 6261 højdemeter, der er taget fra Openrunner. Dette er der ikke noget mærkeligt i, da det er to forskellige måder at beregne højdemeter på.

Antallet af km overstiger den officielle distance, 1303 km, med 4 km – nok mest pga. usikkerhed på Garmins afstandsmåling, men også fordi jeg et par steder kørte afstikkere til hoteller.

Note 2:

Få dage efter afholdelsen af DDR 2026 gik arrangørerne i gang med at planlægge ruten for 2030. Ruten vil undgå det meget trafikerede stykke mellem Drobeta og Orsova. I skrivende stund er det planen at lade ruten være 1500 km og bl.a. inkludere bjergvejen Transfăgărășan, så ruten kommer op på ca. dobbelt så mange højdemeter som i 2026-udgaven.

