

Storm, skyfall och översvämningar

Äventyr längs Engelska kanalen



Årets upplaga av Cykeläventyret Europa innehöll det mesta av natur- och miljöupplevelser. Det var dessutom en av de mest tekniskt krävande som SCS genomfört. Men största dramatiken utspelades vädermässigt i vår omedelbara närhet.

Text / Foto : LASSE BRYNOLF

■ Visst har vi haft tur med väderleken under snart sagt alla våra långfärder i 25 års tid. Men årets resa tar nog ändå priset i detta avseende. 25–30 grader varmt i 10–15 dagar, ingen vind, solsken och några regndroppar under någon timme så att man i alla fall fick packa upp regnkläderna. Detta är unikt i sig för vanligtvis "regntåta" Brittiska öarna, men den verkliga dramatiken utspelades inte långt ifrån oss.

I norra England och Skottland rådde busväder och vägar spolades bort i veckolånga skyfall. Och just som vi lämnat Cornwall efter en strålände avslutningsetapp, så drog ovädret in även här med skyfall och tromber och den lilla byn Boscastle på nordsidan spolades ut i havet. Visst gillar vi spänning, men sådana här scener var mer än vad vi planerat.

Långa biltransporter

Färden var tekniskt komplicerad. Vi startade på en plats och avslutade 60 mil därifrån. Dyra cykeltransfers var inte att tänka på och persontransporterna blev inte heller billiga och tog lång tid. SCS-buss plus släp åkte därför båt över Nordsjön ner och tog vägen via Dover och kontinenten hem. Några landsortsbor plockades upp på vägen ner till Göteborg, andra tog flyget (Ryanair från Nyköping) och några startade från England.

Det engelska landskapet är fascinerande på många sätt. Det är välskött, väl utnyttjat, parkerat – med ett mycket väl separerat vägnät. De



stora vägarna suger upp all trafik, på småvägarna är den mycket blygsam. Och det är inte så konstigt, för här är ofta så smalt att man knappt kan mötas bil + cykel. Vi har ju varit i Storbritannien flera gånger tidigare och varje område har sin karaktär. Men Cornwall var nog ändå lite mer kuperat än väntat. Några skyltade 20 %-backar och följebilen besegrade på 1:an några 25 %-are. Och däremellan var det heller inte särskilt slätt.

De engelska vägarna håller god kvalitet. Alla är asfalterade, cykelvägar förekommer bara undantagsvis. Åkrar och betesmarker är inhägnade, oftast med höga häckar. Detta är ovanligt och trevligt i början, men som med så mycket annat kan det bli lite väl mycket av det goda. Byarna ligger dock tätt, liksom smärre naturområden som nyttjas av det rörliga friluftslivet. Både i städer och byar ligger bostäderna alldeles invid bilstråken – det finns liksom ingen annan plats över. Och bilar finns det många i England, liksom engelsmän. Mestadels småbilar, det är vad som får plats på vägarna. Som bilist är det viktigt att hålla sin kant (i vänstertrafiken). Du måste slicka varje kurva längs häckarna, annars smäller det. Varje större väg har särskilda metallkoppar i vägmitten, som slår mot däck och varnar om man ligger fel.

Dramatiska häckmöten

Men på småvägarna gäller andra regler, här måste du hålla låg fart – i stort sett cykelhastighet. Här var alla bilar skavda längs vänstersidan efter alla "häckmöten". Även som cyklist fick man passa sig för att ligga på fel sida på skynda partier. Småvägarna var utmärkta för cykling med gles biltrafik. Kom här t ex tre bilar från båda håll samtidigt, då tog det en stund innan bilnummer tre från "bästa" hållet kom ihåg en lämpligt passerad mötesplats och började backa. Mötte man en jordbruksmaskin behövde man inte fundera. Det var bara att backa direkt någon kilometer till en tvärväg eller ett öppet fält.

I sådan miljö färdades vi alltså under tio dagar. Man glömde bort både tid och rum och tog dagen som den kom. Ett alldeles utmärkt sätt att koppla av från vardagen, även om några etapper blev i längsta laget, då hotellen inte hamnat riktigt där vi hade beställt dem. Hotellen var annars bra och lägena OK med några strålande undantag. Hotellet på Guernsey låg alldeles vid havet och utanför Lyminster hamnade vi på ett högre-stånds-boende med egen golfbana, stor trädgård, rum med sänghimlar och förgyllda badkarskranar. Här var det mörk kostym som gällde till middag, men som tur var hade flertalet ätit innan. Inför frukosten höll personalen överläggning, men man enades om att cykelkläder var OK, då vi åt så tidigt och troligtvis hade försvunnit innan övriga gäster vaknade. Här hade man förstås kunnat stanna någon vecka om man haft råd, dubbelrummet kostade kring 2 500 kr/dygn.

Handla mat mitt i natten

Annars fungerade det mesta under färden. Bussar och båtar höll tiderna exakt, maten på restau-

OVAN TV – Strålande havsutsikt från Cornwall's nordkust ut mot Lands End.

NEDAN TV – Blomsterprakten på Dartmoor-heden var imponerande. Nationalparkens centrala delar består av en i stort trädlös högplatå med denna unika växtlighet.

NEDAN TH – På en liten ankfarm SV om Bournemouth fick vi tillåtelse att duka upp vår picknick. Dagen till ära flaggade man med både Union Jack (överst) och Englands flagga.

rangerna var god, omväxlande och inte särskilt dyr. Maten i livsmedelshallarna var billigare än i Sverige och butikerna mer koncentrerade. På landsbygden ingenting, i städerna endast fyra-fem ställen med "superstores" – jättelika matställen med superfräscha grönsaker och öppet 24 timmar om dygnet. Vilken småhandlare kan konkurrera på sådana villkor? Varje cykeldag inhandlades här picknickmat och man kunde äta så mycket man ville.

Kartorna som färden var upplagd efter var de allra bästa, turistkartor i skala 1:50 000 och mycket detaljerade. Så detaljerade att de rimligtvis var omöjliga att revidera. De innehöll t ex alla pubar, varav naturligtvis många fått stänga på landsbygden. England har sedan ett antal år ett skyltat lednät för cykelturister, som till stor del dock inte var klart i dessa trakter och därför endast följdes på korta bitar (kommer att presenteras i en separat artikel senare i NCT). Jersey stoltserade med egen cykelkarta och eget

uppskyltat cykelledsnät av rimlig kvalitet. Även småvägar hade vägnummer och alla dessa fanns med på 50 000-delen, vilket underlättade en hel del. För vägar finns det gott om i Sydengland, ibland gick sju-åtta stycken ihop i samma korsning. Dessutom hade vi omfattande kartverk över alla tätorter vi passerade.

Borgar från romartiden

Och vad fick man då se under färden? Ja, vi började i trakterna av Brighton genom det vackra åslandskapet South Downs. I hamnstaden Portsmouth ordnade vi egen sightseeing och vandrade bl a runt Portchester Castle från romartiden. Allt som är gammalt i Sverige är från max 1 000-talet, för Centraleuropa gäller Kristi födelse och i medelhavsområdet (exempelvis Kreta) gäller 1 000–2 000 år f Kr. I Portsmouth hamn låg gamla klassiska krigsskepp som Mary Rose, HMS Warrior och HMS Victory. Här



fanns ett stort marinmuseum som förstås var stängt. Städerna var faktiskt inte särskilt turistvänliga – de flesta anläggningar stängde kl 17.

Sedan väntade en heldag på cykelön Isle of Wight med många storslagna upplevelser, bl a västspetsen The Needles (nålarna). Ny färja till Lymington och det fashionabla boendet vi redan nämnt. Efter en intressant tätortspassage via Christchurch genom badorten Bournemouth, ny färja, picknick på en liten ankfarm (som flaggade både brittiskt och engelskt) fram till Weymouth, där vi bodde två (tre) nätter på ett hotell som låg alldeles vid badstranden och Esplanaden. Från Weymouth gick jettfärjorna till Jersey och Guernsey, där var sin cykeldag var förlagd. På kanalöarna hade en del turistanläggningar t o m stängt lördag-söndag.

Nu bar det vidare västerut via Exeter, Plymouth och den trevliga turistorten Fowey till Truro, Cornwalls huvudstad, där vi tillbringade två nätter. På vägen dit passerades den väldiga nationalparken Dartmoor, som har säregen natur, inte alls vad man förknippar med en slät hed utan mycket kuperad. Som kontrast till detta en milslång järnvägsbank in till Plymouth med logi i hamnkvarteren.

Final vid End-en

Avslutningsdagen skulle vi nå så långt det nu gick på Cornwall, nämligen till Lands End. Vägen dit gick via en gammal badort, St Ives, och en underbar hög kuststräcka (30 km) med havsutsikt hela tiden. Lands End var också en positiv upplevelse – en vacker plats, intressantare än både Nordkap, Treriksroset och Smygehuk tillsammans. Inga 175 kr i inträde som på Nordkap, utan gratis, billig parkering och allmänt välordnat för stora besöksskaror. Här träffade vi även några cykelturister, vilka annars var sällsynta. Att cykla "End to End" i Storbritannien är ett populärt nöje.

Bilresenärerna fick dessutom se en hel del tätorter och trafikmiljöer utöver detta. Från Älvsborgsbron och Rya skog i Göteborg till klassiska Stonehenge och Dovers vita kritklippor (alldeles bakom färjeläget). Vi stod inte och sjöng "Dover-Calais" på däck för vår färja gick till Dunkerque och sedan följde en hel dag på motorvägar genom ett gränslöst Europa (man visste inte i vilket land man var för gränserna var helt nedmonterade). I England, som är EU-skeptiskt, var det helt andra tongångar – här släpptes man inte in utan pass. Flygresenärerna fick dessutom åka dubbeldeckare åter till London från Truro, vilket måste ha varit helt OK.

Platt genom nord-Europa

100 mil på motorvägar genom Nordeuropa kan låta tråkigt, men det var bara genom Belgien som det var något enahanda. En helt annan typografi jämfört med Sydengland mötte – inte en backe – totalt slätt i 100 mil fram till färjan i Rostock för vidare nattbåt till Trelleborg.

Något att notera

Färjorna till Europa har börjat tillämpa Ryanairs bokningssystem – inga fasta priser, ju senare du köper biljett desto dyrare. Över Engelska kanalen var det hutlöst dyrt.

England är rondellernas förlovade land, en del är så små att man knappast ser dem (och de går att köra rakt över) – andra är 1 km i omkrets. Och de verkar att fungera mycket bra, utom vid rusningstid då det blir köer kring tätorterna.

Kanske skulle man förlagt denna resa till björnbärens mognadssäsong med tanke på budgeten och mängden häckar. Att väja in i ett björnbärssnår är inget att rekommendera. Taggarna är många och sylvassa – hamnar du där



måste någon hjälpa dig loss.

Karaktäristiskt för färden var också att det inte fanns en enda fluga, inte ett enda mygg. Inte en insekt (kanske några getingar) och följaktligen nästan inga fåglar. Inte en "häckfågel" i detta unika häcklandskap, det var anmärkningsvärt. Mycket lite djur dessutom, tamboskapen var utslaktad i galna-ko-sjukans spår, rabbisar nästan inga, rävar – njet, hjortar skulle finnas, men vi såg inga och nästan inga djur låg överkörda på vägarna. Höet från betesmarkerna måste ha gått till energiproduktion.

Vi utnyttjade tiden

Denna resa blev ingen tur för "sjuovare". 03.00 samling för flygresenärer. 04.00 gick bussen till Skavsta. 07.30 jettfärjan till Guernsey, som återvände söndag natt kl 00.30 (försenad). Avfärd från förläggningar i allmänhet kl 08.00 (kl 09 vid sovmorgon). Frisk luft fick man i massor och mängder av skönhetsintryck. Aktiv semester alltså, som tar en tid att smälta.

Avslutningsvis måste vi väl kritisera även den

De brittiska öarna är häckarnas förlovade land, särskilt inom vissa landsbygdsregioner. Perfekta vindskydd och ibland även tak för regnet, men utsikten blir ju begränsad. Fast visst är det fascinerande att trampa kilometer efter kilometer i gröna valv.

engelska frukosten, som skiljer sig väsentligt från den kontinentala. Kostnad oftast kring 100 kr med bordsservering av bacon, korv, svamp och tre sorters tillagade ägg. Bröd (endast snittat vitt, rostat eller normalt) – annars var man bra på bröd, ingen ost men flera marmelader, mjölk och olika typer av flingor, te (förstås) och kaffe samt muffins och en mycket god fruktblandning (typ cock-tail) som vi först trodde var konserverad, men visade sig vara färsk med ananas, vindruvor, grapefrukt, meloner, päron m m – mycket gott. Så ingen gick väl ner i vikt så där överdrivet mycket på denna resa heller.

Storbritannien är ett alldeles utmärkt land för cykelturister. De som inte var med på årets färd gick miste om en stor upplevelse. □