



*Energi-
landskaber*
oplevet fra cyklen

Mikkel A. Thomassen

Tekst

Mikkel A. Thomassen

Tekstbearbejdning

Hilde Schroll Jespersen

Layout

Marcus Frostholt

ISBN

978-87-999792-3-3

Udgivet

November 2023

Smith
innovation



Forord

Dette skriv er blevet til august 2023 på en cykel- og togtur fra Danmark til det sydlige Spanien. En tur, der selvsagt har handlet om glæden ved at cykle og finde vej, men også en tur drevet af ønsket om, i tid og rum, at se og måske forstå, hvordan landskabets og energiens former hænger sammen her på vej ind i, forhåbentlig, et systemskifte fra fossil til vedvarende energi.

Vil man virkelig forstå et landskab, må man så vidt muligt være i det med alle sine sanser. Også af den grund er jeg på cyklen.

Energi er en abstrakt størrelse. EnergiØ Bornholm, et projekt vi har arbejdet med i Smith, får potentielt set en produktion på 7 GW vindenergi. Hvad er det ud over et tal med mange nuller (7.000.000.000)? Er det stort eller småt? Hvor mange bilture, mobilopladninger eller tøjvaske svarer det til? Jeg har brug for en målestok, jeg kan forholde mig til. Og hvad er mere nærliggende at tage udgangspunkt i min egen krop og de beskedne 200-300 watt, den kan præstere på en cykel.

Med fare for at plotspoile dette paper, tænker jeg, at en af turens vigtige erkendelser har været, at energiintensivering ikke bare forandrer landskabet, men på mange måder får det til faktisk at forsvinde. Både fordi landskabet i sig selv ensrettes og nivelleres af og af hensyn til energien og dens udmøntning i infrastruktur og fordi vores oplevelse reduceres i takt med at farten øges og dufte, farver og vejr fortøner sig i bilens eller kabinens virkelighed. Vil man virkelig forstå et landskab, må man så vidt muligt være i det med alle sine sanser. Også af den grund er jeg på cyklen.

Jeg har valgt at formidle teksten i den rækkefølge og det format den er blevet til i. Måske man som læser vil

fornemme en forskydning undervejs, der ikke bare handler om det sete men også øjnene der ser. Fra at energilandskaber er noget jeg leder efter, til noget jeg med ganske få undtagelser ser overalt. Og fra at starte ud som et skriv af akademisk karakter til i højere grad at blive en beretning om det erfarede i bredest tænkelige forstand. Jeg håber balancen mellem det private og det personlige, det almene og det ligegyldige ikke er al for skæv.

Og jeg undskylder på forhånd for de mange overvejelser om cykling der sniger sig ind undervejs. Men cykling er for mig en vej ind i skriveprocessen med den gentagelse og fordybelse som den giver. Og i dette skriv også helt konkret måden jeg kommer rundt og oplever på. Erkendelse og det vi erkender med kan ikke skilles ad. Det her er en historie om energilandskaber oplevet på to hjul. En historie om, hvordan et tværsnit af Europas overvejende fossile formede landskaber tager sig ud, når kroppen er udgangspunktet.

Nat 0 Sildetatar og 3000 km

Med færgen fra Ystad i Sverige til
Swinoujscie i Polen.

Færgeløbet ligger klos op ad færgeløbet til Bornholmerfærgen, som jeg lige er trillet ud af, efter at have forladt hjemmet i Aarsdale. Men der er verden til forskel. Efter at have sagt farvel til kæresten og sommeren og solskinsøen står jeg og skutter mig for regnen og kigger på regnbuer delvist i læ under en gangbro sammen med en gruppe finner, der skal på langtur med deres motorcykler og noterer mig, at de overvejende danske nummerplader er skiftet ud med svenske, tyske og ikke mindst polske.

Afsked er altid lidt vemodigt, så jeg distraherer mig selv med det mest eksotiske jeg kan finde på menukortet, en sildetatar. Og springer som de fleste andre færgens tilbud om disco og kasino over og går i stedet ned til min kahyt, som jeg deler med en ung polak, der har kørt Østersøen rundt på 10 dage i bil. Det er i alt 3000 km – præcis den samme distance, som vi skal sydpå, cyklen og jeg.

Dag 1

Swinouche til Berlin

Nordens Amazonas og energien, der forsvandt.

Indsejling langs badestrand og havn i Swinoujcie i solskin og moderate temperaturer. Lovende cykelvej, også selv om min norske vejrgud YR driller med lidt modvind på vej sydvestover mod Berlin.

Jeg er taget afsted med en målsætning om at skrive om energilandskaber; om hvordan vores brug af energi påvirker landskabet og vores oplevelse af det. Og dermed også med et ønske om at indfange, hvad der er på spil, nu hvor vi står overfor en radikal omlægning fra fossil til vedvarende energiproduktion. En omstilling, der i høj grad har Bornholm som centrum både for produktion og distribution af især vindbaseret energi. Motivet er med andre ord både velkendt og banalt – at rejse ud, for at finde hjem; at sanse, hvad der har været, for bedre at kunne begribe, hvad der måske kommer.

At sanse, hvad der har været, for bedre at kunne begribe, hvad der måske kommer.

Men hvad er det så, jeg skal lede efter? Det der umiddelbart slår mig de første 30 km over ferie- og landbrugsøen Usedom er, at der ikke er mange spor af synlig energiproduktion eller -infrastruktur. Ingen solceller, ingen kraftværker, få vindmøller. Det er et landbrugslandskab, som det kunne se ud hjemme i Danmark, men med flere vådområder og mindre intens dyrkning. Langs vejen er her ledninger i træmaster, som den mest markante energimarkør. Det kunne have været en scene fra Danmark anno 1950 eller fra en western med telegraflinierne blafrende løst i (mod)vinden.

Turen går videre over til fastlandet, med en solcelledreven cykelfærge, som trods EU-finansiering koster 15 euro for 10 minutters sejlads. Det er ikke altid billigt at gå forrest i den grønne omstilling.

Ved ankomsten i minihavnen i Kamp annoncerer skilte, at man nu er landet i "Nordens Amazonas". Som om!

Men jeg må indrømme, at de næste 15 km på grusveje gennem moselandskab med forvredne træer, flodløb og vadefugle så store som pelikaner imponerer mig. Navnet på det 20 kvadratkilometer store

Sådan kan et landskab altså se ud, når det ikke længere skal stille tømmer og tørv til rådighed.

beskyttede naturområde er "Anklamer Stadtbruch", hvilket mildest talt er forvirrende, for området ligner jo ikke et sted, hvor Anklamer by driver skovbrug. Men de gjorde de. Indtil et dige brød sammen under en stormflod i 1995 og man besluttede sig for permanent at lade vandet gøre, hvad vand nu gør: kommer og går. Sådan kan et landskab altså se ud, når det ikke længere skal stille tømmer og tørv til rådighed.

I udkanten af naturområdet giver et hollandsk par kaffen på den lille cafe, fordi jeg har glemmt, at de systemkritiske, eller teknologiforskrækkede?, tyskere, bedre kan lide kontanter end kreditkort. Humøret er i top.

Ude af naturområdet og vel "hjemme" i det dyrkede industrilandbrugslandskab er det første skilt, jeg møder på indkørslen til den mindre by "Ingen vindmøller i mosen" ...også her verserer debatten om, hvor den vedvarende energi skal placeres, og selv jeg må indrømme, at Nordens Amazonas gjorde sig godt uden mølletårne.

Fortsætter videre ind i et fladt landskab af landbrug, skove og små landsbyer, som ligger tæt og har

imponerende navne som Ferdinanshof og Wilhelmsburg, men som ikke desto mindre er søvnige byer, hvor det meste på nær tankstationen er lukket. Open Street map er rundhåndet med ruteforslag, der inkluderer genveje gennem skove - der er dælmee meget skov i Nordtyskland - og markveje; mange brostensbelagte og ikke - som først antaget af en gentrificeret dansker - resultatet af nyere forskønnelsestiltag; det er de oprindelige veje, der aldrig blev vigtige nok til at få en gang asfalt. Lidt træls at bumle igennem med turopbakningen, men hvilket "Paris Robaix" der kunne køres her. Og, konstaterer jeg senere, sikken velbevaret historisk infrastruktur, der modsat det meste af det andet, jeg kommer til at køre på, ikke er blevet rettet op og glattet ud for at passe til bilerne. Håberveje tilpasset fortidens

... også her verserer debatten om, hvor den vedvarende energi skal placeres, og selv må jeg indrømme, at Nordens Amazonas gjorde sig godt uden mølletårne.

energiformer i fremtiden kan fredes. Dagens sidste kilometre tager mig til Pasewalk. Engang en vigtig

... velbevaret historisk infrastruktur, der modsat det meste af det andet, jeg kommer til at køre på, ikke er blevet rettet op og glattet ud for at passe til bilerne.

Hansestad med flere store kirker, en central markedsplads og en bystruktur, hvor middelalderens storhed inde bag bymuren med lidt fantasi stadig kan indfanges. Men medmindre man er rigtig glad for gotisk murstensarkitektur (byen har en høj stjerne på "European Route of Brick Gothic") vil man nok opfatte byen med de i dag knap 12.000 indbyggere som et sted, hvor der ikke sker så meget. Og som kvinden, der både sælger billetter og håndcreme i billetlugen på den mestendels forladte stationsbygning venligt konstaterer, er de fleste nye indbyggere i dag polakker, der arbejder hjemme i Stettin, men bor billigt i

dette hjørne af Tyskland. Tiderne, og menneskestrømmene, skifter.

Pasewalk inkarnerer på mange måder dagens oplevelse af energi- af energi, der ikke er tilstede længere. De mange små landsbyer og veje, der ikke rigtig giver mening i nutidens bevægelsesmønste og arbejdsdeling. De lidt større byer med murede industribygninger, hvis holdbarhed langt overstiger varigheden af, hvad der viste sig økonomisk rentabelt at drive og derfor står tomme nu. Pasewalk, der var et vigtig centrum dengang verden blev bundet sammen af sejl og Østersøen, var en vigtig forbindelseslinje. Engang blev der brugt energi i store mængder her; nu bruges den andre steder.

Jeg stiger af cyklen og på toget, der tager mig videre til Berlin. Flere marker og mere skov glider forbi - urbant og industrielt set er Berlin virkelig placeret i midten af no-where, når man kommer fra Nord.

Dag 2

Tog fra Berlin til Basel

Flader, linjer og en grøn plet.

Togdag. Fra Berlin Südkreuz til Basel på grænsen mellem Frankrig, Tyskland og Schweiz med 180 km/t i et effektivt og selvfølgelig fuldt elektrificeret toget, der får DSB til at ligne en kollektiv katastrofe i kollektiv trafik. Eneste udfordring er, at cykelturismen tilsyneladende er i kraftig vækst, så på langdistancerne er cykelbillet påkrævet, og det er lidt af et mikadospil at få de stadig flere elcykler op i de lofthængte cykelkroge.

Rejsen går gennem Tyskland fra øst til vest med skove og rullende bjerge nogle steder, landbrug og fladhed andre steder og forbløffende lidt industri – barndommens fortællinger om Tyskland som primært autostrada og Ruhr-distrikt fortøner sig, som de næsten altid gør, når man rent faktisk er her.

Landet var ikke længere jordlodder, landet blev flader.

Vi farer forbi med 185 km/t. Gule kornmarker så langt øjet rækker her lidt syd for Berlin. Flader så store som bølgede have. Nogle i gang med at blive mejet her i starten af august –

men selv under høst kan jeg ikke altid øjne, hvor tærskeren befinder sig. De er som et snapshot fra Jens Smærup Sørensen roman Mærkedage, som jeg lige er blevet færdig med – en nøgtern og underholdende beskrivelse af dansk landbrugs udvikling og afvikling over tre generationer, med pointen om, at der et før og efter, at landbruget blev mekaniseret og energificeret. De store maskiner til pløjning og høst, den omfattende drænering, den ensartede jord opnået gennem massive mængder af energiintensiv kunstgødning: Alt det fjernede med en plov vending de små jordlodder, der var tilpasset den naturgivne variation. Landet var ikke længere jordlodder, landet blev flader.

Et kæmpe silokompleks bestående af fire felter af hver 18 siloer dukker op og understreger pointen: Det må kræve sit høstpland at fylde 64 siloer så høje som kirketårne. Og et stort marked og lange logistikkæder at få dem alle tømt igen.

Lidt efter dukker en bevaret trævindmølle op. Omkring sig, den oprindelige bygning til at opbevare mel, eller hvad der nu ellers er blevet kværnet her. En grøn græsplet blandt alle de gule marker. Ikke et stort areal – mindre end haven i huset

ved siden af. Mere plads var der ikke brug for med den energi vindmøllen kunne producere. Størrelsesforholdet mellem møllen og den lille grønne plet og de næsten uendelige gule marker og silokomplekset er slående – landskabets disponering før og efter vi slap den fossile energi løs.

Måske der er et mønster her. Det kræver energi at fjerne naturens forskellighed. Jo mere energi til rådighed, jo mere ensartet bliver landskabet. Også fordi energien i sig selv kræver at landskabet rettes og gøres ensartet. Bilens fart, togets hastighed. Det kræver sin bane – helst lige, og hvis ikke, så i det mindste med store armbevægelser. Vejen kan ikke længere følge landskabets luner. Den store mejetærsker kræver sin flade – høje må jævnes, sten og klippepartier fjernes. Ironien er, at energiens landskaber bliver energiforladte for alle andre end de maskiner, som energien har sat i verden. Fuglene forstummer, øjet keder sig. Selv med bilens hastighed bliver turen lang og mobilen må i gang. Rejsen handler ikke længere om det, der sker rundt om en – det bliver instrumentbrættets signaler, lydbogens historie eller iagttagelsen af sidemandens næsepilleri, der bliver den egentlige attraktion. Landskaberne

bliver flade, tavse, de forsvinder. I en vis forstand rejser man ikke ud i verden, men tavst ind i sig selv.

Ankommer til den tyske del af Basel, mens det stadig er lyst og cykler af en af de mange broer over Rhinen. Landet i Schweiz.

Størrelsesforholdet mellem møllen og den lille grønne plet og de næsten uendelige gule marker og silokomplekset er slående – landskabets disponering før og efter vi slap den fossile energi løs.

Dag 3

Basel til Mulhouse

Bøger, stedbunden energi og en hellig knogle.

Basel – hvilken by. Alkymiens hovedstad, kirkernes by, bogtrykkernes hovedkvarter, rig og kultiveret og stadig levende med masser af udvikling og produktionsvirksomhed. I dag spændt ud mellem Tyskland, Schweiz og Frankrig, men i århundreder, (og måske stadigvæk), et religiøst, administrativt og økonomisk magtcentrum i midten af det hele, et sted der ikke var eller er til at komme uden om.

Jeg har sat det meste af dagen af til byen. Særligt glæder jeg mig til at gense det arbejdende museum PapierMuhle. Vil man forstå, hvilken revolution bogtrykkerkunsten var, er det her stedet. Ligesom biler og både ikke bare er bilen og båden, men et stykke sammenhængende infrastruktur, er en bog ikke bare en bog. I stueetagen kværner og drejer de mange historiske maskiner, der laver fibre om til papir. Første etage er en indføring i, hvordan bogstaver og alfabet udvikles og tilpasses til de trykte formater, anden etage hvordan bøger samles og indbindes – bl.a. hvordan bogens format nedskaleres, når det skal væk fra munkenes læsesale og ind i de private hjem, og på tredje etage bor de smukke maskiner, der viser hvordan tryk og typografiske metoder har udviklet sig frem til i dag.

En bog er en sammensmeltning af en lang række fysiske teknologier. Men det er også en sammensmeltning mellem teknologi og viden. Når Basel blev en af de første byer til at få glæde af Gutenbergs presse, var det fordi, det var her, de håndskrevne bøger, der nu skulle masseproduceres, var. Viden avler viden. Og når Basel i 1800-tallet igen fik et boost som bogtrykker-by skyldtes det de mange vandmøller og transportkanaler, som munkene havde anlagt hele vejen ned langs Basels skrænter. Møller som hurtigt kunne konverteres fra at male korn til at findele og presse fibre. De fleste af de historiske maskiner til papirproduktion, som drejer så lystigt i stueetagen på PapierMuhle er ikke opfundet i Basel. Men det var Basel, der havde vandenergien til at få dem til at snurre. Energi avler udvikling. Og det var kendskabet til slutproduktet og kunderne, der fik økonomien i omdrejninger. En maskine gør ingen bog alene.

Det med, at vandenergien var en stedbunden forudsætning for Basels opblomstring, bliver lidt et tema for turen – at steder ikke kun tiltrækker energi - men energien også binder sig til steder, men på meget forskellig vis og i meget varierende omfang. Vi

Og vi bliver derfor forskrækkede, når vi med vindmøller og solceller igen skal se (og måske forstå), hvor energien kommer fra.

tænker ikke over det i dag, fordi vi betjener os af energiformer, der er tæt på stedsløse – el, der i store mængder flyttes gennem tynde kabler og olie, der flyder let i tunge transportanlæg, og som kan bruges stort set overalt i små forbrændingsanlæg. Sådan var og er det ikke med vandenergi. Den er sværere at flytte. Og anlægget, der skal udnytte energien, kræver også en vis størrelse. I gamle dage lagde vi produktionen der, hvor energien var – langs floder og på bakkedrag. I dag er det energien, der flyttes. Og det bliver svært for os at aflæse og forstå energien – den er der bare, gravet op af jorden et sted langt væk. Og vi bliver derfor forskrækkede, når vi med vindmøller og solceller igen skal se (og måske forstå), hvor energien kommer fra.

Med vedvarende energi etableres der igen en sammenhæng mellem landskab og energiproduktion. Og steder med særlig god adgang til vedvarende energi får igen en konkurrencefordel – især når energien smelter sammen med viden. For Basel var kombinationen af vandmøller og bøger afgørende. Realiseres EnergiØ Bornholm, får den rigelig adgang til vedvarende energi, der er svær at flytte, nemlig overskudsvarmen fra

power to x teknologier. Vindmøller bliver pendanten til Basels vandfyldte skrænter. Men hvad bliver pendanten til Basels bøger? Hvilken viden og specialisering har Bornholm, som energien kan binde sig til?

Vindmøller bliver pendanten til Basels vandfyldte skrænter. Men hvad bliver pendanten til Basels bøger? Hvilken viden og specialisering har Bornholm, som energien kan binde sig til?

Efter papirmøllen besøger jeg Basels historiske Museum placeret i en gammel kirke oprettet af barfodsmunkene og derfor et museum med stor vægt på kirkens historiske rolle. Det er kosteligt. Ikke mindst udstillingen af "The Reliquaries" som er de æsker, pokaler, eller hvad man nu skal kalde det, som har rummet

helgeners efterladenskaber. I udgangspunktet er formidlingsopgaven jo ikke nem. Hvordan ser man forskel på, om noget er en stump af Jesu pegefingert eller et hønsesben? Hvordan kender man forskel på en gammel karklud og en flig af en hellig kappe? Relikviekasserne løser dette med bravur. Forstørrelsesglas til at fremhæve selve genstanden. Billeder rundt om genstanden der indplacerer dem i en større religiøs sammenhæng. En fysisk opbygning af "pokalen", der etablerer rangordenen fra Gud til menigmand. Et stort metafysisk univers indkapslet i et smukt svunget fysisk objekt. Er der nogen, der har øvet sig i at forklare det uforklarlige, er det kirken. Genstande er ikke bare noget, der er. Det er noget vi tolker og denne tolkning skal nogle gange have lidt forklaring og inspiration med på vejen. En pointe, et metafysisk lag, vi lidt for tit glemmer i en objektorienteret tid. Også når vi skal forstå, hvad energi er og gør.

Sidst på dagen en kort cykeltur på Eurovelo 6 langs Rhinen fra Basel til det, der er blevet betegnet som "Frankrigs Manchester" eller "Frankrigs Detroit", industribyen Mulhouse. Stien går langs de regulerede sidekanaler, gemt inde bag læhegn, der er gode

for farten i modvinden, men ikke så befordrende for udsynet – et reguleret landskab, velsagtens etableret for at sikre gode transportveje og få brudt Rhinens vandmængder ned i forudsigelige størrelser.

Et stort metafysisk univers indkapslet i et smukt svunget fysisk objekt.

Dag 4 Mulhouse til Besancon

Tordentrommer og elektrificerende
flodlandskaber.

Mulhouse skulle egentlig bare være et kort stop på vejen. Men den viser sig at byde på både et togmuseum, et bilmuseum og ikke mindst et stort energimuseum, Elektropolis. Det er næsten for godt til at være sandt, når nu jagten er gået ind på at forstå, hvad energi er og gør.

Valget er svært, men Elektropolis vinder. La pièce de résistance i udstillingen er den kæmpe dampmaskinegenerator, som byens hovedfabrik fik installeret i 1901 og som frem til 1950'erne både forsynede fabrik og by med elektricitet. Et state of the art-anlæg med en for samtiden enestående effekt på 1,1 GW. Med dagens målestok svarer det til en 1/1000 af en enkelt atomkraftreaktor, 1/8 af en de nyeste vindmøllemodeller eller ydeevnen af 3-4 Teslaer! Mere skulle der ikke til dengang, for at holde en hel industriby kørende. Og den vidunderligt snurrende 170 tons tunge maskine fremstår herved både som en hyldest til fortidens snilde og en huskekage til nutidens vanvittigt accelererende energiforbrug.

Udstillingen er et overflødigshorn. De første monter er næsten de sjoveste. Her er elektriske apparater indplaceret sammen med alligatorer,

*Og den vidunderligt
snurrende 170 tons
tunge maskine fremstår
herved både som en
hyldest til fortidens
snilde og en huskekage
til nutidens vanvittigt
accelererende
energiforbrug.*

tukaner og bjergkrystaller, med den fællesmængde, at de alle er videnskabelige spændende objekter i en 1900-tals optik. Eksotisk fugl og galvanisk element – same same. Hurtigt skulle det jo vise sig, at elektriciteten var det hurtigste dyr i skoven. Og bevæger man sig få årtier længere frem i udstillingens kronologi, bliver det klart hvorfor. For elektriciteten har jo det hele. Lige så lidt vi forstår den, lige så højt hylder vi den. Brændeovne og varmecentraler er hyggelige men elektriciteten er kongen. En gnist, en kraft af næsten guddommelig art. - "And the goods created lightning" som overskriften lyder på en af plancherne. Lynet har altid været kastet af guder. Thor kastede hammeren herhjemme, Profeten Elias tyrede fjenderne med lyn i det gamle testamente, Jupiter kastede lynet i Romerriget, Tjaloc

Brændeovne og varmecentraler er hyggelige, men elektriciteten er kongen. En gnist, en kraft af næsten guddommelig art.

klarede det for Aztekerne, Teshub ditto for Hurrites-folkeslaget i mellemøsten og for japanske shintoister slog Raijin både på tordentromme og spiste børns navler! Steder ramt af lyn blev hellige for Romerne. Men samtidig ikke noget med skulle spørge med – og derfor godt at vide, at nogle planter og dyr ifølge romerne aldrig blev ramt af lyn, ørne, figentræer og ikke mindst, laurbær, hvorfor Kejser Tiberius efter sigende altid bar en laurbærkrans, når det rumlede foroven. Og for Ørsted handlede elektricitet, og naturvidenskaben som sådan, ikke om at skabe noget "nyttigt" men om at afdække den grundlæggende og i sidste ende guddommelige enhed i naturen.

Teknisk set er forskellen mellem at "varme op" og "producere elektricitet" ikke stor – bøvlet med at indsamle brændsel, tænde og styre ilden, varme vandet (eller luften) op er præcis den samme; der er sådan set kun noget vanddamp og en magnet, der drejer om nogle ledninger og skaber strøm til forskel.

Og alligevel er der verdner til forskel. Og det handler ikke kun om guderne historisk set. Elektricitet, nærmere bestemt vekselstrøm, kan flyttes. Det mest interessante ved elektricitet er ikke generatoren men elnettet. Elektricitet kan modsat dampmaskinens drivremme og stempler bevæge sig rundt om hjørner, op og ned og finde ind i den mindste motor eller computer. Elektricitet kan modsat varme bevæge sig over lange afstande og forbinde nord og syd, land og by etc. Elektricitet er både en opløsning af stedet - man behøver ikke at have et krævende anlæg for at få adgang til energi. Og samtidig en koncentration af energiproduktionen. Modsat Edisons første udrulninger af jævnstrøm i New York, (hvor der skulle stå et lille kraftværk på nærmest hvert gadehjørne), får vi med elektrificeringen de store energianlæg. Da Ørstedværket blev indviet i 1922, var det modsat de tidligere værker (eksempelvis Østre Gasværk) ikke bare et lokalt værk, men et værk for hele København, og nå ja, for det meste af Sjælland. Og på den måde fandt elektriciteten ind i alle vores hjem med radioer, vaskemaskiner, varmelamper, lysarmaturer og et hav af i dag glemte eldimesdutter, som vises frem i al sin pragt på Elektropolis. Den nåede ud til

hver en fabrik, hver en husholdning, og hjalp både industrimagnater og hjemmegående hustruer, der ikke længere skulle bruge det meste af dagen på at vaske tøj i hånden og tænde op i komfuret. Den satte strøm til musik og ungdomsoprør i senere tid og drev computere, der nu driver det hele. Elektricitet og modernitet bliver to sider af samme sag, som verdensudstillinger i både Chicago og Paris vidner om i starten af 1900-tallet. No wonder at elektricitet er et vidunder, vi ikke gerne skruer ned for.

Elektricitet og modernitet bliver to sider af samme sag. No wonder at elektricitet er et vidunder, vi ikke gerne skruer ned for.

Men som udstillingen også meget indirekte berører, så følger der en centralisering med elektrificeringen. Det kræver sin aktør at få elnettet til at gå op i en højere enhed. Elektrificering afhænger af, og fremmer, organiseringer, der rækker

ud over det lokale. I dag kender vi debatten fra alle tanker om et europæisk net for vedvarende energi: Energiens "silkevej", der binder Europa sammen med brintkorridorer og elnet med solceller, vandkraft og vindmøller, alt efter, hvor regnen falder, solen skinner og vinden blæser. EnergiØ Bornholm handler ikke om Bornholm, den handler om europæisk energi- og sikkerhedspolitik.

Energiudnyttelse er bestemt af den tid og de interesser den etableres i, hvilket bliver tydeligt i den flot eksekverede 30 meter lange interaktive model over den historiske udvikling af elnettet, som møder en ved indgangen til Elektropolis. Mange fine modeller til at forstå, hvordan elektricitet skabes, flyttes og bruges; og samtidig også en fransk konstatering af, at elektricitet (og helst mere af den) er afgørende for vores civilisation, at vandkraft er en fantastisk energikilde, der ifølge udstillingen gør Frankrig til en af de største producenter af vedvarende energi i Europa, og at atomkraft i øvrigt også er en både grøn og vigtig energikilde, der stadig bør benyttes i stor stil.

Og det kan man jo tænke over, når man cykler langs Rhinen på Eurovelo

6 fra flodindustribyen Mulhouse til befæstningsflodbyen Besancon. Kilometer efter kilometer på fredelige, men forbandet modvindsforblæste cykelveje langs en snorlige kanallagt Rhin. Som danskere forstår vi jo ikke floder. En flod er ikke bare en stor å. En flod er et system. Et system bestående af hovedfloder, afgreninger, bifloder, sluser og atter sluser, havne, diger og overløb, flodpramme og lystsejlere, og nå ja, også lystfiskere og campister her i august måned og ferietid for franskmænd og andet cyklende godtfolk. Floderne her er en kultur og et energiproducerende kulturlandskab. Kun et enkelt sted på ruten dukker der et udsigtspunkt op, hvor skiltet forkynder "La riviére libre" og et stykke snoet flodløb med engdrag og halvoversvømmede tuer og træer åbenbarer sig. Resten er sat i system. Blandt andet for at huse de 13 vandkraftværker, der i fra 1928 til 2016 er blevet etableret på det 185 km stræk mellem Basel og Lauterbourg, der bidrager til, at Rhinen står for i alt 20% af den samlede vandkraftproduktion i Frankrig. Strøm skal der til, som vi lærte på Elektropolis.

Søg og du skal finde, siger man. Det var nu egentlig ikke fordi jeg som sådan søgte et energilandskab, at jeg valgte

netop denne vej. Jeg ville egentlig bare gerne følge Eurovelo 6, fordi den satte mig på rette kurs vest på. Men et energilandskab fik jeg. 200 km i streg! Et energilandskab der, vil det vise sig, gentager sig, da jeg senere rammer Eurovelo 17 og drejer knap 400 km mod syd langs Rhonens ditto energiregulerede floder.

Lander i Besancon for natten. Her er flodens løb og borgmure intakte og gemmer på en levende universitetsby på størrelse med Aalborg. Her har man lyst til at være.

Floderne her er en kultur og et energiproducerende kulturlandskab. Kun et enkelt sted på ruten dukker der et udsigtspunkt op, hvor skiltet forkynder "La riviére libre" og et stykke snoet flodløb med engdrag og halvoversvømmede tuer og træer åbenbarer sig.

Dag 5

Besancon til Dole

Mere flod og en cirkuspram for natten.

Da jeg bliver vugget i søvn på flodprammen er jeg pludselig mere taknemmelig for alle sluserne og de lange lige kanalstræk, jeg har nedlagt undervejs på cyklen de sidste par dage.

Cykler fortsat videre i flod- og digelandskab. Let køligt og dejligt cykelvej, men stadig modvind og meget ensformigt langs de lige udrettede kanaler, hvor denne del af eurovelo 6 løber.

Men skæbnen, aka en søgealgoritme, vil, at jeg havner på det gode skib Celina for natten. En flodhusbåd med en forunderlig historie. Bygget i 1930 i Belgien til fragt af korn etc, forladt i 1980, hvor den slags varetransport ikke længere kunne svare sig, nogle år efter bygget om til en luksusrestaurant, forladt igen og så købt og istandsat af en scenekunstner, der turnerede Europa rundt til diverse festivaler i mange år. Hvad kunstneren ikke viste var, at der boede en mand og et par geder i den bagerste ende af skibet – de blev alle en del af forestillingen de kommende år. Og så, for nogle få år siden, blev Celina købt af de nuværende ejere, et italiensk par, der kortede skibet ned fra 38 meter til de 30, så det passer til kanalsystemet og i øvrigt satte det meget omhyggeligt i stand med to værelser til udlejning. I år her i Frankrig, næste år måske Holland, og hvem ved, om det en dag lægger til ved havnen i Årsdale på Bornholm. Den del af mobiliteten kan jeg godt lide.

Kommer til at tænke på et gammelt smuglerskib, der var bjerget fra havets bund (no kidding), som jeg engang boede på i Rotterdam.

Jeg ved ikke meget om skibe. Men det forekommer mig, at de (modsat de fleste biler) har en historie og en personlighed og vel af samme grund også alle får et navn og en dåbsceremoni. Der er også en langsommelighed over skibe, både i deres fart på vandet og i deres livscyklus. De sejler med stort set samme motorkraft og fart som for 100 år siden. Og ældre modeller er derfor heller ikke sat ud af spillet. De kræver i stedet vedligeholdelse og et håndværk, der er antitesen til forbrugssamfund. Også her spiller energiintensitet og ressourceforbrug måske en rolle – farten med hvilken vi kasserer ting øges, når kravene til fart øges.

Da jeg bliver vugget i søvn på flodprammen er jeg pludselig mere taknemmelig for alle sluserne og de lange lige kanalstræk, jeg har nedlagt undervejs på cyklen de sidste par dage.

Dag 6

Dole til Baune

Malkekøer, terroir og jetset.

Fortsat flodlandskab til en start. Ikke meget nyt landskabeligt: Den udrettede del af floden på den ene side, træer på den anden og i midten cykelstien, i en før motoriseret verden måske anlagt til de dragere, der skulle trække prammene og i dag benyttet af dem, der vedligeholder kanalerne. Det bliver ikke sidste gang, jeg kører på et levn fra fortidens energiteknologier.

Forlader Eurovelo 6 for at cykle de sidste 25 km stik vest mod Baune, en af hovedbyerne i vinområdet Bourgogne og omkranset af små landsbyer med navne, der er synonymt med etiketter på store vine, jeg oftest må nøjes med at drømme om. Så jeg er spændt. Hvordan ser det ud – det forjættede vinlandskab, der er synonymt med etiketter på vinflasker, som jeg ikke har haft råd til?

For en Bornholmer er svaret, at landskabet ind mod Baune, lidt skuffende, ligner Hasle og omegn! De samme korn- og majsmarker. Det samme let bølgede landskab. Et par malkekøer hist og her. Her er mindre gårde, en flok legende børn, der hilser hjerteligt og vidner om at jeg, forunderligt nok, måske er det mest interessante indslag på markvejen den dag.

Og så der i udkanten af byen dukker de første hoteller med vinkældre op, og der følger en monoton stribe af charmeforladte hoteller – placeret pænt uden for Baunes historiske midtby, for alle os, der gerne vil opleve magien, men synes 400 euro og opefter er pænt over budget for en enkelt overnatning. Pludselig er det overvejende lokale publikum skiftet ud med turister fra hele verden på feriebudgetter i alle størrelser. Sætter cyklen i stald og går turen ind til den gamle by, der fortæller om storhed og tradition – men også, at her findes en luksusverden, der får en til at føle sig fattig.

Terrior betyder, at alt forskellighed ikke kan, eller bør, fjernes. Terroir er den måde, vi måske igen skal forstå landskabet og landbruget på, når vi igen skal vænne os til, at energien er knap.

Udsigten til bakkerne med alle vinstokkene vest for byen er heldigvis gratis. Med de danske og tyske kornmarker i mente kan man næsten glemme det – at der kan være så klar en kobling mellem sted og dyrkning. At al forskel ikke altid udjævnes til fordel for et stormasket broderi af de samme marktyper. I vinproduktion spiller terroir, jorden og stedets særlige kvaliteter, en stor betydning. Det er derfor bourgogne er bourgogne, selv om dets druer er nogle af de mest udbredte og teknikkerne til at lave dem i dag er globaliseret. Terrior betyder, at alt forskellighed ikke kan, eller bør, fjernes. Terroir er den måde, vi måske igen skal forstå landskabet og landbruget på, når vi igen skal vænne os til, at energien er knap.



Dag 7

Baune til Macon

Vejbomme og det før fossile landbrugsskaber.

Fra en vinby til en anden.

De første 20 km går langs cykelvinruten i Bourgogne. Op og ned og langs markveje. Små skilte på murene, der omkranser markerne, angiver, hvilken producent, der har marken, og hvilken applikation, den tilhører. Og med det følger, for kenderne, en masse viden om vinen, hvordan den er lavet, hvilken kvalitet og pris, den holder. Jord er ikke bare jord. Applikationer for vin er en sindrig konstruktion, der reguleres omhyggeligt. Et garantistempel. Og, vil nogen mene, også en spændetrøje, hvorfor en række af de mere nytænkende producenter vælger at slå sig ned under andre himmelstrøg, men det er en anden historie. Det vigtige her er, at der er en meget aktiv arealpolitik, der fastsætter, hvad jorden kan bruges til. Og dermed gør markerne langt mere værdifulde end de majs- og kornmarker, jeg cyklede igennem i

Vil man se et eksempel på aktiv arealpolitik er Bourgogne og andre vinmarker et godt sted at starte.

går. Vil man se et eksempel på aktiv arealpolitik er Bourgogne og andre vinmarker et godt sted at starte. Her klattes jorden ikke væk til tilfældige formål, naturligvis heller ikke solceller, sådan som det er tilfældet i Danmark, hvis ellers prisen er rigtig.

Hver 3. til 5. kilometer dukker der en ny landsby op. Det er søndag morgen, det småregner og kirkeklokkerne kalder til gudstjeneste. En ældre kvindes sjal bliver næsten ikke vådt på vejen fra bildør til kirkedør. Nolay er charmerende. Her vil jeg bo næste gang, jeg er på de her kanter. I bystørrelser og -afstande minder området her om oplevelsen på førstedagen i det nordligste Tyskland. Blot med den forskel, at her synes strukturen stadig at have sin eksistensberettigelse. Der er mennesker i gaderne, varer i butikkerne og husene er velholdte. Vinproduktion er, alle hjælpemidlerne til trods, stadig en arbejdskrævende størrelse. Der er grænser for, hvor store vinmarker du kan have, og for hvor langt væk du kan være fra en mark, der kræver pleje det meste af året.

Timothy Mitchell beskriver i bogen Carbon Democracy, hvordan vi altid har haft en tendens til at gøre

energiintensivering til et urbant fænomen og derved helt overser, at effekterne på landet er mindst lige så dramatiske. I en før-fossil verden uden adgang til begravet solskin krævede høst og skovbrug et betydeligt areal og skabte dermed nogle "relatively dispersed forms of settlement". Man måtte være der, hvor energien var. Først med adgangen til kul, og siden olie, var det muligt at skabe større byer, der både geografisk og demografisk ikke længere var tæt på den soldrevne energi indsamlet på mark eller i skov. En liter benzin er resultatet af 25 tons bundfældet organisk materiale og det

En tur langs "la Grande Route de Vins" er en tur til en før-fossil landbrugs- og landsbystruktur. Og måske er det også et indblik i, hvad der venter, hvis energien igen bliver knap og nærhed igen en valuta.

årlige fossile forbrug hvert år svarer til, hvad der for en del millioner år siden har taget kloden 400 år at producere.

En tur langs "la Grande Route de Vins" er en tur til en før-fossil landbrugs- og landsbystruktur, en tur tilbage til dengang landbrug krævede arbejdskraft og nærhed til markerne og dermed en tur tilbage til det landbrugslandskab, vi havde for blot et par generationer siden. Og måske er det også et indblik i, hvad der venter, hvis energien igen bliver knap og nærhed igen en valuta.

Tankevækkende er det også, at denne plantebårne solenergi ikke er ligeligt fordelt. Der er selvsagt mere af den af den i Bourgogne end på Bornholm, hvor jeg sammen med venner og familie forsøger at dyrke vin. Konsulterer man danske vinbøger handler det om at maksimere bladvæggen og dermed den photosyntese drevne solfanger – vinrækkerne skal helst være sydvendte og bladvæggen skal helst være et par meter høje med et par meters afstand. På strækket fra Baune til Macon ser jeg ikke en eneste vinstok, der er meget højere end en meter (første og eneste gang jeg ser en opbinding, der følger de danske vinbøgers anbefalinger, er på en mark 50 km syd for Lyon - og den

stod også i skyggen). Til gengæld var klasserne mange og rækkerne stod tæt. Måske for at sikre, at stokkene ikke har det for nemt og dermed mister deres koncentration og syrlighed – ligesom med mange andre områder i livet, kan langsom modning være en dyd.

Ude af Bourgognes mest navnkundige marker, og efter en kærkommen fouragering på madmarkedet, i Chagny, drejer jeg ind på cykelstien "le route verte", der forbinder Chalon sur-Saône med Macon. Og så er det bare ellers lige derudaf på den nedlagte jernbanestrækning. Sammenhængen mellem energiintencitet og landskabets organisering bliver igen tydelig. En cykelsti ville man nok ikke have anstrengt sig så meget for at anlægge så snorlige og så visuelt kedeligt (om en halv time er jeg fremme ved det punkt, jeg kan se i horisonten). Stationsbygningerne er mestendels bevaret og svagt forskudt fra de landsbyer, de har betjent. I det fjerne kan man en gang imellem ane TGV højhastighedstogene, der kører efter sin egen fartlogik og er milevidt forskudt fra de mindre og mellemstore byer - TGV-stationen til Bresoncon ligger eksempelvis 17 km fra selve Bresoncon by, så det er om at holde tungen lige i munden, når man køber

billetter på den franske variant af rejseplanen.

De tre strukturer – det før-fossile vejnet, jernbanerne til damp og jernbanerne til de elektrificerede højhastighedstog gør det meget konkret, hvordan forskellige energiperioder tegner landskabet op med hver sin linjeføring.

For hver 500 meter er der en bom på cykelstien med tegn om, at man skal passe på. Er det en markvej, skal landbrugsmaskinen holde. Er det en bilvej, skal cyklen holde. Sådan var vigepligten nok ikke, da der kørte tog. En bilbom er blevet til en cykelbom. Som Hermuth Rosa påpeger i sine tanker om accelerationssamfundet, må det langsomme system altid tilpasse sig det hurtige system, hvorfor alting accelereres. At skrive

om energilandskaber er at skrive om billandskaber, og det er i dag svært at forestille sig, at der har været en tid før bilen. Svært at forestille sig Vesterbrogade med plads til gående, cykler og heste med og uden vogn. Svært at forestille sig, at det hotel jeg senere på dagen lander på i Macon, engang har ligget i første række og med til smuk og stille udsigt til Soanefloden, når der i dag er en 3-sporet vej imellem. Og også svært at forestille sig, at Dronning Elisabeth, da hun gæstede hotellet, måske sov på dette værelse for en enkelt nat, og faktisk kunne åbne vinduet og sove roligt.

*det langsomme system
altid tilpasser sig det
hurtige system, hvorfor
alting accelereres.*

Bortset fra det, giver det fornyet liv, at en række af de gamle stationsbygninger nu er ombygget til cafeer, turistinformationer og opholdssteder for cykelturister. Måske det en dag, hvis himlen ikke længere er vores, bliver sat endnu mere i system, så vi tjekker ind på stationsbygningerne igen, når vi samles i flokke og trækker

mod syd eller nord. Grupper af cyklister på samme rute, som for et par dage følges ad og på skift tager føringer. Lidt ligesom man til nogle motionsløb kan melde sig i grupper alt efter, hvor hurtigt man vil køre, hvor mange bakker, hvor socialt, hvor meget modvind - Caminoen på hjul så at sige.

*Måske det en dag, hvis himlen
ikke længere er vores, bliver sat
endnu mere i system, så vi tjekker
ind på stationsbygningerne igen,
når vi samles i flokke og trækker
mod syd eller nord*



Dag 8

Macon til Valence

Energiens restlandskaber.

Med cyklen i et tog fra Macon til Viennes lige syd for Lyon, så jeg undgår at skulle finde ind og ud af byen – det virker til at være en god beslutning, når jeg ser, hvor tæt infrastrukturen er pakket omkring byen, der ellers ligger mægtigt med floder på tværs af byen af flere omgange.

Fra Viennes kører jeg små 100 km syd på af cykelstien Via Rhone. Stadig cykelsti langs regulerede floder, men alligevel en meget anden oplevelse end ruten fra Basel til Macon. Rhone åbner sig i fuld bredde på vej ud af Vienne; ikke ureguleret, men i det mindste et samlet vandløb. Floder kan være svære at forstå når man ikke er vokset op med dem, så senere på aftenen får jeg læst på lektien: Floden er klassificeret som en officiel transportvej dimensioneret til både der er op til 185 meter lange med en kapacitet på +200 lastbiler. Og offentlige investeringer i udbygningen af kanalvejene er igen på vej frem med henblik på at nå Frankrigs målsætning om, at 25% af varetransporten ikke skal ske på veje eller i luften.

Det lyder rigtigt at få reduceret lastbiltrafikken. Men det forklarer også, hvorfor alle forestillinger om en romantisk slynget flod hurtigt fortoner sig set her fra cykelstien. Den

ene dæmning følger efter den anden. Som det ikke uden en vis stolthed oplyses på hjemmesiden "French Waterways", så er Rhone floden "been fully tamed" på det 310 km lange stræk fra Lyon til udmundingen i Middelhavet. Efterhånden lærer man

Som det ikke uden en vis stolthed oplyses på hjemmesiden "French Waterways", så er Rhone floden "been fully tamed" på det 310 km lange stræk fra Lyon til udmundingen i Middelhavet

rytmen. Først er der ikke noget at bemærke i landskabet. Så nærmer man sig dæmningen. Bredden af floden vokser og byerne forsvinder eller gemmes bag højere volde. I en af de gamle byer fører Rue Centrale direkte ud i ingenting – eller det vil sige, den fører ud i et betonmonument, der også er en rampe op til toppen af

dæmningen, så man igen kan se over til landsbyen på den anden side. Og så kommer selve dæmningen, som cykelstien stort set altid fører over, da det er den eneste tilbageværende vej i dette oversvømmede landskab. Imponerende at stå på toppen af betonkonstruktionerne og se vandet bruse nedenfor. Men også en smule vemodigt at have en oplevelse af nærmest industriel karakter i det, der må have set meget anderledes ud før man i 1921 besluttede at få styr på floden og inden CNR, Compagnie Nationale de Rhone, blev oprettet i 1933, for at anlægge en lang række dæmninger hele vejen ned til udmundingen i Middelhavet; den sidste blev opført i 1980.

Og hvad drev så dette mægtige projekt med at tæmme Rhonen? Målsætningen for CNR var og er a) at producere vandkraft, b) at sikre en bred og vandfyldt flod med styret vandgennemstrømning til transport c) kunstvandig med henblik på dyrkning af majs, såræs, "orchards" samt ris (som alene tegner sig for 50% af vandaf tapningen). I sandhed et energiprojekt. Både i den forstand, at det handler om produktion af elektricitet – som økonomisk får projektet til at hænge sammen.

Men også i den forstand, at det handler om at lave energieffektive transportsystemer og øge andelen af områder, hvor solenergi kan bruges til dyrkning.

En slående oplevelse ved dæmningslandskaber er alt det, der ikke er der.

En slående oplevelse ved dæmningslandskaber er alt det, der ikke er der. Husker de første gange, jeg oplevede det på cykel i Spanien og andetsteds Frankrig. Jeg var totalt desorienteret – jeg kunne på ingen måde aflæse stedet eller historien. Hvor var byerne? Hvor var de gamle veje? Hvor var husene? Hvor var Kirkerne? Hvor var alle de mange små tegn på menneskelig civilisation, de menneskeskabte sedimenter, der gør et sted rigt og som er så svært at indfange betydningen af, men er så evidente, når de mangler.

Strækket på øen efter Batalon er særligt markant. Et kæmpe kraftværk slår stemningen an. Så over en dæmning til et menneskeskabt

digelandskab. En lang snorlige cykelsti og vej med enkelte henvisninger til steder med rekreative ophold. Ellers intet. De store elmaster står symmetrisk i cykelstiens akse kilometer efter kilometer. Alleer af master gennem landskabet der med Johannes V. Jensens ord ganske rigtigt "kan give et milevidt, ellers øde Landskab et stemningsfuldt Udtryk af Perspektiv" men som også overvælter i deres monoton. Til sidst en rampe 10 meter op på toppen af diget. Et oliedepot på modsatte bred runder energioplevelsen af. Optakten til næste dæmning begynder.

Energi er en kraftudladning. Den kræver adskillelse, beskyttelse. I stor skala, afstandskrav til diget som her ved Rhonefloden. I lille skala, isoleringen rundt om ledningen. I mellem skala, støjvolden langs motorvejen og hegnet til lufthavnen. Energi forbinder og skaber samtidig adskillelse med hierarkier af forskellige energiformer, hvor lavenergi må vige for højenergi. En pointe man oplever tydeligt som cyklist nederst i energihierarkiet – cykelvejene er lagt i de mellemrum der er blevet til over når bilerne, loglinerne eller vandkraftværkerne med deres dæmninger har taget sit.

Energi forbinder og skaber samtidig adskillelse med hierarkier af forskellige energiformer, hvor lavenergi må vige for højenergi. En pointe man oplever tydeligt som cyklist nederst i energihierarkiet

Så der cykler jeg så. Ikke langs floden, der er blevet smallere med klart definerede kanter så vandmængden og sejldybden er sikret. Men bag digerne på servicevejene på toppen af overløbskanalerne. Et spøjst landskab her om sommeren, hvor vandmængderne er begrænsede og de ikke er i brug. Minder mest af alt om en langstrakt begrønnet grusgrav – eller som formuleret på den ellers venligt stemte hjemmeside "French Waterways": "The landscape of the diversion canals is often bleak and austere, but efforts are being made to improve the environment of the river and its banks, especially at the

main towns." Lyder jeg negativ? Måske. Det er et svært landskab at navigere i og jeg har altid følt mig fortabt, når det lange historiske blik forsvinder. Men jeg kan jo godt forstå fidusen i at lave vedvarende energi – også selvom oplysningerne om, hvor meget der produceres på de knap 20 vandkraftværker fordelt over de over de 300 km flodstrækning varierer. En kilde nævner i retningen af 3 Gigawatt, og selv om det lyder af meget, så er det ikke mere end den påtænkte energiø på Bornholm – i den mindste version. Og skulle jeg vælge, så vil jeg nu nok foretrække vindmøllerne til havs frem for betonklodserne til flods.

Men selvfølgelig vil også dette landskab med tiden få sin historie og udvikle sig. Allerede nu har det som en vigtig sideeffekt givet plads til natur og rekreative områder langs de anlagte overløb, sideresevoirs, digeskrænter og hvad der ellers følger med, når der skal sættes skik på en flod.

Endelig, efter en lang dag i energiproduktionens tiloversblevne arealer, når jeg frem til Valence og finder både en seng og humøret.



Dag 9

Valence til Pierrelatte

Spaltede atomer og ingen søde omveje.

Det kniber lidt med at finde ud af Valence. Jeg bliver ved med at blive ført i ring og kommer ikke ned til floden, hvor cykelstien er. Efter lidt tid falder 10 øren. Der er selvfølgelig en gammel fæstningsby, og selv om det meste af fæstningsværkerne er smuldret væk i dag, godt hjulpet på vej af både Napoleons belejring og amerikanernes senere bombning, er vejstrukturen i byen intakt. Og sådan er det vel tit i byerne – at husene forgår og vejene består.

Ude af Valence slår jeg igen ind på Via Rhone-cykelstien. Og nu kan jeg rytmen, både den med at jeg skal huske at runde bageren inden middagslukningen fra 12 – 15 og den med, at når diget til at få styr på Rhonefloden når en bestemt højde,

*Det trækker voldsomt
i mig og cyklen
for at dreje fra det
nutidskultiverede
lavland og op i bjergene
og tilbage i tiden. Men
sydpå skal jeg.*

ja så kommer der en dæmning og et kraftværk og for en stund føres man væk fra vejen langs de lavereliggende overløbskanaler for at blive ledt op og udenom kraftinstallationerne.

Det bliver lidt ensformigt. Så ved frokosttid drejer jeg fra Beauchastel, der fra vejsiden ikke har meget mere end en Tabac og en bager at byde på. Men som viser sig at strække sig et godt stykke ind i landet at leve op til sit navn som et smukt sted. Jo længere væk fra den store hovedvej, jo ældre bliver husene og højdepunktet i både mental og fysisk forstand er den for middelalderbyer obligatoriske kirkeplads. Turistkontoret oplyser, at byen er indgangen til dalen mod vest og dermed også starten på cykelruten med det appellerende navn Via Dolce, den "søde rute". Det trækker voldsomt i mig og cyklen for at dreje fra det nutidskultiverede lavland og op i bjergene og tilbage i tiden. Men sydpå skal jeg

Tilbage i dalen kan jeg igen kigge op på bjergene og borge, der med takkede silhuetter står og balancerer på klippekanterne. Det får mig til at tænke, at i fredstid vil vi helst gøre vores transport så energieffektiv som mulig – vi placerer byer i dale, langs floder

eller ved kysten. I turbulente tider skal vejen helst være så energikrævende som mulig, så uønskede gæster ikke lige gider at slå et smut forbi. Det er derfor Bornholms rundkirker (mestendels fæstningsværker) alle ligger lidt inde i landet; det samme gjorde den oprindelige før middelalderlige bosætning ved Svaneke, Sorte muld. Det samme kan siges om de mange middelalderlige landsbyer på de fleste stræk i Italien, om bjergbyerne i Andalusien osv osv.

Konfliktniveauet skriver sig på en måde direkte ind i byernes placering og den deraf følgende landskabelige disponering.

Digekørslen varierer med markveje lidt længere fra floden. Sommerfugle og abrikoslunde er gode distraktioner. Her dyrkes alt muligt forskelligt frugt og grønt, men en ting har de tilfælles – kunstvandingen fra Rhonefloden, som fås i alle mulige kørende, dryppende og sprøjtende varianter.

Og så kommer de. De fire mægtige konstruktioner. Uvirkeligt store; næsten mere et bjergmassiv end en bygning, når man står ved foden af dem. Med den karakteristiske koniske form – en stor elefantfod med fletværk

forneden, en gradvis indsnævring af de lodretstående betonbånd og så bredere igen for at slutte af med hvirvlende hvide skyer foroven. Vidste man ikke bedre, kunne det være en helligdom eller et fyrtårn for ufo'er. Eller en meget stor udgave af en kunstinstallation på vej til Herning eller Esbjerg. Men det er selvfølgelig et atomkraftværk, nærmere bestemt CRUAS værket med sine fire reaktorer, der hver producerer lige knap en gigawatt hver. Eller ca. 1000 gange så meget som det industrielle vidunder af en generator fra Mulhouse anno 2022. Eller 6 gange så meget som hver af vandkraftværkerne langs Rhonefloden. Til sammen har værket en kapacitet der, så vidt jeg kan regne ud, cirka matcher den samlede danske kapacitet inden for vind og øvrig vedvarende energi opbygget til dato. Fascinationen er enorm. Så stor at jeg næsten glemmer, at jeg er punkteret. Lige pludselig synes mine 200 watt og en fuldfuld cykel ikke af meget.

En af skorstenene, hvis man kan kalde dem det, er malet fra top til tå med motivet af et barn, der leger. I Frankrig er atomkraft ikke noget, man skammer sig over. Eller forsøger at gemme væk. Hvilket i øvrigt også vil være svært i et land, hvor det som nævnt er den

altdominerende energiform.

Og hvorfor ligger værket så her? Fordi det skal bruge vand i store mængder til at drive dampturbinerne med. Så meget, at det på varme somre som i år må nedsætte sin produktion for ikke at overophede floden. Selv et atomkraftværk går ikke fri af klimaændringer. Og her kan Rhonefloden så også bruges – som kølervæske!

Selv et atomkraftværk går ikke fri af klimaændringer. Og her kan Rhonefloden så også bruges – som kølervæske!

Solen har meldt sin ankomst for fuld styrke i dag. Hen ad eftermiddagen bliver det for alvor varmt. Jeg søger væk fra cykelstierne for at finde et hotel. Landevejskørsel med biler tæt forbi. Heldigvis brede veje og god medvind, så jeg kan holde bilernes rytme ind og ud af rundkørslerne.

Lander på et hotel med pool i udkanten af Perriellatte. Byen er svær at blive klog på. En mindre bykerne, men med overraskende mange butikker både i byen og dens udkant. En del kan måske forklares af motorvejen, landevejen og jernbanen, der alle løber tæt forbi her i det flade. Men alligevel! Over middagen, med udsigt til pool og et rejsepublikum i den pænere ende med mestendels opdragne børn, får jeg læst op på forklaringen: Byen er selvfølgelig oplandsby for ansatte ved atomkraftværket. Nukleare ingeniører spiser også brie.

Lidt tilfældigt læser jeg samme aften introduktionsartiklen til lanceringen af det fransk baserede tidsskrift Journal of Energy History / Revue d'histoire de l'énergie i 2018 skrevet af Arby Gharibian. Der refereres til Leslie White og hans tanker tilbage fra 1943 om at et samfunds udvikling er bestemt af den energi, der årligt er til rådighed per indbygger og at historien derfor kan opdeles i fem energiepoker startende med menneskelig muskelkraft og sluttende med atomkraft som det sidste og øverste trin. Men jeg læser også om at energi ikke bare følger naturlove og en indskrevet teknisk logik. Den er i høj grad bestemt af og indlejret i en mere socialt betinget

meningsdannelse, "the field of images" som i nogle tilfælde trækker en energiform op, i andre tilfælde får den lagt i graven - alle dens tekniske kvaliteter til trods. Jeg kommer til at tænke på modpolerne mellem finde-siecle elektricitetsbegejstringen, "Electromania", og den ditto kølige modtagelse af atomkraft små 100 år senere i 1970'erne – hvor det absolut ikke var størstedelen der blev hyldet med gavlmalerier. En modstand, der ikke kun handlede om energiform og atomaffald, men også var vendt mod den centralisering og teknokratisering energiformen måske forudsætter og afstedkommer; sammenfattet i Robert Jungks bog "Atom-Staat" og hans frygt for en uønsket konstellation mellem big science, big capital og strong government. Som modsætning til dette fremhæver artiklen vedvarende energi, som blev indskrevet i en lokal, demokratisk selvbestemmelsestradition.

Jeg kan nu have min tvivl om analysen holder i et fremtidsperspektiv. Her i skyggen under træerne og med atomkraftværket i ryggen forekommer Pierrelatte mig hverken at være totalitær eller ubeboelig. Og tænker jeg på oplægsholderne og debatterne om fremtidens vedvarende energiforsyning

i Europa ved Energy Forum træffet på Bornholm tilbage i maj i år, var det i høj grad defineret af førende forskningsmiljøer, store investorer og stærke politiske interesser på nationalt og europæisk niveau. Jeg tror, det er rigtigt, at der er en sammenhæng mellem energiform og styreform. Men jeg er ikke så sikker på, at vindmøllevinger altid er mere demokratisk eller folkeligt anlagt end spaltede atomer.

Jeg tror, det er rigtigt, at der er en sammenhæng mellem energiform og styreform. Men jeg er ikke så sikker på, at vindmøllevinger altid er mere demokratisk eller folkeligt anlagt end spaltede atomer.



Dag 10

Pierrelatte til Nîmes

Smukke blade, pointspurt og cowboybukser med år på bagen.

Starter dagen i Pierrelatte med at købe baguette og cykelslange i det kæmpe indkøbsområde med diverse outlets, der gemmer sig bag hotellet. På en måde kan vel sige, at shoppingcentre er at tage energiminimering til sin yderste konsekvens – kortest mulig afstand fra bildøren til shopping centeret og et rummeligt bagagerum, til at tage alle de tunge løft med at slæbe varerne hjem. Shoppingcenteret er energiladhedens højborg - i hvert fald når det kommer til kropslig udfoldelse. For ellers handler det jo om at konsumere energikrævende varer, mens airconditionen kører på højtryk i butikkerne, der er omkranset af overophedede parkeringspladser og præmissen for det hele er jo selvsagt bilen og dermed de lidt besynderlige forhold, at for mange varer gælder det, at det ikke er transporten fra fabrik til butik, men fra butik til hjem, der er den mest energikrævende – også når det er "Made in China".

Kommer let ud af byen på mine nypumpede dæk og er for en stund tilbage på eurovelo 6. Stadig varmt, men med medvind. De første 20 km i fladt landbrugslandskab med marker, der bugner med korn og majs og nogle frugttræer. Stadig kunstvanding. Denne gang langbuede vandingsanlæg

med et spænd på 70 – 100 meter, der langsomt triller hen over markerne.

Drejer fra floden og cykelstien og kører af mindre veje mod sydvest mod Nîmes. Jeg er i Cotes de Rhône-land med bølgende marker på begge sider. Producenten "Le Belle Feuilles" lever virkelig op til sit navn – bladene og planterne står smukt. Og efter de flade, lige kilometer kanal- og flodkilometre er det en lise igen at være i et bakket landskab med kringlede veje. Hvor ankomsten til Bourgogne var overraskende tæt på den hjemlige erfaringshorisont, lever området her op til mine fordomsfulde ønsker til et fransk vinområde.

Pludselig har cykelfans skrevet "Cavendish" og - som i svinget ned mod den lille havfrue på vej til og fra arbejde i København - "Wout" på vejen.

De sidste 25 km på lige, bred landevej mod Nîmes. Det er varmt, og det skal

bare overstås. Men alligevel sker der altid noget. Pludselig har cykelfans skrevet "Cavendish" og - som i svinget ned mod den lille havfrue på vej til og fra arbejde i København - "Wout" på vejen. Og vejen her er ikke bare et tilfældigt sted, men en del af Tour De Frances udstrakte mytologi og knolden længere fremme er ikke bare en knold, men punktet for en indlagt og måske vigtig pointspurt på en af etaperne.

Til sidst et militærområde sig som strækker sig med et stort set uberørt naturområde vel 10 km på begge sider som optakt til de mange kasserne jeg møder i udkanten af Nimes. Som professor i landskabsarkitektur og planlægning Henrik Vejre i anden sammenhæng tør har bemærket det, kan vi mestendels takke militæret for, at vi Danmark overhovedet har noget, der kan klassificeres som uberørt natur.

Og så selve byen. Som jeg ingenting ved om på forhånd, udover at det er der, cowboystoffet oprindeligt kommer fra (denim = De Nimes / fra Nimes). Og ganske rigtigt viser byens mange kanaler sig at være anlagt for at sikre nok vand til at kunne farve tøj, som var årsagen til denne bys industrielle opblomstring. Også det kan vand og

vandplanlægning bruges til. Men byen er meget mere det. Her er romerske templer og Colosseum - 2000 års historie i gavle og rundt om hvert et gadehjørne vævet ind i hinanden på unævnelig, men mærkbar, vis. Nye pladser med svævende træbølger til at bryde lyset og rindende vandtrapper til at sænke temperaturen. Synlige og mærkbare lag af tid – modsat dem, der var druknet eller bygget væk på kanten af Rhonefloden, hvor cykelstien var lagt.

Husene og kirkerne i sandsten og marmor svæver selvlysende i aftenslumringen. Lige indtil gadelamperne tændes naturligtvis, og det igen er belysningen og ikke lyset der er centrum. Al den energi vi ikke behøver.

Husene og kirkerne i sandsten og marmor svæver selvlysende i aftenslumringen. Lige indtil gadelamperne tændes naturligtvis, og det igen er belysningen og ikke lyset, der er centrum.

Dag 11

Nimes til Prats-de-Mollo-la-Preste over Perpignon

Solstik og sabeltigre i mørket.

Med tog fra Nîmes til Perpignan. Ser ikke så meget af landskabet udenfor, for jeg falder i snak med en ungkarer, der kører det meste af Europa rundt og har mange gode tips til cykel- og kortapps. Så det handler mest om det landskab, der åbenbarer sig på skærmen, men det er jo selvfølgelig også en pointe, at vi ser landskabet med og gennem et digitalt lag – et lag, der bygges op om den aktivitet andre har lagt i den digitale verden: Hvor der er spændende at være, hvor der er gode cafeer, hvor der er en god udsigt osv. Og på den måde lag, der afspejler et kollektivt energiniveau.

Spørgsmålet er, om jeg skal vælge the high Road or the low Road til Barcelona, altså om jeg skal slå et slag ind i Pyrenæerne eller om jeg skal tage den ud langs kysten. Hotelpriserne og billederne på nettet (apropos) af overfyldte strande, som jeg ærligt talt tænker jeg kan få bedre hjemme, gør udslaget. Bjergene vinder (indrømmet, det plejer de at gøre).

Ud af Avignon på en lidt rodet vej og videre ud på landet i det jeg kender som Roussillon fra vinetiketterne. Modsat markerne i Côte de Rhône dagen før, for slet ikke at snakke om Bourgogne, virker stokkene til at

have det svært her. Bladene krøller på en kedelig måde, beskæringen er upræcis, flere planter er opgivet og store markfelter står tomme. Et skilt annoncerer Chateau de et eller andet, men bygningerne minder mig mest om alt om en forladt fiskefiletfabrik.

Det her er en del af Europa, hvor solenergien er ved at blive alt for stor.

Slår følge med en franskmænd for en kort stund, som venligt viser mig vejen via en nyanlagt cykelrute, som der i det hele taget virker, som om der kommer flere af. Han er ikke begejstret. Jeg forstår ikke alle mellemregningerne på fransk, men budskabet om, at det er blevet alt for varmt, og at det er svært at dyrke vin, går rent ind. Det her er en del af Europa, hvor solenergien er ved at blive alt for stor.

Brændt af er jeg også, da jeg rammer den første mindre stigning. Ikke noget at snakke om, hvad højdemeter angår, men det allestedsnærværende digitale apotekerur og -termometer har annonceret 37 grader i den landsby, jeg

lige har forladt. Varmen fra asfalten er enorm, jeg finder det letteste gear og håber, at vanddunkene rækker.

Kroppen er på mange måder en fin maskine. Måske ikke med et super højt watttal, men i stand til at tilpasse sig det meste. Men den har det svært, når temperaturen er på den forkerte side af 37 grader og derfor hele tiden er på overarbejde. Jeg kommer til at tænke på et af de relativt få cykelløb, jeg har deltaget i – La Marmotte Granfondo Alpese, der indeholder tre større stigninger med Alpe d'Huez som den sidste. Avisen på hotellet på løbsdagen annoncerede, at det ville blive årets varmeste dag. Al fysisk aktivitet blev på det kraftigste frarådet. Jeg ramte bunden af Alpe d'Huez ved fire tiden om eftermiddagen, hvor solen står ind på bjergsiden. Børn havde for en enkelt dags skyld lov at skyde med vandpistol på alle, der kom forbi. Tak. Og op af bjergsiden var der små kilder til at gøre cykeltøjet vådt – og koldt. Det bemærkelsesværdige var at i det øjeblik vandet var fordampet faldt farten med 20% med præcis det samme pulsslag. Ekstrem varme og lidt vand er hverken godt for vin eller watttal.

Langt oppe af vejen skinner nogle røde

blomster og falder på ingen måde ind i det svedne landskab. Det viser sig at være et gravsted for en cyklist, der døde her sidste år. Lidt senere ser jeg det samme navn malet på vejen med en anmodning om ikke at køre for stærkt. Fart og energi er farlige størrelser.

Og i den forstand er alle landskaber jo energilandskaber – resultatet af geologiske processer med pladeforskydninger, sedimentering og vulkanudbrud, og hvad ved jeg, som har krævet enorme mængder energi.

Nedkørsel og en ny opstigning. Nu er det et rigtigt bjerg og nogle af Pyrenæernes højeste tinder viser sig længere fremme. Naturens enorme energi med at stable alle de jordlag og klipper op i flere kilometers

højde får min egen bedrift til at virke ubetydelig. Og i den forstand er alle landskaber jo energilandskaber – resultatet af geologiske processer med pladeforskydninger, sedimentering og vulkanudbrud og hvad ved jeg, som har krævet enorme mængder energi.

På en måde er det underligt, at selv om den menneskeaktiverede energi i det lange perspektiv er for ingenting at regne i sammenligning med de naturgivne kræfter, så fylder den så meget i oplevelsen af landskabet. Måske fordi den menneskeagtige myreflittighed bare bliver ved og ved. Men den er også tidsbegrænset. En ny istid vil feje København og alt muligt andet væk. Når den periode vi lever i i dag kaldes for antropocæn, menneskets tidsalder, er det ikke fordi, vi efterlader os bygninger og mindesmærker – men fordi de geologiske lagdannelser vil vise et peak i CO₂-niveauer og andet, som kun kan forklares, fordi der kom en art som mennesket forbi. Det er alt hvad der bliver tilbage af os – et geologisk mindesmærke om et særligt højt energiforbrug. Indlejret i fremtidens landskaber – en lille krusning på en fremtidig bjergvæg, som andre arter end os måske en dag vil glædes over.

Jeg ender i byen Prats-de-Mollo-la-Preste som viser sig at være lidt af en historisk perle – et borg- og kirkeanlæg fra 1600-tallet med den gamle by intakt bag murene. Festival på torvet med høj musik og et heldigt hotelværelse med balkon vis a vis skydeskårene øverst på borgmuren.

Og svalerne. Også her er jeg nødt til at nævne svalerne. For de følger med mig overalt. De svæver over tagene i København. De har bygget rede under taget på mit røde hus på Bornholm og flyver hjemmevant en rundtur indenfor, hvis der er noget at fange - som var huset deres, hvilket det jo på en måde også er. De kan ses fra huset i Capileira, som jeg er på vej mod. Og de er lige her på den trekantede plads helt uanfægtede af den igangværende sambaften i en bjergby i højsæsonen, fyldt af glade mennesker, der er søgt herop, måske netop for at møde den energi, der overgår vores egen forstand og formåen. Små muskeldrevne Spitfires rundt i det sidste lys, sikkert på jagt efter føde, men det ligner altid en vægtløs leg, noget der bare må gøres, fordi det er smukt og så let som ingenting. Her synes naturloven om energien ved at flytte sig opad ophævet. Det er Jonas Vingegård uden hjul.

*Alt det vi ser, når ikke alt kan ses.
Billeder fremkaldt af mørke.*

Jeg slutter aftenen af med en mindre Tour de Force ad de stejle trapper op til den inderste borgkerne øverst i byen – aftenen er sval, men jeg er ingen svale, tyngdekraften er på ingen måde ophævet og benene er virkelig tunge. Borganlægget er svagt belyst. En familie bliver først forskrækket, da jeg dukker op af mørket, men vi falder i snak og alle er lige dårlige til at tale henholdsvis fransk og engelsk og det er muntert. I borghaven hænger et par teenagere ud. Pigen fortæller med begejstring om alle de dyr, der gemmer sig i mørket – "big cats with sharp teeth". Jeg går hjem og i seng med sabeltigre på nethinden. Alt det vi ser, når ikke alt kan ses. Billeder fremkaldt af mørke.

Og på den måde kan man jo også tale om energien i et landskab eller et sted. Om man fornemmer stedets lange perspektiv – alt det liv, der bygges videre. Dem og det, vi ikke kender, fordi vi ikke er samtidige, men som alligevel er med til at præge os og giver os en vektor, en pilespid, en retning mod fremtiden skudt afsted med en bue spændt af tiden. En registrering, som ingen wattmåler kan indfange.

Og på den måde kan man jo også tale om energien i et landskab eller et sted. Om man fornemmer stedets lange perspektiv – alt det liv, der bygges videre.

Dag 12

Fra Prats-de-Mollo-la-Preste til campingpladsen nær Les Llosses

Fremmedgjort, forenet og turens bedste måltid.

Dagen starter på smukkeste vis med en 14 km opkørsel til Col d'Ares passet i 1500 meter højde. Træerne rækker ind over vejen og giver skygge det meste af vejen op; det går fint at køre med fuld oppakning også når stigningsprocenterne kortvarigt bliver tocifret. Bølgede blå bjergkamme i horisonten de sidste par åbne kilometer til toppen. Og så ned til Ripoli – det går som en drøm. De første af dagens 60 km forsvinder som ingenting. Så mangler der bare de sidste 40 km stik syd mod byen Vic.

Og så går det galt. Jeg vil af tidshensyn følge den lige vej mod syd ned gennem dalen og undgå de skønt snirklede, men lidt for lange bjergveje øst for dalen. Den digitale vejviser siger, at der en vej ved siden af motorvejen. Den starter jeg på. Og allerede her burde jeg nok have husket rådet fra den cyklende englænder, jeg mødte, mens de sidste sadeltasker kom på om morgenen "Do the mainroads, don't follow Garmin's suggestions for shortcuts, its a nightmare", for stien, jeg slår ind på er en skønsom blanding af en vandresti og de bidder af landevej, der var blevet efter en nyetableret motortrafikvej med kirurgisk præcision var skåret igennem dalen. Efter to timers med lige så meget gang som cykling,

når jeg til verdens ende klemte inde mellem henholdsvis den sydgående og nordgående motorvejsbro over mig og en bjergvæg med en nedlagt vandresti foran mig. Den kommer jeg ikke over.

Her står valget enten mellem at køre 3 km i en måske uoplyst tunnel, hvor ingen forventer, at der er cyklist eller køre 2 kilometer modsat kørselsretningen på en del af motervejen, hvor der ikke er et nødspor.

Jeg føler mig magtesløs. Medmindre jeg tager tilbage – og så bliver det pludselig sent og rigtig langt – er den eneste vej frem at forcere afspærringerne og komme ud på motorvejen. Den slags er set før i Spanien, men her står valget enten mellem at køre 3 km i en måske uoplyst tunnel, hvor ingen forventer, at der er cyklist eller køre 2 kilometer

modsat kørselsretningen på en del af motervejen hvor der ikke er et nødspor. Det tør jeg ikke.

Og nu ved jeg godt, at jeg bare lyder som en sur gammel cykelidiot, der ikke kan finde vej. Men der er noget, jeg aldrig helt har forstået – hvorfor biler og cykler er så fremmede over for hinanden? Hvorfor biler i det hele taget er så fremmedgørende. Herregud, der sidder jo et menneske lige bag rattet på vej for at købe ind, besøge sine børn og alle mulige andre gode og fornuftige ting. Og en gang imellem sidder jeg jo også selv der bag rattet. Så hvor slemt kan det være? Men der sker noget, når man stiger ind i bilen og hører lyden af døren der lukker, og lukker alle lydene ude. Man er til stede i verden på en anden måde.

I biler bliver vi transformeret fra bløddyr til kakerlakker

Der findes to slags dyr. Dem som os, der er bløde udenpå og har knoglerne inderst. Og dem hvor det er vendt om – skallen yderst og organerne inderst; biller og kakerlakker og den slags. I biler bliver vi transformeret fra bløddyr

til kakerlakker. Vi får en hårdhed, når vi aflægger os den sensitivitet, der hører til at være et bløddyr. Og med farten forsvinder relationen til stedet og landskabet. Et tryk på speederen og du er over bakken. Passer stedet dig ikke, er du hurtigt videre. Jo mere hastighed, jo mere energi, jo mere forsvinder landskabet både i højden og i bredden. Og i et hyper energi intensiveret transportsamfund, hvor vi kan spænde 100 megawatt under flyvingerne, findes der ikke længere landskab, der findes bare punkter. Punkter, hvor vi kan møde præcis det vi kender og forventer, steder hvor vi mødes med folk, vi ikke kender, men kender alt til, fordi de minder så umådeligt meget om os selv.

I artiklen De danske motorveje – landskabskunst og hverdagslandskab fra 2007 beskriver Harder m.fl., hvordan en motorvej opleves og hvad der gør trafikoplevelsen god. Det handler om rytmen, det rette forhold mellem forudsigelighed og variation, om udsynet, og hvordan det ændres i takt med hastigheden. Jo hurtigere, jo længere fremme fæstner vi blikket og jo mindre ses der til siderne. Motorvejen bliver i sig selv et sted modsat "de gamle veje, der har forbundet byer, landsbyer og

betydningsfulde bygninger [og hvor] vejenes lokalisering og tracering gennem landskabet [er] en fysisk repræsentation af ejendomsskel og jordbrugsteknologi, statsadministration og vejbygningsteknologi." (side 5).

Forskellen mellem den gamle vej, der gradvist er blevet en bilvej og den rendyrkede bilvej, motorvejen kan dårligt være mere manifest end her mellem Ripoli og Vic. Resterne af den gamle vej snor sig stadig op og ned og frem og tilbage mellem huse og gårde langs floden; den nye motorvej går lige igennem med tunneler, autoværn og tilkørselsramper. Der er stadig liv i dalen, kunne jeg på cykelturen ud langs stien konstatere, men det virker nu som et levn fra en anden tid og er i øvrigt et umuligt sted at bo, hvis man ikke er i bil.

Det er også en del af fremmedgørelsen ved bilen. Ikke bilen i sig selv, men vejene, der følger med. En bil er ikke en bil, det er en del af et system. Ligesom floderne i turens start og senere ned gennem Rhône jo heller ikke bare er en flod og en båd heller ikke bare er en båd, men en specifik sammensmeltning af transportformen på den ene side og den landskabelige tilpasning og bearbejdning på den anden. Det ene

Synet er den eneste sans, der fungerer over stor afstand for et menneske – med energiintensiveringen og farten forsvinder de andre sanser.

er jo ikke nødvendigvis mere rigtigt end det andet; Infrastrukturen, der passer til henholdsvis foden, kølen, cykelhjulet eller bildækket kan hvert sit. Men jeg kan alligevel ikke lade være med at tænke, at det er slående, at den eneste sans, det handler om i artiklen De danske motorveje er synssansen. Ved alle andre transportformer spiller lugten, temperaturen, vinden og ikke mindst lyden en afgørende rolle for orienteringen og oplevelsen. Synet er den eneste sans, der fungerer over stor afstand for et menneske – med energiintensiveringen og farten forsvinder de andre sanser, og vi får sværere ved at relatere os både til steder, (års)tider og menneskerne omkring os.

Det slår aldrig fejl: De bedste oplevelser kommer, når det slår fejl og man kommer derhen og derud hvor man ikke planlægger at være. Når du ikke vælger stedet, men stedet træffer valgene for dig.

På cykel og for egen muskelkræft er det anderledes. Her er man nødt til at forholde sig til stedet. Og til de mennesker, man møder, uanset hvem de er. Og få det bedste ud af det.

Og sørme, om ikke, mens jeg står der ved verdens ende og min telefon har lukket alle programmer pga. den intense varme, at de dukker op ud af ingenmandslandet. De to cyklende danskere jeg tilfældigvis havde mødt over kaffen på hotellet samme morgen. Flinker mennesker, men vi skulle jo hver sin vej, og de kom i øvrigt også fra Esbjerg. Datteren Sara, der havde taget den hele vejen på cykel og faren, der havde sluttet sig til i Sydfrankrig. Og nu stod vi så her under motorvejsbroen fordi deres Garmin havde vist dem samme vej ud til ingenting. Der var ingen vej udenom, vi måtte tilbage og tage den lange vej over bjergene. Heldigvis går turen på motorvejen tilbage til Ripoli hurtigt – der er ingen tunneller og det føles godt ikke at køre i nødsporet alene.

Over på en mindre vej og op i "the foothills" neden for Pyrenæerne. Køer, marker og en del skov; varmt, men afvekslende. Sara og Willy kører den lette model med minimal bagage spændt fast på deres cykelstel – 10

kg lettere og 20 mm hurtigere på dækbredden end min touringcykel. Jeg er vant til at være i den lette ende i et cykelfelt, så det er god mental træning for mig at være den langsomme op ad bakke. Rytmen i det bølgende landskab bliver, at jeg prøver at få et lille forspring på vej ned, så der er noget at gi af, når det går den anden vej. Og jeg lader Willy og Sara, tage slæbet med føringerne på de flade stykker. Det går fint fremad og humøret stiger, men til Vic når vi ikke, så løsningen bliver en campingplads, der dukker op på vejen.

Nok ikke en campingplads, man var faldet over via sin søgealgoritme – det var der i hvert fald ikke andre udlændinge, der havde gjort. Men man kunne bade i floden ved siden af, jeg får turens bedste grillede lam og bardisken bugnede af oste og pølser fra nabogårdene. Det slår aldrig fejl: De bedste oplevelser kommer, når det slår fejl og man kommer derhen og derud, hvor man ikke planlægger at være. Når du ikke vælger stedet, men stedet træffer valgene for dig.



Dag 13

Fra campingladsen til Barcelona

Akrobater, surprisefest og glæden ved cykling.

Lige i det øjeblik - med en akrobat hængende over hovedet i en sidelæns saltemotale - er Barcelona og Sara ét og samme.

Vi pakker teltet og tager afsted ved morgengry for at undgå den værste varme. Solen står lige over bakkekammene, træerne kaster lange skyer og vinden rammer huden som blødt vand. De første knap 20 km vej er magiske med små sving og bakker i et faldende terræn. Så hovedvej, opkørsel og formiddagsvarmen, der melder sig. Men vi kommer fremad og modsat dagen før viser Garmin os hele vejen frem til målet inkl. det sidste svære stykke ind til centrum, hvor vi igen kører i de mellemrum, som hverken ringveje, jernbaner eller flodudretninger har kunnet bruge.

Sandt at sige registrerer jeg ikke landskabet omkring mig i særlig høj grad. Vanddunke, fremdrift og snakken med Willy og Sara bliver fixpunkter. For Sara er det de sidste kilometer på en tur, der startede hjemme i Esbjerg – den første længere tur på cykel. Spændingen og glæden stiger, kan man mærke. Nu vil hun i frem og i mål. Hendes glæde er, tænker jeg, også farens; en glæde, der ikke bare bunder i lettelsen over at turen er gået godt, men også oplevelsen af, at cyklingen går videre til næste generation; at det er børnene der finder vej og tager føringerne og os andre, der udmattede, men taknemmelige, hænger på.

Vi lander til en afskedsdrink i skyggen fra parasollerne på Placia Rejal i et overfyldt Barcelona. Nu skal vi bare have fundet et hotel og indhentet noget nattesøvn hver især. Og pludselig dukker Saras og Willys familie op til en surprise-modtagelse, godt hjulpet på vej i menneskemyldret af den indbyggede tracking funktion i Saras telefon. Stemningen går fra godt til overstadig.

En ny runde drinks. Sara bliver modvilligt hevet ud på pladsen til et stunt, hvor en akrobat hopper over hende og en række andre turister, der står i fuld højde. Der er steder og tider man forbinder meget klart med bestemte mennesker – mennesker man ikke nødvendigvis kender godt eller længe, men alligevel husker helt klart, fordi forløb, sted og begivenhed kulminerer i et sammenfaldende moment. Lige i det øjeblik, med en akrobat hængende over hovedet i en sidelæns saltemotale, er Barcelona og Sara ét og samme.

Dag 14

Barcelona

Hvile- og ventedag.

Det er ikke mulighederne for som menigmand at investere i elværker og jernbanenet, det har skortet på for rundt regnet 100 år siden. Økonomien bag al den infrastruktur, vi i dag tager for givet, bliver pludselig synlig.

Hviledag. Eller ventedag. For at nå hele vejen fra Aarsdale til Capileira – fra klipperne ved havet til klipperne i bjergene – på den afsatte tid, skal der et tog til. Og togbilletter syd på kan jeg først få til dagen efter.

Det gør nu ikke noget. Har ikke været i byen i knap 30 år. Og måske har mine indtryk aftenen før ikke helt ydet byen retfærdighed. Den er knap så hektisk, færre fulde mennesker, mindre virak. Og er der noget byer kan, så er det at give plads til forskellighed. Lander på et antikvitetsmarked. En bod med spanske lærebøger fra især 1970'erne. En anden har specialiseret sig i salg af gamle, indløste obligationer, som ikke er mere værd end det papir, de er trykt på, hvilket ikke er så lidt. At dømme på de mange flot kolorerede obligationsark, er det er ikke mulighederne for som menigmand at investere i elværker og jernbanenet, det har skortet på for rundt regnet 100 år siden. Økonomien bag al den infrastruktur vi i dag tager for givet, bliver pludselig synlig. En tredje bod sælger DVD'er med japanske tegnefilm underopdelt efter årstal, og, måske vigtigst, om de er med catalanske eller spanske undertekster. Og sådan bliver det ved, bod efter bod.

Dagen til fods giver et andet blik. Der er tid til at se drengen, der fanger myrer i en husrevne. Opdage de små pladser i baggårde, hvor Barcelonas mange hjemløse har et helle i ro og skygge. Og tanken melder sig – hvordan ville man opleve verden, hvis man ikke bare satte hastigheden ned fra bilen til cyklen til skoene, men stod helt stille. Merlin Sheldrake beskriver i bogen Entangled Life svampenes verden med pointen om, at denne livsform, som er så forskellig fra både plante- og dyreriget, er noget nær det mest intelligente svar på, hvordan man kan indrette sig når præmissen er, at man lader verden komme til sig. Gad hvide hvordan svampe oplever svampe landskabet?

Om aftenen holder firmaet "Interrelations – we make people meet" reception på hotellet. Smukke, velklædte mennesker i gårdhaven fløjet ind til lejligheden til Barcelona, ikke fordi Barcelona er et sted, men fordi Barcelona er et navn, et brand, et globalt fikspunkt. Antitesen til svampenes rodfæstethed.

Dag 15

Barcelona til Murcia med tog

Vandets aftryk og energiens silkevej.

Hvornår ændrer et landskab sig? Det er anderledes her syd for Barcelona end da jeg startede hjemme. Meget. Det er ikke længere et dyrket land med flader af korn, majs og andre afgrøder, der venter på at blive høstet. Nu står der oliven- og frugttræer og udvalgte steder langs floder og vandingsanlæg andre afgrøder. Ikke alt er dyrket – buske breder sig. Landskabet virker ved første øjekast bart. Jorden mellem planterne er rød og støvet. Farvepaletten er douce grøn, brun og gullig i det skarpe lys. Skove er afløst af pletter af træer. Højdeforskellene gør, at hver en fure træder tydeligere frem. Som issen på en skallet person. Men hvornår skete skiftet? Svært at sige, det kom gradvist. Som et ansigt, der ældes. Men der skete alligevel et skift, da jeg forlod Pyrenæerne og ned til og især efter Barcelona. Så fik den iberiske halvø sin egen karakter.

Jeg synes, det er et svært landskab at læse. Det virker bart og lidt tilfældigt. Og jeg har svært ved på vegetationen at se variationerne fra Barcelona til Murcia, til trods for at strækket er over 500 km. Måske landskabet er præget af, at det er adgangen til vand og ikke energi, der er flaskehalsen. Det kræver afgrøder, der slår dybe rødder – træer frem for strå. Og vand er sværere at

Måske landskabet er præget af, at det er adgangen til vand og ikke energi, der er flaskehalsen. Og vand er sværere at flytte langt end kunstgødning og en plov. Derfor feltes af træer og ikke flader af korn.

flytte langt end kunstgødning og en plov. Derfor feltes af træer og ikke flader af korn. Turen går stik syd med vandet på venstre side og bjergkammer og bakker af varierende højde på højre. Der er i sammenligning med et kystland som Danmark meget, der skal afvikles på dette afgrænsede areal mellem bjerg og hav. Strande, havne, oliedepoter, industri og skiftevis små og store byer strakt på langs alle de steder, hvor klipperne ikke går direkte ned i vandet. Et floddelta dukker op – her kommer vi langt inde i landet og landbrugsarealerne bliver for en stund større.

Fra silkestråde øst-vest til elkabler syd-nord. Jeg håber, de nye forbindelseslinjer vil skabe grobund for bygninger af samme skønhed.

Lidt nord for Sevilla viser de første borgtårne langs kysten sig. Nu bliver den arabiske indflydelse tydelig, også selv om der stadig er langt til det egentlige mauriske hovedland, Andalusien.

Togskift i Valencia. Har desværre ikke tid til at se byen denne gang, men erindrer, at en af de smukkeste bygninger er den gamle silkebørs fra middelalderen, der med sine snoede søjler bærer bygningen med største lethed. Her var slutpunktet for silkeruten, der spandt sine tråde helt tilbage til Kina, hvor man kunne kunsten at spinde tråde af silkelaverne. I dag snakker vi om energiens silkevej, som skal forbinde Nord- og Sydeuropa i et samlet el- og brintnetværk drevet af sol, vind og vandkraft, så der, døgnet rundt og året rundt, er

fuld dækning gennem vedvarende energi. Fra silkestråde øst-vest til elkabler syd-nord. Jeg håber, de nye forbindelseslinjer vil skabe grobund for bygninger af samme skønhed.

En times kørsel syd for Valencia dukker de første større solcelleanlæg op på markerne. Ikke nogen, der kvæler hele området – blot aflange felter, der tilpasser sig stedet. Men alligevel markante. Men måske endnu mere markant, at det først er her, jeg ser dem. Jeg har ventet på dem længe. Har læst om, hvordan vi i Danmark planlægger, at et areal på tre gange Bornholms størrelse skal dækkes med solceller inden 2030, hvis de officielle energimål skal nås. Og så skulle der, tænkte jeg, jo nok allerede findes endnu flere af den slags anlæg, jo længere mod sydens gunstige solforhold, jeg kom. Men indtil videre er det ikke mange hverken solceller eller vindmøller, jeg har set i landskabet. Vandkraft dominerede hele strækket langs Rhône-floden. Men ellers er det mest det fossile energilandskab, jeg har oplevet.

Lander i Murcia i skumringen. Hotellerne koster en tredjedel af Barcelona, men det er ikke, fordi der er mindre at komme efter på nær turister.

En universitetsby på størrelse med Århus, men med +500 års historie og lidt flere varmegrader at flutte sig med, hvilket gør godt, da aftenen falder på. Der er liv på de mange broer over floden, særligt den snor ophængte, som Calatrava har tegnet og som minder ikke så lidt Olafur Elliasons bro i København. Domkirken i fuld barok knejser over det hele, i mellemrummene titter rester af den mauriske bymur op og samtidig fornemmer man på bygningerne en senere rigdom som, åbenbart, er kommet gennem orkidedyrkning og silkeproduktion (de blev ikke ved med at have monopol på det, de der kinesere). På en lang promenade er der indbygget boder, som stadig er åbne. Her er sælgere af afrikansk oprindelse ikke, som i Barcelona og de fleste andre steder, henvist til en interimistisk bod på jorden, der hurtigt kan pakkes sammen, hvis politiet kommer forbi.

Der er meget at se, men jeg skal tidligt op næste dag og afsted, inden det bliver for varmt, så Murcia, vi ses igen!

På en lang promenade er der indbygget boder, som stadig er åbne. Her er sælgere af afrikansk oprindelse ikke, som i Barcelona og de fleste andre steder, henvist til en interimistisk bod på jorden, der hurtigt kan pakkes sammen, hvis politiet kommer forbi.



Dag 16

Murcia til Lorces

Stregernes og punktummernes landskaber.

Ud af Murcia og ned i den mindre historiske del af byen, der altid blomstrer op langs dalen og dermed nær motorvej og jernbane. Det er ikke et helt let landskab at hitte rede i på kortene – på flere stræk er det kun motorveje, der er markeret, og hvis man ønsker at køre på intuitionen, så starter nogle af de umarkerede landeveje enten lovende, men ender blindt eller udvikler sig til endnu en motortrafikvej, hvor man som cyklist hverken må eller har lyst til at være. Det er virkelig på bilernes præmisser her. Jeg leder længe efter, hvad der må have været den gamle hovedvej mellem byerne. Og tror jeg har fundet den, så det er den jeg kører efter, også selv om den lægger en del til dagens distance.

... og alle de andre bygninger langs hovedveje, der fylder det hele, men som alligevel fylder så lidt i ens bevidsthed.

Det fungerer. Ikke specielt spændende at køre i. Langs vejen salg af biler og byggematerialer, tankstationer, en

rideskole til en afveksling og alle de andre bygninger langs hovedveje, der fylder det hele, men som alligevel fylder så lidt i ens bevidsthed. I Molino de la Vereda er møllen forsvundet, men det gamle kapel, en hvid lav bygning med det obligatoriske kors på taget, er der stadig. Vejen ud af byen er med kunstvandning og frugttræer, der blomster op. En ny mark er ved at blive anlagt fra bunden. Det er et mærkeligt syn. Knastør jord og ikke et eneste græsstrå. Her behøver man ikke at luge. Med 40 cm mellemrum, i små forhøjninger, er der lagt sorte vandslanger, der rækker længere ind på marken, end jeg kan se. I midten af marken en lille betonbygning, pumpestationen, der vil skabe liv, når hanerne drejes.

En hund står pludselig på vejen og gør. Samme størrelse som en ulv, hvilket det jo strengt taget også er, blot tilsat lidt forædling, eller degenerering, alt efter temperament. Hunde, der jagter dig, er virkelig et kapitel for sig, når man cykler og især når man kommer ud i områder med langt mellem husene, hvor der kun er dig og en balstyrisk vagthund med ejerskabsfølelser. Den her hund nøjes nu med at gø af mig fra distancen.

Lige så lidt man som bekendt kan skue en hund på hårene, lige så lidt kan man vurdere et steds kvaliteter set fra al virakken nede i dalen. Det viser sig, at jeg er på vej op i et cykelmekka. Det vrimler med cyklister – enkeltvis og i grupper – der alle er her for at fortsætte turen op i bjergene på begge sider af dalen.

Billedet står efterhånden klarere for mig. Brikkerne fra Rhône, Bourgogne og her falder på plads – transportkørsel og nutidig infrastruktur i dalene, lystkørsel og mere historie at komme efter oppe i højden. I vores energiintensive, men fredelige samtid trækkes byer og bygninger ud i lange streger af infrastrukturen, som de nærer og næres af. Korridorer langs hovedveje og motorveje lagt i dalene eller langs kysterne, hvor det er udefinerbart, hvor det ene sted ender og det næste begynder. I mere turbulente, og mindre energiintensive tider, er byerne lagt som højt placerede cirkelslag med en bymur, der klart angiver et "indenfor" og "udenfor". Som et punktum. I stregernes landskab bliver vejen selve stedet – en evig brummen. I punktummernes landskab, en sætning, der binder en by sammen med løftet om den næste.

*I stregernes landskab
bliver vejen selve stedet
– en evig brummen.
I punktummernes
landskab, en sætning,
der binder en by
sammen med løftet om
den næste.*

Og det bliver i stregernes landskab svært at pege på, hvor mennesker med særlig iver, eller rettere energiintensivering, har bearbejdet landskabet. For vi har gjort det alle vej(n)e.

Som prikket over i'et, og et punktum for dagen, dukker borgtårnet og Lorca op langt nede af landevejen. Hvor det var domkirken, der svævede over Murcia, er det her Castillo de Lorca, der er kronen. Der skal jeg heldigvis ikke op, tænker jeg. Og tager fejl, igen, for hotellet Paradors del Lorca, som jeg har fundt på nettet om morgenen, viser sig at være placeret ikke bag ved, men i selve borganlægget. En lidt varm opkørsel gennem byen, men den kølige luft i tunnelen gennem

borgmuren og frem til hotellet er det hele værd. Paradors er betegnelsen for en hotelkæde ejet af den spanske stats pendant til Slots- og Kulturstyrelsen stiftet helt tilbage i 1928 for at udbrede turisme og sikre vedligeholdelsen af historiske bygninger. Og de ligger derfor altid de mest fantastiske steder og har noget storslået, men også lidt altmodisch over sig. Sikkert ikke ulig, hvis D'Angleterre var drevet af Slots- og Kulturstyrelsen.

Borgen viser en udstilling om Alfonso den X, der erobrede borgen fra Maurerne og - frem til maurernes fordrives fra Granada i 1492 og enten flygter mod syd over Middelhavet eller op i bjergene, for blandt meget andet at grundlægge fundamentet for mit hus i Capieleira - gjorde den til en af de vigtigste befæstninger mod det muslimske kongedømme mod syd i Andalusien. En flot borg alt i alt, men når man tænker på, at den muslimske modpol var Alhambra i Granada, så er der næppe nogen tvivl om, hvem der vinder på point, både hvad angår have- og byggekunst. Ikke at det kan klandres Alfonso X, også kendt som Alfonso den kloge, der skabte et multikulturelt hof bestående af både kristne, muslimer og jøder og som kombinerede lyrik og musik med

historie og astronomi, skrev nogle af de første love for landet og oversatte hovedværkerne fra både den arabiske og latinske verden til spansk, som han gjorde til et sprog i sin egen ret.

Dag 17

Lorca til Almeria

Parasoller & plastic, Irland & Zambia og træhedens triumf.

Ud af Lorca og syd mod kysten langs dalen. Jeg bestemmer selv, hvilken tid og virkelighed jeg vil køre i. Er jeg på den gamle Camino de Vera, som næsten er intakt og mestendels asfalteret, er jeg i landbrugslandskab med jordlodder, en del svinestalde og små huse. Svinger jeg ud på de nuværende hovedveje, er husene nyere og større og landbruget fortoner sig. Parallele virkeligheder ganske få hundrede meter fra hinanden hele vejen ned til den sidste lille bjergknold, der adskiller mig fra kysten.

Parallele virkeligheder ganske få hundrede meter fra hinanden hele vejen ned til den sidste lille bjergknold, der adskiller mig fra kysten.

Og havet. Havde næsten glemt, at det har sin egen duft. Men har ikke været tæt på det siden den første dag på turen og den salte, friske duft rammer på en skøn måde og tager i øvrigt

toppen af temperaturen. En motorcykel kører forbi i langsom fart med løst hår under styrthjælmen og en hvid skjorte, der blafrer i vinden og jeg tænker et svagt sekund, at sådan kan man jo også komme frem i verden.

Efter gode kilometer på snoede veje kommer jeg ned på det flade og rammer "Irland" og den del af solkysten, man altid har hørt om, men som jeg ved Gud aldrig har set så langt og så drøjt som i dag. 20 km med uafbrudt bebyggelse, den ene rundkørsel efter den anden, hvor man alligevel hele tiden kører lige ud her på den gamle landevej, men Hey, alle de nye bebyggelser op langs siden af skråningerne skal selvfølgelig også betjenes, der er irske pubber og irsk morgenmad til kl. 13.30 og det er England mod Australien, i cricket velsagtens, på skærmen, og det er mennesker, mennesker og mennesker og hvad laver de dog alle sammen her og der og med deres hunde og deres biler og deres kasser stablet op på hinanden "for har vi ikke fortjent at have det godt efter alle de år hjemme i det kolde grå Nordeuropa" og det er overfyldte svømmepøler med højlydt musik og folk der soler sig i liggestole på græsset lige ud til vejen kun adskilt af en lav glasvæg

og hvor ser det fæeeestligt ud, og det er gatede communities på række med kunstvandede græsplæner, selv om vandet regelmæssigt slukkes midt på dagen og jeg ikke kan vaske min hænder på toilettet, hvilket colibakterierne ånder lettet op over og det er en stor annonce for et developer projekt, hvor man kun ser en i infinity pool og blåt hav og et par palmer og det er fandme lige så tæt på sandheden som Merkurvej er tæt på solen og et eeeenkelt sted er der et hus, der forsøger at se sådan lidt bæredygtigt ud med en af de opretstående propelvindmøller, der ikke batter en dyt og med sikkerhed ikke kan kompensere for, at huset er udformet som en opretstående tændstikæske med meterhøje vinduer og et evigt behov for aircondition og som derfor er lige præcis modtesen til køligheden i det dybe, kvadratiske borgtårn med masser af vind og skorstenseffekt fra dagen før i Lorca, som af gode grunde aldrig havde haft en larmende air con installeret og jeg tænker over, hvor umådelig meget energi, der må bruges, nu når der skal slappes af og bruges så lidt energi, som overhovedet muligt og jeg skynder mig så meget videre jeg kan, for biler, der stopper i en uendelighed og smækker døren op i hovedet på mig og ånder

lettet op, da byen slipper op, og jeg slipper ud, og jeg er lykkelig, også selv om det er 40 grader varmt på vej op af den næste bjergknold, og der kun er mig og firbenene tilbage på vejen i middagssolen.

Et developer projekt, hvor man kun ser en i infinity pool og blåt hav og et par palmer, og det er fandme lige så tæt på sandheden, som Merkurvej er tæt på solen.

Videre ned til badebyen Carboneras, hvor jeg holder siesta. Her er en helt anden stemning med primært ferierende spaniere og franskmænd, og jeg må igen forundres over, hvor parallelle virkeligheder vi er i stand til at skabe med ganske få kilometers afstand. Rundt om den velsagtes sydøstligste pynt i Spanien ved Cabo de Gata, som er et dramatisk landskab med høje klipper helt ned til havet og

... det endeløse overdækkede landbrugslandskab på Spaniens sydligste spids, hvor de fleste af vores grøntsager kommer fra. Et er at se det fra oven. Noget andet er at køre i det.

som næsten synes uberørt, hvis ikke lige fordi det halve Spanien og god del udenlandske autocampere har gjort det til deres udflugtsmål denne tirsdag midt i ferien.

Tænker jeg har ca. 40 km tilbage, da jeg efter pynten når op på hovedvejen igen. Men skiltet siger 54 og det er ærlig talt en smule demotiverende, for jeg begynder at blive træt. Lastbiler og lang lige landevej op ad bakke de næste 10 km. Tanker drikkevarer og motivation på en benzinstation. Og her er stemningen en meget anden end på parkeringsplads nede ved kysten, som jeg gjorde holdt ved sidste gang. Spansk er udskiftet med arabisk. Rådne tomater er drysset

ud i omgang af rundkørslen lige efter tanken. Vejviseren siger, at jeg skal samme vej som de rådne tomater og den nærmest dyriske stank, der følger med. Og nu er jeg så i et landskab, jeg kun har set fra oven – på Google Earth eller når jeg fra syd kører op mod Capileira – det endeløse overdækkede landbrugslandskab på Spaniens sydligste spids, hvor de fleste af vores grøntsager kommer fra. Et er at se det fra oven. Noget andet er at køre i det. Selv om overdækningen er nogle tynde stykker plastik, danner de en ugenomsigtig flade på begge sider af vejen i tre fire meters højde de næste mange kilometer. Man fornemmer hverken mennesker eller byer bag ved – er blot indhyllet i en ugenomsigtighed. De eneste, der bryder billedet, er de mange unge fyre af afrikansk oprindelse, der her sidst på dagen kører med store vanddunke på cykelstyret for pludselig at dreje fra og køre ind bag et hegn til en bolig, hvor der åbenbart ikke er vand.

Kommer til at tænke på mit studieophold for mange år siden i byen Makambako på grænsen mellem Tanzania og Zambia, da jeg langt om længe kommer igennem en lidt større by. Blot med den forskel, at her er der hverken børn, kvinder eller ældre

mænd – kun unge mænd, der har klaret turen over Middelhavet og fundet sig et arbejde i det forjættede Europa. Og jeg ved ærlig talt ikke, hvad jeg skal mene, for på den ene side er det jo helt rigtigt med alle de grøntsager som alternativ til CO₂-belastende animalsk produktion og arbejdet er for dem og deres familie en vej mod noget bedre. Men alligevel tænker jeg, at det aldrig bliver helt det samme at købe druer og tomater fra Spanien igen, lige som det aldrig blev helt det samme at spise kylling efter at have arbejdet på Danpo-slagteriet i Hasle tilbage i gymnasietiden.

Nu kun 30 km igen. Har rundet de 150 km på det, der bliver turens længste dag i sadlen. Vejviseren tager mig igen op på den servicevej, der er anlagt langs motorvejen, som går igennem et ellers øde landskab. Det er jeg med tankerne om bjergsiden og den lange vej tilbage sammen med Willy og Sara ikke så begejstret for. Og ganske rigtigt, den gamle asfalterede landevej forsvinder og slår over i en grusvej som igen slår over i en stenet sti, som man med den bedste vilje kan forceres på en mountainbike, men ved Gud ikke på min tourcykel uden affjedring og med 20 kg bagage. Møder et ældre par, der inspicerer et figentræ midt her i ingenmandsland, som bekræfter,

at jeg bare skal følge vejen, og det er godt, for ellers vil jeg nok have givet op, da jeg lidt senere står og kigger op af en meget lang og stejl bakke, som jeg kun kan komme op over ved at smide taskerne og i første omfang bruge kræfterne på at få slæbt cyklen op på toppen. Da jeg står på toppen og kigger ned på de gule saddeltasker, der lyser op langt nede midt i det stenede grå landskab ved siden af motorvejens sorte bånd mellem mig og kysten, så føles Almeria og civilisationen godt nok langt væk.

Men hvorfor denne insisteren på at cykle i et landskab skabt til buske og biler? Hvorfor bringe sig selv derhen, hvor man er i tvivl om kroppen hænger sammen? Måske netop derfor – for at give plads til tvivlen på et helt elementært plan og den glæde, der følger med, når den og forhindringerne trods alt overvindes. Ikke at det er en eksalteret oplevelse. Da jeg ved 22-tiden om aften når Almeria, er det ikke med hænderne hævet i triumf. Havnepromenaden syder af liv og restauranter, og alligevel orker jeg kun at sætte mig på hotelværelset og systematisk spise mig igennem panikindkøbet fra det lokale supermarked, inden jeg går i seng med bananer ved sengegærdet til at

tage den sult, der vil komme rullende i løbet af natten. Jeg ved, at jeg vil være smadret i morgen. Men jeg ved også, at dage som denne vil bundfælde sig i kroppen med en anden klarhed end de fleste andre af årets dage. At distancen på cyklen gør, at distancen til omverden forsvinder, og at man sanser på en anden måde, når trætheden sætter ind og hovedet sætter ud.

At distancen på cyklen gør, at distancen til omverden forsvinder, og at man sanser på en anden måde, når trætheden sætter ind og hovedet sætter ud.

Dag 18

Almeria

Porrer, bunkers og Francos hvide kul.

Tager en tiltrængt hviledag i Almeria, en både historisk og moderne by i første parket til havet, som jeg har glædet mig til at se.

Ud og gå. Falder over den overdækkede centrale torvehal i byen, sådan en som ALLE byer af bare en vis størrelse har i Spanien, og som handler om fødevarer og ikke mad og gøgl, og hvor Arla og andre fødevareregianter ikke er de eneste, der sælger UNIKA. En anderledes og behagelig skærmning mod solen i sammenligning med plasticdrivhusene, som jeg kørte forbi dagen før.

Henvender mig til tjeneren på restaurant Ibericos Ortuna, som venligt forklarer mig, at det her er en restaurant og det er sådan set helt ok for mig, for selv om jeg lige har spist frokost, er jeg sulten hele tiden, så hvor galt kan det gå. Og det går ikke galt. Det går over alt over al forventning. En dampet porre der trævler på den helt rigtige måde i al sin blødhed med en fed pinjecreme til, artiskokhjerter så store som hesteklove med en enkel skive sprød parmaskinke og lidt revet trøffel hen over sig, serveret på et dybblåt krakkeleret glasfad, som ikke er spor for meget og så til sidst små ruller med urtecreme og en blid sovs som Martin

Kongstad ville have gennemskuet på 0,5, men som jeg bare spiser lykkeligt og næsten synes, jeg har fortjent. Og nu aner jeg jo ikke, hvor det hele er dyrket, men har på fornemmelsen, at det nok ikke er på de marker, jeg kørte forbi i går, når jeg ser på variationen og kvaliteten i råvarerne omkring. Det er næsten for meget af det gode, og i kombination med et glas hvidvin fra Rueda skal jeg tage mig voldsomt sammen for ikke at fælde en tåre som en anden madanmelder i Ratatouille. Aner ikke, hvad regningen lyder på, men den kan kun være for lav.

Og nu aner jeg jo ikke, hvor det hele er dyrket, men har på fornemmelsen, at det nok ikke er på de marker, jeg kørte forbi i går.

Videre ned i en fem kilometer lang bunkerang, som blev bygget under den spanske borgerkrig som beskyttelse mod luftangrebene fra Franco-regimet og deres italienske

Der er ikke noget som rigtige mennesker, der fortæller historier og man kan spørge i kød og blod.

og tyske håndlangere. Rundvisningen er på spansk og jeg forstår minimalt på trods af de mange timer, jeg har tilbragt på et spansk kursus på Ny Hollænderskolen i vinterens løb, men det er levende formidlet og det øvrige følge, gamle som unge, børn og forældre, spørger interesseret ind til historierne i den halvanden time rundvisningen varer. Der er ikke noget som rigtige mennesker, der fortæller historier og man kan spørge i kød og blod. Og det spiller måske også ind, at selv om borgerkrigen sluttede i 1939, så varede diktaturet helt frem til Francos død i 1975 og er derfor stadig levende historie og en faktor, der stadig kan være med til at afgøre folketingsvalg i landet.

Udstillingen har jo ikke som sådan noget med energilandskaber at gøre. Men jeg kommer i tanke om Artiklen "A way out of darkness: Thinking about the future of Spain

through the promises of electricity and energy abundance, 1898–1931" skrevet af Daniel Pérez-Zapico.

Artiklen beskriver den tætte kobling mellem elektrificering og etablering af vandkraft og fortællingen om et moderne, progressivt Spanien under Francos diktatur; en modernisering, der skete i en alliance mellem styrets behov for stabilitet, teknikbegeistrede ingeniører og den katolske kirke, der frygtede socialismens indtog på byens store fabrikker og derfor søgte efter midler til at fastholde produktion og bosætning på landet med familien og kirken i centrum. Og her var den stedsløse elektricitet – drevet af vandkraft også kaldet Spaniens hvide kul af datidens ingeniører - helt ideel. Og sådan er der jo så alligevel energipolitik i det hele, og hvad er det egentlig for et politisk projekt vores nuværende omstilling til vedvarende energi repræsenterer?

Bare fødder og aftentur langs stranden og tidligt i seng.

Og sådan er der jo så alligevel energipolitik i det hele og hvad er det egentlig for et politisk projekt vores nuværende omstilling til vedvarende energi repræsenterer?

Dag 19

Almeria til Laroles

Gæstfrihed og tomme dunke.

150 km igen til slutmålet i Capileira. Jeg begynder at glæde mig til at nå frem. Og selv om jeg kører afsted, når det bliver lyst kl. 7.30, ved jeg, det bliver ulideligt varmt på den sidste del af turen op til Laroles, som er slutmålet små 90 km mod nordvest. Med turen op langs motorvejen på vej til Almeria i mente, nærstuderer jeg inden afgang kortene - denne gang med tre forskellige apps. Men det er ikke helt let. Og selvfølgelig viser det sig, at receptionisten for 25 år og nogle kilo siden havde kørt professionelt for vist nok Team Andalucía og kunne redegøre for hver enkelt stigning hele vejen rund om Sierra Nevada bjergmassivet samt vidste, at broen var lukket på den rute, jeg havde lagt. Igen – tak for den menneskelige faktor.

Morgentrafik ud af Almeria, senere tung trafik og så, som klokken nærmer sig siesta, mere stille på vejene. Jord og bjerge omkring mig. Små byer med store mellemrum. Og et par enkelte tankstationer til at fylde op på drikkedunkene. Det er svært at koncentrere sig om meget andet end varmen. Det kræver en time og to liter vand at komme de sidste 9 km op til Laroles, men til gengæld ved hotelværten, hvad han har med at gøre – jeg får udleveret nøgle, en kande

vand, en cola, en kurv til cykeltøjet med besked om, at nu skal jeg hvile mig. Og jeg ved sgu ikke, om det er fordi, jeg efterhånden har været på egen skrivehånd de sidste tre uger, men igen bliver jeg taknemmelig for gæstfriheden.

Men til gengæld ved hotelværten, hvad han har med at gøre – jeg får udleveret nøgle, en kande vand, en cola, en kurv til cykeltøjet med besked om, at nu skal jeg hvile mig.



Dag 20

Laroles til Capielera

Fremme.

Sidste dag på turen. Nu er jeg oppe i et terræn jeg kender og holder meget af. En lille landevej, der forbinder alle de små byer, der ligger på perlerækken med blik ned i dalen og det store Sierra Nevada bjergmassiv i ryggen. Det er op og ned hele tiden og objektivt set ikke lette kilometer, men tråddet er fint og et tyndt skydække tager toppen af temperaturen. Kaffe og cykelsnak med dedikerede engelske motionister i Travelez –hvem mon vinder Vueltuaen - Vingegaard vs Geraint Thomas?, og hvor meget vejer min cykel egentlig med al den bagage? Der løftes cykler og vi bliver enige om, at nok er Vingegaard favorit til Vueltaen, men spurten ud og op fra Travelez, vil ikke blive vundet af en dansker.

Efter 65 km drejer jeg rundt og ind i dalen, hvor Pampaneira, Bubion og øverst oppe, hvilende på kanten af slugten, Capileira ligger og stråler i al deres hvidhed. 5 km opkørsel med fuldt tråd og uden at bekymre mig om kræfterne også rækker til i morgen.

Jeg er fremme.

Dag 21

Capileira

Fortidens energilandskaber og et håb for fremtiden.

Victoria og Marcus fra kontoret er allerede nået frem til Capileira og om et par dage kommer de andre kollegaer også. Det er søndag og cykelskoene byttes ud med vandresko. Vi går op ad bjerget af den gamle æselsti, der forbinder de mange små gårde og jordlodder som generation efter generation har trådt ind i bjergsiderne. Til en start lægger man næsten ikke mærke til al møjen, for både terrasse væggene og husene er bygget af bjergets skiffersten og falder i et med landskabet. Men de høje træer til at give skygge og de tallerkenformede gårdspladser, hvor æslerne har gået i rundgang for at tærse kornet, afslører, at også her har vi været. I årtusinder har det her været et landskab, der gav mening – drevet af muskelkræft og små vandmøller i slugten. Så kom motoren, bilen og det industrielle landbrug og i dag er kun forladte bygninger og sengerammer brugt som hegnslåger vidnesbyrd om, at engang sov her mennesker.

Vi når frem til dagens mål – byen El Puquio, som ligger i slugten nedenfor os. En by der blev grundlagt i 1950'erne for at betjene det nyetablerede vandkraftværk lige ved siden af. For derefter at blive forladt få årtier senere, da automatisering og en

fremkommelig vej til biler gjorde det urentabelt at holde liv i skole, kirke og hvad det ellers gør en by til en by.

Så der står vi så. Med det ene forladte energilandskab bag os, det andet forladte energilandskab foran os. Og selv om der ikke er nogen akrobat, der slår flikflak hen over mit hoved, har jeg svært ved at forestille mig noget bedre punktum for rejsen. Jeg tog afsted for at blive klogere på samspillet mellem energiens og landskabets former; for at finde energilandskaber. Min rute fra Swinouiscie og hertil er en af mange mulige gennem et stort Europa, og det er altid behæftet med usikkerhed at udbrede sig fra en tynd streg. Men hvis jeg, alle forbeholdende til trods, skal nedkoge 3000 km synsindtryk til en essens, må den være, at jeg ikke fandt andet end energilandskaber; landskaber bearbejdet for at optimere vores energiproduktion, og ikke mindst, landskaber bearbejdet som konsekvens af det, energien gør muligt og nødvendigt. Landskaber skabt ikke bare af energimængden, men også energiformen. Energien bundet i muskler, vand, kul og benzin – der giver hvert sit landskab.

Og det kan godt være, at energi i sig selv er en abstrakt størrelse, men det

den gør, er på ingen måde abstrakt; at cykle langs vandenergiens dæmninger, dampenergiens nu nedlagte jernbanelinjer, benzinmotorvejens uforudsigelige sideveje eller at gå her på æselstien er vidt forskellige kropslige oplevelser.

Den energi vi skaber, skaber landskabet.

Og det er, tror jeg, en både vigtig og meningsfuld pointe at have med ind i omstillingen til vedvarende energiproduktion, som vi aktuelt står overfor. At den energi vi skaber, skaber landskabet.

Blikket glider længere op ad bjerget. Deroppe, i over 3 kilometers højde, ligger naturparken Sierra Nevada med sine store åbne vidder. Her er det kun geologiens langsomme transformationer, der tæller. Her er der plads til en krop båret af sin egen energi.

Og det kan godt være, at energi i sig selv er en abstrakt størrelse, men det den gør, er på ingen måde abstrakt; at cykle langs vandenergiens dæmninger, dampenergiens nu nedlagte jernbanelinjer, benzinmotorvejens uforudsigelige sideveje eller at gå her på æselstien er vidt forskellige kropslige oplevelser.

Hjemme

Møllen maler

Jeg bor til hverdag ved Svanemøllen på Østerbro. Der er her, jeg kværner flest kaffebønner og flest gange rammer hovedpuden. Kvarteret, togstationen og såmænd kraftværket har alle taget navn efter den mølle, der stod her på en lille høj langt uden for byen. I Årsdale, hvor der også løber en del gennem kaffekværnen, maler den gamle vindmølle såmænd stadig. Og løfter jeg blikket fra planterne på vinmarken in spe i Melsted og kigger mod vandet, er det en stubmølle, der bryder horisontens blå linje.

Der er møller overalt. Og der er, forhåbentlig, flere på vej som del af en grøn omstilling.

Kollegaerne på kontoret kalder mig Don Quixote. Og på det ydre plan er det jo svært at afvise, at de har en pointe, for historien handler jo om en midaldrende mand (!), der farer omkring på sin (jern) hest (1) i Spanien (!) i jagten på eventyr og glørværdighed (!).

Om mine fejltolkninger af verden er lige så udtalte og mit sprog lige så florumvundet som hans, må andre bedømme. Jeg vil hellere skrive om det, jeg ikke ved, end det jeg ved, jeg vil hellere kildes end have kilder, og jeg vil ikke skrive med håndbremsen

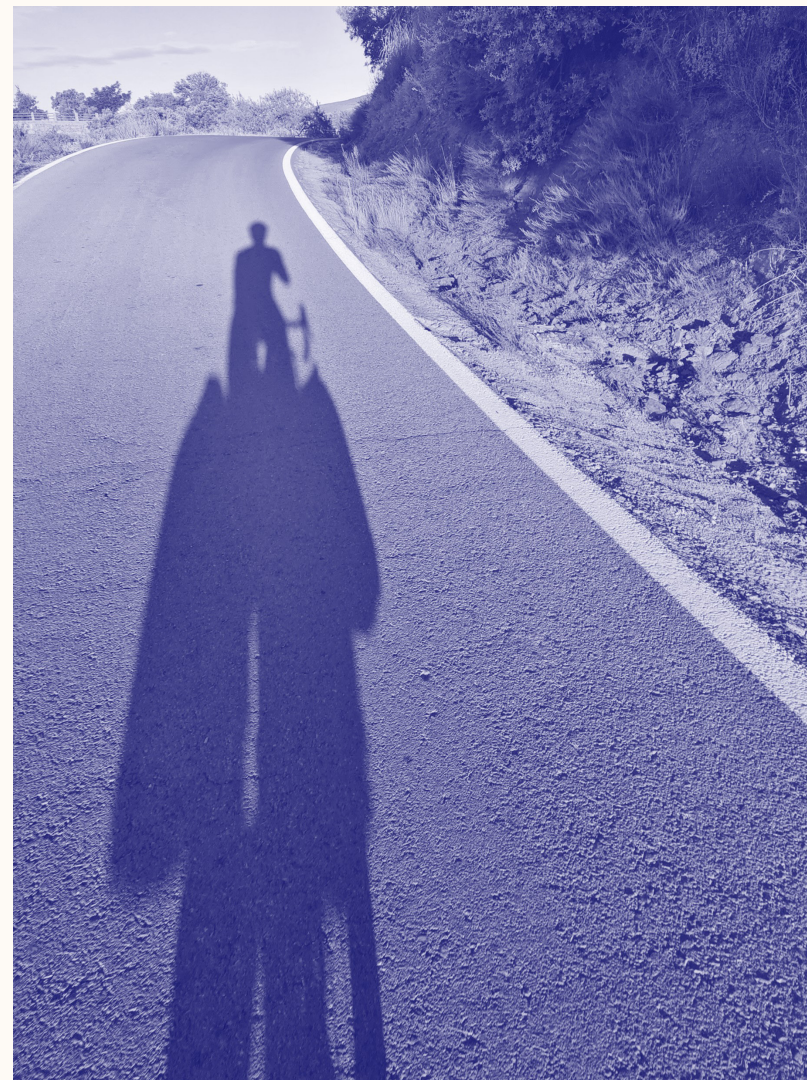
trukket ud fra en ide om, at kun det logiske og fuldt synlige har gyldighed. Jeg har, til forskel fra Don Quixote, her haft et erklæret mål om at slippe bøgerne og i stedet ladet oplevelserne undervejs komme til orde. Men som altid ses verden jo med et perspektiv farvet af ens viden og ikke mindst forestillingsevne.

Don Quixote er både et fjols fra fortiden, der forveksler vindmøller med modstandere, der skal bekæmpes og en helt for fremtiden, der insisterer på, at en mølle ikke bare er en mølle, og at vi med vores historier om verden, skaber den verden, vi lever i.

Og det er jo den anden del af historien om Don Quixote. At det ikke bare er en bog om det sidste forsøg på at

leve og genopleve middelalderens ridderidealer. Det er også en bog om, hvordan bøger bliver til. Hvordan både forfatter og læser er med til at konstruere og agere i en historie. Historier er ikke blot noget, man får fortalt, det er også noget, man fortæller. Don Quixote er både et fjols fra fortiden, der forveksler vindmøller med modstandere, der skal bekæmpes og en helt for fremtiden, der insisterer på, at en mølle ikke bare er en mølle, og at vi med vores historier om verden, skaber den verden, vi lever i.

Jeg bor på Svanemøllen, vindmøllernes tid er langt fra forbi, og vi vil nok stadigt ændre landskabet i vores eget billede. Men hvordan, i hvilken takt og i hvilken retning bestemmer vi selv med vores energiforestillinger. Don Quixotes kærlighed til den ikke eksisterende prinsesse Dulcinea er ifølge ham selv særlig rigtig, netop fordi den er et ideal. Det samme kan man måske siges om et landskab, der giver plads til andre stemmer end vores egen energiacceleration. En helt umulig tanke – ikke mindst set i lyset af, hvad jeg mødte undervejs på 3000 km fra nord til syd. Og af samme grund en helt rigtig tanke – en tanke man må holde fast i med samme ukuelighed som Don Quixote elsker sin Dulcinea.



WATT mødt på vejen

200 watt	Mig på en cykel over længere afstande
745 watt	En hest(ekraft)
60.000 watt	Antonio von Kamp, Elektrofähre, solcelledrevet cykelfærge i nordtyskland
230.000 watt	Flodprammen Celine, som jeg sov på i Dole
750.000 watt	Dane Ogołne, forbindelsesfærge over sundet i Swinoujście
750.000 watt	Tesla Model S
1.100.000 watt	Dampmaskinen fra 1901, der kunne holde en stor fabrik og det meste af Mulhouse forsynet med strøm
8.000.000 watt	ICE 3, tysk højhastighedstog
8.000.000 watt	En (stor) vindmølle af nyeste model
125.000.000 watt	Boing 777 under start
160.000.000 watt	Vandkræftværk på Rhonefloden
3.600.000.000 watt	Atomkraftværket CRUAS ved Rhonefolden



Smith er optaget af kampen om pladsen. Lægger man arealkravene sammen, går ligningen ikke op. Der er ikke et "landbrugsareal", et "byareal", et "transportareal" – der er et planetært areal, som vi i fællesskab skal lære at bruge med omtanke.

Kampen om pladsen skærpes i takt med at vi bliver flere og bruger mere. Der er ikke frie områder til rådighed; ikke nye territorier, der kan inddrages, ingen rettigheder til arealer og ressourcer, der kan tages for givet. Vi skal lære at kunne mere på mindre plads. At give plads til de økosystemer, som vi er en del af.

”Så der står vi så. Med det ene forladte energilandskab bag os, det andet forladte energilandskab foran os. Og selv om der ikke er nogen akrobat, der slår flikflak hen over mit hoved, har jeg svært ved at forestille mig noget bedre punktum for rejsen. Jeg tog afsted for at blive klogere på samspillet mellem energiens og landskabets former; for at finde energilandskaber. Min rute fra Swinouiscie og hertil er en af mange mulige gennem et stort Europa, og det er altid behæftet med usikkerhed at udbrede sig fra en tynd streg. Men hvis jeg, alle forbeholdene til trods, skal nedkoge 3000 km synsindtryk til en essens, må den være, at jeg ikke fandt andet end energilandskaber; landskaber bearbejdet for at optimere vores energiproduktion, og ikke mindst, landskaber bearbejdet som konsekvens af det, energien gør muligt og nødvendigt. Landskaber skabt ikke bare af energimængden, men også energiformen. Energien bundet i muskler, vand, kul og benzin – der giver hvert sit landskab.”

Det her er en historie om energilandskaber oplevet på to hjul. En historie om, hvordan et tværsnit af Europas overvejende fossilt formede landskaber tager sig ud, når kroppen er udgangspunktet.

