

Bestil på **www.tax-free.dk**  
og **spar 20% ekstra!** Klik her ►



Nyheder Rejseviden Rejsemarked Læser til Læser

Forside

Hvor vil du hen?

Hvordan vil du rejse?

Nyheder & rejsetips

Sne & ski

Foredrag

Søg rejse

Links

Del dine oplevelser

Video

Spørg eksperterne

Konkurrencer

Butik

Log ind

Brugernavn

OK

Glem password?

Ny bruger

## 2322 km på cykel gennem Mongoliet

Læs hvordan det lykkedes Gerner Thomsen at krydse Mongoliet på cykel med kun få forudsætninger men mange betænkeligheder i bagagen. 2322 km i bjerge, ørkener og over sletter – det meste på veje, der får en dansk skovsti til at ligne en autostrada.

Af Gerner Thomsen 9. okt 2007 15:35



Det ser måske ensomt ud, men der er sjældent mere end 50 km til den nærmeste landsby eller filltelt.

Foto: Gerner Thomsen

Godt nok havde jeg modvind, og det gik lidt op ad bakke, hvis man skal være flink. Men alligevel.

**Nok havde jeg ventet, at det ville blive svært, men den første dag på de mongolske landeveje var ved at slå mig ud.**

Den dag, hvor jeg lagde ud fra den vestmongolske provinshovedstad Olgii, tog det en krig af syv timer og tyve minutter at tilbagelægge sølle 68 km. Altså en gennemsnitsfart på blot 9,3 km i timen, hvor pauserne ikke er regnet med.



Rejs uden unger

Om aftenen lå jeg i teltet og regnede på, hvornår jeg ville nå hovedstaden Ulaanbaatar. Det kunne lige akkurat lade sig gøre inden for tidsplanen, men der ville ikke blive plads til hviledage. Benene var ømme, som havde jeg deltaget i Tour de France's bjergetaper, og hele kadaveret rystede stadig efter mødet med den mongolske infrastruktur.

Mongoliet siges at have 50.000 km landevej – heraf er kun de cirka 1700 km asfalteret. Og asfalten findes stort set kun i et par hundrede kilometers radius omkring Ulaanbaatar. Jeg kunne se frem til omkring 1 400 km på jord- og steneveje, før jeg ramte asfalten. Og her snakker vi ikke om uasfalterede veje som grusvejene i de danske skove.

Vejplaneringer og andre vedligeholdelsestiltag er noget, som mange rejsende i Mongoliet har drømt om igennem tiderne, men kun sjældent oplevet.

En vej er en vej, når nok biler har kørt tilstrækkeligt mange gange i det samme spor.

Sammenlignet med det jeg nu var havnet i, måtte jeg erkende, at den indledende etape i Rusland havde været en ren søndagsudflugt. De godt 500 km på plan asfaltvej gennem Altajbjergene stod nu som ét langt triumftog, hvor selvtilliden og formen var blevet støvet af, og hvor cyklen havde stået sin første prøve.

At vejret så samtidig havde været perfekt, gjorde heller ikke noget. Billedet af solen og den blå himmel som baggrund til de ubeskriveligt flotte bjergskrånninger med birke- og



De første 500 km igennem de russiske Altajbjerge var en fryd for øjet og den rene svir i forhold til, hvad der senere ventede mig.

Foto: Gerner Thomsen

Søg

Rejsetilbud lige nu

Seneste nyheder

Ny lufthavn i Andorra et hit for skiturismen

2322 km på cykel gennem Mongoliet

Turister skyld i turistmåls forfald

Libyen åbner op for turister

fra A til Å

Seneste forumindlæg

Undlade at flyve for at skåne miljøet? (0)

Er Mallorca noget ved om vinteren? (1)

Et godt hotel i London (1)

Hvor er der sne i uge 42? (1)

Indien – 14 dage

Autentisk /Fote /Mystick

den danske  
**hotelguide.dk**  
57.000 hotel verden over!



Alanya/Incekum

Pris: 3699,- kr.



De Vestindiske Øer

Pris fra: 18998,- kr.



Island

Pris fra: 2645,- kr.



Miniferie til superpris

Pris fra: 575,- kr.

Kun vi kan gi' dig et stort smil på din ferie



Turengaartil.dk  
Rådhuspladsen 37  
1785 Kbh. V.  
Tlf: 33 47 25 65

Redaktør  
Tommy Heisz

Ansvarshavende  
Peter Skov Kragh Halling

Annoncesalg  
Rikke Thuesen

Udgiver  
JP/Politikens Hus A/S

Hotels.com  
wake up happy

Jeg vil overnatte i:

Ankomst:

Afrejse:

SØG ►

Seneste rejsefortællinger

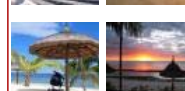
Tæt på hyænerne i Kenya

Midt i jordskælvens epicenter i Peru

I Hviderusland står tiden næsten stille

Et simpelt tyveri i Havanna

Seneste rejsefotos



Flere rejsebilleder

Seneste rejsedagbøger

Fra Singapore til Tioman

Næste weekend i Amsterdam?

transavia.com

Hollands lavpristflyselskab nr. 1.

Næste weekend i Amsterdam?

transavia.com

Hollands lavpristflyselskab nr. 1.

lærkeskove i efterårsfarver, stod stadig printet på nethinden.

Trods mange høje bjergpas, havde det været et komfortabelt ridt gennem bjergene med hyppige landsbyer, hvor små hyggelige pensionater og spisesteder lå spredt med løs hånd. Først i byen Kosh-Agach, 50 km fra grænsen til Mongoliet, fik jeg en lille varsel om, at de civiliserede forhold var på tilbagetog.

Sengene på byens eneste hotel var af den gamle sovjetiske model med blød fjederbund, hvor den midterste tredjedel af kroppen rører gulvet, hvis man hoster i almindelig sovestilling. I det fælles badeværelse stod der spande med iskoldt vand til fri afbenyttelse, og toiletet var et hul i jorden udenfor. Væggene skallede, og i loftet hang en pære uden skærm, som lyste i takt med de sporadiske strømindsfald.

I mangel af cafeer havde maden denne aften bestået af det, som senere skulle vise sig at blive min hofret gennem Mongoliet: En flamingoboks med kinesiske æggenudler og et par velsmurte marmelademader.



Bølgemønsteret i vejene, rystepudseren, satte farten helt ned til under 10 km/t.

Foto: Gerner Thomsen

#### Rystepudseren

Hurtigt blev jeg bekendt med det, som jeg uden overvejelse vil kalde for et ualmindeligt modbydeligt vejfænomen – noget som på rekordtid kan nedbryde enhver god moral og tro på succes hos selv den bedste turcyklist.

Oftentimes der sig et bølgelignende mønster i de mongolske veje, som kan strække sig over mange kilometer. Fænomenet ligner lidt et vaskebræt, og er ligeså hårdt at køre på. Mongolske bilister kender udmærket fænomenet og ved, at man skal køre hen over det med fuld fart for at minimere rystelserne og undgå at ødelægge bilen. Så hurtigt kan man bare ikke køre på en cykel, så resultatet er, at både krop og cykel kommer igennem en torturlignende rystetur, der altså kan vare flere kilometer.

Jeg døbte fænomenet rystepudseren og prøvede at bilde mig selv ind, at det var en forlystelse i Tivoli. Men guderne skal vide, at mange beskidte gloser blev råbt ud over den mongolske steppe på den konto.

I begyndelsen var det ikke kun den fysiske udfordring og kulturchocket, der optog mig. Det var ligeså meget cyklen og udstyret. Cirka hver halve time holdt jeg pause for at efterspænde skruer og møtrikker og sikre mig, at tasker for og bag stadig sad, som de skulle.

Min bekymring var måske lidt overdreven, grænsende til paranoia, men jeg havde ikke fantasi til at forestille mig, at noget menneskeskabt kunne holde ret længe til en tur gennem rystepudseren.

Cyklen var en mountainbike med 27 gear, støddæmpet forgaffel og skivebrems, og naturligvis indeholdt mine 35 kg bagage et rigt udvalg af reservedele. Men da cykelmekaniske problemer aldrig har været min favoritdisciplin, frygtede jeg lidt for det øjeblik, hvor skidtet ville bryde sammen – tusindvis af kilometer fra et autoriseret værksted.



De mongolske landeveje virker uendelige, men man er ikke belastet af lyskurve eller modkørende trafik.

Foto: Gerner Thomsen

Guðskelov blev jeg forskånet for store uheld, og det blev aldrig rigtigt aktuelt at teste mine evner som cykelsmed.

#### Den største attraktion siden Dalai Lama

Godt nok var det hovedvejen, jeg fulgte, men det vil være synd at sige, at jeg var belastet af med- eller modkørende trafik. I gennemsnit så jeg vel 10-12 biler eller trucks på en dag – mange af dem på lang afstand, da de mongolske landeveje har det med at bestå af mange mere eller mindre parallelle hjulspor.

Jeg blev hurtigt klar over, at jeg nok var den største attraktion i Mongoliet siden Dalai Lamas sidste besøg. En mand på en fuldt lastet cykel kan få selv den mest

travle bilist eller nomade til at stoppe op – eller komme ridende fra flere kilometers afstand for at opklare fænomenet.



Hver dag blev jeg mødt af nomader, der ville snakke med mig og høre, hvor jeg skulle hen.

*Foto: Gerner Thomsen*

Herefter døde samtalen ud, og vi sagde lidt til hinanden på hvert sit sprog, indtil jeg blev træt af seancen, der gentog sig 10–20 gange hver dag, fortsatte. Når ikke der blev udvekslet ord, så kunne mongolerne godt finde på at sige en slubrende lyd, der lyder lidt som spysugeren hos tandlægen. Jeg forestiller mig, at det nok betyder noget i stil med:

"Ja så, ser man det."

Stævnemøderne fandt også sted, når jeg havde slået mit telt op. Selv når jeg syntes, at jeg havde fundet det mest skjulte og afsidesliggende sted på hele steppen, så var der alligevel en hyrde, der havde spottet mig i kikkerten og kom ridende midt i aftenmaden, tøjskiftet, toiletbesøget, eller hvad ved jeg.

#### Den lange ørkenetape

Selvom Khovd en provinshovedstad med 30.000 indbyggere, skal man ikke sætte næsen op efter den store civilisation.

Da jeg efter 200 km gennem rystepudseren trillede ind i byen ved solnedgang, syntes jeg det så vældigt idyllisk ud, at beboerne vaskede deres tøj i floden – lige indtil jeg blev klar over, at det var fordi, byen havde været uden strøm og vand de sidste tre dage.



Kamelerne er ikke vilde, men bliver passet af nomaderne på steppen.

*Foto: Gerner Thomsen*

Jeg tog dog alligevel en overnatning i luksusværelset på byens hotel, selv om det kan være så som så med luksus, når man skal finde rundt på værelset med en pandelampe og skylle ud i toiletet med vand fyldt op i syltetøjsglas.

Men på mongolske hoteller betyder luksus blot, at man får et værelse med eget toilet.

Jeg så frem til at komme ud af bjergene og ned på den flade steppe – min teori var, at det måtte kunne sætte dagsetaperne lidt op. Efter Khovd flader landskabet ud, og de næste cirka 800 km går gennem et fladt og tørt landskab på kanten af Gobiørknen, hvor Altajbjergene ligger langt ude i horisonten.

Det blev da også lidt bedre, men ikke meget, da de hyppige strækninger med sand var ligeså fartsænkende som en 12 procent stigning. Og der gik da heller ikke en dag på denne del af strækningen, uden at jeg måtte flere gange gennem rystepudseren.

#### Under stjernerne i Den Blå Himmels Land

Teltet blev brugt flittigt, men jeg skulle være påpasselig med ikke at komme i vandmangel. Floder var der ingen af, men der kunne komme en sø i ny og næ, hvor man kunne telte. Andre gange holdt jeg mig til områder, hvor nomaderne stod med deres runde, hvide filtte.



Overnatning foregik i de fleste tilfælde på steppen i mit lille 1-personers telt.

*Foto: Gerner Thomsen*

Hvis der er folk, så er der også vand, men det kræver nogle lokale til at vise vej til vandhullet eller brønden. Det skete også, at jeg tankede op hos købmanden i en lille landsbyflække (som typiske befandt sig med 100 km's afstand), så jeg herefter kunne køre selvforsynende rundt i et døgn tid.

Det kan måske lyde lidt ensomt og trivielt at cykle rundt i dette

landskab på egen hånd i så lang tid, men det er ikke så galt. Det meste af dagen går jo med at cykle. Og når dagen er omme, så går aftenen med teltopslagning og madlavning. Og så skal vi jo ikke glemme, at jeg stadigvæk havde mine 10-20 stævnemøder hver dag med nomader og bilister, jeg mødte på vejen.

Og uanset hvad, hvis der herefter fortsat skulle være lidt trivialitet tilbage, så opvejes det i så rigeligt grad af den surrealistiske oplevelse af at trille alene rundt på en cykel i dette kæmpe steppelandskab, hvor afstandene er umulige at bedømme, og hvor der altid dukker en nomade eller et filtelt op, bedst som man troede, at man var alene.

De vanvittige flotte stjernehimler tæller også på plussiden. Mongoliet kaldes ikke for ingenting "Land of Blue Sky" – jeg havde sammenlagt en halv regnvejrsdag på hele turen, og de fleste dage og nætter var stort set skyfrie.

#### Dårlig mave

I provinshovedstaden Altaj lykkedes det mig at få tilranet en dårlig mave. Spisestederne i den mongolske provins er sjældent hverken indbydende eller hygiejniske, så mon ikke det var det, der fik maven sat i kog. Alle har sikkert hver sin måde at reagere på, når de får dårlig mave i udlandet.

Personligt bliver jeg helt hysterisk med, hvad jeg spiser, mens det står på (og i dagene efter). Det skal helst være så sterilt som muligt, og noget af det bedste, jeg kunne finde hos den lokale købmand, var et importeret glas med fem styk Bockwürstchen, som havde en holdbarhed til 2009.



Russiske motorcykler er populære blandt nomaderne og bliver brugt til transport af stort set hvad som helst.

*Foto: Gerner Thomsen*

Sammen med en flamingoboks med kinesiske æggenudler (og en vakuumpakket tiger-roulade til dessert), var det med til at give mig troen på, at jeg nok skulle komme på ret køl igen.

Da jeg så begyndte at få ukontrollerede, rådne æggebøvser, mistede jeg dog tålmodigheden, og begyndte en penicillinkur, der fik mig på cyklen i løbet af et par dage.

Mens jeg lå på langs i hotelsengen, kom der pludselig uventet besøg af en østriger. Han var på vej gennem Mongoliet på motorcykel – dog den modsatte vej af mig. Han tilbød et par glas af sin vodkaflaske, som han mente var med til at holde dårlig mave og andre ubehageligheder på afstand.

Farven på hans rød-blå næse skyldtes næppe vodkaen, men var et fænomen hos alle, som befandt sig på hotellet. Det var med andre ord skide koldt om aftenen og natten inden for de tykke betonmure – radiatorerne i provinsen begynder først at virke efter 1. oktober.

Jeg havde heldigvis min dunsovepose og dunvest, som sørgede for at dårligdommene blev ved den dårlige mave.

#### Over bjergene til Tsetserleg

Om det var fordi, jeg ikke turde rejse mig fra sadlen af angst for tilbagefald, eller om det var fordi jeg var blevet lettere end Kyllingen fra Tølløse efter de mange toiletbesøg, ved jeg ikke. Men i hvert fald slog jeg personlig rekord på de mongolske møgveje, da jeg efter Altaj lagde ud med en etape på 144 km.

Det skal siges, at jeg også havde medvind det meste af vejen, og at vejen var bedre end gennemsnittet. Men uanset hvad, så gav det mig et ordentligt skub fremad på sidste del af ørkenetapen, hvor der i øvrigt var masser af kameler at se på. De gloede mindst ligeså meget på mig, som nomaderne gjorde, men jeg slap dog for de indholdsløse samtaler.



Turen over Arkhangaibjergene var ved at tage modet fra mig. Gennemsnitsfarten

Det er en disciplin i sig selv at finde vej i Mongoliet – også selv om man følger hovedvejen gennem landet. Særligt på denne flade del af turen, blev der ofte brug for GPS'en og kompasset, for ikke pludselig at ende ud ad en stikvej i den forkerte retning.

Heldigvis har mongolske chauffører

var den laveste på hele turen.

*Foto: Gerner Thomsen*

hjulspor, der passer nogenlunde med retningen, så kan man næsten med sikkerhed regne med, at sporet fører én helt i mål.

det dog med at køre meget direkte til målet. Så hvis man først har fundet et

Med ankomsten til Bayanhongor havde jeg fået opbygget så meget selvtillid, at jeg fik den vanvittige ide at forlade hovedvejen og krydse bjergene nordpå til Tsetserleg i Arkhangai-provinsen.

Det gik hurtigt op for mig, hvorfor de lokale havde forsøgt at fraråde mig den ide. De første 100 km går gennem et flodleje fyldt med sten så store, at selv jeeps har problemer. Jeg kunne ligeså godt have kørt hen over en slagmark fra Anden Verdenskrig.

De steder, hvor det trods alt kunne lade sig gøre at køre, var disciplinen lidt at sammenligne med rystepudseren, men jeg døbtte i stedet fænomenet for "hoppegynge", da der var en tendens til lidt større afstand til vejen under springene.

Der var lange strækninger, hvor jeg måtte trække cyklen, og floder med vand til lårene, der skulle krydses et utal af gange. Men fremad kom jeg da, og det endda med næsten 60 km om dagen. Desuden gjorde det flotte landskab det svært at fortryde rutevalget.

Arkhangaibjergene har op til 4000 meter høje bjerge, og bare dét, at der var vand og frodige græsenge over det meste, gav en behagelig kontrast til ørkenetapen. Jeg blev kun mødt af få folk på denne del af ruten: Et par enkelte bilister, og så de altid måbende nomader, der havde slået deres telte op i sidedalene.

#### I mål med cykelproblemer

Fra Tsetserleg var det nemt at se målet. Asfaltvejen var kun 117 km væk, og herfra var der små 400 km til Ulaanbaatar. Tre dage før jeg nåede hovedstaden, fik jeg problemer med bagagebæreren. Et gevind, som var med til at holde en bærende pind fast til stellet, var gået i stykker, så skruen ikke længere kunne spændes.



I de senere år har mange nomader fået sol- og vindenergi, der leverer strøm til for eksempel et fjernsyn.

*Foto: Gerner Thomsen*

Det lykkedes dog at holde den fastspændt ved hjælp af elektrikerbånd og andre påhit. Dagen efter kunne jeg konstatere, at der også var kommet en revne i en bærende metalstang på forbaggebæreren. En halv dag senere knækkede den helt over.

Også her lykkedes det at få skidtet bundet sammen. Jeg priste mig lykkelig over, at det var sket på asfaltvejen og ikke i rystepudseren eller hoppegynge. Om natten begyndte det at sne – man kan vist roligt sige, at det var det rigtige tidspunkt at nærme sig målet på.

Det var en ualmindelig dejlig følelse, da Ulaanbaatars rygende skorstene den 8. oktober pludselig dukkede op 20 kilometer ude i horisonten. Jeg kørte nærmest i trance de sidste kilometer, men vågnede dog brat op, da jeg kom ind på hovedstrøget Peace Avenue med trafikkaos og et inferno af dyttende biler.



Infrastrukturen i Mongoliet er særdeles primitiv. Kun i en radius på nogle få hundrede km omkring hovedstaden Ulan Bator, finder man asfaltveje.

*Foto: Gerner Thomsen*

På de sidste 10 km har jeg formentlig inhaleret hele den dosis af smog og udstødning, som jeg manglede i den måned, hvor jeg kørte rundt på steppen.

Set i bakspejlet var cykelturen et vanvittigt projekt, som jeg først vil overveje at gentage den dag hovedvejen gennem Mongoliet bliver asfalteret. Men turen flyttede grænser og overbeviste mig om, at der er et gran af sandhed i den gamle floksel om, at du kan dobbelt så meget, som du selv tror, og ti gange så meget som din mor tror.

Læs reportagen [Sidste rejse for Mongoliets nomader](#)

Læs nyheden [Dyreglad eventyrer i sporene på Djengis Khan](#)

**Rejseviden om Mongoliet**

Se alle billeder fra artiklen

---



[Tilbage](#)

---

**Samlet bedømmelse:**  Log ind for selv at bedømme artikler.