

Rutter

© Karl Erson 2006 - 2008

”3.80”, sa hon som den naturligaste sak i världen; och hon menade Euro; så mycket begärde man alltså för den plastmugg med apelsinjuice jag just beställt och fått frampressad ur en sådan där maskin som förvandlar en hög med apelsiner till juice. Sådana finns numera också på många hotell. I Turkiet tog man extra betalt för den färskpressade juicen. Med de priser man tar ut för en frukost borde den juicen ingå; men de flesta hotellgäster vågar sig inte fram till apelsinpressen. Det räcker med att bara trycka på knappen ovanför pipen så startar inmatningen av apelsiner med hjälp av det pater-nosster-verk som hämtar apelsinerna i högen och sedan pillar in dem i själva pressen. ”34 spänn”, kalkylerade jag. Det är alltt en sabla tur att vi inte gick med i EMU och därmed antagligen infört euron som valuta. Tyskarna kallar den nya valutatan, som ersatte den gamla men urstarka D-marken, för ”Teuro”. Italienarna är inte alls begejstrade över att allt från pizza till drycker blivit ungefär dubbelt så dyrt på några år, medan lönerna inte alls hängt med; och de skyller det på euron.

Det går åt en försvarlig mängd apelsiner för att pressa fram ett normalt glas apelsinjuice. Detta var antagligen själva grunden till det pris som begärdes för plastmuggen med juice då jag ville läska mig på Athens ganska nybyggda flygplats. Den utgjorde en tredjedel av det athenarna fått som bonus för att stå ut med att husera olympiaden 2004. De andra två bonusarna var tunnelbanan och de nya motorvägarna, som verkade minst sagt överdimensionerade för den aktuella trafiken. Men bättre det än omvändningen. Tunnelbanebyggarna hade dock begått helgerån mot Athens antika kultur. Vid en promenad runt Akropolis-klippan kan man njuta av de upplysta templen belägna med utsikt över staden. Men plötsligt kan man, mitt i sin beundran över att det antika bevarats så väl, väckas ur sina funderingar av ett framrusande tunnelbanetåg. Dessa nybyggda framfarter avskiljs från antikviteterna av murar som väl är avsedda att avleda ljudet och avskärma styggelsen från insyn.

Den här dagen hade av athenarna bevärdigats ännu en fyratimmars strejk; så hade det varit gången före också, och nu skulle det vara i två dagar. Det enda positiva var att strejkerna annonserades i förväg. På så sätt kunde alla anpassa sig till rådande omständigheter och till inskränkningarna i rörelsefriheten, hitta alternativa transportmöjligheter och lämpligare arbetstider. Också flygets ankomster och avgångar anpassades både automatiskt och smidigt till de timmar då flygledarna behagade arbeta. Strejken inom den publika kommunikationen varade hela dagarna, vilket innebar att resan till flygplatsen från kontoret med taxi kostade närmare tjugo € istället för de knappa tre med bussen som går var tionde minut. ”Och jag som inte slösar med firmans pengar”, tänkte jag.

Athens flygplats är ett hektiskt tillhåll och man blir lätt svettig av att flyga därifrån. Det är långt att släpa handbagaget sedan man lämnat karran och det är flera säkerhetskontroller att passera. Numera skall även den medhavda PC:n plockas ur handbagaget för att inte skygga eventuella bomber. Har man glömt det, backas proceduren. Man får plocka ur PC:n och skicka tillbaka den och väskan för en ny åktur genom apparaturen. Det är svettigt, stökigt och omständligt att jonglera med handbagage, PC, inköpt sprit och ytterkläder som också skall genomlysas. Det är inte utan att det är en lättnad att komma iväg därifrån, svettigt och uttröttad av allt kånkande.

Annat är det i Istanbul; visserligen är det långt att gå till gaten, vilken den än är – och det driver svett, men man slipper plocka ur PC:n; i gengäld måste man ta av sig bältet och ibland till och med skorna för att godkännas i säkerhetskontrollen, där man ändå sveper med metalldetektor över kostymen, eftersom det likväl piper i apparaturen, fastän jag står där utan vare sig skor, bälte eller kavaj. De som behöver bältet för att hålla byxorna på plats över rundad mage står till synes lite utlämnade med händerna på byxlinningen, kanske rädda att bli tagna med byxorna nere? Istanbul och Athen knyts annars samman av Odysseus' resor i samband med det trojanska kriget. Han lär

ha varit på hemväg i hela trettio år. Nu går det på halvvannan timme och man får en mycket bättre överblick över det Egeiska havet än vad Odysseus verkar ha haft på sina irrfärder.

Nu är det Beirut som är destination vid avfärden från Istanbul. Det är en färd mellan två städer med ett stort inslag av muslimsk närvaro. Skillnaden är att moskéerna ligger tätare i Beirut. Men besökarna här verkar avsevärt färre än i Istanbul, som är starkt muslimskt, även om många ”moderna” människor struntar i böneutropen även där. Och det var inte alla som repekterade fastan under Ramadan heller. Sekulariseringen spirar även inom islam.

Jag gör en avstickare från Istanbul som var målet för den här arbetsresan. Så nu är det fritid, fastän bara sen torsdagskväll. Det gav å andra sidan utrymme för att klara av en del arbete vid datorn efter själva arbetstidens slut. Jag hade träffat turkiska kollegor i två dagar och nu skulle det bära av till det av interna slitningar och av attentat plågade Beirut. I planet, i stolen bredvid, satt en libanes som pratade enbart arabiska. Han hade flyttat till Tyskland en månad tidigare och visade nu stolt upp sitt pass med stämplarna med såväl uppehålls- som arbetstillstånd. Det visade sig dock att han behärskade vare sig tyska, franska eller engelska – det senare med undantag för några få ord som ”yes”, ”no”, ”hello” o.s.v. Så det fick bli ett kortare samtal med hjälp av tolk, som behärskade såväl arabiska som engelska. Med hjälp av honom kunde vi utbyta information om syftet med våra resor, men inte mycket mer. Efter en stund drog sig ”tolken” tillbaka med sin iPod. Det var just typiskt, tänkte Karl, att här rör man sig i den mer primitiva – och till viss del eftersatta delen av världen – och så sitter flygpassageraren där med en högst modern och av Steven Jobs designad underhållningsmaskin. ”Vi lever i kontrasternas tid” tänkte jag. Det hade jag observerat i de flesta länder jag besökt under 2000-talet. Det gällde såväl Serbien, som Iran, Israel, Serbien och Slovenien.

Som västerlänning, relativt sett ekonomiskt oberoende, i alla fall med så kallade ordnade förhållanden, var det inte utan att jag ibland kände mig lite skamsen över min – i varje fall i förhållande till de flesta människor jag mött i främmande länder - privilegierade situation. Även om själva landet var fattigt, till synes långt borta från den industrialiserade västvärlden, så nog gjorde sig globaliseringen påmind, både i form av billiga varor och i form av avancerade prylar från informationssamhället. Sålunda kan man hitta de modernaste mobiltelefoner, de mest avancerade musikapparater, videospelare och minnesenheter till och med i de små nischerna som utgör butiker alldeles i närheten av den primitiva marknaden i Marrakech. Och bara några få meter därifrån, ofta mitt i marknaden, sitter tiggarna med utsträckta händer och hoppas på en allmosa till brödet för dagen. Det är allt en kontrasternas värld – trots all globalisering.

Världen har kommit närmare, säger man; men har människorna kommit närmare varandra ? Eller har de rent av kommit längre bort från varandra ? Spänningarna ökar, kontrasterna ökar, medan avstånden till synes minskar. Men här rör det sig om två skilda dimensioner. Det fysiska avståndet minskar i takt med utbyggnaden av flygnet, telekommunikationerna, datakommunikationen och snabbtågen, medan den mentala separationen, förorsakad av olikheter i kultur, etnicitet och levnadsstandard, mest verkar accelerera. Det är i sanning en motsatsernas tidevarv !

Den här veckan var verkligen kontrasternas höjdpunkt. På måndagen hade jag stigit upp redan klockan fyra på morgonen för årets färd på skidor från Sälen till Mora. Det hade varit en underbar färd i några minusgrader och strålände sol med svag vind i ryggen. Därmed blev det nytt personbästa trots tillslag av trötthet mot slutet. Förberedelserna hade varit näst intill perfekta och skidorna helt rätt vallade så att de höll hela vägen. Men, jag hade råkat ut för en störande förkyllning ett par veckor tidigare och för en lättare matförgiftning bara några dagar före loppet.

Den här veckan skulle det alltså bli så och så med soandet för ifrån Mora bar det av direkt till Arlanda och Istanbul med sängläge först kvart över tre på morgonen. Detsamma blev det sedan med resan till Beirut två dagar senare. Och hemfärden började med avfärd från Beirut vid fyratiden på morgonen. Besök i Istanbul mellan sex och åtta, därefter några timmars väntan i Frankfurt resulterande i nära 16 timmars resande från dörr till dörr. Men rutten var knappast optimal. Ungefär samtidigt hade jag kunnat åka direkt till Frankfurt med Lufthansa och hunnit få en halv dags arbete gjort på hemmaplan. Men nu fick det bli jobb under själva resan. Och egentligen var det ju bara telefonen och PC:n som behövdes, knappast kontorets stol och skrivbord.

Att åka till Pakistan från Sverige borde börja med riktning österut. Men icke ! Resebyrån hade hittat en, vad de tyckte, bra förbindelse, via London. Det var nämligen direktflyg från London och bara 5 timmars väntan. Och framme skulle man vara vid sex-tiden på morgonen. Vilken resa ! Det visade sig dessutom att den där direktfligheten från London till Islamabad i norra Pakistan gick över Lettland och således passerade bara tio mil hemifrån efter att vi varit på väg i hela åtta timmar. Det kan man kalla omväg. Det hade kanske inte varit så dumt det där att först åka till Moskva och sedan vidare, vilket jag hade funderat på först. Nu gick färden söder om Moskva, i närheten av Chelyabinsk och vidare över Aralsjön.

Islamabad visade sig vara en modern men ändå njutbar stad. Den lär ha börjat byggas så sent som 1968 och man hade därför lyckats göra trafiken uthärdlig, med rymliga vägar mellan rikligt med grönska. En snabb frukost i den lugna restaurangen denna tidiga söndagsmorgon och så någon timmes sömn som kompensation för vaknatten på flyget ”bäddade” för en skön dag vid den blåskimrande poolen. Att få lunchen serverad vid poolside kändes helt rätt och en välkommen kontrast till den inte helt överdådiga flygmaten. Det är ingen vidare upplevelse att äta i en fullpackad 747-a. Att man färdas fram i nära tusen kilometer per timme märks ju knappast. Det är bara det lilla flygplanets förflyttning över kartan i displayen som visar att det går fort fram.

Det mest iögonenfallande i den pakistanska trafiken, bortsett från att man kör på vänster sida, är de färgrikt och fantasifullt utsmyckade lastbilarna. Dessutom vimlar det av trehjulingar och diverse varianter av kompakt-bilar. Och alla verkar vara fullpackade, både minibussar, vans och moped. På de senare åker det oftast två personer. På motorcyklarna kan det få plats en hel familj. Och småbarnen sitter helt kavat framme på bensintanken. Bara mannen bär hjälm. Att hålla sig till sin fil verkar vara ett undantag. De flesta kör grensle över linjerna, antagligen för att kunna bevaka framkomligheten i båda tvärs och vingla från den ena till den andra för att bana sig väg genom vimlet. Kontakten och koordineringen med medtrafikanterna sker med signalhornen.

Islamabad är tvillingstad med Rawalpindi och de delar på flygplatsen. Trots att Karachi nere vid kusten är största och mest frekventerade stad är det Islamabad som är huvudstad i detta folkrika land, som innehåller ungefär dubbelt så många människor som Turkiet.

Efter tre dagar i den pakistanska huvudstaden var det läge att besöka även Lahor, där bolaget hyser den verksamhet som jag ägnar mig åt. Det blev inrikes med PIA, Pakistan International Airlines. Som så många andra, både små länder och utvecklingsländer, framgår det klart hur stort man är över det nationella flygpolaget, som totalt dominerar trafiken. Pakistan har ett strategiskt läge och delar gräns med inte bara Iran, utan också med Kina, Afghanistan, Kashmir och Indien. Nere på sydkusten ligger en liten enklav som tillhör Oman. Den gränsar till Baluchistan, som till en del består av en bit av västra Pakistan och till en del av sydöstra Iran.

Både Islamabad och Lahor ligger i den norra delen av Pakistan. Ändå tog det nästan en timme att flyga däremellan. Det var en flygtur i absolut klart väder med fin utsikt över de vida slätterna.

Förvånansvärt var att se de ringlande floderna som leder det vatten som kommer ner från bergen, vilka utgör första veckningen av de massiv som innehåller Himalaya. Och med denna bevattning var landskapet grönare än man kunde vänta sig. Annars var intrycket, efter att ha läst Åsne Seierstads bok "Bokhandlaren i Kabul", att landskapet var ett enda dammande inferno med trängsel och hektiskt irrande människor. Det senare var dock vad som möter besökaren. Trafiken är vildare än i de flesta andra städer, Paris, Boston och Istanbul inräknade. Här i Lahore, hjärtat i Punja-provinsen, kör man totalt egoistiskt och individuellt, men med absolut kontroll över vad som rör sig i den omedelbara omgivningen. Det sker med både sidoblickande och tutande.

Här blandas personbilar med bussar, minibussar, lastbilar, pickups, ritschor, motorcyklar, mopeder och gående. Och detta i ett enda virrvarr av åsidosatta trafikregler, som betraktas som internationella av den besökande västerlänningen. Och på tvåhjulningarna åker ofta flera personer, de flesta utan vare sig lämpliga kläder eller hjälm. Man kan se hela familjer på en enda moped eller motorcykel. Som den där mamman som satt bakom pappan, vilken hade den cirka femåriga dottern sittande framför sig på bensintanken. Och det var ingen temporär lösning, för det fanns säskilda fotpinnar för flickan. Man kan inte undgå att tänka tanken vad som skulle hända vid en omkullkörning eller – ännu värre – sammanstötning.

Det var hit till Lahor som bokhandlaren i Kabul kom för att göra affärer. Åsne Seierstad skrev den uppmärksammade boken om hans liv, hans släkt och om livet i Kabul efter talibanernas fall. Sultan, bokhandlaren, hade fått muta sig fram i gränstrakterna mellan Afghanistan och Pakistan. Men med PIA var det bara att gå rakt förbi alla passager, givetvis säkerhetskontroll, men inget annat. Vad som slår en är att det vimlar av "officials" överallt. Det räcker med att visa den minsta tveksamhet vart man skall gå för att någon av dem skall komma fram och undra vad man tvekar om. De finns där överallt i sina blåa skjortor och mörkblå byxor. Det var till och med en man i säkerhetskontrollen som undrade om jag inte behövde "några andra tjänster", vad det nu kunde vara. Vad gör man inte här för att tjäna några rupies? Här jobbar man sig svettig för att förtjäna det minsta i form av drinks. Det vimlar av "frivilliga" och lösdrivande "tillfällighets-assistenter". Det gäller att ha gott om småsedalr i lokal valuta. Annars blir det missnöjesblickar. Vill man inte utsätta sig för något av detta får man hålla hårt i väskorna. För så fort man sätter ner dem, är det någon som är framme och gärna "hjälp till".

En resande i Pakistan och andra länder måste ha absolut kontroll över sitt bagage och vad man har med sig. Att komma till flygplatsen i Lahore och mötas av skylten "Welcome to Punjab Narcotics control desk" känns lite skrämmande för en västerlänning; man måste känna till och betänka att många av "de där länderna", som vi uttrycker oss i Sverige, har betydligt strängare straff för narkotiskainnehav än vad vi har; och detta till trots är förekomsten – och produktionen – mer utbredd här än i till exempel de nordiska länderna. Jag svalde och svarade ärligt på tjänstemannens allvarliga frågor. Hade jag verkligen koll på vad som fanns i plastpåsen jag fått med mig från hotellet? Den skulle ju bara innehålla en sandwich och en flaska vatten, reskosten. Jag hade ju missat lunchen.

Det var lite spännande att checka in i Lahore. Folklivet här var inte alls så som på till exempel Arlanda. Nej, här var det många kulturer representerade; till skillnad från "hemma" märker man här ut sin kultur med sin klädsel. Och det var färgrikt, för varje delkultur verkade ha sina egna färger; det gällde dock inte det fåtal kvinnor, som mestadels bar svart, om det nu var kvinnor under tälten. Det var ju inte lätt att avgöra med den lösa klädseln och med slöjor för ansiktet.

Lahore ligger i hjärtat av Punjab, en provins som sträcker in i både Pakistan och Indien. Den ligger långt från kusten och det tog ett par timmar att flyga ut över Karachi och vidare ut över Persiska Gulfen ner mot den arabiska halvön. Det blev nu landning i Dubai, som alltmör blivit en

"hubb" för flygtrafiken. Kostymklädd chaufför väntade för att med sin Mercedes av senaste modell köra mig till det andra emiratet i närheten, Abu Dhabi, där säljkonferensen skulle pågå i två dagar. Mercedesen spann som en katt på den spikraka motorvägen genom öken och mobiltelefonen hade perfekt täckning hela vägen. Det moderna samhället har vuxit sig starkt också i den arabiska kulturen.

Abu Dhabi är precis som Dubai ett klondike för byggindustrin. I Dubai står byggkranarna som spön ur backen. Dubais olja har tagit slut, så nu satsar man på turismen. Abu Dhabi är lite lugnare och verkar mer färdigbyggt och statiskt/stabilt. Dubai växer så det knakar. Prisläget i Abu Dhabi är utdrägligt. Inflation verkar vara ett okänt begrepp. Att åka taxi i Abu Dhabi kostar i allmänhet mellan fem och tio kronor för en tur mellan shoppingcentren, vilka är av ett helt annat format än i lilla Sverige. De mäter sig dock inte med Dubai ifråga om hets och trängsel. "Thank you, habibi" säger kollega Gustav till taxichauffören när han betalar sådär fem spänn mot begärda tre för taxifärden mellan två köpcentra. Gustav har bott i Abu Dhabi några år och vet var man skall handla. Jag köper på mig ett antal strykfria skjortor och löpskor av traktormodell. De visar sig utmärka för långpromenader.

Tjänster utförs i arabvärlden av vad som i Tyskland kallas gästarbetare; i mellanöstern är de dock i allmänhet inte av turkiskt ursprung, utan kommer mestadels från Indien, Malaysia eller Filippinerna. Det lär vara flera miljoner av dem på arabiska halvön. De arbetar i hotell, restauranger och andra service-inrättningar. På hotellet ser man inga arbetande infödingar utan bara gästarbetande asiater.

På flygplatsen i Muscat kom det en kader med oljearbetare och omringade Karl i vänthallen. De var alla iklädda blå overaller med texten "Al Jawal Oil Company" samt bar vita kepsar. Det syntes att de hörde ihop i arbetet. Blå-overallerna bordade i så gott som samlad tropp. Man kunde tro att de skulle ha platser intill varandra, men det verkade inte så. För så fort de kommit ombord spred de sig i gångarna och rusade fram och tillbaka under ivrigt sökande efter sina platser, liksom på måfå. Det var ingen systematik i letandet utan det verkade helt planlöst och pågick med att ömsom att titta på bording-pass och ömsom på platsnumreringen. Ingen verkade kunna sluta sig till var hans plats fanns. En flygvärdinna ingrep och stoppade den planlösa jakten. En blick på lappen och sedan kunde hon peka ut sittplatsen. Varför detta ingripande? Blå-overallerna var inte läskunniga! I varje fall kunde de inte läsa det västerländska skriftspråket, så för dem var till exempel 25C bara en bild som inte gick att orientera sig fram till med ledning av siffrorna och bokstäverna ovanför sittplatserna. En ren kulturkrock alltså!

Dubai på natten är annars ingen höjdare! I den stora hallen möts folk "från alla världens hörn"; vilken klyschy! De flesta är halvsovande medan kommersen pågår intensivt i det stora shoppingområdet; här hittar man det mesta i shoppingväg; mest omsättning är det inom elektronik; men det handlas också mängder av hushålls-artiklar, klockor och kläder. Det är som ett Mammons tempel. Det verkar inte skilja sig nämvärt mellan folk av olika religion eller etnicitet. Alla köper som galna.

Amman ligger i det neutrala Jordanien; landet har lyckats ställa sig helt vid sidan av konflikten mellan Israel och arabländerna. Amman är också en port mot Irak. Från Dubai till Amman åker jag med "Royal Jordanian", ett kungligt flygbolag med oerhört eleganta flygvärdinnor, vilka är mycket måna om passagerarnas komfort och gärna passar upp, ständigt leende. Det verkar på något sätt äkta. De är mycket förekommande.

Från Amman till Tel Aviv är det bara en dryg halvtimmes flygning och man hinner nätt och jämnt upp i luften innan det är dags att glida in till "Ben Gurion" efter att ha passerat Jordan-floden.

Israel från luften är inte särskilt vackert, men det är ju inte dess natur heller; om man nu kan tala om natur i detta torra och karga landskap. Jag sitter bredvid en indisk läkare som skall till Israel för att börja arbeta där. Vi samtalar om arbetsvillkor och annat, vilket gör att jag missar själva Jordan-floden, som man rimligen korsar på väg in mot Ben-Gurion-flygplatsen; där får jag stämplarna i passet, vilket gör det oanvändbart i arabvärlden. Men jag har ju två pass, så det gör inget. I själva verket har jag tre pass, eftersom ett, utan Israel-stämpel, behövs för samtidigt med besöket i Israel kunna ansöka om visum till Iran. Det går ovanligt smidigt att komma igenom immigration i Tel Aviv; det hänger samman med att bolagets säkerhetsansvariga person pratat med gränspoliserna. Jag är väntad, det känner jag på mig; inget krångel med PCn eller något annat som de brukar krångla om.

Mot slutet av den ovanligt långa och varma sommaren 2006 var det åter dags för en rundresa till Istanbul och Aten, d.v.s. delvis i Odysseus fotspår – eller rättare sagt i hans kölvatten, även om färden numera går uppe i luften. Istanbul var ovanligt ”cool” sades det, bara 28 grader. Men så kom det ett ösregn med åska och då blev det genast svalare, för att dagen därpå vara bortåt 30 grader igen. Dessa dagar förövades nya attentat av någon slags separatist-grupp, som passade på att spränga på några utvalda turist-platser, till exempel i södra Anatolien, i Antalya vid Medelhavets strand. Dessa attentat väcker mycken uppmärksamhet i Europa, speciellt i de länder från vilka turistströmmen är särskilt stor. Det haussas i tidningarna och generaliseras så till den milda grad att en del får för sig att landet ifråga är söndersprängt och att det är rent livsfarligt att åka med Turkish Airlines.

Färden från Istanbul mot Aten började med start mot vattnet, ut över Marmara-sjön och sedan vek ruten av mot sydväst. Ombord fanns turkar och greker samt ett och annat (blonderat ?) ljushuvud. Det hade varit pizza till lunch. Ingen hade tid eller lust att gå ut på lunch, eftersom Turkiet skulle spela basketmatch i VM mot olympiasegrarna Argentina. Det gick nu alldeles på tok för turkarna, så intresset svalnade snabbt. Samtalsämnet dog ut på direkten. På förhand hade matchen framstått som årets viktigaste idrottshändelse.

På väg ut över Marmara-sjön får man en skön blick på Istanbul, som breder ut sig på ett imponerande sätt över en stor yta med kullar och dalar. Tänka sig 14 miljoner invånare ! Marmara-sjön var full av uppankrade fartyg och Istanbul möter de flikiga vikarna på den västra sidan av Bosporens utlopp. Det är ett kulligt landskap på den europeiska sidan. Imorse gick solen upp över Anatolien på den asiatiska sidan och spred sina strålar över kullarna längs Bosporen, medan broarna stod där som orubbliga monument, förbindande Asien med Europa. Trots att Turkiet till största delen ligger i Asien, vill man bli medlem i EU, den europeiska så kallade gemenskapen; den gemenskapen har väl snarast utvecklat sig till en byråkrati med huggsexa om biståndsmiljarderna som först samlas in skattevägen för att sedan spridas över vissa regioner som utvecklingsstöd, som bidrag för att ta sig för något behjärtansvärt, eller helt enkelt till den som är beredd att avstå från något, till exempel att odla något visst på någon utvald åkerplätt. Stackars fattig landsbygd i östra Turkiet !

Marmara-sjön förbinds i söder av Dardanellerna till Medelhavet och i norr av Bosporen till Svarta Havet. Bosporen är bara några kilometer bred, åtskiljande de två kontinenterna med vitt skilda kulturer, samtidigt som den 1923 grundade nationen Turkiet finns på båda sidor, på bägge kontinenterna. Istanbul är den enda stad i världen som finns på två kontinenter. Trafiken är intensiv över de två broar som förbinder Europa och Asien. Broarna är så höga att de största handelsfartygen kan passera utan broöppning på sin väg genom Bosporen till och från Svarta Havet. Solen speglade sig i Dardanellernas smala sund under flygningen mot sydväst och ner mot Medelhavet, vilket låg lika lugnt som Marmarasjön. Där nere stövade fartygen, nästan som i

kolonn, norrut mot Dardanellerna för att via Marmarasjön och Bosporen komma in i Svarta Havet. Flygfärden gick nu över Egeiska Havet bort mot den grekiska halvön.

Olympiaden gav oss tre saker, säger atenarna; det var flygplatsen, motorvägen och tunnelbanan. Det många andra minns är snarast de två pinsamma dopingfallen, där världnationen, som gått i bräsch för ”rena spel”, tvingades till skampålen av de två egna fuskande atleterna. Det var pinsamt, inte bara för arrangörslaget självt, utan för hela den olympiska rörelsen. Till råga på allt skedde det på ”olympiadens hemmaplan”. Den moderna olympiska rörelsen är en arvtagare till de historiska tillställningar som arrangerades i Grekland vart fjärde år. Tiden mellan två tävlingsstillfällen kallades för en olympiad.

På bergstopparna öster om Aten står långa rader med vindsnurror. Tre tusen sådana genererar, vid lämplig vind, motsvarande en kärnkraftreaktors elproduktion. Detta om man jämför med reaktorerna i Forsmark. Femton tusen sådana snurror skulle krävas för att ersätta hela Forsmarks elproduktion; och då har man ändå inte tagit tillvara den dubbelt så stora mängd värmeenergi, som kärnkraftverket producerar som bi-effekt, men som kyls bort i havet. ”Istället för att kritisera utsläppen av uppvärmt kylvatten i havet borde detta varmvatten tas tillvara för att nyttiggöras, till exempel för uppvärmning av byggnader”, tänkte jag. Men den debatten spårade ur redan på 70-talet. Mänskligheten förlorade en möjlighet med vilken många av dagens miljöproblem aldrig behövt uppstå. Men så går det när emotioner får styra istället för förnuft.

Inflygningen till Aten går över talrika vingårdar som ligger insprängda mellan bostadsområden och otillgängliga dalgångar. Nu är det landning inom EU och unionens egna medborgare har en egen kö i passkontrollen som är väldigt slapp. Men ”utbölingarna” får vänta, precis som vi EU-medborgare får stå i oanständigt lång väntan i Istanbul på Atatürk-flygplatsen. Odysseus behövde inte gå igenom någon passkontroll på sin 30 år långa resa; han besökte många olika folk på sin resa hem från Troja. Väl hemma var det först ingen som kände igen honom, inte ens hans egen familj. Det var bara hans gamla mamma som kände igen äret på insidan av benet. Det framgår till exempel av Eyvind Jonssons ”Strändernas svall”. Den boken återberättar just Odysseus långa hemresa, vilken ursprungligen är en del av Odysseus äventyr. Som av en slump refererades just den boken och Odysseus hemkomst av Thomas’ pappa i talet till brudparet på bröllopsfesten lördagen före min utflykt ”i Odysseus spår”.

Nu har det gått ett par år sedan föregående stycke kom till; det har blivit några resor till norra Afrika, främst Egypten och Tunisien. Privat hade det till och med blivit en en-veckas semesterresa till Marrakech. Sara snokade upp den på internet och resan gick med Iberia. Semesterresor gör sig bäst i bilder, så därför behandlas inte resan här.

Tunisien känns väldigt europeiskt med sitt franska arv; befolkningen, kulturen och språket samt byggnationen känns väldigt syd-europeisk. Man kan nästan inte tro att det är Afrika. Å andra sidan ligger Europas närmaste ö, Malta, bra någon timmes flygresa bort, därute i Medelhavet. Malta har nu blivit EU-medlem, vilket fått det moderna Europa att komma ännu närmare grannkontinenten Afrika. Dagens industri tog dock lite fel när tidningen markerade Sicilien som den nya medlemsön.

Tunis, huvudstad i Tunisien, är väldigt europeiskt influerat. På höjden ovanför staden ligger Kartago, Romarikets gamla huvudfiende. Kartago är numera en stadsdel i det moderna Tunis. Det antika Kartago, numera på UNMESCOs världsavlista, grundades av fenicierna 814 f.Kr.. De var ett sjöfarande folk och bedrev handel. Kartago var huvudstad i detta handelsrike. Fenicierna kom ursprungligen från den norra delen av nuvarande Libanon. De var ständigt i fejd med romarna och deras mest kände krigare var Hannibal. I skolan fick vi läsa om de så kallade

puniska krig. Det var alltså detta man slogs om. Romarna förstörde Karthago 123 f.Kr. innan den återuppyggs av Caesar, som romersk koloni, 44 f.Kr. Staden blev sedan tillfällig högkvarter för några romerska kejsare. Vandalstammen intog Karthago innan araberna förstörde staden år 698.

Det är en märklig upplevelse att ströva runt bland ruinerna och fundera över hur staden kan ha sett ut en gång. Men det är skön kontrast till Ericssons interna mötena på något lyxhotell vid den turistiska tunisiska kusten. Det var en regnig dag i Karthago, men en vänlig arab lånade ut ett trasigt paraply medan jag strövade runt och fotograferade med taxi-chauffören väntande utanför grindarna. Det var endast ett svagt brus från det moderna Tunis som störde suset från historiens vingslag.

Egypten känns å andra sidan mycket mera "Middle East", mest beroende på det starka muslimska/arabiska inslaget. Kairo är så mycket mera hektiskt, stämmigt och trångt att det känns som en helt annan värld; här blandas kristet och muslimskt på ett mycket odramatiskt sätt. Kairo sägs befolkas av hela 25 miljoner människor som packats samman; ändå byggs det febrilt och nya förstäder växer upp i öknen; man asfalterar energiskt i sanden samtidigt med att nya betong-kolosser växer upp. "6 oktober City" har fått sitt namn från det krig mot Israel som araberna anser sig ha vunnit 1973; tributen var att Sinai återlämnades till Egypten. Det gör att Egypten finns på båda sidor om Röda Havet och Suez-kanalen; det är nog väldigt psykologiskt viktigt för Egypten. Dessutom finns de båda viktiga turistmålen Sharm el-Sheik och Urghada på den östra sidan om Röda Havet. Dit reser såväl semstrande egyptier som en mängd europeiska turister. Cairo Airports terminal 1 domineras av dessa turister. I Sharm el-Sheik kan man ägna sig åt dykning i klart vatten. Det är få ställen i världen som kan erbjuda liknande förhållanden. Det är ett självklart resmål för många skandinaver, inte minst dykare.

När man flyger in över Afrikas norra kust övergår det blå Medelhavet i gulbruna ytor med enstaka gröna fläckar; så småningom, på lägre höjd, när vi närmar oss landning kan jag urskilja enskilda träd och buskar. Det är svårt att få en uppfattning om storleken när man bara ser dem uppifrån; det blir liksom inget riktigt perspektiv – även om det ger en god översikt! Vad man upptäcker, lägger märke till och noterar, är att träden, och för övrigt antagligen resten av vegetationen, måste vara planterade. De står i snör-räta rader i fyrkantiga formationer. På så sätt bildas liksom ett grön-brunt schackmönster. Närmare Tripolis flygplats blir det efterhand något lummigare. Och detta är nu Tripoli i Libyen, inte staden i norra Libanon.

Efter touch-down skyndar alla vi passagerare över den stekheta plattan in i terminalbyggnaden; nu skall det naturligtvis bli världens kö till passkontrollen; jovisst, precis som i Istanbul blir det snabbt långa köer framför de få bås; nu upptäcker jag dessutom att de flesta av de köande inte har afrikanskt ursprung, vilket man kunde ha väntat sig; nej, det pratas ryska snart överallt; skillnaden mot Istanbul är, att här är det manliga profvs i kön, sannolikt oljearbetare, medan det i Istanbuls passköer är kvinnliga öststatsprofvs, som utgör majoriteten. Av dialekten att döma är det inte ryssar, utan antagligen ukrainare, gissade jag. Svårt att säga för den som inte pratar ryska, men redan i Wien upptäcker man att Österrike verkligen utgör den port mot östeuropa som det talas om inom industri och näringsliv: det finns anslutningar till såväl Dnepropetrovsk som Sevastopol och en rad andra exotiska öststatsmetropoler.

I Wien, i hjärtat av Europa, i självaste 1809 års Wien-kongress-värdstad slussas resande mellan de flesta av kontinentens flygplatser. Wien utgör numera en stark konkurrent till framförallt Frankfurt, vilket Frankfurt med sin överbelastning förmodligen mår väl av. Här möts inte bara "öst och väst" utan här möts tidevarven. Vadå? Jo, dessa moderna världarbetare på väg till oljekällorna i Nordafrika är utrustade med den typ av portföljer som vi "biz-nissar" inom IT-branschen sprang omkring med på 80-talet; det var de där hårda, fyrkantiga portföljerna med kod-lås som smällde upp när man matat in sin pinkod; så fällde man upp locket och tog fram sin manual, eller användarhandledning som man säger i andra branscher. Portföljen, eller stresskoffern som normännen kallade den, var mycket praktisk – trots att den rymde bara en endaste A4-pärm. Nu hade den här modellen alltså nått Ryssland, eller var det kanske Ukraina.

En iakttagelse man kan göra i så kallade utvecklingsländer är, att ju mindre utvecklade land är, desto längre sträcker sig passköerna; dessutom, ju mindre utvecklat land eller demokrati, desto mer makt har de statliga tjänstemännen, eller tar de sig helt enkelt. Ett talande exempel utgörs av passkontrollanterna; när de inte gitter jobba, struntar de helt enkelt i att det är långa köer fram till deras trånga bås, detta lilla fyrkantiga revir, inom vilket, och från vilket de är absoluta enväldshärskare; deras passbås är utrustat med dator för att, som man kan anta, underlätta själva expedierandet. Men de verkar vara utan data-stöd, för inte bara en utan två tjänstemän måste kolla passet. Den förste bläddrar igenom medan han tittar åt ett helt annat håll innan han lämnar passet vidare till sin kompanjon – också han i uniform, men av annan färg – och som sedan förstrött bläddrar fram och tillbaka i det en stund; han verkar inte hitta vad han tittar efter, eller kanske rentav inte vet det, eftersom han bläddrar igenom passet tre gånger, lite förstrött och osystematiskt. Han läser ill exempel tre gånger igenom den arabiska översättningen, varpå han noga överväger var han kan placera stämpeln; sedan granskas dess kvalitet, varpå han lojt, utan kommentar eller blick på passägaren, sakta räcker fram passet.

Dessa maktthavare, passkontrollanterna, hade uppenbarligen en hobby – att jäklas med folket i passkän; man verkade ha ett särskilt ont öga till dem med arabiskt ursprung/utseende; av och till kunde tjänstemännen beordra någon av de köande att gå och ställa sig längst bak i en annan kö än den de stod i. Inga skyltar förkunnade att det var skillnad på kö avseende nationalitet eller annat. Och av och till kunde någon pass-tjänsteman till och med lämna sitt bås för att hyfsa till kön om han fått för sig att tycka att de köande inte stod tillräckligt snör-rätt eller om man inte stod en och en. Då gick han omkring och rättade till den, ganska likt och trikt som en gång lärarna höll på med skolbarnen i de lägre klasserna. Han kunde också kommandera två köer att slå sig ihop. Och räckte det inte med dessa utfall kunde han helt sonika ställa sig upp och bara glo missnöjt ut över folkhavet.

Som bekant har man inte roligare än man gör sig. Men passgubbarna fick väl sitt lystmäte och sin känsla att betyda något här i världen genom sina makt demonstrationer. I västvärlden hade motsvarande beteende förmodligen renderat vederbörande en uppsträckning för dåligt uppförande eller anklagelse om ineffektivitet. Men inte här; nej, här drällde det desutom omkring en del andra tjänstemän i uniform; de verkade komma

någonstans ifrån eller vara på väg någonstans, svårt att företälla sig varifrån eller varthän. Det var väl deras hemlighet, men de försökte i varje fall se ut som att de hade en uppgift och något att utföra – någonstans.

Man kan fundera över huruvida longörer i jobbet säkrar eller hotar anställningen ! I arabvärlden är det en så förhärskande företeelse att man undrar om det måhända är ett krav eller bara en kulturell egenhet. På hotellen brukar personalen i receptionen lämna passen vidare till en kollega så att det passerar minst tre par händer innan det slutligen kopierats eller placerats där det skall förvaras under vistelsen. Maximal ineffektivitet kan observeras på Ammans flygplats. Att få sin biljett ombokad eller omskriven där, är en tålmodsprövning utan motsvarighet. Varje enkel åtgärd styckas upp, avbryts, börjas om gång efter gång på grund av att ”handläggaren” hela tiden intresserar sig för vad som pågår runtomkring; då måste han som en konsekvens också lyssna på kollegan som har ett problem, gripa in eller hjälpa till och så vidare; så går han tillbaka till sin egen uppgift som då måste rekapituleras, ”vad var det nu fråga om?”, för att i nästa ögonblick avbrytas av en annan kollega som behöver assisteras eller av en annan som ”bara vill fråga om en sak”. Så där håller det på i kanske en halvtimme med ett ärende som, utan avbrott, utan sidoblickar, utan ovidkommande intervention från omgivningen, utan ingripande i andras göromål, skulle kunna stökas undan på två till tre minuter. Men, det är klart, då framstår tjänstemannens arbete som inte så viktigt, inte så svårt och inte så betydelsefullt. Vi vill ju alla vara oersättliga, betydelsefulla och duktiga. ”Det här är väl det som gäller i ert kultur”, tänker jag och försöker slappna av för att behärska otäligheten. Jag tänker på andra tillfällen då jag upplevt samma slöa, liknöjda och tålmodsprövande behandling. Minns strulet i Amman, tjänstemannen i Riyadh som överlämnade buntan med de sju passen till en kollega för att denne omdömligt skulle överrätta dem – ett och ett – till, ja just det, en kvinna. De finns ju egentligen inte i den här världen; i alla fall räknas de inte.

Byggnationen på den libyska landsbygden är av inte särskilt hög kvalitet; den varierar mellan riktiga skjul och inte helt färdigbyggda hus, vars yta inte täcks av puts och därigenom avslöjar att de är byggda av lättbetong-block. Det ser faktiskt ganska föfärligt ut. Längs vägarna sträcker sig staket, som fångar upp de många omkringflygande plastpåsarna. Det bildas ett skräpigt landskap av allt som samvetslöst bara kastas ut och detta kompletteras av de soppåsar som står eller ligger längs vägkanterna. Och överallt ligger det manglade plåtburkar och krossade plastflaskor; i ett land där man köper sitt vatten på flaska blir det mycket avskräde. På ett ställe stinker det ovanligt mycket. Vad är nu detta ? Jo i en kartong, av den typ som bananer brukar levereras i, kryllar det av flugor. Det är svårt att urskilja innehållet genom flugsvärmen, men det ser ut som en massa avkapade fiskhuvuden. Stinker gör det iallafall.

Morgonen därpå kommer jag joggande på grusvägen och stannar till för att närmare studera kartongens innehåll. Utanför ligger något som ser ut som en del av en hästhov. Och det luktar nu lik ur kartongen; en närmare titt tyder på att det nog är slaktavfall som någon bekvämt ställt ifrån sig. Jag får kräk-kväljningar och skyndar därifrån. Lyckas bli av med kväljningarna genom att dra in den ännu friska morgonluften. Det har ännu inte hunnit bli så varmt efter en klar natt. Riktigt klara kvällar kan man se Vintergatan. Milky

Way brukar man säga på engelska. Jag upptäcker en kväll Karlavagnen. Nu är den rakt över mig men vänd åt andra hållet än den brukar. Orion ses klart nere vid horisonten. Ja, det är ungefär samma stjärnhimmel som hemma, men inte riktigt lika mörk och klar som i Erg Sjebbi, öknen i Marocko, där man efter bara någon minut kan få syn på någon passerande satellit. Ja de kommer med bara några minuters mellanrum. Fast de geo-stationära upptäcker man förstas inte, eftersom de till synes inte rör sig, utan är just stationära. Det är så vi uppfattar dem eftersom de snurrar runt jorden med samma vinkelhastighet som jorden själv. Och då tycker vi att de står stilla. På så sätt kan alla jordens parabler ta emot de signaler som bär våra TV- och radiosändningar; även många tele-samtal går den vägen. Det är alltså en av de nyttigheter som kom med rymdprogrammen och den så kallade rymdkapplöpningen mellan USA och dåvarande Sovjetunionen. Den första satellit-uppskjutningen skedde den 4 november 1957, Sputnik 1. Det florerar dock många rykten om misslyckade uppskjutningar både före och efter världssensationen Sputnik 1. Och det har hänt mycket sedan dess. I början publicerade tidningarna tidtabeller för när satelliterna kunde observeras på himlen. Sedan höll uppmärksamheten i sig under de många spännande bemannade rymdfärderna fram till den 21 juli 1969 då USA landade två personer på månen, vilket dessutom visades i direktsändning i TV över hela världen.

Under mina joggingturer runt Ericssons camp söder om Tripoli hann jag fundera över kulturen och livet på den libyska landsbygden; ja, det var landsbygd även om det var bara en halvtimme från huvudstaden. På de smala grusvägarna dammade det märkligt nog inte; men de få bilarna körde sakta och försiktigt; här verkade ingen ha bråttom; det gällde även de svart-vit-brokiga korna som stod tjudrade mellan fruktträden i lundarna. Allt var lugnt. Men tuppen som trippade omkring med sitt harem av 4-5 honor omkring sig knyckte oroligt på nacken och tittade sig om för att försäkra sig om att ingen rival var att frukta i närheten. Detsamma gällde de påfåglar som strövade omkring i en annan inhängnad fruktträdgård. Tuppen hade spärrat upp stjärtfjädrarna för att se riktigt imponerande ut. Även han kacklade halvt ängsligt, halvt kaksigt när han hörde mig komma joggande. Hörona betade lugnt vidare.

Det syntes få människor under den där morgonstunden; men de jag ändå mötte ropade käckt ”good morning”; se somkörde bil ropade ut genom öppet fönster; alla utgick tydligen från att jag kom utifrån; jag förstod att man är van vid gästarbetare sedan länge, även om Libyen under en tid var ett stängt land, i varje fall från inflytande från USA. Sedan har ”Ledaren” öppnat landet och av USA förklarats vara en god handelspartner; för oss utländska leverantörer betyder det att vi inte behöver hindras av det handelsembargo som räddade under många år mot Libyen och som förbjöd export av varor om de innehöll mer än 10 procent med amerikanskt ursprung. Nu 2008 är Libyen och USA på väg att slutligt göra upp om ersättning för flygplanssprängningen över skotska Lockerbie för många år sedan. Den utfördes av libyer mot ett PanAm-plan, vars vrakdelar återfanns utspridda runt Lockerbie. Libyerna har utlämnats till USA och dömts för dådet och det var den åtgärden som öppnade för en normalisering av förhållandet mellan Libyen och USA. Det skar ihop då Gadaffi nationaliserade oljebolagen och nådde sin lågpunkt då Reagan beordrade bombning av Tripoli efter incidenterna i Sirti-bukten. Där hade amerikanska flottan provocerat Libyen genom att inte respektera den

territorialvattengräns som Libyen hävdade. Vid bombningen dödades många civilpersoner, en av dem Gadaffis ena dotter. Nu återstår regleringen av skadeståndskraven efter Lockerbie-sprängningen. Den verkar vara på gång just som Libyen tar säte i FNs säkerhetsråd. Något skadestånd för bombningarna av Tripoli känner jag inte till.

Att springa längs vägarna var som att springa i en avskärmad gång; om vägen inte kantades av murar så bestod begränsningen av stängsel övervuxna med snår eller höga ”chapparals”. Bakom stängslen och häckarna skyttade lundar med fruktträd. Genom öppna portar skyttade jag de lyxiga villorna, med libyska mått mätta. En del av dem var inte alls lyxiga utan stod om ofullbordade monument över ”pengarna räckte hit men inte längre” ungefär som det ser ut längs den spanska solkusten. Var det inte färdigbygget såg tomten också ut därefter, skräpig och delvis övervuxen; här och där strövade hundar runt, som vaktposter antagligen.

Ju längre bort jag kom från vår camp, desto finare blev husen; de var inte alltid färdigställda. Dessutom fanns det skjul på tomten; det syntes tydligt att det bodde människor i skjulen. Det var deras tillvaro, tänkte jag; och antagligen var de glada över att få bo i området och få arbeta på de egendomar som mexikanare kallar ”haciendas”; det var ungefär det intrycket jag fick av trakten. Naturligtvis är det något snyggare längs vägarna närmare huvudstaden; så brukar det vara i de flesta länder. Det är liksom påbudet. Här kan man se renhållningsarbetare i självlysande västar på var femtionde meter plockande skräp. När vi närmar oss Tripoli blir det också grönare; staketet saknar plastpåsar och är istället försedda med slingerväxter, som kompletterar övriga planteringar och blommor. Vi är på väg till en av landets mobiltelefon-operatörer. Det finns två. De två har samma styrelseordförande, för säkerhets skull. Vilken konkurrens !

Att besöka ett företag i Libyen är en upplevelse; och att att besöka en av de två teleoperatörerna är en upplevelse. Det är imponerande byggnader man kommer till. Precis som i västvärlden möter man en fullpackad parkeringsplats, utan reserverade platser för kunder/besökare. Sedan är det en imponerande uppmarsch mellan välansade gräsmattor och välskötta grönskande buskar. På vägen möter man, precis som i västvärlden, en skylt som berättar om företagets ledstjärnor, hedersorden som skall vara styrande för hur man vill uppfattas av sina kunder; det står givetvis på arabiska, men finns också prydligt översatt till engelska; det talas om commitment, simplicity och annat vi känner igen från andra större företag. Ju större ”corporations” desto mer högrävande tänker jag, slår några lovar och försöker memorera ”buzz-orden” för eventuellt senare bruk i samtalet med kunden. Går uppför den korta trappan mot receptionen, varvid de välputsade glasörrarna öppnas automatiskt. Därinne sitter vakten iförd mörk kostym, men utan slips; ”relaxed” tänker jag. I de flesta delar av världen är receptionisten uniformerad och assisterad av dito säkerhetspersonal som övervakar att man identifierar sig, presenterar sitt ärende och vem man skall träffa innan man får skriva in sin sig i liggaren. Här går det inte till så: inga vakter, ingen säkerhetskontroll och inga påflugna frågor. Jag får själv ta initiativ till kontakt och fråga. Engelskan är knapp, så jag ringer på kollegan som redan är på plats och kommer och hämtar. Sedan går vi tillsammans utan krusiduller uppför trappor och genom korridorer till den person vi skall träffa. Precis som

i Saudi rör man sig fritt inne hos kundföretaget. I det avseendet är det precis tvärtom mot västvärlden, där ingen besökare tillåts röra sig utan eskort. Misstänksamhet eller ren artighet ? Jag hinner tänka att den arabiska kulturen faktiskt är ganska praktisk, vänlig och tillåtande.

Ericssons ”compound” är en praktisk anläggning en bit utanför Tripoli, cirka en halvtimmes körning söderut längs en av de två huvudvägarna, vilka alla verkar utgå från huvudstaden. Vår anläggning ligger ungefär halvvägs mellan kunden och flygplatsen, en praktisk belägenhet. Vad som finns utanför kan man bara föreställa sig, för vi finns innanför murar som skymmer utsikten. Men man kan få en uppfattning genom att morgonjogga innan det blir alltför hett. Och då får man en liten känsla av vad som finns runtomkring, vad som försiggår etc.

Mellan kvarteren runtom löper sandvägar som på vissa delar, närmast själva huvudvägen, är primitivt asfalterade. Längre bort är det bara sand med mindre inslag av grus. Vid infarten från den stora ”motorvägen” till vår lilla bygata är det stora djupa hål i asfalten. De anställda chaufförerna tycker det är bra, för då saktar ju trafiken ner ! Vår lilla väg, som passerar vår compound och militär-anläggningen är till och med försedd med vägbulor av asfalt. Det knirkar och rasslar om de nedslitna bilarna när de försiktigt passerar bulorna.

Tacksamt nog är det bara en svag bris den här morgonen. Man kan föreställa sig hur det är med starkare vindar, sandstormar som driver sanden in i husen. Husen förresten, är en blandning av färdigställda hus, halvt förfallna hus, hus under byggnad – om än avbruten sådan. Här bygger man med block av lättbetong; i bästa fall putsar man ytan och färdigställer huset, men på många verkar färdigställandet ha uteblivet. Andra hus har inte kommit längre än till ”skelettstadiet” och gapar tomma som gråa monument över ”hit men inte längre” – av finansiella skäl ?

Sandvägarna löper mellan murar, stängsel och häckar som utgörs av den typ av kaktusar man minns från ”High Chaparral”. Översättningen från engelskan säger ”snår av stenek”. Översitt finner man, precis som längs de svenska vägarna, skräp från snabbmat och tomma burkar som vittnar om att man konsumerar såväl Pepsi som 7up. Och det tycks uppskattas av getingar och bin som svärmar runt de sötluktande resterna. Vad som finns i högre grad här är de tunna och genomskinliga plastpåsar, som flyger omkring och fastnar i buskar och staket. Det är annars ett faktum att skräpet ligger avsevärt tätare här. Och det verkar ha legat längre. Varje dag upptäcker jag nya skräptyper längs den sandiga löpvägen: plåtskåp, hinkar av plast, hinkar av zink, en sänggavel, herrskor, damskor, joggingsko, rosa ryggsäck av skolmodell, kassetband utan kasset, gummislang-stumpar och rörstumpar av metall och väldigt rostiga; här och var ser man prydligt hopknutna plastpåsar av den där genomskinliga typen; de innehåller plastflaskor och annat avfall och har prydligt ställts ”undan” inne i någon häck eller så har de slängts över häcken/staketet in på den angränsande tomten.

Vissa kvarter är uppenbarligen plantager, det ser man där portarna står öppna. Annars är det glest med öppningar. Vägen går som en tunnel i ett plan mellan inhägnader; endast på

några få ställen är det öppet. Jag ser några ödetomter, ännu obebyggda tomter med delar av murar runtom, på vissa ställen bara öppna fält. Jag skymtar fruktträd lång där borta. Marken här är antingen bebyggd eller utnyttjas den för odling och för bete. Kor och getter strövar omkring fritt inne i fruktträdgårdarna.

I kvarteret mitt emot vår camp står porten öppen. Därinnanför står soldater uppställda; de har helgröna uniformer; bakom dem skymtar jag stridsvagnar av samma typ som de man ser i Libanon; dessa är av den där låga typen och målade i ljusbrunt, kakifärgade skulle man kunna säga. Våra svenska stridsvagnar är ju oftast mörkgröna eller kamuflagemålade, men här skall de förstås smälta samman med sanden och det ljusbrun-gula landskapet. Men den här militära anläggningen såg inte ut som militära anläggningar brukar; nej, den såg lika ointressant ut som vilket annat kvarter som helst; det kanske var meningen? I varje fall bestod murarna av samma lättbetong man ser överallt annanstans; uppe på var det samma tråkiga härvor av taggtråd, i vilka både omkringflygande plastpåsar och uppkastade pet-flaskor fastnat.

Idag är det lördag och inte riktigt lika hög aktivitet som igår, fredag; det är lite märkligt, för fredagar är ju bönedagar i de muslimska länderna; men på fredagen kunde man se arbete igång för fullt bland många av husen; det grävdes för fullt; vad som slår en är att här görs allt manuellt; inga grävmaskiner gräver diken, utan där stor männen med enkla spadar och skyfflar; som vanligt består skaffet av en lång stör utan handtag. Männen är klädda i vanliga kläder, inte arbets-overall eller liknande. Någon har till och med vit skjorta och vanliga byxor! Idag, lördag, pågår det fortfarande grävningsarbete. Tre män gräver dike på en av de tomter där det skall byggas hus. I skuggan sitter arbetsledaren. Det verkar vara hans privilegium.

På hörnet mitt emot militärkvarteret är ett hus uppfört men ännu långt ifrån färdigställt; det står där som ett tomt och grått skal. Därinne är det naturligtvis behov av vatten för att blanda till bruket av sand och cement. Ute på tomten finns vattnet, i varje fall en brunn; men ingen el. Alltså hänger man ut en kabel; från översta våningen hänger sladden och den löper snett ner mot marken i cirka 25 meter; den andra änden sitter i en liten pump och den står upp-pallad på några betongblock intill brunnen. En gummislang ringlar bort mot betong-skelettet. Jag funderar på hur den där lilla pumpen skall orka trycka upp vattnet till den höjd som behövs. Ja, fungerar det inte så får man väl bära vattnet den sista biten upp, kan man tänka.

Andra gången jag flyger in över den Libyska kusten känner jag mig redan som en veteran i dessa trakter. Passerar kustvägen som löper bara några få meter längs bukten mellan de två orterna öster respektive väster om Sirti-bukten, Benghazi och Tripoli. De ligger hela 100 mil från varandra. Libyen är alltså lika långt och brett som Sverige är långt. Vilken yta! Vi flyger över blå tak som täcker de många växthusen och stryker över fyrkantiga plantager av fruktträd. Uppiifrån sett är landet omväxlande sand, sfalt och odlingar som ligger utspridda mellan sandiga vägar som löper i vinkelräta mönster mellan odlingarna. Träden är utspridda i glesa rader men avbryts här och där av rektangulära fruktodlingar. Jag anar en kamp mellan odlingsområdena och den sand som verkar vilja ta tillbaka vad som förlorats till odlingsområdena. Genom sanden skär en något ljusare brun uttorkad

flodbädd; det verkar ha varit torrt en längre tid trots att det nu är vår eller försommar. På de flesta tak ser man en parabolantenn, inte lika tätt som i Marocko, men typiskt för ett "utvecklingsland". Det här är min andra resa och jag upplever det mesta med en igenkännande känsla som tränger undan den där exotiska känslan som uppstår första gången man besöker ett land. Från förra gången minns jag att träden var palmer och eucalyptus förutom i de inhägnade fruktodlingarna.

Som redan van Libyen-besökare skyndar jag till paskontrollen för att slippa upplevelsen från förra gången, då det tog mer än timmen att komma fram och genom inresekontrollen; den här gången är planet inte fullsatt och det verkar inte att ha kommit några andra samtidigt, för allt går smidigt och snabbt. På andra sidan söker jag mig vant fram till toaletten och hittar hålet i golvet. Det är nästan outhärdligt att stå över hålet, från vilket det verkligen stinker näär man gör "number one"; "number two" är ansträngande för lären, så man får skynda sig och göra pinan så kort som möjligt, för det är ansträngande att både tvinga sig att slappna av och att späna lären i den obehövade ställningen. Jag undrar hur äldre klarar sig. Och kvinnorna med sina sjok av kläder. Men det ä väl som vanligt, att övning ger färdighet. I alla fall ger det träning förlären.

Eftersom jag kommit så snabbt förbi formaliteterna, får jag vänta en stund på min chaufför. Under tiden hinner jag bli antastad ett flertal gånger av hugade taxiförare, men med solglasögonen på är det lätt att se frånvarande ut och undvika deras blick för att inte behöva upprepa "Le, shoukran", det vill säga "nej tack". Mycket effektivt i den arabiska kulturen; det respekteraaas verkligen.

Så kommer en yngre kille mot mig:

- Mr Kristian ?
- yes !
- hello !
- me Kristian and you ?
- Moammad
- aha, Moammad, and ?
- Atey
- OK, Moammad Atey.

Han tar min ena väska och vi går mot parkeringen. Han frågar om jag pratar arabiska ("Arabic?"). Jag säger "no", och svarar "English?". Killen skakar på huvudet. Vi kommer fram till den vita Volvon, som jag känner igen som en av bolagets bilar. Den har "sett bättre dagar". Vi hoppar in och han "frågar" om det är OK med "cigar"; jag svarar att det är OK, utanför, vilket han inte uppfattar, men det gör inget, för han håller cigarettroken bort från oss. Han ser modernt, rentav västerländsk ut, inte helt olik Richard Gere med sitt bakåtstrukna svarta hår, vita jeans och T-shirt.

Efter en stund tittar Moammad på mig igen och säger något på arabiska; jag svarar på engelska, men han skakra på huvudet och säger uppfordrande "arabic!" Det är det enda han kan, eller vill, visar det sig sedan. Under mitt försök att konversera honom säger han lite halvbuttert "English no, arabie?". Vi stannar vid infarten till campen; jag får nyckeln

till B22, som vanligt, och får signera mottagandet innan Moammad släpper av mig vid min bungalow.

Nästa morgon träffar jag gårdagens chaufför då han kommer till arbetet och jag kommer tillbaka från min löptur:

- Moammad, good morning !
- ah, how are you !

Han stannar upp, kommer mig till mötes och tar i hand, precis som brukligt är i den här kulturen; så mycket varmare och personligare än i västvärlden hinner jag tänka innan jag beger mig in för att duscha av mig svetten; jag är torr i munnen för det är torrt i luften, solen skiner och det är redan cirka 22-23 grader trots att klockan just passerat åtta.

Morgonens löptur går delvis i en ny sträckning; jag passerar militäranläggningen och svänger sedan till vänster och rundar den mur som omger anläggningen; på toppen av muren löper flera radet taggtråd; här och där har det fastnad plastpåsar och trasor som kommit blåsande; just nu är det vindstilla. Grönklädda män beger sig mot porten; genom den ser jag på insidan en civilklädd äldre man med kpist i händerna och med en rem om halsen; han står något bredbent för att se mer bestämd ut; uppenbarligen gäller samma kroppsspråk här. Jag funderar på om han är inhyrd, pensionerad eller om han bara utövar en självpåtagen roll som vakt. Kanske är det ett hedersuppdrag efter lång och trogen tjänst i Ledarens armé ?

Ledaren har nu ”suttit” i snart 39 år. Det påminns man om av de stora skyltar längs vägen som med stora siffror visar upp ”38” som enda text. Den första september 1969 var det som Moammad al-Kadafi räddade sitt folk genom en kupp mot den kung, som amerikanerna installerat 1952. Dessförinnan hade Libyen varit uppdelat i tre förvaltningsområden, styrda av Storbritannien och Italien. Som vanligt hade amerikanerna satsat på fel häst och installerat emiren av Cereñaica, Muhammad Idris al-Sanusi som kung Idris av Libyen. Den konkurrerande klanen i Libyen såg med oblidla ögon på den västorienterade, och naturligtvis korrumpierade, härskaren. I september 1969 tog militärjuntan makten och den leddes av den då endast 26 årige översten Kadafi, född samma år som Paul McCartney. Den senare var 1969 på väg att lämna Beatles för en solokarriär efter många års topplisteplaceringar. Kadafí seglade 1969 upp på CIAs lista över mest förhatliga USA-fiender. Framförallt var amerikanerna mktlösa då han nationaliserade oljebolagen och körde ut amerikanerna från deras flygbas. Det skulle ta trettio år innan spänningarna började lätta.

Jag springer vidare längs militäranläggningens mur; där innanförser jag en helgrön flagga, den arabiskt gröna. Längre bort i kvarteret ligger ett holländskt bolag, enligt skylten; ”SKS” är uppenbarligen en förkortning för någon industri som har sin libyska representation här, också innanför murar och med en bastant järnport. På den sandiga vägen kryssar jag som vanligt mellan tillplattade Pepsi-burkar, trasor och plastflaskor. På ena sidan växer chapparal och på andra sidan dem breder fruktodlingarna ut sig. Här verkar det lite förmärare, lite mera storslaget, rentav storskaligt. Jag rundar några lite

finare hus och fortsätter den sandiga vägen mot en hacienda. Där breder fälten ut sig med rörledning för bevattning. Ett par morgontidiga arbetare verkar inte bry sig om mig; de har väl ingen aning om att Barrak Obama just vunnit primärvalet i North Carolina och tagit ett stort steg mot nominering till presidentkandidat för demokraterna i USA; nej, de här lantarbetarna bryr sig säkert inte om vad som försiggår där, utan funderar mer på vad Allah har för intentioner för dem denna onsdag, som är den näst sista dagen i arbetsveckan. De ser avvaktande ut och bryr sig inte om joggaren i Ericsson-overall; de har säkert Nokia-mobil, om de har telefon, tänker jag.

Jag kommer ut i lösare sand när jag närmar mig en av haciendorna och vänder därför; just där står en lastbil av någorlunda ny modell, för att vara i Libyen; det är en Iveco, vilket är det dominerande märket här. Bredvid den ligger en ”utbytesmotor”, det vill säga den gamla motorn, som bara lyfts ut, blivit liggande och rostad. Sedan möter jag en mindre Iveco, som kör långsamt, antagligen på tvåans växel. Det är nog inte för att undvika att damma, tänker jag, utan därför att det är nästan omöjligt att köra fortare på de här vägarna. Det gäller även de få personbilar jag möter på de här löpturerna. Skolbarnen ser jag dock inte till denna morgon; de har redan passerat; det ser jag på fotspåren i sanden, som är väldigt avslöjande.

Nu är det torsdag morgon, den sista dagen i arbetsveckan; på min löptur memorerar jag TTFCCD; det är lätt att komma ihåg de få dubblade bokstäverna. T-na står för ”taxi” respektive ”tupp”. Taxi-bilarna i Tripoli är, liksom i Cairo, målade i svart och vitt, därför lätta att känna igen i den täta trafiken. De är i allmänhet av betydligt yngre datum än bilparken i övrigt. I Cairo är det tvärtom; där består taxi-parken av importerade Fiat av äldre märke och av avsevärt sämre standard än övriga bilar. Man ser till och med att Cairo-taxin tidigare rullat i Milano, för under den egyptiska nummerskylten sticker det fram en ursprunglig italiensk med ”MI”.

Ett annat ”t” står för ”tupp”; medan jag joggar på de sandiga vägarna hör jag tupparna gala bortom murarna; de vill väl markera sina revir. De trippar omkring, lösgående bland fruktträden med några hönor omkring sig; här verkar inte finnas några faror i form av rovdjur. Men det är fullt av fåglar; duvorna kuttrar och småfågeln kvittrar i alla de fruktträd som fyller fälten. En ko med tillhörande kalv har tagit sig fram till den del av ett fält, där man odlar kål; det var nog inte meningen att de skulle mumsa där, utan kanske hålla sig till att beta bland fruktträden. Men jag förstår dem; även om man försöker vattna mellan fruktträden är gräset gulbrunt och antagligen mager föda för en ko. Ibland hör man ett klagande jamande från katter inifrån någon plantage.

”F” som i fåglar och flygplan; detta tänkte jag på redan häromdagen; flygplanen som startar från den närbelägna flygplatsen stiger först mot söder, men viker sedan av mot väster denna morgon. Jag minns att vi flög in norr ifrån, från havet; vinden kommer från söder under dagen, för solen värmer upp marken och ger en sydlig bris. Andra dagar svänger planen av mot norr och öster. Det är naturligt, för i söder gränsar Libyen mot Tchad och Niger. Flygen går mot befolknings-centra, d.v.s. mot Cairo, Tunis eller någon av de europeiska hubbarna, Frankfurt, Milano eller Wien. På vägen hit var det många rysk-talande på planet. De flesta arbetar förmodligen i olje-industrin. Oljan är Libyens

stora exportvara. Bensinen kostar här cirka en krona litern och det är kö till besinpumparna.

Fåglar finns det gott om i Libyen, i alla fall i min löpterräng; jag hör hur det kvittrar inne i lundarna; ibland hörs en skriande fågel som jag inte lyckats få syn på. Det är gott om duvor, både runt campen och utanför. Så finns det höns med tillhörande tupp på flera av "haciendorna"; och så var det där kaxige påfågel-tuppen jag träffade på häromdagen. Kände han sig hotad av en tvåbent, högre och smal förbispringande ?

Längs mina sandiga löpvägar växer de taggiga kaktusarna, "chapparals"; när de vuxit sig höga blir de lägre delarna förvedade för att orka bära tyngden. Det skjuter ut skott längst ut på "vingarna"; skotten är ljusst gröna och ser mycket fräschare ut, men de är också försedda med tätt sittande långa vassa taggar. Här och där skjuter det också upp ljusgröna, fräscha skott från marken; det är anatligen så de breder ut sig till de långa stråk som skiljer vägarna från de omgivande fälten.

"C" nummer två står för "cables"; här och var ligger det stumpar som blivit över eller kablar som inte används längre; de bara ligger där i sanden och det är oklart om de är strömförande eller inte. På sina ställen hänger det massor av kablar mellan stolparna, till synes planlöst. I campen är vi självförsörjande på el; så har man hckat ett litet hål i väggen på el-huset, som ligger vid gatan. Där kommer det ut en tjock elkabel; jag följer den med blicken neråt gatan. Den hänger över gatan och verkar gå vidare in till militären; är de beroende av oss ?

Idag står det två stycken grönklädda soldater innanför militär-anläggningens port; båda har bössor i händerna, den ene vad som ser ut som en kpist med bajonett på. Igår vaktades porten av en civilklädd äldre man; han syns inte till nu; kanske förbereder han sig inför helgen; idag är det torsdag, veckans sista arbetsdag inför fredagsbönen. Jag går långsamt förbi militär-porten för att hinna snegla på vad som finns där innanför; stridsvagnarna står uppställda som vanligt och manskapet håller som bäst på med sin morgon-uppställning. Det verkar lite sent så här vid halv-nio-tiden; svenska soldater får masa sig upp betydligt tidigare. Man kan undra vad det är för andra disciplinära skillnader. Utanför militärens murar står deras skrangliga bilar parkerade lite huller om buller. Någon har "NL", någon "CH" eller "D"; Libyen verkar precis som Egypten vara en andrahands-marknad för uttjänta eller i varje fall väl slitna europiska bilar; dessa blandas med en mängd japanska; prestige verkar annars sitta i att ha en Mercedes; det framgick klart inne i Tripoli; längs den gata som kantas av moderna butikar kunde man se flera Mercedes av senaste modell tvättas för hand, mycket noggrant.

Vid besöket i Tripoli igår kunde man höra böneutroparen strax före solnedgången. En av kollegorna berättade tidigare under dagen i en intervju om de applikationer han utvecklat för sin mobiltelefon efter att ha studerat mobila applikationer i England. En av applikationerna är en kalender för bönetiderna. Och det är en kalender med exakta tider för Libyen, vilket enligt honom inte gäller de andra tillgängliga kalendrarna; dessa är behäftade med fel och därmed inte användbara för att hålla reda på bönetiderna. De skall

vara exakta för den geografiska positionen. Man kan också slå av och på funktionen i sin mobil, allt efter behov och mycket praktiskt. Det är helt enkelt en måste-applikation.

Som vanligt är de libyska vägarna fulla av skräp; vanligtvis får man kryssa mellan tillplattade Sprite-, 7up eller Pepsi-burkar; andra "skräptogamer" är plastflaskorna som vattnet kommer med och naturligtvis de allstädes omkringflygande plastpåsarna av det prasslande slaget. Idag låg det en ensam avsliten arm från en docka på vägen. Annars är det mest "vuxen-skräp" man ser. Här och där har man schaktat upp en grop för att praktiskt nog kunna dumpa skräp i den. En bra tanke kan man tycka, men det mesta hamnar ändå direkt på eller vid sidan av vägen. Inne i Tripoli – och ute på landsbygden också för den delen – stoppar man ordentligt sitt skräp i större plastpåsar, men dumpar dem sedan precis varsomhelst. Inne i Tripoli radar man helt sonika upp påsarna på någon trottoar. Undras vem som hämtar – och vart de sedan tar vägen.

Jag undvek att springa vägen med slaktavfallet. Det måste stinka än värre idag. Nej, jag tog till vänster vid korset, där jag förra gången mötte killarna på väg till skolan. Sprang ända längst bort på den vägen, förbi haciendorna och kamelerna. Jag såg dem stå och beta ute på fältet. De tittade upp på mig, slött, innan de återgick till sitt enformiga betande.

Många hus är halvfärdiga eller till och med bara påbörjade; på ett ställe hade man hunnit någon halvmetr upp från marken; på håll såg det ut som en begravningsplats med uppstickande armeringsjärn. Längst bort låg några fina hus, som faktiskt var färdigbyggda. Några av dem har vinrankor växande upp på muren. Grenverket breder sedan ut sig över vad som såg ut att vara en terrass där bakom; det ger naturligtvis skugga och en härlig uteplats även när den heta sommaren kommer. Nu är det bara början på maj och inte så hett, i varje fall inte nu på morgonen. På lunchen går vi bara de få stegen mellan kontorsbyggnaden och restaurangen; de hänger för övrigt nästan ihop. Det sägs att det kan bli 45 grader i augusti.

Så blir det torsdag kväll och jag firar med en alkoholfri öl; det känns som en lyx efter bara läsk till luncherna; fredag är den första helgdagen efter arbetsveckan och jag har fått en driver för att ta mig på en utflykt till den gamla romerska lämningen Leptis Magna. Det är min kompis Moammad som skall möta upp, men han verkar ha försovit sig, så jag avvaktar inne på kontoret tills Mario, vår camp manager, ringer och säger att nu är chauffören här. Men det är inte Moammad, som dyker upp nu, utan en äldre man vid namn Ali; han jobbar i trädgården, är ursprungligen från Algeriet och inte engelsktalande; så han har med sig sin son, 23-åriga Tolbe; han kan någon engelska och hittar till vårt resmål, där han varit förut.

Det hade börjat blåsa redan torsdag kväll och nu på fredagsmorgonen var det fullt med nedblåst skräp från de höga träden inne i och runt omkring vår camp; det är dock en behaglig temperatur och lite molnigt. På vägen virvlar sanden omkring; det är som på vintern där hemma när snöroken minskar sikten; luften blir gråaktig. Vi får diska rutan då och då när den grott igen av den fina sanden. Vi kör norut och svänger sedan mot öster för att komma ut på kustvägen längs Medelhavet; det var här jag flög in häromdagen. Jag har med mig mitt papper med kopia på passet och intyget från Ericsson; behöver dock

inte visa upp det någon gång då vi blir ömsom stoppade, ömsom framvinkade vid några checkpoints längs vägen. Det är myndiga polismän i kritvita uniformer. Hemma, i snörök, hade de inte syns, men här kontrasterar de mot den bruna sanden och asfalten. Jag tar ett foto i smyg, för från Gambia minns jag att man skall undvika att fotografera män i uniform.

Vägsträckningen är inte helt olik sandskogen vid Ystad, men så småningom blir det mera kulligt. Kullarna kallas för berg, Mount Anagaaza. Sanden har blåst in över vägen och bildat förrådiska bankar. Det mest praktiska i den här typen av terräng är att bygga mobilnätet med hjälp av så kallad mini-link; det är en radioförbindelse med hjälp av paraboltenner mellan höga master. Man ser dem här och där, mest där det är oländigt. Kraftledningarna skär också genom plantagerna. Landskapet växlar, men nästan överallt är det skräpigt. Landet med de flygande plastpåsarna förnekar sig inte.

Här ute på landsbygden är det tätare mellan moskéerna, men glesare mellan porträtten av Ledaren. Jag ser bara en enda skylt med ”38”, antalet är efter revolutionen. Jag noterar att moskéerna inte ligger parallellt med vägen; nej, de är förstas orienterade mot Mekka; men alldeles bredvid en vacker moské i vitt och grönt, den arabisk/muslimska färgen, precis i rektning mot den heliga staden, ligger en bilkyrkogård. Och den är många gamla bilvrak; man ser dessa avskrädesfält lite här och där längs vägen; på en del ställen har man schaktat upp en grop och helt sonika kört ner bilvrak i den, till bilens sista vila. Inte tal om skrotning. De flesta bilar på vägarna är redan skrot.

Vägen skär mellan bankar av sammanpressad sand och jord, ungefär som i södra California. Vi passerar en bensinmack i gult och rött; den ser ut som Shell brukar göra, men jag förstår inte krumelurerna, som antagligen anger namnet på bensin-kedjan. Finns det holländska bolaget här eller är det en inhemsk libysk variant ?

Trots att det är fredag verkar många arbeta. Det byggs ny väg på sina håll. Här sker det genom att man rakar ut sanden och jämnar till den innan asfalten läggs på. Här behövs ingen makadam eller underarbete för att klara tjäle. Vi kör på en ”motorväg” med bredd för två filer i vardera riktningen; men ingen bryr sig om dessa filer; snarare är det så att man kör fortare på den högra delen av vägen, eftersom de som skall svänga av åt vänster eller göra en ”U turn” saktar in i den vänstra ”filen” och svänger vänster över mittremsan. Denna är ofta bara sand; där man inte skall kunna svänga är det en kant och något som liknar gräs mellan körbanorna.

Det finns inga vägs skyltar, så alla är väldigt uppmärksamma och försiktiga; det hindrar dock inte att man blåser om både till höger och till vänster. Det fordrar extra uppmärksamhet eftersom man måste se upp för och ibland väja för hålen i asfalten. Det är en ryckig körning med fartökning och inbromsningar. Vi väjer för andra bilar och för hål i asfalten. Det är ingen behaglig åktur, men man får ta seden dit man kommer som det heter, tänker jag. Här måste föraren verkligen vara på alerten. Hemma förväntas alla efterkomma Vägverkets skyltar och regler. Uppmärksamheten på medtrafikanterna blir lidande i motsvarande mån. Här skulle det vara förödande. Men å andra sidan finns här

inga vägs skyltar att registrera. Gator och vägar saknar namns skyltar. Man måste veta var folk bor, eller relatera till något landmärke.

Kommersen tycks vara igång, för utanför de talrika försäljningsställena hänger det kläder. Under stråtaken längs vägen säljer man både frukt, grönsaker och lerkärl. Även de affärer som säljer diverse förmödenheter, allt från kablar till redskap, verkar vara öppna. Här och där står eller går det människor i de fotsida och färgrika afrikanska munderingarna. En del ser ut att bara finnas vid vägen, eller så väntar de på bussen. Någon försöker lifta. Vi hamnar bakom en mindre lastbil. Den är tre gånger så hög som sin egen höjd när man inkluderar lasten, som består av säckar. Jag undrar hur högt tyngdpunkten befinner sig och vad som skulle ske om den kör ner i någon av groparna i asfalten.

Längs hela vägen ser man enskilda hus, en del färdigbyggda, andra bara påbörjade. De senare ser ut som skelett mot horisonten i det platta landskapet. En del hus är riktigt vackra med fina murar i vitt och grönt; här och där syns de i violett blommande träden som på franska heter ”meau” enligt Tolbe. En del hus ser ut som ”haciendoir” och ligger omgivna av vidsträckt fruktträdgårdar. På sina håll är det glesare mellan träden, som vanligen är oliv. Idag är det en riktig picnic-dag och man kan se familjer i skuggan av träden i lundarna. Men det är en skräpig natur de vistas i. Det är fullt av avskräde och vägen kantas av bildäck, plåtrester, bilvrak och gamla slangar. På ett ställe står en ”kvarglömd”, mycket rostig, conveyer. Det är också en numerär av urdruckna plastflaskor överallt. Vi lyckas nätt och jämnt väja för en tom oljedunk av plåt som blåser över vägen när vi hamnar bakom en lastbil med ett jättelass av armeringsjärn.

Trots närheten till Medelhavets strand verkar ingen av de picnickande sugen på att bada; de kanske inte är simkunniga ? Annat var det i södra Libanon, där ”alla” badade. Kvinnorna klev helt enkelt i med hela munderingen på sig. Detsamma såg jag i poolen i Kairo; det var en simmerska i heltäckande grön mundering, med huckle och allt.

Det verkar finnas hur många bilverkstäder och andra mekaniska arbetsplatser som helst. Där parkerar truckar och lastmaskiner. Många av dem ser ut att inte kunna manövrera längre. Vi passerar en prydlig fabrik omgiven av en kritvit mur med gröna stolpar. Där står det minsann en orange sopcontainer. Cementfabriken alldeles i närheten är dock ett fult monument över en nödvändig industri. I det här landet pågår det byggnation överallt. De flesta hus är försedda med parabolantenn, men inte riktigt lika frekvent som i Marocko.

När vi närmar oss en mindre stad dyker det upp vägbelysning på höga stolpar; husen ligger i obruten rad längs vägen. De hus som ligger separat är ofta något vridna i förhållande till vägen; kanske är de liksom moskéerna orienterade mot Mekka ? Som i de flesta småstäder i världen går landsvägen rakt genom staden och utgör huvudgata; det var mycket praktiskt en gång i tiden, men inte idag när alla kör som galningar.

Så kommer vi fram till Leptis Magna, en romersk ruin från 300-400 Anno Domine; det var på Marcus Aurelius’ tid. Han var härskare i Rom och romar-riket härskade runt Medelhavet och över den största delen av Europa. För oss tre kostar det 14 dinarer. Det

motsvarar tio dollar. Jag tycker det verkar underligt, eftersom suman inte är delbar med tre. Förklaringen är denna: tre personer à 3 dinarer och så 5 dinarer för kameran; det blir 14. Jag förstår. Vi visar våra papper, Ericsson-dokument, för vaktens vid ingången. Han är klädd i en mörkblå uniform och mycket elegant, dessutom chevalereskt leende när han vinkar in oss efter en noggrann titt i papperen, dock inte i mina. Han nöjde sig med den äldste av oss tre; han hade papperen i ordning; därmed var vi andra också OK.

Vi strövar omkring ett par timmar och beundrar den romerska arkitekturen; vi besöker såväl teater som marknadsplats och kongress-byggnad, d.v.s. vad som finns kvar. Det är imponerande. Efter vandringen tar vi en kopp kaffe i caféet, där det spelas amerikansk musik. "Libya is a Day Dream" proklamerar en färgglad affisch på väggen bakom baren. Vi stannar till vid ett hotell på hemvägen. Vi skall hämta något kvarglömt efter Ericsson-dagen, som var en picknick med buss just hit för någon vecka sedan. Det är ett vackert hotell med utsikt över Medelhavet. I en salong sitter en distingerad man, uppenbarligen ägaren; han ser på TV, där det sänds "mässä" från någon moské. Det är hans fredags-bön, tänker jag. Han halvligger i en vacker soffa och byter kanal till Al Jasira när vi kommer in. I matsalen är det vackert dukat som till en fest eller inför en finare middag. Jag tittar nyfiket in i genom dörrren. En bit in i rummet står en apparat med stor text: "Red Bull". "Jag mister mina illusioner", tänker jag.

På lördagsmorgonen hade sandstormen mojnät; under morgonjoggen var det bara den vanliga svaga brisen från söder; militäranläggningens port var stängd och en liten dörr stod halvöppen. På vägen tillbaka hördes entoniga och upprepede kommandon över muren; jag kunde genom den nu öppna porten se soldater uppställda framför stridsvagnarna; uppenbarligen fick de sin morgondrill. En soldat stod på vakt innanför porten, bredbent och med bajonettförsedd bössa. Så de är inte lediga idag lördag? Senare idag skall jag intervjuva en av våra killar, som jobbar med kundstöd; han är just nu inne på årets repmånad; just det, årets repmånad; här åker man in en gång om året för militärtjänst. Han har fått ledigt för att besöka sin arbetsplats denna lördag.

Idag springer jag min nya tur, bort mot lastbilen med den rostiga motorn bredvid sig; jag rundar militäranläggningen, möter en morgonvandrare och fortsätter förbi de första finare husen innan jag kommer fram till fruktodlingarna; där har en av arbetarna just kopplat ihop rörledningarna och satt på bevattningen; det låter ungefär som på våra golfbanor, när bevattningen är igång där; fast här ackompanjeras sprutandet och klickandet av ett fräsande från de läckande rören, vilka har rostat sönder på åtskilliga ställen. Jag ropar "good morning" till rörkopplaren, men tänker att jag nog borde ha sagt "salem". Nåja, det får bli nästa gång. Jag kommer att springa här många gånger till.

På vägen tillbaka möter jag en välklädd yngre militär. Han är klädd i vanlig skjorta med slips; både skjorta och byxor är av khaki-typ. Det verkar vara en kontorsmundering. Han har en vackert vinröd basker på huvudet och hälsar genom att ta i hand. Jag frågar vad den vackra baskern har för betydelse. Men han förstår inte min fråga så jag släpper ämnet och kommenterar istället vädret. Vet inte om han förstår det heller, eller bryr sig. Här är alltid blå himmel och strålände sol. Det är väl mest vi svenskar, och engelsmännen, som

finner det intressant att prata väder. Koversationen får alltså inskränka sig till det obligatoriska "good morning".

Nästa gång jag träffar på rörkopplaren är en lördag; nu är jag inte så tidigt ute; porten till militären är stängd. Men utanför stor alla skrotbilar, som vanligt. Jag undrar om de jobbar denna helgdag efter fredagens böner. Rörkopplaren har paus i arbetet. Han och några andra sitter i skuggan av träden vid vägkanten och äter. Det är väl förmiddagens mellanmål. På tt annat håll i världen råder det verklig matbrist; jag har sett morgonnyheterna på BBC World. De har just visat ett reportage från gränsen mellan Kina och Nordkorea; där tigger föräldralösa nordkoreanska barn ris från bönderna på andra sidan, kinesiska risbönder; de ber om ris eller pengar. TV-teamet får barnen att sjunga en sång mot en mindre summa pengar. Sången är en hyllning till Ledaren, generalen och den älskade landsfadern, som gör så mycket gott för dem. Samtidigt, i Upplands Väsby, av alla ställen på jorden, har Sveriges statsminister träffat en annan regeringschef, Al-Maliki från Irak; de skall tillsammans med Van Ki Mon, FN:s generalsekreterare, och "Condi" från USA lösa Irak-problemet. Det lär ha stått en polis på var tionde meter; i Daily News, Herald Tribunes egyptiska upplaga, läser jag att även SAPO har varit på plats, alltså säkerhetspolisen. Allt det där känns avlägset och jag undrar vad de kom fram till där på Scandic i Upplands Väsby, tvärs över gatan från en av mina tidigare arbetsplatser och alldeles intill min tidigare Ica-affär.

Väg och väg förresten. Det är hjulspår i sanden mellan de höga barrträden. Jag springer "den vänstra" rundan, det vill säga jag rundar militärens anläggning och springer förbi några fina villor; fortsätter över fältet med långa bevattningsrör. Lastbilen är borta; det arbetas på många hus. Vägen är grusad på ett ställe; det händer i alla fall något medan jag är borta! Jag hittar en ny väg, som jag inte sprungit förut. På ett ställe har ett bevattningsrör gått isär vid en koppling; det dyrbara vattnet rinner bokstavligt talat ut i sanden och bildar rännilar på "vägen", det vill säga i hjulspåren. Jag tror jag vet vart hjulspåren leder. Några halvvida hundar skäller när de hör mig komma tassande i den mjuka sanden. Men de är för fega för att närma sig utan blänger mest och ser lite halvt nyfikna ut.

Jag följer hjulspåren och kommer mycket riktigt tillbaka in på "den vänstra" rundan. Något säger mig att jag skall springa också en bit på "den högra" rundan; jag har inte blivit riktigt svettig ännu, så jag fortsätter förbi militären och svänger in på den väg jag sprang den allra första gången. Möter en och annan bil. Sedan ser jag att det nu pågår aktivitet på de hus, där byggnationen tidigare stått stilla. Jag ser hur arbetarna går omkring uppe på husen. Mot väggen har de ställt upp buntar med armeringsjärn. Har de inga maskiner till hjälp, undrar jag och bestämmer mig för att springa hem och hämta kameran.

På vägen tillbaka till campen möter jag en bil; chauffören tutar, vevar ner rutan och ropar "Good morning"; det är en av mina militära kompisar, antagligen han med den röda baskern. När jag kommer tillbaka till byggarbetsplatsen tar jag några bilder på avstånd och går sedan fram mot huset. Då möter jag George; han heter så, visar det sig; George är från Ghana och är här för att tjäna pengar; han har kommit hit med hjälp av andra

ghaneser redan på plats i landet och engagerade av libyer för att bygga hus. När George är färdig med ett hus fortsätter han med nästa.. Vi pratar om hur arbetet går till. "Detta vore något för Janne på Cramo", tänker jag. Här använder man inte någon hiss för att få upp vare sig lättbetong-blocken till väggar, armeringsjärnen och betongen på taket. Nej då, här bärs det. Och betongen blandas för hand. Georg säger som det är och han verkar förstå min förvåning över hur arbetet bedrivs. Hans kroppsspråk säger: "Så här gör vi, för vi kan inget annat göra". Jag tänker tillbaka på när jag själv blandade en mindre mängd genom att med en skyffel vända runt sand, cement och vatten i ett kar. Det var oerhört tungt och kraftödande. Armeringsjärnen böjer de för hand enligt George. Han jobbar sex dagar i veckan och vilar bara på fredagar.

Det kommer fram ett par andra afrikaner, kompisar till George. Den ene av dem är mörkt chokladbrun, har uppnäsa som är så intryckt att det bildas ett karakteristiskt veck på näsrote. Han har absolut kolsvart och krulligt hår. De andra två är tystlåtna och svarar kort på mina nyfikna frågor. Jag undrar om de inte kunde använda en mobil eldriven betong-blandare. Jag har ju sett att det står sådana, i och för sig skrotfärdiga, längs vägarna. Men, nej då. De har ingen. Undrar om Isgård på Cramo skulle kunna avyttra sina uttjänta apparater och maskiner här i Libyen. Det stupar förstås på business caset, tänker jag. Arbetskraften är så billig att det inte lönar sig att använda maskiner – oavsett priset för dem. Och den tid byggandet tar, spelar antagligen ingen roll heller, för när pengarna tar slut för uppdragsgivaren stannar byggnationen. Jag ger upp tanken. Här är det svårt att driva saker framåt, hålla tempo i projekt. Jag får mina funderingar bekräftade på eftermiddagen då jag träffar en svensk vid bassängen; han och hans fru, båda arkitekter, jobbar i ett libyskt byggföretag.

Jag frågar för säkerhets skull om det är OK att ta några bilder; George nickar. Jag får tillåtelse att ta en bild på honom också. Jag måste skicka bilderna till Isgård, tänker jag. Kan det vara ett tips, manne ? Han tänker ju expandera österut till de nya ekonomierna i de gamla kommunist-länderna. Dit går de byggnadsmaskiner som delvis tjänat ut och som i varje fall inte längre duger i Västeuropa. Här finns ännu en bakgård för uttjänt materiel. Men det stupar väl på någon import-restriktion kan man anta; eller också på att det är någon i klanen som förlorar på ett sådant arrangemang. Eller så kan det helt enkelt förklaras inte behövas, ungefär som i Kina, Burma eller Nordkorea. Men det är frestande att tänka sig ett kommersiellt upplägg; med den omfattning som det byggs i det här landet, skulle man kunna göra av med det mesta i byggmaskin-väg.

Dagen efter, på söndagen, springer jag ånyo förbi George's arbetsplats. Men han syns inte till. En mörkhyad kille svarar att George är "over there". Han pekar med tummen mot ett inhängnat område tvärs över "gatan". Aha, tänker jag, George börjar sent idag. Jag tittar lite på vad den mörkhyade har för sig. Han är nästan svart i hyn. Han spadar upp ljusbrun sand i skottkärran från en hög på gården. Den skall han sedan blanda med cement och vatten till betong. Jag ser mig omkring och upptäcker en liten elektrisk pump uppe på ett brunnslock. De har alltså tillgång till vatten. Elen får de via en sladd som kommer ut genom muren från grannen. Den är festsatt med cement i muren. Mannen är på väg att blanda till ännu en ranson betong, som skall fraktas upp i huskroppen, som är nästan färdig. Blandar gör man i ett tråg som står på betongplattan på gården. Sedan skall

blandningen över i skottkärran och in, kanske till och med upp, i huset. De håller på med armeringsjärn däruppe på taket och det betyder att den färdigblandade betongen skall dit upp. Jag tänker åter på Cramos bygghissar och annan utrustning som skulle underlätta arbetet och reducera ansträngningarna. Men det kanske inte tilltalar det arabiska kynnet ?

På kvällen sticker jag in på kontoret. Nu har klockan passerat midnatt här i Libyen; det är samma tid som i Sverige; det har alltså blivit juni. Det betyder att min anställning på Ericsson har upphört; nu är jag konsult igen. Jag jobbar för mig själv, det vill säga för dem som ger mig uppdrag. Och jag har redan fått ett – för Ericsson. Det blir inte så stor skillnad; men jag får lämna tillbaka mobilen; det gör inget, för Abbas har försett mig med en SonyEricsson P1i, den senaste och mest avancerade från SonyEricsson, bolaget som samägs av Sony och Ericsson sedan sex år tillbaka; denna fina telefon hade helt sonika "blivit över" vid en mäsas. Abbas tänker på sina kompisar. PC:n skall också returneras; det innebär att jag kommer att bli utlöst från det interna nätet, i alla fall om inte "vår" (alltså Ericssons) tyske bolagschef lyckas ordna en konsult-PC.

Jag har för säkerhets skull printat ut den check-lista jag fått från HR ("Human Resource"). Den kom inte med automatik, utan det fick jag själv initiera – som så mycket annat "på den fronten". Ingen verkar ha noterat att min anställning går ut under helgen. Jag kontrollerar huruvida mail och PC-anslutning fortfarande fungerar. Jodå, ingen skillnad. Detsamma gäller telefonen. Ingenting sker med automatik, tänker jag när jag traskar de få metrarna från bungalow-kontoret till min egen sov-bungalow.

Det är natt mot söndag och jag är bokad hem på måndagen 2 juni 2008. Söndagen är arbetsdag i Libyen och eftersom min anställning upphört, arbetar jag gratis. Men det skall bli annorlunda. Hinner vistas vid poolen under söndagskvällen. Det börjar bli sommar hemma. Här är det redan närmare 40 grader. Jag reser tillbaka till Sverige "helt civilt". Snipp, snapp, snut ! Nu är rutten slut.
.....