

Med Bilen till Italien

E.Engzell

January 7-10, 2021

En liten tunn och behändig resebok tryckt 1953. En gång i tiden kostade den 16:50, men denna var köpt för drygt 6 kronor. Vem köpte den, hur kom den i min ägo? 1953 hade vi ingen bil så det är tveksamt att min pappa inhandlat den då, men den kan ha inhandlats ett antal år senare, men jag har inget minne av den i föräldrarnas bibliotek, vilket jag säkert borde ha haft om den funnits där. Större var inte biblioteket.

Boken är intressant såsom tidsdokument. Författaren inleder i sitt förord med *Vid det här laget är svenska bilar en vanlig företeelse på kontinenten*. Vi talar om 1952, en sju år efter Andra Världskrigets slut. 1952 fanns det ungefär 350'000 privatbilar i Sverige vilket översätts till omkring 50 bilar per 1000 invånare, numera är tätheten ungefär tio gånger större. Hur många av dessa for egentligen ner till kontinenten? 1952 rörde sig antalet svenska in- och utresande fordon omkring 450'000 och utländska 400'000, de svenska fordonen ökade med 200'000 nästa år. Men dessa uppgifter ger dock föga information om svenskars bilturism på kontinenten, men man kan nog gissa på tio-tusentals.

Boken är upplagd genom att dels presentera ett par stycke olika färdvägar genom Tyskland ner till Norditalien och dels presentera ett antal rundturer i Italien, samtliga som rör sig mellan 100-200 mil och rekommenderas att utföras under en fjortondagsperiod¹. Istället för att ge en lista av hotell, restauraner och sevärdheter, så beskriver han dessa i en löpande text som om han själv hade företagit dem. Stilen är ledig, stundom raljant, och den nödvändiga informationen packas in. Som smakprov:

Efter 4 km på landbacken når vi Konstanz och svänger in framför det forna dominikanerklostret Insel Hotel, där vi övernattar. Hotellet ligger på en liten ö, som man har på vänster hand omedelbart efter det att man kört över Rhenbron i norra delen av staden. Det är värt några futtiga DM extra att få bo på detta vackra, världsberömda hotell, som räknar sina anor från 1235. Man kan få ett rum här för 8-10 DM och middagen kostar omkring 6 DM. Vill ni bo billigare föreslår jag Hotel Barbarossa vid Obermarkt där priserna är ungefär hälften av Inselhotels. Middagen bör i varje fall bli en fiskdito, beställ »gratinerter Blaufelchen» – gratinerad sik är en förnämlig Bodenseespecialitet – eller »Seeforelle» och drick därtill en flaska Meersburger Weissherst!

Kursen för en Deutsch Mark vid denna tid var 1.22 svenska kronor, och en svensk månadslön rörde sig om 1000-2000 kronor, inte sällan mindre. Som tumregel kan man således tala om en konversion av 1:30. En krona då var värd ungefär 30 kronor nu. Ett rumspris på 10 DM motsvarar då en cirka 350 kronor, som dock får anses ganska billigt för ett hotellrum (och det är ändå ett av de dyraste hotellen som tas upp, ett mer normal pris vore 200 kronor). Och middagen var således ännu mera förmånlig (men

¹ Detta motsvarar mina egna kontinentala cykelturer både i fråga om längd och tid.

bokens pris motsvarar 500 kronor i dagens värde, vilket må anses vara ganska maffigt för en ganska tunn häftad bok). Att ha bilen på verkstad, åtminstone för en rundsmörjning, var tydligen mycket förekommande på den tiden, dagens moderna bilar behöver tydligen inga regelbundet återkommande rundsmörjningar med en sådan frekventitet, täta hänvisningar görs till bilverkstäder längs vägen där man lugnt kan lämna sin telning. Vidare diskuteras bensinpriser och oktantal, nyttan av en extradunk bensen, och införelsebestämmelser av cigaretter och sprit. Bensinpriset i Tyskland var då 0.65 Dm/l, vilket motsvarar 24 kr/l, betydligt dyrare än idag. 1953 var tio år innan Flyttfågellinjen Puttgarden-Rødbyhavn öppnades, vad som gällde var Gjedser-Grossenbrode.

Och så kör vi genom Lübeck (marsipanen och rödvinets stad), Hamburg (Reeperbahn) för vilka ett flertal hotell rekommenderas, Hannover (Mässtad), Celle (slottsteatern), Kassel (sjudande industristad där bröderna Grimm verkade), Frankfurt (Goethes återställda födelsehus), Mannheim (Tysklands största slottsanläggning), Heidelberg (Tysklands äldsta universitet), Baden-Baden (Vichy-Vichy, Frankrikes administrativa center för dess ockupation, med sitt casino), Freiburg (Tysklands sydligaste universitet), Basel (Schweiz äldsta universitet, största Zoo, och billigaste stad, trots alla miljonärer), Küsnacht (Drottning Astrids dödsfärd), Luzern (Thorvaldsens uthuggna jättelejon), Milano (Lyxaffärer). Och så gör vi om alltsammans längs en annan väg. Hotellen för sig om 5-6 DM normalt, och middagspriserna är i samma stil. Och vad äter man? Grünkohl mit Brägenwurst, Meerrettich und Senf, Schmorbraten, Hackepeter, Frankfurter Breenten, Schweinepfeffer mit Knödel, Leber- und Griebenwurst, truite au bleu avec beurre noisette', den senare avnjutes i Basel. Och dryckjom? Lüb'schen Rotspons, Einpöckischen (Tysklands äldsta öl), Lüttje Laage (öl med snaps). Och på tal om viner, Schloss Johannisberger, Markobrunner (eldigt), Assmanshäuser (lätt mousserande), Rauenthaler, Liebfraumilch, Sorgenbrecher, Schlossgeist, Pulvermächer, Fendat Pierreafeu, Dézaley Médinettes (3:75 för en halvflaska, d.v.s. en hundring).

Under turistandet bli lätt maten och drycken, samt den efterföljande nattvilan, tillvarons hållpunkter och får spela en betydligt större roll än i vardagslivet. Sevårdheterna får mer av karaktären efterrätter och pikanta distraktioner, medan vägarnas beskaffenhet uppfyller resenärens mer. Och visst finns det Autobahn, det som gör Tyskland, eller på den tiden Västtyskland till ett genomgångsland. Och visst i reseboken är det givetvis Italien som är huvudnumret, medan Tyskland inte bara skall ses som ett nödvändigt ont utan väl värt en del små omvägar. En dryg tredjedel av boken behandlar resvägarna ner till norra Italien, medan nästan två tredjedelar behandlar rundturer i Italien, samtliga beskrivna på samma sätt som genomresorna (med precis samma upplägg i hans andra böcker om Paris etc) dock med större detaljrikedom, och ett viktigt undantag, ty resorna genom Tyskland vimlar med prisuppgifter på hotell och middagar, medan de i Italien av någon anledning lyser med sin frånvaro. Men visst man behöver prioritera.

En rundtur utgår från Milano och går i motsols via Genua, Pisa, Rom längs den tyrrenska kusten, och sedan genom appenninerna via Viterbo, Siena, Florens och Bologna. Den andra variationen går istället med utgångspunkt från Verona och Ferrara (med en avstickare till Venedig) medsols längs den adriatiska kusten via Ravenna, Rimini, med avstickare till San Marino och ner till Ascoli för att sedan gå till Rom och tillbaka en något annorlunda väg via Toscana med Florens tillbaka till Verona via Mantova. Den

intressantaste turen verkar dock vara den genom syditalien med Rom som utgångspunkt, med ett kort gästspel i Sicilien. Det är också den som ger mest 'off the beaten track' råd, vilket man söker efter i en resehandledning. Milano, Venedig, Florens, Rom, Neapel, är städer man inte behöver en resehandbok att bli uppmärksam på, och vad som skrivs om de klassiska turistmålen är också mindre intressant. Men existensen av trulli-hus, gamla kägelformade hus, strax norr om Brindisis hade jag ingen aning om, ej heller om uråldriga albanska folkspillror i Italiens häl. Jag borde ha vetat att normanderna, vikingaättlingar, inte bara stod att finna i Normandie men etablerade sig i södra Italien på 1100-talet av vilka det finns en hel del byggnadslämningar.

Vilken slags turister vänder sig boken till? Inte badturisten, även om möjligheten till bad påpekas då och då, men då som ren avkoppling och semester från turistandet med sina inspektioner. Sevärdheterna utgörs huvudsakligen av gamla byggnader, främst kyrkor och katedraler, kompletterade av arkeologiska lämningar, samt museer, främst konstmuseer. Man undrar hur passionerat detta intresse kan vara för den genomsnittlige turisten när han eller hon inte sitter i bilen? Är det inte främst för det exotiska som en utlandsresa utgör och sevärdheterna utgör en slags kulisser. Att bara äta och dricka kan bli lite enahanda man vill gärna fylla tomrummen mellan dem inte bara med att färdas på vägen och se landskapet flyta förbi, en kuliss även det. Sedan kan man lite elakt undra varför resorna företas överhuvudtaget. Kan det röra sig om statusjakt, att ha varit någonstans och sedan kunna komma hem och skryta om det?

Anmärkningsvärt är att citeringar på tyska (och stundom även på franska i franskatalande Schweiz) lämnas utan översättning, det antas självklart att läsaren kan förstå, vilket inte längre skulle tas lika självklart nästan sjuttio år senare.

Hur mycket skulle en sådan resa kosta? Vi uppskattar en rundresa på 150 mil som kanske tog 200 liter bensin, som kostade säg 20 kronor litern i dagens penningvärde. Bränslekostnaderna utgör således en 4000 kronor, lägg därtill 500 kronor för hotell med mat och dryck och vi talar om 7000 kronor, och andra utgifter. Kanske 15000 kronor. Detta skulle anses ganska billigt idag, en halv månadslön. Därtill resan fram och tillbaka över Tyskland, kanske bara tio dagar, men ändå ett liknande pris. Nu är vi uppe i en månadslön.

January 11-12, 2021