



Två sydengelska sevärdheter:
italienaren Palladios vackra bro
i Prior Park, City of Bath, och de
mystiska stenarna i Avebury, där
en friluftsgudstjänst just pågår.

Med bil runt



I fjol somras tog Check-in bilen genom England, Frankrike, Belgien och Holland. Färjor, biltåg och EU gör den egna bilen till ett bekvämt sätt att se Europa på.

Text och foto **Peter Hanneberg**



Akterdäck på Princess of Scandinavia efter stoppet vid Kristiansand i Norge. Målet är Newcastle i norra England.

Europas världsarv

Allt fler får smak på det. Att ta med sig den egna bilen hemifrån, packad med allt tänkbart praktiskt och glida precis dit man vill, dag för dag, vecka efter vecka. Slippa anpassa sig till transporter, hyrbilar och tidtabeller. Bestämna sin egen takt, stanna var man vill för att avnjuta ett landskap eller fotografera, dröja kvar vid kulturhistoriska sevärdheter så länge man önskar, köpa lådvis med goda viner i Loire, Bordeaux och Saint-Emilion utan hänsyn till vad man kan ta med på flyget.

Sommaren 2004 tog jag min Saab 9-5 och körde runt Europa, totalt 1 200 mil fördelade på två resor under försommaren och hösten. Först i norra EU, sedan i Sydeuropa. Ingen husvagn tyngde framfarten, jag bodde på hotell, dels enklare ställen för att hålla nere kostnaderna, dels några litet dyrare, historiska hotell. Ett antal nätter tillbringades också på biltåg och bilfärjor.

Följ med på den kortare resan, som gick över Nordsjön till Newcastle i

England, ner till Bath och London, genom kanaltunneln till Frankrike, och hem via Bryssel, Amsterdam och norra Tyskland.

GPS-navigerad framfart

En fördel på en långresa med bil är förstås att den är någorlunda bekväm. Jag kör en Saab Combi som tar mycket bagage, är komfortabel och tystgående. Enorm nytta har jag av navigatören, en GPS-styrd kartläsare som är helt suverän på att hitta gatuadresser och sevärdheter – i hela Europa!

Först bär det av från Stockholm till Göteborg där jag på morgonen kör ombord på DFDS Seaways fartyg till Newcastle. Man kan bo ombord för prissvärda 350 kronor om man anländer kvällen innan till Göteborg. Princess of Scandinavia avgår 10.00 och ankommer 11.00 nästa morgon till Newcastle, med ett stopp i Kristiansand på Norges sydspets. Det är den 30 maj, pingstdag och morsdag och ett utmärkt väder som tillåter mig att sitta i lä på akterdäck och läsa en bok. À la carte-

restaurangen Blue Riband serverar en perfekt köttfilé och har den goda smaken att ha Château Batailley i halvflaskor på den komprimerade vinlistan. Bra tänkt, eftersom det i regel saknas småflaskor av goda bordeauxviner på vinlistorna världen över. Småflaskor är lagom när man reser ensam. Dessutom är detta en utmärkt bordeaux för sitt pris.

Medan jag kör av färjan i Newcastle knappar jag in adressen för Premier Travel Inn, en kedja med 450 medelklasshotell runt Storbritannien. En lugn kvinnoröst i högtalaren talar om för mig hur jag ska köra till Quayside och guidar mig ända fram till porten. När man kör in i färjan hemma är det högertrafik, men gu nåde den som glömmer att det är vänstertrafik när man kör ut...

Under ett par dagar kör och vandrar jag längs kejsar Hadrianus 1900 år gamla mur, romarnas nordligaste utpost under de första seklen efter Kristi födelse, uppförd tvärs över hela ön för att kunna bekämpa de vildsinta stammarna i nordligaste England.



Bilfrakttåget i Eurotunnel under Engelska kanalen botar snart alla symptom på claustrofobi tack vare de rymliga, upplysta vagnarna.

Romerska anor

► I Carlisle på västkusten knappar jag in den 50 mil avlägsna gatuadressen för Bloomfield House i Baths utkanter, ett privat boutiquehotell där jag ska bo ett par nätter. Mitt resällskap, ”damen från Saab”, pratar med mig nu och då genom högtalarna och leder mig rätt. The City of Bath har liksom Hadrianus mur romerska anor. Bägge har också utsetts av Unesco till kulturvärldsarv. Det gamla romerska badet har grävts ut och är mycket intressant att besöka, vilket också gäller många senare byggnadsverk i denna historiska stad. Parklandskapet i Prior Park är en ”måste-idyll”, inte minst tack vare den vackra bron över en vattendamm, ritad av själve Palladio i mitten av 1700-talet.

Nästa stopp är Stonehenge. Stiger upp före soluppgången och kör från mitt motell till den mystiska cirkel av stenmonoliter, var och en lika hög som fyra män och tung som femhundra. De tros ha börjat resas 2550 år före Kristus, det vill säga under samma period som pyramiderna började uppföras i det Gamla Riket i Egypten. På väg till London kör jag via Avebury, en by som drar till sig turister tack vare sina ringar och avenyer av sten, den tyngsta 65 ton. Här tros människor ha offerats under bronsåldern för att blidka gudarna.

I London besöker jag världsarven Tower of London i centrum och Royal Botanical Gardens of Kew sydväst om jättestaden. På en bakgata fem minuters promenad från Tower har jag den osannolika turen att hitta en ledig ficka med P-automat för bilen. Varningarna för att ta bilen in till centrum var alltså ogrundade?

Jag betalar, men när jag kommer tillbaka innan tiden gått ut sitter en stor lapp häftad på sidorutan och en sk wheel clamp på högra framhjulet, ett stort hjullås som skriker en rakt i ansiktet med sin grällgula färg och som kräver särskilda verktyg för att ta bort. Jag ringer numret på lappen och tvingas betala 1 200 kronor via mitt kreditkortsnummer, därefter kommer en ”clamp-bil” med två män som läser upp eländet. Böter för felparkeringen (platsen var avsedd endast för boende...) tillkommer och hela affären kostar mig runt 1 800 kronor – plus parkeringsavgiften som jag så hederligt hade erlagt. Jag trodde inte på ryktet riktigt, men nu vet jag. Londons lapplisor är brutala. Tro inte att du slipper undan för att du är turist.

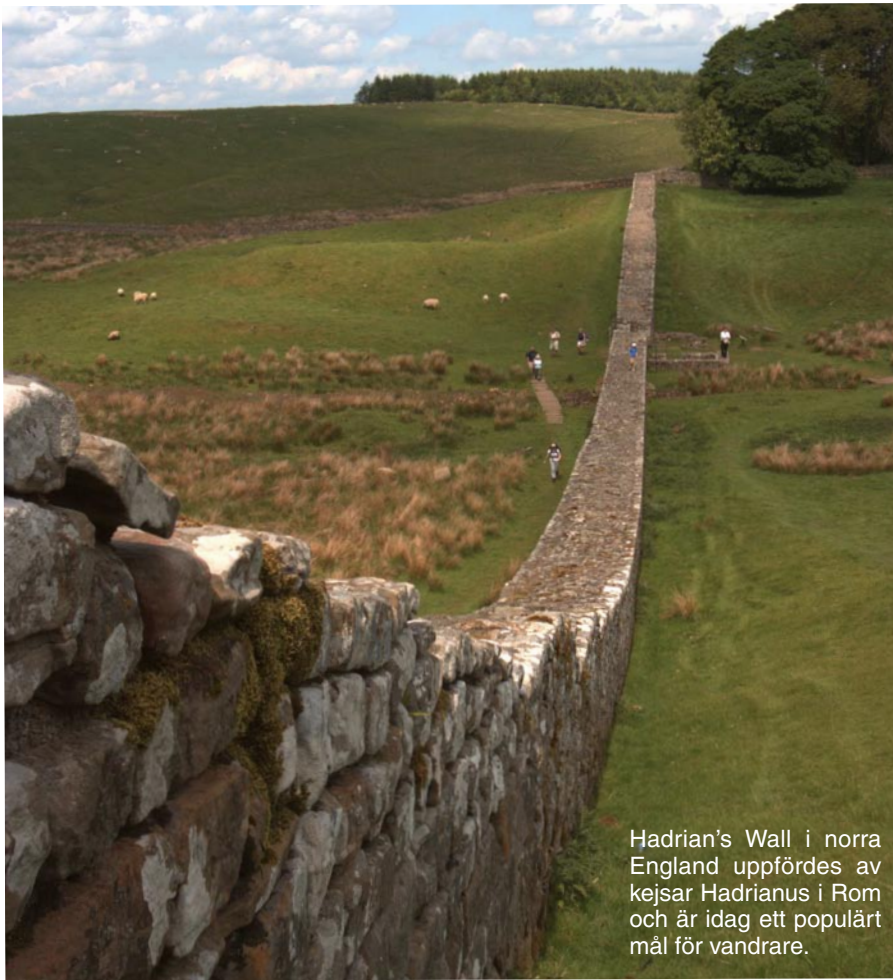
Frankrikes fina motorvägar

Det tar ett par timmar till Eurotunnel, som går under Engelska kanalen från Folkstone till franska Calais. Själva överfarten, eller ska man säga underfarten, är

imponerande snabb och effektiv. Bilen körs in i ett tåg som har öppet mellan alla vagnar som en lång korridor. När alla kört in stängs genomgångarna mellan vagnarna och tåget rullar mjukt in under kanalen, för att bara 35 minuter senare vara i Frankrike. Det rekommenderas verkligen istället för t ex Brittany Ferries som behöver hela natten på sig för att ta över bilen.

På Beauvais flygplats hämtar jag min kvinna som anländer med Ryan Air, till utmärkt pris som vanligt. Det är början av juni, Paris är ljuvligt och sedan kör vi runt under en vecka i Loiredalen. Finns det något resande som är mer romantiskt? Vi bor på mindre slott som är medlemmar i Châteaux & Hotels de France, och ägnar dagarna åt att besöka de stora, berömda slotten från det adelsfina, prerevolutionära Frankrike. Den epok som var överklassens njutartid innan deras huvuden började rulla 1789. Châteaux Chenonceau, Serrant, Villandry, d’Ussé, Givenchy, Saumur...

De franska motorvägarna är magnifika. De kostar några tiotusend här och där, mycket prisvärt med tanke på hur extremt välbyggda och snabba de är. Bensinpriset varierar på grund av skatterna mellan de olika länderna i Europa. Det är tätt mellan mackarna, som byggts vid stora avfar-



Hadrian's Wall i norra England uppfördes av kejsar Hadrianus i Rom och är idag ett populärt mål för vandrare.



Två europeiska topphotell: det anrika Hotel l'Europe i Amsterdam (överst) och det nyare Hotel Amigo nära Grand Place i Bryssel.



Borgen i Chinon i franska Val de Loire har blivit ett museum om hjältinnan Jeanne d'Arc.

ter specialgjorda för bränslepåfyllning. Där kan man också köpa sandwich, mat och dryck. Kolla noga vad du köper till bilen. Jag köper spolärvtiska, som ett rosévin till färgen, och tar för givet att det är frysskyddat. Men vad ska de med frysskydd till i Frankrike, borde jag ha tänkt? Ett halvår senare i Stockholm pajar plötsligt spolarpumpen. Det jag hållt i vid macken i Frankrike hade fryst när vintern kom i Sverige och isen hade bekat igen slangarna och förstört pumpen. Flera tusen kronor kostar mig misstaget.

Holländarna vattnets herrar

Efter Val de Loire och transport av mitt trevliga resällskap åter till Beauvais fortsätter jag själv upp till Bryssel. Övernattar på Hotel Amigo alldeles bakom Grand Place, eftersom det är torget jag ska fotografera. Amigo är medlem i Leading Hotels of the World. De bättre hotellen har också fördelen att de tar hand om bilen och man slipper drömma mardrömmar om stora, feta wheel clamps biter sig fast i gummidäcken.

Nästa dag kör jag till Amsterdam, och på vägen ägnar jag flera timmar åt

kanalsystemen och väderkvarnarna vid Kinderdijk, som i likhet med belgiska Grand Place och franska Val de Loire utsetts till kulturvärldsarv av Unesco. Kvarnarna har tagit de stillsamma kanalerna under sina vingor och sceneriet är en lugnande oas i det extremt tätbebyggda Nederländerna. Samtidigt som de utgör exempel på tidig ingenjörskonst i ett Europa där industrialismen ännu inte var påtänkt. Holländarna har de senaste tusen åren varit frontfigurer när det gäller att hantera vatten och Kinderdijk visar hur de skapat ett konstgjort landskap genom att utveckla hydrauliska teknologier för att leda och skydda det viktiga vattnet. I Amsterdam hamnar jag på det anrika Hotel l'Europe.

Hemfärden går via Lübeck och Travemünde, som betyder "floden Traves mynning". Jag stannar i världsarvet det gamla Lübeck, hansastaden som byggdes på en ö mellan floderna Trave och Wakenitz och var en tidig handelspartner med Sverige och vår egen hansastad Visby. Det är svalt i luften i ottan när jag väntar tillsammans med A-lagarna på att något varmt ställe där man kan få lite frukost ska öppna. När livet återvänt ►



Konsert i skymningen på Grand Place i Bryssel.



Kvarnarna står i givakt längs kanalerna i nederländska Kinderdijk.



Lübeck är Tysklands Visby, en hansastad med stort utbud på vackra, historiska byggnader.

▷ till Lübeck efter natten åker jag upp i Sankt Marienkyrkans torn för att få utblick, vandrar utmed Traves lopp till Burgtor och Holstentor med sin massiva, fortifierade fasad som pryddes den tyska 50-marksedeln fram till 1990, och strövar i de idylliska gränderna i Koberg, där de boende inte kan sitta ute och äta frukost för alla turister som, i och för sig artigt, önskar dem "Bon appetit".

TT-lines bilfärja till Trelleborg har enkla men bra hytter och helt okay mat. Bildäcken är fulla av långtradare. Detta är "the highway of the sea", som binder ihop Sverige med kontinenten.

Inte en enda gång på rundresorna i Europa utom vid färd med färjorna har jag behövt visa mitt pass. Det har sina fördelar att EU finns.

Bro, biltåg och färja till kontinenten

Check-in testade flera färjeförbindelser och ett biltåg under förra sommarens bilåkande i Europa. Eurotunneln och Öresundsbron likaså. Vår uppfattning av detta utbud är mycket positiv. Tunneln och bron sparade oss eoner av tid, medan det stora värdet med tåget och färjorna ligger i att man transporteras långa sträckor nattetid. Man kan utnyttja sov-timmarna både för att vila och förflytta sig. Och när man vaknar har man bilen med sig. Ett ganska oslagbart koncept – särskilt om man har hela familjen med sig eller diverse utrustning för att man är ute på jobb.

Vi åkte ju med TT-Line på första resan, sträckan Travemünde–Trelleborg. Internet: www.ttline.se. Kanaltunneln är

helt magnifik, fast jag fick inte intryck av att den var proppfull eller överlastad av trafik. Priserna avskräcker nog en del, se vidare internet: www.eurotunnel.com

På sensommaren testade vi Scandlines bilfärja över natten till Rostock i Tyskland från Trelleborg. Scandlines är det andra färjealternativet mellan Skåne och Tyskland. Det är ännu mer känsla av cargofartyg än TT, med långtradarna på rad och chaufförerna som en viktig passagerarkategori. Hytterna är bra och renbäddade. Man startar sent vid 22-23-tiden och anländer redan 06-07 på morgonen. Med sådana tider lägger jag mig genast och stiger inte upp för frukost, utan äter något på vägen istället. Internet: www.scandlines.se

Om Öresundsbron har det gnällts mycket redan långt innan de första pelarna började gjutas. Men när man sitter och kör över sundet, på väg från Esbjerg de dryga 90 mil till Stockholm, och tjänar timmar av dyrbar tid tack vare bron, då blir de flesta gnällspikar både tacksamma och ödmjuka även om det kostar några hundralappar att korsa sundet. Tio minuter från Danmark till Sverige med bil och allt. Internet: www.oeresundsbron.dk

Till England gjorde vi tidigare överfarten med DFDS till Newcastle. Spårar man efter erbjudanden kan man

komma ner i 800 kronor för bil inkl. två personer. Vi prövar senare DFDS bil- och passagerarfärja från Harwich (som ligger två timmar nordost om London) till Esbjerg på danska västkusten. 18.30 från Harwich, övernattnings ombord, ankomst Esbjerg 10.00 nästa morgon. DFDS färjor är bekväma, prisvärda och förstås mera passagerarfartyg än de kortare sträckorna över sundet till Tyskland. Internet: www.dfdsseaways.se

Till Polen går Unity Line dagligen mellan Ystad och Swinoujscie. Avgång från Ystad 22.00 med ankomst Swinoujscie 07.00. Internet: www.unityline.se

Motormännen

Utmärkta tips får man från Motormännens Riksförbund i Stockholm, servicetelefon 020-21 11 11, där man också kan beställa kartor och den mycket nyttiga boken Upptäck Europa med bil. Be också om senaste uppdateringen av bensinpriserna i olika länder. I skrivande stund är Ryssland, Ukraina och Kanarieöarna billigast och Nederländerna, Danmark, Norge, Italien och Sverige dyrast. Ryssland tar €0,444 och Nederländerna €1,358, dvs i svenska kronor 4,08 resp. 12,48. Ibland kan det löna sig att tanka innan man åker in i de dyraste länderna. Medlemskap i Motormännen kostar 355 kronor/år. Internet: www.motormannen.se □