

Lars Sundin
2007-07-14

Reserapport London/Cambridge/Duxford 4-9 juli 2007

Syftemål med resan: Besöka "Flying Legends" flygdagarna på Duxford.

Ändamål med resan: Ja säg det. Vi hade ett tag en reseanhållans-blankett där man skulle ange både ändamål och syftemål. Elaka arbetskamrater menade att det berodde på att "kontorschefen" hade viss frikyrklig anknytning. Syftemål låter ju litet mer andligt liksom.

Projekt-nummer: Nostalgi (snyftemål)

RUPA: Eget (RUPA=en förkortning som förekom på radiosidan i televerket och hade med arbetets planering att göra.)

Allmänt

Sverige är ett lågprisland och så är jag en optimist när det gäller att beräkna kostnader (samt att läsa kartor). Kontanterna smalt nu som smör i solsken men det går lätt att betala med kort i UK. Inget tjaffs med lemmigation inte. Försäljaren stack fram en liten kortläsare som man skulle sticka in kortet i på något ny modeschang.

Vädret var angenämt hela tiden.

Publika transporter funkar. Tätt trafik. Men möjligen något dyr. Jag betalade ca 150 spänn för två korta undergroundresor med en oherrans massa trappspring vid byten. (Det har förresten tagit flera dagar att slippa värken i fötter och knän efter resan). En del av kostnaden kan bero på tafatthet. En automat "snodde" tre pund innan jag gav upp och gick till en bemannad kassa. Där visste jag inte vad de rätta taxe-orden var. Antagligen finns det en billig biljett som räcker en hel dag. Men det är nog likadant i Stockholm och resten av världen; allt mer komplicerade taxe-regler införs. ("Åker mitt sjuåriga barnbarn Jesper gratis i mitt sällskap? - Nej, barn åker gratis med vuxna enbart på lördagar och söndagar." Varpå Jesper visade upp mammas utlånade familjekort och jag fick min pensionärs/barn-remsa stämplad. Hade nog inte gått lika bra tvärtom.)

Tåget Kings Cross - Cambridge "gick som spjutet" i ca en timme. 18 pund; tja kanske billigt. Konstigt nog ingen kö vid den något svårfunna biljettkassan. Tåget var märkt "First Class" men det var bolagets namn. Skyltningen något dålig så jag fick fråga en medresenär om jag var på rätt tåg och satt i rätt klass. Mindre plats för knäna än hos RyanAir vilket inte vill säga litet; tåget efterliknar flyget. Ingen biljettkontroll, vare sig på tåget eller vid avstigning. Skulle ha kunnat "spara" dessa 18 pund.

Onekligen praktiskt med säckstationer, man slipper eländiga trappor upp och ned.

Cambridges järnvägsstation anlades med avsikt långt från centrum för att inte studenterna skulle lockas resa till det syndfulla London. Lär ha landets längsta perrong. Jo, det värkte i fötterna.

Trevliga taxichaufförer. Taxi prisvärt om man är fyra. Om Svennis och Zlatan visste chaufförerna mer än jag.

England har "ryckt upp sig" men är ändå sig likt på många sätt. Trevligheten finns kvar likaväl som mängden av förfallna radhusområden i Londons utkanter. Hotellrum i centrala London kan vara hutlöst dåliga och dyra. Undergrounden var sig lik med sin sunkighet men det var betydligt mer välstädat än i Stockholm. Även prydligt på gatorna.

Vi, alltså de ca 13 personer som nappat på Lennart Berns bokning av hotellrum på Arundel House Hotel i Cambridge, bodde och åt s k gourmet-middag där för 69,5 pund/dag. Det engelska köket var sig likt, ingen större njutning. Det bästa var vegetarisk Stroganoff (samt fish and chips, då på andra ställen). Om hotellet, se <http://www.arundelhousehotels.co.uk/>. Inga bilder av de branta trapporna med rackliga räcken och med smala steg, täckta av en mjuk matta. Snubbelvänlig ättestupa.

Jag gick nog 5 ggr uppför trapporna (Bodde allra högst) innan jag till sist lyckades komma in i rum 323. Två gånger valde jag fel trappa. Jag har svårt att tolka uppgifter av typ "rum 310-322", och sedan var det en mycket modern låsmekanism där man höll ett magnetiskt kort framför en sensor på dörren. Man skulle trycka på en "knapp" också vilket jag missat. I receptionen fanns en modell av låsmekanismen varmed funktionen demonstrerades så jag antar att jag inte var ensam om att ha problem... Men jag missade knapptryckningen. Knappen var förresten högst symbolisk, en till/från-symbol på en blank helt slät yta. Dock eftergivlig.

(När jag 1992 skulle hjälpa professor Krivochev med hustru till rummet på dåvarande Scandic Crown vid Slussen kom vi upp på rätt våningsplan men i fel huskropp. Man hade ju sedan hoppats att paret skulle ha utsikt över Riddarfjärden men 5 meter framför fönstret hade man en kontorsfasad!)

Flygresan

Jag valde RyanAir, eftersom jag var något skrämdd av DN:s kampanj mot SAS (personalen är så strejkbenägen ju...). Eller skall det hela ses som ansvarsfull konsumentupplysning från DN:s sida? Webben var viktig för att skaffa information. Jag insåg att flygresan var en ganska liten del av hela resekostnaden och att prisskillnaden mellan SAS och RyanAir därför var mest akademisk men man skulle väl ändå pröva RyanAir en gång. Skavsta ligger ju dessutom på rätt sida om sta'n men förstås ändå ca 12 mil bort (Arlanda ca 6).

RyanAir kostar ju trots allt när man räknat samman allt. Kanske jag förresten skulle klarat mig med enbart handbagage vilket blir billigare. Bolaget gav fint stöd via webben/mail, t ex vad avser hotell.

En annan svensk hade drabbats av RyanAir-försening på Skavsta, 8 timmar. Flyger man med SAS från Arlanda slipper man nog sådant.

Skavsta hade sin charm.

Jag var ju väldigt orolig att något skulle hänga upp sig, det var nog 9 år sedan jag reste utomlands med flyg och då hade man ju en resebyrå som hjälpte till. Men ett efter ett kunde jag lägga de kritiska momenten bakom mig. Bilen startade när jag skulle bege mig till Skavsta, jag klarade säkerhetskontrollen där o s v. Skulle nu till sist parkeringsbetalningsautomaten i Skavsta stationsbyggnad acceptera min parkeringsbiljett? Jo det gjorde den, och kortet belastades med en oherrans massa hundralappar. Och bilen startade också. Men vilken konstig utpassering! Det fanns ju ingen grej före bommen där jag kunde sticka in biljetten; det fanns visserligen något efter bommen (så opraktiskt!) men anvisningarna där var goddag yxskaft. Men det visade sig att jag försökt köra ut genom infarten till parkeringen...

Under flygningen till England kände jag inte igen mig från luften men insåg att vi måste ha flugit strax utanför den tyska och holländska Nordsjökusten. Kände mig förvissad om att jag satt på rätt plan först när jag strax före landningen såg att vänstertrafik rådde, vilket fick mig att erinra mig en lätt excentrisk BBC-kollegas nu närmast klassiska passage i en teknisk rapport om "Signalling in parity":

When travelling by air the author invariably studies the road traffic before landing in order to establish with a high degree of reliability a single bit of information, whether he is over the British Isles or over the the continent of Europe. This is the result of majority logic applied to whether each vehicle is advancing on the left- or right-hand side of the road. The system has proved infallible and it does not demand any unnecessary extra action by the drivers concerned. It is this observation which sowed the seed for signalling in parity.

Det var tätt mellan stolarna på nedresan (i EI-DAN), hemåt var det litet bättre plats. Samma typ av plan Boeing 737-nånting med rediga winglets. Planet hem var nog inte "original RyanAir". Fanns t ex nu en nätkasse på stolsryggen. Planet var ordentligt fyllda. Jag saknade "gratismaten" och dito spriten från forna dagar men det gick.

Studerade bagagelastningen på Stanstead där bagagekillen nästan demonstrativt slängde väskorna nedåt på rullbandet till planet fast det var kanske ändå egentligen en kraftbesparande rörelse. Kom att tänka på Karl-Bertil Jonsson och "Fragila avdelningen". Men varför allt detta jobb med separat bagagehantering. Kan inte folk själv bära ombord sitt pick och pack?

London

Det var roligt att återse staden. Jag tog bussen från Stansted in till Baker Street. Sedan blev det en lite väl lång promenad därifrån till hotellet vid Gloucester Terrace norr om Kensington Gardens dit jag anlände kring kl 8 på kvällen.

Jag tog på torsdagen en promenad genom Kensington Gardens och ned i Brompton-området med Imperial College och museer.

Mycket var sig likt, en del var nytt och annat gammalt hade jag inte sett förut. Det fanns ett mycket exklusivt bostadsområde invid Albert Hall. Albert Memorial var större än jag mindes det. IBA:s gamla kontor på 70 Brompton Road där jag var på möte 1980 kunde jag inte återfinna men antagligen låg det där man nu byggde ett nytt hus.

Tog mig en café latte (för första gången någonsin tror jag) och köpte så några begagnade böcker.

Jag var nu så trött att jag tog Undergrounden till hotellet, hämtade ut mitt bagage. Jag hade glömt mina skjortor under det tunga sängöverkastet (en brittisk specialitet) men man hade hittat dem. Tog så Undergrounden till Kings Cross-stationen.

Märkte inget av terrorist-hotet och ökad bevakning därav. Dock satt jag avresedagen på en bagagevagn utanför Stanstead-terminalen och läste en bok. En vakt med beskedligt utseende som svävade kring med antagligen några allmänna ordningsuppgifter kom fram och fäste av någon oförklarlig anledning (pratsugen?) min uppmärksamhet på en sinistert blickande man i "muslimska" svarta kläder med vit kalott som stod vid väggen och rökte en cigarrett. Vi växlade några ord om "konstiga typer". Sedan ringde vaktmästarens mobil och han försvann vilket muslimen redan gjort såg jag då.

Cambridge

Jag gillade sta'n. Här fanns mycket gammal bebyggelse samt också stora gräsytor, man kunde t o m se betande kor nästan mitt i sta'n. Kom att tänka på Pisa. Vi var några som tog en tur med en rundtursbuss, en öppen dubbeldäckare. Vi hoppade av vid en amerikansk krigskyrkogård strax väster om stadskärnan samt för en middagdrink i "gamla stan". Sedan kom en av oss inte på bussen igen, han hade tappat sin biljett.

Vi hyrde ingen punt att staka oss fram med i floden Cam. Det finns sightseeing-puntar där man sitter tre i bredd. Se <http://www.punting-in-cambridge.co.uk/>, där man också ser litet av stadens byggnader.

Duxford och flygdagarna "Flying Legends"

Duxford är en gammal flygbas där nu Imperial War Museum har utställningar av flygplan samt även av pansarfordon. Vidare finns en omfattande restaureringsverksamhet av flygplan, bedrivna av entusiaster och privata företag. Jag har inte samarbetet mellan IWM och företagen riktigt klart för mig. Se <http://duxford.iwm.org.uk/>.

Vädret var fint. Det fanns mycket att se förutom de mycket omfattande flyguppvisningen med äldre plan, övervägande f d militärplan, som dock blev litet enahanda till sist. Men mäktig, inte bara den avslutande paraden, en "balbo" med bortåt 25 st "warbirds" utan även de upprepade överflygningarna av lösa grupper av Spitfire, Mustang m fl. Två presentatörer omväxlade, den ena var fransman vilket hördes på brytningen men främst på hans typiskt franska sätt att tänka och associera. Jag tyckte han var trevlig - faktiskt.

Flygprogrammet inleddes med en liten uppvisning av amerikanska flygvapnet ackompanjerat av ett propagandatal (kvinnlig röst) som verkade skrivet utan insikt i hur européer ser på saker och ting. Det finns för övrigt ett amerikanskt flygmuseum på fältet. (*American Air Museum in Britain stands as a memorial to the 30,000 American airmen who gave their lives flying from UK bases in defence of liberty during the Second World War, and also honours those who fought in Korea, Vietnam, Libya, Iraq and other conflicts and battles of the 20th and 21st centuries.*)

Jag har ännu inte fixat så att jag kan ha en lätt men bekväm stol med mig. Det var ont om sittplatser men många köpte sig en egen stol. Men skulle jag billigt kunna få med mig den hos RyanAir? Jag har dessutom redan en stol köpt för ändamålet hemma. (Har hört talas om en svensk på tjänsteresa i Genève som köpte boule-klot som han tyckte var en trevlig sak. Men att de väger kom han att tänka på först senare...)

Inträdet var dyrt, som pensionär betalade jag ca 25 pund per dag. Det kostade så 4 pund till att komma in på "flightline" där man kunde se närmare på planen. Jag övervägde ett tag (mycket trötta fötter) att en dag kunde kanske vara nog men det var så mycket att se i muséer och restaureringsverkstäder att det behövdes faktiskt två dagar. Jag vankade runt på egen hand.

Växlade några ord med Gunilla Carlson, Mikael C:s hustru. Mikael flög sin Tummelisa. Han lär nu ha ca 170 timmar med den speciella motortyp som var vanlig i flygets barndom, roterande stjärnmotor. Härom året hade Saab B 17 väckt stor intresse vid "Flying Legends".

Så såg jag två av de verkligt stora brittiska flygarna, Eric Brown och Peter Twiss, signera böcker. De såg ut som "vilka pigga 87-åringar som helst". Köpte dock ingen bok; man måste väl göra det för att få en pratstund och vad skulle vi prata om? Däremot köpte jag böcker vid andra tillfällen.
