

REJSEBREV 1. EFTERÅR 2016.

Søndag den 28. august.

Vogntoget er pakket og klar til turen sydover. Det nye cykelcover er hentet hos sejlmageren i Skælskør og monteret som foreskrevet. Suz fejrer fødselsdag, så vi kører først til en lille morgenbrunch i Højbjergparken. Ønsker til lykke. Får selv en stor ”krammer”, og gode ønsker for efterårsturen, der i år går mod SØ til Albanien og Grækenland.



Afgang Drøsselbjerg.



Nikolaj. Lidt betænkelig!

Vi fraviger vores indædte modstand mod færgepriserne på Østersøen, og vælger i år Gedser – Rostock overfarten. Det er der to grunde til. Vi sparer ca. 235 km, da vi har valgt at køre gennem Polen. Og så er vi – måske kun Torsten – nysgerrig efter at se den nye færge M/F ”Berlin”, der er indsat på ruten for ganske nylig efter et noget turbulent byggeprojekt, der ikke lader IC4 skandalen noget tilbage at høre i forhold til fejlagtig projektering.

Vi sætter sædvanen tro god tid af til køreturen til Gedser. Det var nu ikke nødvendigt, for færgen var over en halv time forsinket i ankomst. Så allerede her var den tidsmæssige besparelse ved at fortone sig i ingenting!

Færgen var da nydelig! Men indretninger var nu ikke noget, der rykkede meget ved vores fornemmelse for æstetik og kunstnerisk udfoldelse. Det var sådan på det jævne, og bar tydeligt præg af de kompromiser, man har måtte indgå i forbindelse med det fra starten fejlslagne projekt. Og så er den jo også Tysk!

Til gengæld serverede de en udmærket gullaschsuppe. Det har man altid været god til syd for grænsen.



Gedser færgehavn.



M/F "Berlin".



Afgang Gedser. Noget forsinket.

Broen og besætningens apering er i dag totalt lukkede områder, hvor der ikke er umiddelbar adgang for passagerer eller ”gamle pensionister”.

Så efter en hurtig rundtur, var der god tid til fordybelse på overfarten, der trods alt varer 1 time og 45 minutter.

Det blev sent inden vi kom til Rostock, men valgte alligevel at køre videre og overnatte på en autocamperplads i **Kyritz**, nær Berlin. Turen var ikke uden udfordringer, da der trak et voldsomt uvejr ind over nordtyskland, der fik selv de store BMW og Mercedes til at trække i nødbremsen, og sætte hastigheden ned til gammeldags østtyske forhold.

Mandag den 29. august. Efter en god tiltrængt nattesøvn sætter vi kurs mod Polen.

Vi har længe på ønskeseddelen haft et besøg i **Auschwitz/Birkenau** lidt uden for **Krakow**. Men da de Polske veje ikke umiddelbart er noget at prale af, bider vi turen over, og tager en overnatning på en autocamperplads i **Przemkow**. Pladsen ligger i forbindelse med en nydelig restaurant, der imidlertid er lukket. Men naboen siger, at vi uden problemer kunne benytte parkeringspladsen. Så det lod vi naturligvis ikke være usagt.

Polen har motorveje af vekslende kvalitet. Det første stykke efter grænsen tillod kun en hastighed på max. 60 km/t, hvis man ville undgå skader på de indre organer! På landevejene har man stadig indtrykket fra ungdommens veje i Danmark inden FDM og andre bilglade institutioner fik fældet samtlige vejtræer i landet, og for sent opdagede, at de faktisk øgede

trafiksikkerheden. Det selv om en uheldig sjæl ind imellem kunne kom til skade i et frontalt sammenstød med et træ, der ikke var sådan at flytte!

Og nu prøver man så noget halvhjertet at råde bod på tidligere tiders fejltagelse.

Ikke med den helt store succes, da mange af de nye planter lider en noget kummerlig tilværelse, og sjældent holder sig i live i flere vækstsæsoner.

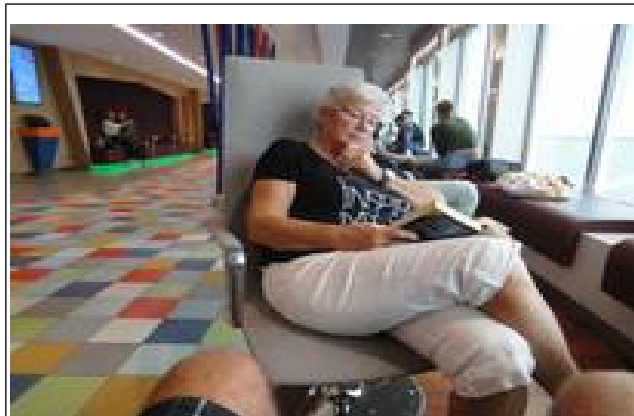
Tirsdag den 30. august.

Vi havde egentlig planlagt at besøge **Auschwitz** på egen hånd.

Vi kender historien, og har aldrig været særlig begejstret for at gå i hælene på en guid, der fortæller stolpe op og stople ned om detaljer, vi alligevel har glemt dage efter!

Men det projekt måtte vi opgive af flere grunde, og sluttede os til en engelsktalende guidetur, der varede 3 – 4 timer incl. bustransport mellem Auschwitz og Birkenau, der ligger et par kilometer fra hinanden.

Koncentrationslejrene Auschwitz/Birkenau var nok de mest forfærdelige nazisterne etablerede under 2. Verdenskrig. 1,5 millioner mennesker blev udryddet med koldt blod. Ca. 8.000 tusinde om dagen under spidsbelastning.



En stille stund på "Berlin".



Przemkow.



Polsk landevej med hyggelige vejtræer.



Info. Auschwitz.



Auschwitz. "Arbeit Macht Frei".



Transporten ankommer.



Gaskammeret i Auschwitz



Krematoriet i Auschwitz.

KZ- anlægget i Auschwitz er stort set bevaret efter krigen, men Auschwitz II, også kaldet Birkenau, der var den egentlige udryddelseslejr, blev delvist ødelagt af tyskerne, da de trak sig tilbage i slutningen af krigen. Træbarakkerne blev brændt. Kun skorstene står tilbage. Gaskamre og krematorier blev sprængt i luften, og henligger nu kun som ruiner.



Birkenau.



Onsdag den 31. august. Dagen står i ”køreglædens tegn”! Hårdt arbejde fra morgen til aften ad små veje gennem Polen og Slovakiet til det sydlige Ungarn, hvor vi havde spottet en autocamperplads. 10 timers kørsel og kun 535 km. på kilometertælleren. Pladsen lå langt ude på ”Lars ty..... mark” i forbindelse med noget stutteri og en restaurant nær byen **Bugac**. Der var ingen at betale til da vi ankom, og heller ikke næste morgen. Så overnatningsprisen var overkommelig!



Bugac. "Fin overnatning"!

Torsdag den 1. september. Motorvejene i Ungarn og Serbien er gode, og ikke særlig trafikkerede, så vi tilbagelagde 430 km. på blot 5 timer. Dagens mål var en lille campingplads lidt syd for Beograd i byen **Jagodina**. Pladsen var helt ny, og bestemt i den mindre afdeling af campingpladser. Pladsen var gravet ud i bjerget over byen, og bestod af i alt 8 pladser. Dertil en beskeden reception og et toiletrum med to toiletter og et baderum til deling. Der var ingen da vi ankom, men venlige naboer ringede til ”campingmutter”, der kom spændende på sin el-cykel i løber af en halv time. Naboen mente nok vi trængte til lidt forplejning, og bød på et lille trakterment, hvilket vi dog takkede pænt ”nej tak” til.

Nedkørslen til pladserne var ualmindelig stejl. Så selv om vi har rigelig med HK, valgte vi alligevel den øverste ved porten.

Vi har valgt ikke at veksle valuta i de lande, hvor vi kun er på gennemrejse.

Det går udmærket, da man med stor fornøjelse tager mod Euro. Og ikke umiddelbart er karrig med kursen, der ved lidt almindelig hovedregning virker meget fornuftig. Her på pladsen fik vi oven i købet tilbage i €, hvilket vi normalt ikke er vant til.

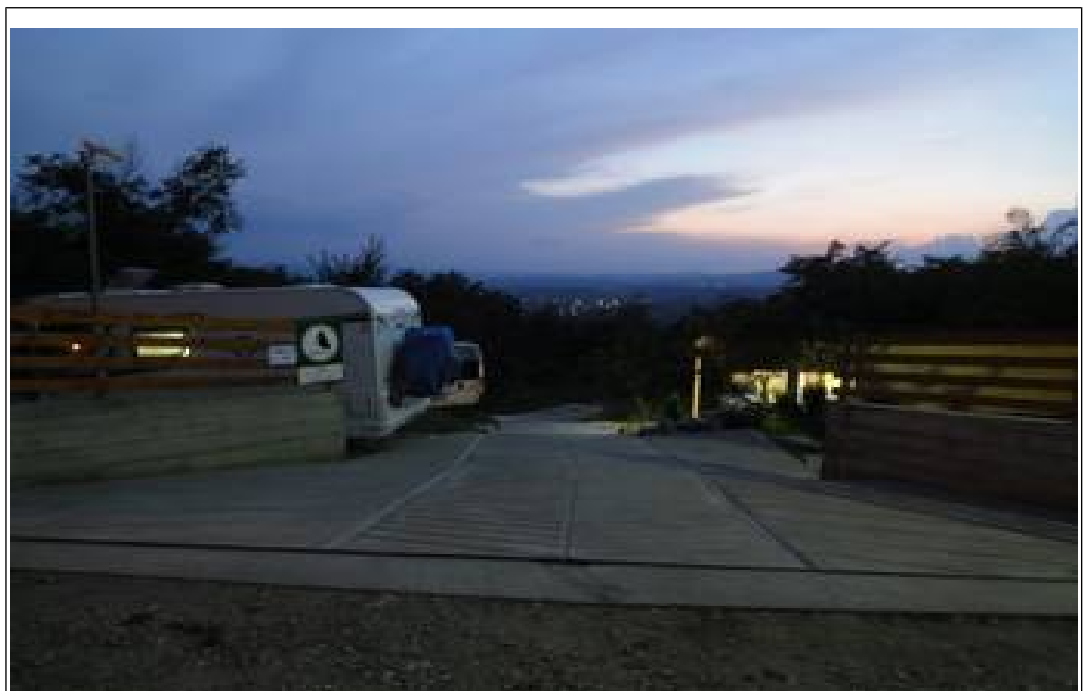
På en tankstation uden betalingskort fik vi retur i lokal valuta, som det dog viste sig vi fik brug for ved udrejse, hvor en pæn uniformeret dame opkrævede 300 dinarer (ca. 25 kr.).

Hun kaldte det ”miljøafgift” uden vi dog fik kvittering på beløbet.

Men ”kaffekassen” skal jo også have et tilskud ind imellem!



Indskrivning Camp. Ruza Vetrova.



Udsigten fejler ikke noget.

Fredag den 2. september. Selv om udsigten fra bjerget ikke fejler noget, traver vi alligevel en tur ned i byen. Den største attraktion er ubetinget en stor park. En grøn oase i et kuperet terræn i en ellers ret trist by. Men her er der etableret rindende vand i rigelige mængder, friluftscene og små restauranter og udskænkingssteder.



Aqua Park, Jagodina.



Aqua Park, Jagodina.

På ”Grøntorvet” i byen havde vi ikke brug for forsyninger, men den venlige stædeholder ville både give hånd og fotografæres. Så det blev han naturligvis. Måske fordi lykken havde tilsmilet ham mere end makkeren, der måtte tage til takke med en presenning på hjørnet til en lille smøge



En tilfreds grønthandler.



En knap så heldig kollega.

Lørdag den 3. september. Afgang Jagodina og kurs mod Sarajevo.

Det går ad små veje med vekslende trafik! Og hastighedskontrollen er intens, så speederen skal behandles med varsomhed.



Grænsekontrollen mellem Serbien og Bosnien-Hercegovina tager tid indtil vi opdager, at vi blot kan køre udenom lastbilerne, hvor papirgangen kan være en langvarig affære.

Turen gennem dalen mod Sarajevo er vidunderlig smuk. Den følger på lange strækninger floden Drina, hvor de gamle broer er et betagende skue.

Og de er trods alt ikke alle ødelagt under Balkankrigen, hvor man ellers ikke var særlig nøjeregnende med ødelæggelser af også gamle kulturelle og historiske monumenter.



Indrejse Bosnien-Hercegovina.



Men tiden gå jo, når der både skal fotograferes og tages hensyn til trafikken. Efter 8 timers og 371 km i logbogen har vi fået nok for den dag. Vi gider ikke flakke rundt inde i Sarajevo for at finde parkering i nærheden af den gamle by. 15 km. inden målet trækker vi håndbremsen på en tankstation, og slår os ned for natten der.

