

# Långfärdscyklstens Guide till Planeten

Av Mikael Strandberg, FRGS

---

Guiden är också det sista kapitel i boken På **Cykel från Nya Zeeland till Kairo** och den skrevs 1995. En del har hänt på utrustningssidan, andra saker har förändrats i världen, så ha det i åtanke vid läsningen. Men annars är det så att guiden är tidslös när det gäller det mesta.

Sedan guidens tillkomst har jag genomfört ytterligare tre expeditioner, Patagonien-300 mil till häst, Massajland- 100 mil till fots och Sibirien.

För frågor, åsikter och kritik, kontakta mig på [mikael@mikaelstrandberg.com](mailto:mikael@mikaelstrandberg.com) och för övrig information, besök [www.mikaelstrandberg.com](http://www.mikaelstrandberg.com)



*På väg genom Sahara-öknen, Algeriet, 46 grader, 1989.*

Med drygt 90 000 kilometer i cykelsadeln och ett decenniums effektiv tid såsom resenär världen över vågar jag påstå att jag har en hel del nyttiga erfarenheter att dela med mig av. Kanske främst när det gäller hur man skall utrusta sig inför en färd på cykel runt vår glob. I första hand en kunskap att använda i den s.k tredje världen ty i denna del av vår planet råder speciella förutsättningar. Inte enbart när det gäller vilken utrustning som är fördelaktig att använda och ha med sig, men även hur en cykelresenär bör uppträda för att visa människor i dessa trakter den respekt och ödmjukhet de har rätt att kräva av varje besökare. Följaktligen vill jag med denna guide inte blott visa hur man materiellt kan utrusta sig inför en färd i tredje världen, utan även vilken attityd varje resenär kanske bör inta. Rätt förhållningssätt för att folk efter vägen skall förstå att man valt att färdas på detta sätt för att man har en stor önskan att för ett ögonblick dela deras liv, lära sig mer av deras tillvaro och med egna ögon se vad som händer i världen och hur den ser ut. Det är viktigt att visa att man är i deras område som okunnig och ödmjuk gäst och inte som erövrare. En attityd som förvisso bör följas av alla typer av resenärer, men framförallt av de som väljer att färdas med hjälp av egen kraft. Ett färd-sätt jag anser är det enda sättet att på ett ödmjukt och oaggressivt sätt närma sig folk från andra kulturer. Det är främst för denna typ av kraftresenärer som **Långfärdscyklstens guide till planeten** är skriven. Även om alla vägfärdande säkert kan ha nytta av den.

När det gäller val av utrustning kan mitt eget urval säkert i många människors ögon framstå som överdrivet materiellt och kanske leder det till en undran hos läsaren om inte dessa förögat materiella rikedomar hellre skapar klyftor mellan folk än tvärtom? Dessutom är det en högst berättigad fundering om en upptäcktsresande verkligen behöver alla dessa prylar för att få den kunskap resenären så högt skattar. Det är frågor jag personligen brottats med i många år

tills den dag jag insåg att jag är ett barn av min egen tid och värld. Det är en verklighet jag inte kan göra någonting åt och det vill jag inte heller. Visserligen drömde jag en gång i tiden om att leva i Kalahari-öknen på samma vis som bushmännen. Ett liv fritt från kläder och materiella ägodelar. Jag känner största respekt för dessa människors leverne och kunskap. Men jag vet idag att jag hellre sover i ett tält ute i det fria än under en öppen himmel vid stammen av ett baobab-träd. Likaså lagar jag hellre mat på ett fotogenkök än att som bushmännen dra i sig besk rotvätska och ett par råa späda rötter till middag. Dessutom är verkligheten sådan att det spelar ingen roll hur mycket jag än klarar av att anamma andra människors sätt att bete sig och leva efter vägen, jag är likväl olik dem på grund av min uppväxt och mina rötter. Jag kan få deras respekt, kärlek och dela deras tillvaro, men för dem kommer jag ändå alltid att vara västerlänningen. Så klyftan människor mellan är evig. Däremot kan jag genom att uppvisa rätt attityd se till att denna klyfta blir minimal och inte skapar problem oss mellan.

Det är lätt att generalisera i ett kapitel som detta och det kommer säkert att uppröra många människor. Men om man slutar generalisera så kommer massor av viktiga saker att förbli osagda. Dessutom förutsätter jag att den som tänkt använda sig av denna guide har någon sorts elementär resvana och överlevnadskunskap. Utan tvivel är teoretiska kunskaper värdefulla, men det är likafullt ens praktiska erfarenheter som ställs på sin spets när en överlevnadssituation uppstår. Och som alltid, kom ihåg att de förutsättningar som rådde när denna guide skrevs, kan när den läses ha förändrats drastiskt. I all synnerhet när det gäller utrustningsvalet.

### **Acklimatisering och förberedelser.**

Visserligen är det av största vikt att vara kroppsligt förberedd inför en krävande fysisk resa. Emellertid är den delen av planering inför färden den enklaste. Det är ju blott att cykla så mycket som möjligt med den utrustning man valt att bära med sig. Än viktigare och svårare är att förbereda sig så gott det går för de yttre omständigheter som väntar efter vägen i form av alltifrån kulturskillnader till extrema naturområden med vilda djur och människor. Mångårig erfarenhet är förvisso en stor fördel, men likväl hör bokläsning till acklimatiseringsprocessen. Ett studerande för att få en så bred bild som möjligt av det politiska, ekonomiska, historiska, kulturella, religiösa och sociala livet i området resenären skall besöka. Lika viktigt för den äventyrslystne före avfärd är en noggrann genomgång av kartor, klimatkartor och geografiska beskrivningar av landet eller området. Sammantaget är dessa studier främst en hjälp för att resenären skall kunna skapa en mental bild av vad som väntar och för att inte verkligheten skall bli en alltför chockartad upplevelse. Mycket mer kan man inte göra på hemmaplan. Nu återstår blott att ge sig iväg och likväl upptäcka att den praktiska verkligheten var tämligen olik den teoretiska.

Alltför många resenärer är överambitiösa och har ett mycket hektiskt program när de anländer till en för dem ny värld. De vill se allt. Med det resultatet att de aldrig får några riktiga vänner efter vägen, får en negativ inställning till landet på grund av utmattning och ofta blir sjuka. Erfarenheten har lärt mig att det första jag bör göra när jag bytt min vana miljö mot den i tredje världen, vilket alltid de första dagarna betyder en stor bullrig stad, är att med en rejäl kraftanstängning dra ned på det höga tempo jag fört med mig från västerland. Jag letar fram en plats där jag omgående kan sova i tält. Det har jag insett är den snabbaste, effektivaste och mest naturliga vägen för kroppen att anpassa sig till de oftast mycket varma temperaturer och den höga luftfuktighet som råder i de flesta tredjevärldsländer. Den första veckan vilar och dricker jag mycket. Därtill saltar jag maten rejält och vänjer mig försiktigt vid temperatur- och kulturskillnader. Därutöver anstränger jag mig för att komma in i en rutin där jag försöker lära

mig några ord varje kväll av det landets språk för att snarast möjligt kunna samtala med lokalbefolkningen så att jag kvickt lär mig hur jag skall uppträda för att inte förolämpa folk med min okunnighet. En del tid ägnar jag dessutom till att underhålla och bättre lära känna min utrustning. Denna första tids acklimatisering är resans viktigaste.

För varje ny miljö långfärdscyklisten stöter på efter vägen krävs alltid en ny acklimatiseringsprocess. För att klara av en mångårig fysiskt och mentalt svår färd gäller det att hela tiden försiktigt och varsamt anpassa sig till nya omständigheter både kulturellt och fysiskt. Svårast är den kulturella delen ty denna kräver att resenären alltid bör vara ödmjuk, förstående och kunnig för att inte skapa motsättningar. (Om detta berättar jag mer i avdelningen *Kulturchock*) Lättare är den fysiska anpassning ty när du med egen kraft tar dig framåt så är farten så pass försiktig att det i sig självt är en perfekt acklimatisering. Emellertid kräver extrema naturområden där ytterlighetstemperaturer och omständigheter råder extra kroppslig anpassning.

Jag har många års erfarenhet av extrema naturförhållanden. Främst områden med höga temperaturer och hög luftfuktighet. Rent anatomiskt är jag långt ifrån skapad att leva i dessa nejder. Jag är kort och satt med en mycket solkänslig hud. Därför behöver jag extra lång tid på mig att acklimatisera mig i ytterlighetsområden som är brännande heta och fuktiga. Inför min Sahara-öken passage år 1989 tillbringade jag till en början korta dagar i cykelsadeln och då enbart när det var som minst hett. Försiktigt ökade jag min exponering i solen. Lika varsamt anpassade jag kroppen till att få mest vatten under tidig morgon och sen kväll. Främst som en förberedelse inför en eventuell nödsituation längre fram där jag då skulle tvingas ransonera vattnet. Dessutom förberedde jag mig mentalt under viloperioderna med ett positivt tänkande, hur jag skulle klä mig och navigera. (Se mer om detta under respektive avdelning.) Honnörsorden är alltså en försiktig acklimatisering som lär ta den tid den tar.

### **Attitydens värde.**

När jag berättar för människor att jag under snart ett decennium som resenär i världens alla hörn blott råkat illa ut ett par gånger, rånad en gång i mitt tält vid Malawi-sjön när jag skakade av malariafebrig frossa och i det där bakhållet i byn Mekhtar, brukar de säga att jag har haft en jädra tur. Ingenting kunde vara mer fel. Tur är det att vinna en miljon på tips eller att födas och bli uppväxt under gynnsamma förhållanden i Sverige men inte att klara sig i stort sett helskinnad världen över som upptäcktsresande. Det hänger förvisso en del på erfarenhet, men mest på vilken attityd man har. En livsinställning som bör vara präglad av positiva tankar, kunskapen att alltid kunna acceptera de omständigheter som för ögonblicket råder, se saker och ting i dess rätta perspektiv och att ha förmågan att se det mesta med humor. I en nödsituation är detta en fråga om liv och död.

Det spelar ingen roll hur väl långfärdscyklisten materiellt och ekonomiskt utrustat sig om inställningen mot människor, djur och natur inte är den rätta. Då blir det kämpigt, negativt och livsfarligt. Med stor hjälp av mina många år som resenär har jag fått en livssyn som inte sätter människan främst i universum utan blott som en liten om än viktig länk i någonting kosmiskt mycket större. Jag tror det är främsta orsaken till mina ytterst få problem efter vägen. Det är en grundattityd som inte handlar om en gudatro utan om kunskapen att kunna sätta in människan i sitt rätta perspektiv. Att veta att människan bara är en högst intelligent naken apa vars närmaste släkting i djurriket är den växtätande och fridfulla gorillan och att hela vår och jordklotets framtida överlevnad hänger på att vi kan samarbeta inom och utom gruppen. Denna

insikt har gett mig en naturligt ödmjuk och hänsynsfull attityd i möten med djur och natur men framförallt med människor från andra kulturer.

Jag har sålunda förstått att viktigast för min framgång på det här området är att jag visar rätt attityd mot de människor jag ständigt möter efter vägen. Det är inte alltid lätt att ha den rätta inställningen. Stöter man på maktgalna myndighetspersoner i en diktatur som försöker bränna en i ansiktet med en cigarett är det svårt att vara ödmjuk. Likaså är det svårt att finna sig i att i flertalet tredjevärldsländer behandlas djur och kvinnor många gånger på ett högst ovärdigt sätt. Lika besvärligt kan det vara att acceptera de mycket orättvisa gapen mellan fattiga och rika som resenären kan stöta på exempelvis i Indien. Emellertid är det av största vikt att man redan före avfärd förstått varför man valt att vara resenär. Är det för att visa folk från andra kulturer att västerlandet är klart överlägset när det gäller materiella rikedomar, jämlikhet och rättvisa? Eller reser man för att man ser sig själv som en ytterst nyfiken gäst i ett land där man vill lära sig och se hur folk och få lever och tänker i en värld helt olik ens egen? Jag i likhet med alla andra västerländska resenärer kan ju aldrig göra mig av med mina rötter och jag är ett barn av min tid. Jag behöver blott ta upp mina stora kameraobjektiv för att omgående visa att jag tillhör den förstnämnda gruppen. Men har jag då först uppvisat en attityd som påvisar att jag accepterar att jag bara är en ödmjuk och okunnig gäst i ett nytt land för att lära och ingenting annat och att jag som besökare omgående godkänner de spelregler som gäller i landet, då har jag byggt en värdefull bro kulturer emellan. Med den inställningen har jag sett att jag nästan undantagslöst blott fått respekt, kunskap, gästvänlighet och värme tillbaka. Mitt materiella överflöd till trots. Därmed inte sagt att jag inte har rätt att rapportera om landets eventuella orättvisor och omänskligheter när jag väl återvänt tillbaka till min egen värld.

### **Boende.**

För långfärdscyklisten finns två olika sorters boende. På hotell eller i tält. Jag föredrar tält. Det är hälsosammare, friare och renare. Inomhus sover jag blott vid följande tillfällen: I storstäder. När jag känner mig rädd och hotad. När jag blivit inbjuden av en familj. Eller vid de tillfällen jag inte duschat eller gett utrustningen underhåll på en vecka. Likaså när jag har behov av miljöbyte och sinnesvila från all uppmärksamhet och alla kulturkrockar jag ständigt möter efter vägen. Att finna och bo på hotell behöver ingen närmare förklaring och hur man går till väga står beskrivet i ett oändligt antal guideböcker. Annat är det när det gäller tältning.

Jag har sovit i tält i snart sagt 1500 nätter och slagit upp mitt tält på ett otal olika platser världen över. I en moské i Iran, i folks trädgårdar, under broar, på hustak, på en polisstations veranda, inom en rytande lejonhannes revir, i snögrottor på nästan vertikala bergssidor, på stadstorget i Chiclayo och bredvid en oräknelig rad våldsamt trafikerade vägar. Bortsett från storstäder finns det alltid plats för ett tält.

I folktomma naturområden är det aldrig något problem att hitta en bra plats att slå läger. Bäst är det att slå upp tältet en bra bit bort från vägen, gömt från potentiella rånare och banditer, i lä mot naturens nyckfullhet. Av säkerhetsskäl väntar jag alltid med att lämna vägen tills leden är tom på trafik. Jag sopar jämt igen mina egna spår närmast vägen och det brukar räcka för att jag skall känna mig trygg. Är jag fortfarande efter det osäker på mitt val av säkert nattläger tar jag hjälp av kvistar eller snören för att på så vis anlägga ett varningssystem i syfte att avslöja nattliga besökare. Under alla år har jag blott några få gånger haft nattliga besökare vid mitt tätläger efter vägen men aldrig blivit anfallen eller rånad. I de flesta fall är besökarna vilda djur såsom svartbjörn, fläckhyenor, giftormar eller lejon. (Se mer under avdelningen *Problem med djur*)

I områden där det finns människor är det lite knepigare och säkerhetsmässigt svårare, men aldrig omöjligt. I tredje världen finns det alltid någon vänlig människa i området som ser det som sin livsuppgift att hitta en säker plats för långfärdscyklisten att slå upp tältet för en natt. Vanligtvis vill de att främlingen sover inne i deras hem och har svårt att förstå att någon vill sova i ett tält. Det här är ett litet dilemma för långfärdscyklisten. I regel är ju denne trött efter en hård dags arbete och vill inget annat än vila, men att bo med folk är minst lika intressant som alla sevärdheter efter vägen och en stor hjälp om man vill se hur folk lever och lär. Vanligtvis har folk efter vägen stort tålamod med en västerlänningens ohövlige egenheter och jag framhärdar alltid att jag vill sova i tältet av hälsoskäl. Även om huvudskälet är en önskan om ensamhet, lugn och ro. För kom ihåg att omgående när en resenär accepterar hjälp och en inbjudan blir denne automatiskt i centrum av allas uppmärksamhet och det förväntas att du skall ge något litet i returgåva som tecken på uppskattning. Här finns oftast varken radio, TV eller video, så kvällsskvallret är mycket viktigt och som tack för hjälpen lär man bjuda på sig själv. Tycker man som jag om att underhålla och skämta med folk är det en stor fördel. Lite mer känsligt kan det vara när man blir inbjuden till byar efter vägen där byborna haft mycket liten kontakt med västerlänningar. Då gäller det att besökaren följer vissa spelregler för att inte förolämpa folk och försätta sig själv i fara. Fördenskull är det viktigt att alltid se till av säkerhets- och hövlighetskäl att komma till den by du tänkt övernatta i någon timme innan solnedgången. För att få tid att avvika om problem skulle uppstå. Vid dessa tillfällen gäller det mer än någonsin att uppträda rätt för få största möjliga utbyte av besöket. I regel lär den resande besöka hövdingen i byn för att få dennes tillåtelse att stanna över natten och med det viktigaste för resenären är att se till att vara klädd på rätt sätt när denne besöker bychefens boning. Att besöka hövdingen klädd i cykelbyxor är högst olämpligt, ty det här med att visa alltför mycket hud är högst ohövligt för många människor världen över. Samma försiktighet gäller när cykelturisten skall tvätta av sig på kvällen. Se på hur lokalbefolkningen gör. Vanligtvis är de mycket försiktiga med att visa för mycket skinn, så ta inte tillfället i akt att uppvisa ett nudistiskt sinnelag. I muslimska länder har resenärer blivit skjutna för att de med sin nakenhet förolämpat folk.

### **Cykeln och hur cykelturisten utrustar denna.**

Det gäller att välja en cykel som är lättreparerad, en som det är lätt att hitta reservdelar till och som klarar av tredje världens oftast mycket undermåliga vägar. Då finns det blott ett val, nämligen en mountainbike. I alla huvudstäder i tredje världen (ja, i de flesta större städer) finns det idag åtminstone någon som kan reparera en sådan typ av cykel, har elementära reservdelar eller som känner någon ur det högre samhällsskicket som tröttnat på modeflugan mountainbike och vilken kan tänkas avvara någon komponent till en behövande västerlänning.

Välj således en mountainbike med en enkel och okomplicerad ram som kan akutrepareras i tredje världen. Aluminium, titan eller karbonramar är följaktligen inte bra. En standard metallmodell (gärna en Cr-Mo-modell) är att föredra, även om en gammaldags stålcykel vore allra bäst. Vikten är här avgörande. Jag har nu trampat 9000 mil och inte haft ett enda problem med ramen på de tre cyklar jag använt mig av. Två cro-mo och en stålram. Ramen bör helst ha fyra öron (fästhål) på framgaffeln för fästande av skärm och pakethållare. Längst bak samma antal öron på bakramsrörets övre del för fäste av pakethållare och skärmstag. Det är svårt att hitta en sådan mountainbikeram idag ty marknaden översvämmas av häftiga ramkonstruktioner för tävling. Men fästöron kan med fördel lödas på av en kunnig yrkesperson. Jag hade en sådan anordning denna sista färd och hade inga problem alls. Välj en ram av ett känt beprövat

märke som t.ex Reynolds eller Tange, men undvik en ram med stötdämpare. För det första finns det ännu ingen frampakethållare som passar en sådan konstruktion och för övrigt är det ännu en kullagers sammansättning som kan gå fel.

Förse ramen med så enkla och bra komponenter som möjligt. Sådana som ett bygeni i tredjevärlden kan förstå sig på. Jag har med undantag av den första färden, när jag hade en tung stålcykel med ballongdäck och tre växlar, använt samma komponenter. Jag har använt mig av Shimano Deore XT:s hela komponentserie när det gäller hela transmissionen (växelreglage, vajrar, växlingsmekanism) frigångsnav, vevarm, kedjekransar och bromsar. Jag har inte haft ett enda allvarligt fel. Viktigast är att ha Shimano XT:s tumväxlingsreglage på styret, tycker jag, där man har möjlighet att ställa in växlingen manuellt. (S.k friktionsväxling) Enbart fasta växlingslägen (eller indexväxling) är ett ständigt problematiskt merarbete har jag sett och hört av de långfärdscyklister jag träffat på världen över som nyttjat detta.

Mycket viktigt för en tungt lastad långfärdscyklist är valet av utväxling. Alltså hur lätt det skall gå att trampa. Framförallt uppför. Utväxlingen bestäms av storlek och antal tänder på frigångsnavets kedjekransar och vevpartiets kedjehjul. Normalt följer en frigångskrans av kassettyp med bakhjulet på en mountainbike idag, som regel en sjukransad med tandstorlekarna 12-13-15-16-17-19-21. Vad man lättast kan påverka är valet av vevpartiets kedjehjul. Jag har tre stycken varav två är standardstorlek. De två största vilka är 46- och 36-tandade. Den minsta är dock den jag kallar klätterväxel. Till följd därav har jag bytt ut en 26-tandad mot en 24-tänders. Vilket gör att trots att jag många gånger bär 60 kg:s packning kan sitta och bekvämt cykla uppför en många mil lång uppförsbacke.

För blott några få år sedan var noggrant underhåll av vevaxel- och hjulnavslager det viktigaste för en lyckad cykelfärd. Likaså det som skapade mest orostankar beträffande cykelns beskaffenhet. Men lyckligtvis är dessa komponenter idag för det mesta inkapslade och mycket lite underhåll krävs. Idag läggs långfärdscyklistens oro främst på om hjul, slang och däck skall klara påfrestningarna efter vägen. Min Afrika-färd dominerades helt av hjulproblem. I all synnerhet bakhjulet vilket bar störst tyngd och vilket jag bytte sex gånger. Inför denna sista färd handbyggdes mina hjul och de värsta problemen försvann. Jag bytte hjul en gång efter en olycka i Pakistan, men jag klarade av att hanka mig fram på det skadade hjulet ytterligare 600 mil innan jag fick det nya. Det gäller att välja hjul med starka fälgar välbalanserade av minst ett tvåkorsat 32 ekershjul. Dessutom krävs ekerhylsor (där ekern går genom fälgen) som förhindrar att ekerniplarna spräcker fälgen, vilket kan hända om ekrarna spänns för hårt. En ovarsam handling som förstörde två av mina bakhjul i Afrika. Ekrarna skall vara rostfritt stål av ett känt märke. Slang och däck av idag är som regel av mycket god kvalitet. På de sista 6000 milen har jag i stort sett blott haft tjugo punkteringar. Jag har haft en massa olika däcksmärken och de kända är förvisso de bästa. Men även de har gjort sitt efter drygt 300 mil till följd av att sidorna alltid ger med sig. De kända slangmärkena är att föredra, typ latex-slangar vilka förefaller i stort sett vara punkteringsfria, liksom en ventil av Schraeder-modell. (Bildäcksventil). I Afrika stal någon min pump vid ett högst olämpligt tillfälle, 80 mil bortom närmaste större stad, som var anpassad för racerventiler och hela min färd höll på att avbrytas på grund av att jag hade stora problem med att finna en pump som passade denna modell. Afrikansk genialitet hjälpte mig, men jag skulle ha sparat litervis med svett, hädelser och oro om jag haft bildäcksventiler. Ventiler som passar bildäckspumpar världen över. En kedja av mycket god kvalitet såsom Sedis guldkedja och Shimanos hyperglidekedja brukar räcka en 300 mil innan det är dags för byte. Det är mer än dubbelt så långt i jämförelse med andra sämre modeller. Dock kan det vara problem att finna kedjor utanför västvärlden som är så tunna att de passar sjudelade bakkranspaket. I likhet med slang och däck är det klokt att ha några i reserv hela tiden.

Pedaler hade jag störst problem med på denna sista färd. Jag bytte fem stycken och det var alltid damm som trängt in det känsliga kullagret i pedalerens kärna. Det trots att det var förseglade kassetter. Felet jag gjorde var att jag alltid fortsatte trampa för länge när pedalerna väl börjat knirra och knarra innan jag tittade på dem och då var de alltid utom all räddning. Noggrant underhåll veckovis är sålunda räddningen.

Likaså är det viktigt att välja en cykel som passar långfärdscyklarens lekamen. Rätt ramstorlek i förhållande till kroppens längd, rätt inställning på sadel och styre.

När det gäller sadlar så har jag haft alltifrån plast till läder. De flesta har inledningsvis gett mig betydande ömhet i ändalykten, men efter några mil så har sadel och stjärt inlett en nära symbios. Bäst är dock de speciella stoppade mountainbike-sadlarna från Avocet som jag upplevt som en dröm från början till slut. Viktigt är att veta att den långfärdstrampande kvinnan behöver en speciell kvinnosadel som är kortare och bredare. Det med tanke på att kvinnans underliv skiljer sig drastiskt från mannens.

När det gäller val av styre så ger ett vanligt mountainbikestyre med *barends* långfärdscyklarens möjlighet att av och till byta grepp för att undvika kramp eller andra smärtor.

Kanske förefaller det tontigt att sätta på stänkskärmar, men den som inledningsvis känt så ändrar sig snabbt när denne cyklat utan skärmar på en lerig väg i ett tropiskt hållregn. Mt. Zefal-skärmarna är lätta, tåliga och river inte upp köttisår vid kontakt med cyklaren.

Val av pakethållare är likaledes mycket viktigt. De skall ju bära all vikt. Jag har haft Jim Blackburns konstruktioner på samtliga färder och har inte haft ett enda problem. Det enda krånglet var innan avfärd på denna senaste tur, ehuru det ej fanns fästörön på ramen. Med Jim Blackburns pakethållare medföljde av detta skäl klämmor som skulle fylla fästörönens funktion. Dessa klämmor är totalt värdelösa. Så om man inte hittar en cykel med fästörön, se till att sådana löds på. Det finns två olika konstruktioner av frampakethållare att välja på, en s.k. *lowrider*, en konstruktion som gör att cykelväskorna hänger vid sidan av hjulnavet vilket sägs ge bästa styrförmåga och balans, och en s.k. *high-rider*, där väskorna placeras högre upp på en pakethållare av klassisk modell. Jag har alltid föredragit den senare modellen av det enkla skälet att alla mycket otillgängliga platser jag passerat och där jag ibland tvingats skjuta cykeln genom knädjup lera eller sand så skulle en *lowrider* ha fungerat som plog.

När det gäller cykelväskor skall man satsa på väskor som tål omild behandling, är vattentäta, har en stark tålig yttre väv, en stark fästänordning och att den del av väskan som är vänd mot hjulet har en styv platta som inte ruttar eller viker sig vid regn eller slag. Jag har provat märkena Carradice, Agu och Karrimor. Samtliga håller måttet. (Likväl packar jag all utrustning i plastpåsar för ytterligare säkerhet) Största problemet har dock varit att finna en styrväska som är stor nog att hålla en betydande kamerautrustning och med en fästänordning som är stark nog. Jag har ännu inte hittat någon sådan styrväska med stark fästänordning, men väl en väska som klarar mitt storlekskrav. Nämligen Agus Qurum 525.

Övriga tillbehör för att skapa en klassisk långfärdscykel är vattenflaskor. I tredje världen hänger en stor del av långfärdscyklarens goda hälsa på rent vatten. Många gånger färdas denne genom områden där det kan vara dagar mellan vattenkällorna och då måste cykelresenären ha kapacitet att bära med sig minst 20 liter vatten. Jag bär dock i regel inte mer än sju liter vatten med mig per dag. Två av dessa i literflaskor på ramen och så en femlitersdunk som jag bär på frampakethållaren. I torra områden har jag emellertid en tom reservdunk på 10 liter med mig med tanke på en eventuell nödsituation. Att hitta plastdunkar i tredje världen är inga



problem, varje marknad värd namnet har tusentals, men däremot finns det sällan några av god kvalitet. De håller inte länge och gör de det så ger långvarig användning ett inre som liknar ett mindre växthus. Ramflaskor av metall är att föredra framför plast vilka kan spricka i kyla och plastsmaken i besvärlig hetta kan ibland skapa illamående.

### **Cykla ensam eller med partner.**

För blott något år sedan var jag helt övertygad om att det enda rätta sättet att resa var på egen hand. Fortfarande ser jag fördelarna med att cykla ensam. Man kan cykla i den hastighet man själv vill och ensam ta alla beslut. Man har således heller ingen annan att skylla på om det blir krångel på något vis. Dessutom är det i regel så att ensamresenären får mer kontakt med lokalbefolkning ty har man en kamrat med sig blir det lätt en barriär mellan besökare och invånare. Hur man än anstränger sig är det svårt att undvika hemtama skämt, delade fördomar och attityder och snack om hemmiljön. Likaså tar ett partnerskap på många sätt bort risktagandet och äventyret i själva resandet. Om man nu inte råkar träffa på en partner med rätt attityd.

Bra partners finns. Jag har träffat på några mycket fina sådana som inte blott fört med sig de normala fördelarna med att vara två långfärdscyklister såsom större säkerhet, en djup vänskap och någon att dela alla upplevelsorna med, utan förstärkt upplevelsen med mer risktagande och närmare och djupare kontakt med lokalbefolkningen. Gemensamt för dessa människor har varit att de haft en ganska likartad livssyn med den jag har, de klarar av att vara ensamma och i grupp, är orädda för konflikter, gör det jobb som måste göras utan att tveka och har mycket livsglädje och humor. I stort sett brukar de flesta av nutidens sanna upptäcktsresande tillhöra denna grupp.

Mer än två är en folkmassa tycker jag. Det blir mer konfliktmöjligheter och tjafs och lokalbefolkning uppfattar lätt en stor grupps närvaro som ohövlig, högljudd, skrämmande, påträngande och avståndstagande.

För nybörjaren skulle jag vilja påstå att det är bäst att börja ensam för att snabbast få den erfarenhet som krävs för att klara skinnet helt i behåll och få ut maximalt av färden. Vill denne likväl inte vara ensam utan föredrar en partner så är det viktigt att de två tillsammans innan den gemensamma avfärden gör en äventyrlig långtur i känd miljö. Likaledes att de gör små helgturer tillsammans för att se om de passar ihop. Men kom ihåg att leva tillsammans såsom långfärdscyklare i tredje världen sätter stor press på de bästa av förhållanden ty man lever i regel tätt inpå varandra 24 timmar om dygnet under en lång tid. En dålig partner kan förstöra en färd. En cykeltur som kanhända kunde ha blivit lyckad om nybörjaren valt att färdas ensam. Dessutom tror jag att chansen att hitta en bra partner när man väl börjat färdas är mycket större än om man väljer någon i sin hemtama bekantskapskrets eller genom annons.

### **Cykelresenärens ansvar.**

Det är varje långfärdscyklists mänskliga skyldighet att se till att de spår denne lämnat bakom sig inte förolämpat andra människor, försvårat deras tillvaro eller stört den naturliga omgivningen. Det är lättare sagt än gjort för historien visar att där en resenär varit har människors liv förändrats. I regel till det sämre. Turism av idag är en mångmiljonindustri där klart övervägande delen av pengarna hamnar i fickor vilka redan är välfyllda. Likaså gör jakten på nya turistställen att den stora massan människor tvingas sälja sina förfäders marker och flytta. På så vis förlorar de allt de har av möjligheter och självrespekt. Emellertid tror jag fortfarande att

om man reser på rätt sätt så kan resenären på många sätt balansera denna ojämlika fasa. Genom att berätta när de kommer hem om vad de upplevt i form av alltifrån skönhet till orättvisor och på så vis få kommande turister att ta sitt ansvar. Ta med dig allt skräp du skapat under besöket, hugg inte ned friska träd för lägerelden utan använd köket och köp inte snäckdjur, djurskinn eller elfenben. Ät inte hotade och sällsynta djurarter. Visa att du är en elev på färd och inte en lärare. Följaktligen, lämna bara hjulspår och ta bara foton.

### **Fotografi, utrustning och filmval.**

Det finns ett moraliskt dilemma beträffande om man skall ta med sig en kamera eller inte. I början av 80-talet tillbringade jag ett helt år i Asien utan kamera. Det ångrar jag än idag ty jag minns väldigt lite från den färden. Jag har aldrig gjort om det misstaget. Idag är mina bilder inte bara mitt levebröd utan ett sätt att detaljerat minnas allt från triviala till storslagna upplevelser. Men även här gäller det att visa rätt attityd och använda kameran med varsamhet. Speciellt i kontakter med människor för många gånger kan en oförsiktigt använd kamera förstöra relationerna med folk.

Innan den här sista färden har jag haft stora problem när det gäller att fotografera människor och vanligtvis har jag återvänt hem med knappt någon bild på en *homo sapiens sapiens*. Jag har förut känt att jag med hjälp av kameran olovligt snokat in i andra människors själ och liv. Fram till den dag på den sista resan när jag förstod att även när det gällde att fotografera människor räckte det blott med att visa största respekt för personen man vill fotografera. I första hand genom att ge bägge tid att lära känna varandra. Därefter har jag aldrig haft problem med att fotografera människor. Generellt kan sägas att folk mer än gärna vill bli fotograferade än tvärtom. Sällan har jag mötts av ett nekande, men i vissa fall har fotografiobjektet krävt ersättning. Ett beteende jag anser är helt berättigat med tanke på att fotomodeller helt klart ska ha betalt. Vanligtvis är också dessa modeller fattigt hederligt folk. I vissa fall har min girighet fått mig att använda ett långt objektiv och jag har fotograferat folk utan deras vetskap. Det känns än idag inte bra, men det är fina foton.

Val av kameramodell är naturligtvis personligt, men som långfärdscyklister kommer kamerautrustningen först på 122:a plats när det gäller viktiga ting att bära med sig. Främst till följd av att man inte kan äta en kamera eller nyttja den som sovplats, men också på grund av bristen på utrymme. En verklighet som gör långfärdscyklisten något begränsad i valet av fotoutrustning. Under den senaste färden använde jag mig därför av följande kompromiss:

Jag tog med mig två olika kamerakroppar. En Nikon 801s och en FM. En utrustad med all den nya teknologin och så en helt manuell som reserv. Jag använde tre objektiv, två zoomar från 28 till 300mm i storlek och en 24 mm:s vidvinkel. Hoyas HMC-filter på samtliga objektiv och ett polarfilter för speciella ändamål. De flesta av mina foton har jag tagit på stativ med hjälp av en trådutlösare. Nikons SB 24-blixt med ett Omni-Bounceskydd har jag använt flitigt. Jag avverkade 280 rullar diafilm av märket Velvia 50 och några Kodakchrome 200. Min utrustning har satts under hård press av ständiga vibrationer när jag cyklat och extrema temperaturer, damm, sand och väta har varit en betydande del av vardagen. Det till trots har jag inte förlorat en enda bild och bara lagat kameran vid ett tillfälle och endast bytt ett objektiv. Grunden för denna succé är att jag varit nitiskt noga med rengöring, underhåll och på vilket vis jag packat grejorna.

Jag har packat kameror och objektiv i väl stoppade värmeavvisande koger eller väskor tillsammans med silicagel eller risgryn vilka är fuktabsorberande och kan hålla luftfuktigheten

under 50% för att undvika svampangrepp. I fuktiga och sandiga klimat stoppade jag all kamerautrustning i vattentäta påsar. All film har jag förvarat i originalfilmburkarna nedstoppade i blypåsar vilka varit invirade i aluminiumväv. Oexponerad film har jag burit med mig halvårsvis innan användning, men jag bär aldrig en exponerad film med mig längre än ett par månader innan jag skickar hem den. Utan undantag har all film med en hastighet under 100 ASA klarat sig bra. Ju högre ASA desto mer förstörda bilder har jag fått.

Med tanke på att de flesta tredje världsländer ligger i tropiska områden kan det kanske vara av vikt att påpeka att vill fotografen ta med sig lyckade bilder hem är den bästa fotograferingstiden tidiga morgnar och sena kvällar. Då är ljuset som mest dramatiskt. Mitt på dagen är skuggorna korta och svarta och nästan rakt under de föremål de faller från och exempelvis så blir varje svart afrikan helt utan konturer. All fotografering bör då ske före 10 på morgonen och efter tre på dagen just för att bilderna inte skall bli platta och ointressanta.

Dessutom är det klokt att undvika att ens visa kameran i områden som kan anses vara militärt känsliga. Broar, byggnader, flygfält, militära manövrer och många gånger industriområden. Blir man arresterad kan man i bästa fall klara sig undan med en muta och i värsta fall kan man ha tagit sitt sista foto.

Se avdelningen *Utrustningslista* för mer detaljinformation angående kamerautrustningen. Allt som sagts här ovan gäller också videokameran och videofilmning.

### **Försäkring.**

En av de bästa äventyrspartners jag någonsin haft äran att leva tillsammans med, Steve Jewell från England, har under sina tretton år som upptäcktsresande världen över aldrig haft en försäkring. Han har varit svårt sjuk många gånger och flera månader varit föremål för intensivvård på sjukhus, men enligt honom har sjukvårdskostnaderna ännu inte varit i närheten av den kostnad han skulle ha betalat för en heltäckande försäkring under samma tid. Dessutom brukar han alltid påpeka att vad man än tycks visa upp för försäkringsbolagen så blir man lurad. Det ligger mycket i vad han säger. Jag har själv blivit överkörd och förlorat 25 000 kronor när Folksam vägrade tro på mitt och afrikanska läkares ord när det gällde om jag hade malaria eller inte.

Detta till trots så har jag än idag en försäkring. Jag har förmånen att tillhöra Svenska Fotografernas Förbund och på grund därav har jag tillgång till en billig och heltäckande rese- och kameraförsäkring hos L-E Gefvert. Jag har alltid fått snabb ersättning och hjälp vid behov. Visst är det en trygghet att ha en bra försäkring som täcker både ägodelar, hälsan och kan fixa dygnet-runt akuthjälp världen över. Ska man tro media av idag så är brott på uppgång världen över liksom spridandet av livsfarliga sjukdomar.

Vid val av försäkring och försäkringsbolag är det mycket viktigt att läsa smådetaljerna. Kolla hur stor självriskan är och vad betyder ordagrant farliga aktiviteter? Är cykeln försäkrad? Hur mycket löspengar försäkrar de och har de en dygnet-runt akutcentral en sjuk resenär kan få omedelbar hjälp från? Måste du visa kvitton för att få ersättning? Kontrollera att försäkringen täcker rättslig hjälp och kostnader om man skadar eller blir skadad av någon.

I regel är det så att om en resande blir bestulen måste denne anmäla sig till polisen snarast, helst inom 24 timmar, för att få ut på försäkringen. Det är inte säkert att den billigaste försäkringen är den bästa. Därutöver är det som en förebyggande åtgärd klokt att ta fotostatkopior av alla viktiga papper och nummer.

### **Gränspasseringar.**

Jag känner alltid en viss oro när det är dags att passera en landgräns. Även om alla mina papper är i ordning och att jag hunnit till gränsen innan min visumtid till ett land är till ända och att jag har ett visum till det land som nu väntar, så är det likväl upp till den myndighetsperson som tar sig an mig vid gränspasseringen att avgöra om jag skall komma in eller ut ur ett land. Tyvärr är det dessutom så att många landgränser är en samlingsplats för några av vår världs mest korrupta och maktgalna personer. Emellertid är det viktigt att påpeka att under min tid som upptäcktsresande har jag passerat 76 landgränser och jag har ännu aldrig blivit hindrad att lämna eller komma in i ett land. Ibland har det tagit en hel del tid i anspråk. Det har därtill kostat mig en hel del pengar och gett mig oräkneliga djupa känslor av maktlöshet och rädsla, men det har ordnat sig till slut. Det handlar återigen om kunskapen hur man skall uppföra sig och att man måste följa de spelregler som gäller.

Innan jag anländer till en gräns sätter jag på mig de mest välpressade och affärsmässiga av de kläder jag har i min packning. Jag är alltid rakad och nysnaggad. Då vet jag att den första barriären mellan gränspersonalen och mig är bruten. Det är resenärens klädsel och utseende som gränspersonalen först tar intryck av och det finns ingenting som retar myndighetspersoner i tredje världen mer än västerlänningar som klär sig på ett sätt de finner provocerande och ohövligt. Otaliga är de resenärer jag stött på som exempelvis inte kommit in i ett muslimskt land för att de haft shorts på sig. Likaledes är förhållandet så i många länder världen över att det kan vara omöjligt att komma in i ett land om en mansperson har långt hår eller är orakad. Det kan tyckas korkat, men sådana är spelreglerna.

När jag så anlant till gränsen med det första hindret bakom mig skakar jag först hand med alla myndighetspersoner jag ser ty det gör alla till jämlikar och är en vänlig gest. Av erfarenhet vet jag att det finns två utmärkande typer av gränspersonal. Den hygglige och den taskige. Att komma med en cykel till en gräns brukar i regel omgående peka ut en av dom, ty för den gode väcker cykeln sympati och för den onde skapar den misstänksamhet. Omgående sätter jag klorna i den gode genom att vara mycket vänlig och höja hans land till skyarna, jag skojar och skämtar, pratar sport om det är en man och om det är en kvinna ställer jag vänliga frågor rörande hennes barn. Vanligtvis brukar det innebära att den gode ser till att det inte tar många minuter för mig att passera all byråkrati som väntar. Många gånger gör den gode all pappers-exercis åt mig, för mig före alla andra i kön och kollar inte ens min utrustning. Det är heller inte ovanligt att denne vinkar av mig med glädje och önskar mig ett gott liv.

Dessvärre har jag alltför ofta blott haft den taskige att välja på. Genast är allting mycket svårare. Jag skulle vilja säga att det finns två undertyper av dessa äckel. Den första typen är en ynkygg som har dåligt självförtroende och som innerst inne helst skulle vilja vara ärlig och hygglig men som av hårda tider, socialt tryck och vantrivsel blivit en resenärs mardröm. Den andre är den farligaste av dem alla. En sjukligt korrumpad sadistisk och vapenfixerad byråkrat som ser ett nöje i att få resenärer att tappa självbehärskningen. Ett beklaglig beteende som i regel leder till att resenären på så vis diskvalificerat sig för chansen att få komma in eller ur landet utan att betala stora mutor och få sin utrustning in i sista detalj kontrollerad. Inte sällan blir resenären på köpet av med större delen av utrustningen och i vissa fall kan det bli fråga om några dagars fängelse.

Den förstnämnda typen kan vanligtvis manipuleras med hjälp av ett vänligt lite ceremoniellt men kraftfullt myndigt uppträdande och berättelser om landets skönhet och invånarnas godhet. Viktigt är därjämte att snarast ta reda på vad denne sorglige individ vill ha av dig. Det vill denne alltid. Men om resenären aldrig förlorar humöret och svarar auktoritärt och lugnt på de

frågor ämbetspersonen ställer så kostar det bara lite pengar och tar främst onödigt lång tid i anspråk. Märkligt nog tycks denna typ av eländesbyråkrat många gånger ha en lätt bacill-skräck och om utrustningen är minsta lortig så är utrustningskontrollen mycket kort och oftast får du göra den själv. (Vilket gör att jag alltid ser till att min utrustning är smutsig när jag anländer till en gräns. Det är mig och mitt yttre de först ser och inte min utrustning.) Emellertid är det betydligt besvärligare när det gäller mötena med sadisten.

Denna rubbade individ kommer resenären aldrig att glömma. Även om denne resande tar sig in eller ut ur landet efter mötet med sadisten, så har gränsvakten på ett eller annat vis försvårat resenärens tillvaro. Endera genom att ha beslagtagit någon mycket kär materiell ägodel, lagt beslag på halva resenärens reskassa eller förhindrat denne från att under en lång tid lämna området i någon riktning. På gränsen mellan Algeriet och Niger i Sahara-öknen träffade jag på en tysk som fastnat i sex veckor i Ingenmans land av den enkla anledning att han uppträtt fel i mötet med just en sådan sadist. Jag har blott träffat på en av dessa mänskliga avarter och bestals på en ficklampa och en hundring. Det enda man kan göra om man har otur att träffa på just den typen av gränsvakt är att inte förlora humöret och vara glad om man slipper se honom eller henne igen. Värst av dem alla är i regel kvinnliga byråkrater i tredje världen. Till sist, kom ihåg att ha alla papper i ordning och undvik att smugla någonting illegalt över gränserna.

### **Hur långfärdscyklisten tar med sig cykel och utrustning på allmänna kommunikationer.**

Att man valt att cykla är ju i sig självt ett påpekande att man inte vill ha någonting med allmänna kommunikationer att göra. Tidvis har man dock inget annat val än att nyttja endera flyg över världshaven eller om cykeln helt skulle haverera använda sig av tåg och buss.

Vikten är avgörande för hur man transporterar cykel och utrustning på ett flygplan. Normalvikt som flygresenären har rätt till på en ekonomibiljett är 20-25 kg plus sex kg i handbagage. Är den sammanlagda bagagevikten inte mer än denna fastställda vikt har långfärdscyklisten rätt att ta sin cykel som normalbagage. Har cyklisten mer vikt än den bestämda så lär denne endera betala en dyr övervikt eller så kan denne skicka iväg övervikten några dagar före avfärd med något som kallas *unaccompanied baggage*. Ett fraktsätt som kostar en 1/3 av vad en normal övervikt skulle kosta.

Regler på hur man skall packa sin cykel på ett flygplan varierar från ett flygbolag till ett annat. Det är mycket stora skillnader flygbolagen emellan när det gäller cykeltransporter. De sämsta kräver alltid en stor kostnad för transporten och att cykeln packas i en kartong. Jag har tvingats till det ett par gånger och cykeln har alltid tagit stryk av detta. De bästa accepterar opackade cyklar och jag har likaså förstått att flygplatsanställda föredrar generellt cyklar de kan skjuta framför att bära och de är alltid försiktigare när de kan se att det är en cykel. Men de vill att pedalerna skall tas av, kedjan täckas, likaså bakväxeln på minsta växlarna, styret ska vara svängt och det mesta av luften i däcken skall vara utsläppt. Det är alltid värt att betala någon hundralapp mer och få ett bra flygbolag. Det sparar tid, kraft och utrustningsslitage.

De bästa flygbolagen i detta avseende har visat sig vara British Airways, Malaysia Airlines, SAS och Air Nepal. De sämsta KLM, Sabena, Air India och Air France. Ett resultat jag fått fram genom egna upplevelser och genom att prata med andra världsomcyklare. Kontakta likväl flygbolagen innan avfärd för verifikation.

När det gäller övrig utrustning, lås den väl och var på flygplatsen tidigt. Då är det störst chans att utrustningen inte kommer bort och att den kommer med planet. En rekonfirmation hos billiga flygbolag är inte alltid en försäkring att det finns en plats tillgänglig.

Att transportera en cykel på en buss eller ett tåg i tredje världen är ett vågspel. En cykel har ingen status i denna del av vår värld och lokalbefolkningens cyklar ses som en oöm nyttopryl som kan behandlas hursomhelst. En västerlänningens cykel behandlas på samma sätt. Likaså är det en stor chans att den velociped cykelresenären lämnar i ett bagageutrymme på ett tåg eller på ett busstak helt bytt utseende när denne nått sin slutpunkt. Under resans gång har samtliga anställda och passagerare tagit chansen att skriva på allt som ser skrubbart ut. Otaliga är dessutom de reseberättelser jag hört där långfärdscyklister blivit av med sin cykel under transport på buss och tåg. Enda möjligheten för att transporten skall bli lyckosam är att cykelägaren hela tiden är i närheten av sin cykel för att kontrollera hur den tas om hand och att den inte försvinner. Det skall mycket till innan jag personligen skulle utsätta min utrustning för transport på buss eller tåg i tredje världen. Endast om cykeln och min hälsa havererat så pass att det är omöjligt att reparera på plats.

### Hur cykelresenären handskas med djur och insekter efter vägen.

Talrika är de äventyrsberättelser som skrivits om livsfaran i möten med vilda djur. Under alla år i cykelsadeln har jag blott på en armslängds avstånd stött på flera av dessa för äventyrsskribenten livsfarliga djur såsom lejon, tigrar, giftormar, giftspindlar, skorpioner, babianer, svartbjörnar och 5,5 ton tunga elefanter. Vid blott två tillfällen har jag farit illa av sådana möten. En gång när jag korkat nog försökte lura en fullväxt babianhanne på hans banan i Zaires djungel. Han stal min skjorta och lade beslag på en del hud från mitt bröst när han flög på mig och tog tillbaka den banan som han ansåg tillhörde honom. Den andra gången när jag blev stungen av en skorpion i Panamas djungler. Den hamnade oturligt nog i mina byxor när jag drog på dom en morgon. De missödena berodde på en blandning av svagbegåvning och slapphet. Vid alla andra möten med potentiellt livsfarliga djur har jag uppträtt rätt och klarat mig helskinnad. För det första så är de flesta vilda djur mer rädda för människan än tvärtom och undviker möte om de inte känner sig hotade eller instängda. Så kunskapen om hur resenären klarar sig oskadd ur möten med vilda djur är följaktligen ganska enkel. Det krävs blott att denne resande undviker att stänga in viltet i ett trängt läge så att djuren slipper känna sig hotade och på så vis tvingas attackera för att själv klara sig ur det hela. Men för att få vetandet i hur man gäcker denna livsfara krävs det förvisso att man lär sig hur dessa djur betar sig.

För den cyklende äventyraren är emellertid sammanträffandet med tamdjur och insekter mycket farligare. De bär ofta med sig livsfarliga sjukdomar och direkt närkontakt bör överhuvudtaget undvikas. De kan ge dig dödliga sjukdomar såsom malaria, denguefeber, japansk hjärnfeber, rabies och mycket annat elände i form av löss, fästingar, loppor och ringmask. Även här kan dock kunskapen om hur man själv skall bete sig och hur insekter och tamdjur uppträder rädda livet på en.

Här nedan följer en kortare sammanställning av de djur långfärdscyklister kan tänkas träffa på och hur denne i förebyggande syfte helst skall uppträda för att undvika problem.

**Hundar** är det rovdjur som plågar en långfärdscyklister mest. De är rabiesbärare så undvik att överhuvudtaget klappa hundar. Normalt är de enda hundar en cyklist kommer i kontakt med en högst uppretad och aggressiv skara individer som ger intrycket av att vilja slita cyklisten i bitar. Till följd därav är det första cyklisten rent instinktivt gör en enorm kraftansträngning att cykla ifrån dem. I regel är detta också allt som behövs för att bli av med den faran. Men ibland

är omgivningen ogynnsam i form av uppförsbackar eller en våldsam motvind. Då brukar det räcka att bara stanna till och ta upp en sten ty ett hundliv i tredje världen är präglad av en stenkastande lokalbefolkning. Därför vet flertalet hundar att en sten innebär stor smärta. Tyvärr finns det undantag i form av aggressiva och stora jakthundar som tillhör nomadiska stammar i folktomma naturområden. Här krävs det en kombination av sten, en käpp och en stor portion gynnsamma omständigheter för att cyklisten skall klara sig helskinnad ur ett sådant otrevligt möte. Än så länge har jag klarat mig helt oskadd.

**De stora katterna** såsom tiger, lejon och leopard är inte ett problem för cyklisten. För det första skall en cykelresenär ha mycket tur att ens få bevittna närvaron av en av dessa storslag-na katter och om denne nu skulle ha den turen att på nära håll få se dessa stora djur, så skall den cyklande försöka att för allt i världen inte springa eller cykla ifrån dem. De vilda katterna är jägare och när cyklisten rör sig snabbt väcker denne deras jaktinstinkt. Dessutom är det så att ett stort rovdjur är snabbare än en flyende cyklist. För det andra är flertalet rovdjur som sagt rädda för människan och idag tillhör inte vi deras naturliga byte. Skulle cyklisten ändå ha oturen att få stå öga mot öga med en uppretad över hundra kilo tung katt är dennes enda chans att möta dem ansikte mot ansikte. Jag har vid ett tillfälle i Tanzania stått öga mot öga med ett lejon som var på jakt efter en babian jag spårade. Skräcken fick mig att inte röra på ens ett finger utan jag har stod kvar och skräckfyllt stirrade tillbaka på den uppretade lejoninnan. Hon morrade ilsket till åt mig och så sprang hon iväg in i den öppna trädsavannen. Hon hade varken känt sig instängd eller hotad och jag stod still och tittade tillbaka på henne och följaktligen såg hon ingen mening med att attackera mig. I sällskap hade jag två afrikanska zoologer som ofta stått öga mot öga med lejon och de sade att om ett lejon attackerade skulle man kasta något på dem, för de stora kattdjuren är inte vana att deras byte reagerar på detta egendomliga vis. Prova gärna!

**Bufflar** i en hjord är aldrig aggressiva. Flokken är deras trygghet. Faran kommer från ensamma, oftast gamla bufflar som sparkats ut ur sin hjord. Likaså från mammor som skyddar sina avkommor. Cykelresenären bör undvika att färdas och slå upp läger i tät vegetation. Lyckligtvis är ju vägen alltid öppen så på så vis är den värsta faran borta. Ja, om man nu inte retar upp någon buffelmamma på en bybuffelmarknad förstås!

**Elefanter** såg jag ofta på vägen i Afrika. De uppvisade aldrig ett aggressivt beteende. Främst för att jag alltid höll mig på avstånd och försökte undvika att få vinden i ryggen så att de med luktens hjälp skulle kunna veta om min närvaro. Elefanten ser väldigt dåligt och är mycket nyckfull. Skulle nu en cykelresenär tröttna på att vänta på att elefanterna skall gå av vägen och släppa förbi denne, är ett gott råd att inte kasta sten på dem såsom min vän Mick från England gjorde. Han klarade livet med nöd och näppe och klarade av att cykla från en ilsken attackerande elefanthanne. Normalt är det emellertid så att en elefant är snabbare än en cyklande människa. Mick trodde att hans räddning berodde på en uppförsbacke och faktum är att elefanten är trög i uppförsbackar. De flesta elefanter är lugna och fina, men det finns människohatande elefanter. Speciellt i Indien. Men hör alltid efter med lokalbefolkningen beträffande omständigheterna.

**Krokodiler och alligatorer** kan världsomcyklaren bara få problem med när denne befinner sig i deras hemvatten. I regel endast ett behov när cykelresenären vill fylla på tomma vattendunkar eller när denne är sinnesslapp nog för att inte cykla tillbaka 40 mil till huvudleden utan i stället föredrar att bära över sin utrustning genom deras vatten! Jag medger mitt eget vansinne den gången vid South Alligator River i Northern Territory och självfallet är det bäst att

alltid undvika krokodilrika områden. Om nu ett krokodilbesökt vattendrag är enda möjligheten att få tag på vatten är det bäst att söka sig till ett grunt område och där snabbt fylla på vatten och därefter snarast flytta sig i säkerhet. Finns det bara djupt vatten, använd en dunk och ett rep till att ta vatten. Där det finns krokodil slå alltid läger minst 50 meter från vattenområdet och cykelresenären bör helt avhålla sig från områden där krokodilens normala byte dricker. Skulle likväl resenären träffa på en krokodil i sin närhet är det bäst att hålla sig på avstånd för att inte skrämma djuret till attack. Reser en krokodil svansen är detta ett tecken på aggressivitet.

Den farligaste arten är den vitt utbredda saltvattenskrokodilen som finns i stora delar av Sydostasien, Indien, Sri Lanka, Nya Guinea, Norra Australien, Filippinerna och Solomonöarna. Även den afrikanska nilkrokodilen är livsfarlig och utbredd.

**Ormar** är nattdjur. De är skygga varelser och ser resenären en, gå ur vägen för dem och reta dem aldrig. När cyklisten slår upp läger i ormriska områden bör denne undvika att samla braskved, vända stenar och stoppa in händerna i okända håll. Innan denne går ur tältet på natten eller morgonen är det viktigt att slå och skapa vibrationer på marken ty ormar är vibrationskänsliga men döva. Jag har stött på flera av världens farligaste ormar i några få sekunder när de i snabb fart försvunnit från min åsyn och jag har aldrig vare sig träffat eller hört talas om någon världsomcyklare som blivit biten av en giftorm. Chansen att bli biten av en orm är betydligt mindre än att bli stungen av en skorpion. Ormens farlighet är klart överdriven och av de drygt tretusen ormarter som finns på vår jord är blott 10% av dessa giftiga. Och även när en giftorm hugger så är det högst sällan att den använder hela sin giftstyrka. Ungefär en gång av tio sägs det. I Australien där några av världens farligaste ormar finns blir tretusen människor bitna per år, men bara i 10% av fallen ges motgift. Av dessa tretusen dör blott fem stycken. Högre döds-siffror finner man dock i Sri Lanka. Niohundra dödsfall per år av vilka flertalet är barn som inte har en förebyggande klädsel på sig för att undvika dödliga ormbett.

Cykelresenären bör således klä sig rätt i ormriska områden. Använd ankelhöga skor, tjocka strumpor och damasker. En vetenskaplig undersökning från Sydafrika visar att 74% av alla ormbett sker under knät och 67% under fotknölna. Blir en resenär likväl biten så hjälper den förebyggande klädsel mycket och även om bittet går genom skinnet och in i benet så är gift-dosen betydligt mindre.

Det sägs att det största problemet som följer med att någon blir biten är chocken som får den drabbade att tro att döden är nära. Risken att dö är emellertid liten för en frisk och stark människa.

Denna verklighet till trots skall den bitne snarast bege sig till ett sjukhus för hjälp och det är mycket viktigt att denne inte försöker suga ur blodet. Likaså inte skära runt såret och den drabbade måste undvika alkohol och tourniquet och får inte ta magnecyl mot smärtan. Alvedon är att föredra. Är den bitne däremot långt ifrån hjälp så ta först antibiotika och antihistamin i ett försök att motverka giftet. Se därefter till att kroppsdelen som blivit biten hålls orörlig eftersom rörelse gör att blodet tar upp giftet snabbare. Dra ett brett bandage ovan och under bittet med fasthet. Det uppstår normalt svullnad vid bittet följt av illamående, kräkningar och andningsproblem.

Men i all synnerhet, tänk förebyggande!



**Skorpioner** har jag haft innanför byxan, på högeraxeln och på magen. Dessutom har jag blivit stungen. Deras stingande bett gör förvisso mycket ont men är man frisk och stark är det ingen oro. De flesta skorpioner är helt ofarliga och många av världens över 400 olika arter är helt giftfria. Största problemet med skorpioner har jag haft när jag slagit läger. De gillar mörka hörn. Följaktligen är det viktigt att cyklisten tar in alla sina persedlar i tältet och drar igen dragkedjorna riktigt. Då uppstår inga problem med skorpioner. Sätt därför på skor inne i tältet och använd ficklampa vid pissbesök utanför tältet på natten. Var också försiktig med att vända stenar vid lägret.

Alla **spindlar** är giftiga. Därtill mycket skygga och de flesta är inte stora nog för att ge en människa obehag och väldigt få ger ett bett värre än en geting. Det här visste jag när minörspindeln hamnade på mitt högerlår där i Australiens Outback och det gjorde att jag inte drabbades av panik utan kunde med snabbhet lösa problemet som uppstått. Visst finns det farliga spindelarter, men de flesta är lugna och helt ofarliga. Undvik att vända på stenar och bråte vid sökande efter ved för lägerelden.

**Myror** har varit ett mycket större problem än någon av de ovan nämnda djuren. Vissa arter äter sig genom det mesta och de har gjort oräkneliga hål i mina tältgolv genom åren. I Sydamerika åt ofta våldsamt bitande rödmyror sig in i tältet och bet mig så att jag många morgnar var full av små röda kroppsbett. I Afrika blev jag en natt av med 1/5-del av mitt tältgolv efter en väl genomförd attack av en art myror jag aldrig ens hann se. Det enda en resenär kan göra i förebyggande syfte är att noggrant kontrollera eventuella lägerplatser om det finns myrläger i närheten. Insektsmedel förefaller de uppfatta som en härlig förrätt.

**Bisting** kan vara livshotande för en människa som är allergisk mot bittet. Hade jag varit det den gången jag åt lunch tillsammans med två färdkompisar på Afrikas savann för några år sedan hade jag varit död många gånger om. Jag vet inte vad det var för mig när vi satt där och pratade. Helt plötsligt tog jag upp en sten och kastade in i ett hål i ett baobabträd. Det var ett getingbo. Sällan har jag känt en sådan smärta när jag ett otal gånger blev biten i ansiktet. Dock var en av mina vänner klok nog att vråla att jag skulle sitta stilla, täcka ansiktet för där gör det mest ont och inte slå efter bina, utan sitt orörligt stilla tills de gav sig av. Han hade rätt ty det gjorde de ganska omgående. Jag tror jag sällan känt en större panik än under den attacken.

Händer detta på resan, följ samma beteende och ta magnecyl efter betten. Det är antiinflammatoriskt och tar bort smärtan. Försök få ut taggarna omgående och kläm inte på dem ty högst upp på taggen finns en säck med gift som kommer att injicera mer toxin vid tryck. Viktigast är dock att inte fyllas av panik när man blir omgiven av bin.

**Fästingar** bär med sig en del sjukdomar och de stöter långfärdscyklisten främst på när denne under natten skall ut ur tältet får att lätta på trycket och yrvaket går in i högt gräs för att utträta detta. Likaså om man någon gång byter ut cykeln mot apostlahästarna. Ta bort dem omedelbart. Det görs bäst med en pincett och med denna ta grepp om fästingskallen och lyfta av dem. Förebyggande åtgärd är att använda sig av insektsmedelsdränkta skor, sockor och damasker vid vandring i buskiga områden. En handling som i och för sig ofta är döden för dessa persedlar.

**Blodiglar** är en plåga så fort cyklisten befinner sig i en tropisk regnskog. Det tycks vara svårt att undvika blodiglar, men smörjer man kläderna med insektsmedel hjälper det en stund. Men kom ihåg att de är helt ofarliga även om man först blir häpen av allt blod som rinner överallt.

Deras bett känner man aldrig ty deras saliv innehåller en smärtstillande antikoagulant. Bäst tar man bort blodiglarna med salt eller en tändare. Kontakt med eld eller salt får iglarna att släppa med blod ymnigt blödande från deras bett, men det är helt ofarligt så länge resenären inte river eller kliar sig på såret. Gör i stället rent bettet med något antiseptiskt.

**Löss** är ett stort problem på de flesta billiga hotell världen över. De gör sig snabbt hemmastadda i resenärens hår, dennes kläder eller könshår. Löss får man av infekterade individers kammar, kläder och hotellmadrasser. Den bästa förebyggande åtgärden är att helt undvika på huvudet rakade människor eller individer som kliar sig hela tiden. Skämt å sido har jag sett att det bäst förebyggande är att lägga sitt liggunderlag ovanpå sängen och sova på detta. Än har jag inte drabbats av löss.

**Myggor och andra små bitande insekter** är farligast av alla. De för med sig malaria, gula febern, filariasis, japansk encephalitis och mycket mer. Värst är myggan som bär över åttio svåra sjukdomar med sig. Under ett helt år i Afrika balanserade jag på gränsen mellan liv och död på grund av malaria av allra värsta sort. Jag kunde ha undvikit detta om jag tagit rätt malariamedicin och bott på ett hotell på ön Lamu i Kenya som haft myggnät. Jag ville spara pengar alldenstund det kostade nio kronor mer att bo på ett rum med myggnät. Det blev ett dyrt misstag. Sjukdomen höll på att ta mitt liv och kostade mig drygt 20 000 kronor att bota. Idag bär jag alltid ett eget myggnät med mig och på så vis kan jag bo var jag vill och dessutom veta att det inte finns några hål i myggnätet. Således kan man förebygga att bli biten av dessa dödliga flygfän.

När jag väljer hotell i ett riskområde kontrollerar jag alltid närvaron av mygg och ser utan undantag till att det finns vind i min närhet. Likaledes att det inte finns några vattenkällor i närheten. Bor jag i tält gäller samma sak, men här försöker jag ta mig in i tältet innan skymningen inleds. Den tidpunkt när dessa dödliga rovdjur börjar jaga efter blod tills soluppgången. Anländer jag efter skymningen förser jag rum och tält omgående med en myggspiral under tiden jag sätter på mig kläder som täcker varje enskild hud av min kropp. Det skall vara kläder i ljusa färger eftersom mörka färger drar till sig myggor. I de värsta områdena undviker jag att tvätta mig med tvål eftersom parfym drar till sig dessa livsfaror. Mina kläder har jag redan preparerat med insektsmedel. Det är effektivare än på kroppen. Därtill är de flesta preparat farliga för huden ty de bästa medlen innehåller minst 75% av ingrediensen diethyl toluamide (kallad deet) vilket är mycket starkt. Men effektivt. Vill cykelresenären helt undvika dessa starka medel kan denne göra som Dinkafolket i södra Sudan och stryka in sig med aska från bränd kodynga.

Viktigast dock, sov alltid i eget myggnät och se till att det egna tältet har bra kvalitetsmyggnät.

### **Hälsa och medicin.**

Jag vill först av allt påpeka att jag inte är kvalificerad att skriva om hälsa och medicin. Jag vill heller inte stimulera folk att bota sina egna sjukdomar om de har en doktor i närheten. Nu är emellertid verkligheten så för en cyklande upptäcktsresande att denne vanligtvis är långt bort från kvalificerad hjälp. På grund därav känns det viktigt att i alla fall beröra de viktigaste aspekterna av vilka potentiella sjukdomar cykelresenären kan dra på sig och hur sjukdomen uppträder så att om denne är långt från en läkare, själv kan ta itu med sjukdomen. Vis av erfarenhet efter att ha drabbats av malaria, tyfus, paratyfus, gulsot, amöba, dysenteri, giardia, bilharzia och en oändlig rad av namnlösa typer av feber och diareé vet jag att man som lång-

färdscyklister ofta befinner sig i den yttersta riskzonen när det gäller att dra på sig tänkbara krämpor av värsta sort. Lyckligtvis visar min sista färd, under vilken jag inte var riktigt sjuk en enda gång, att jag med åren blivit klokare. Därför har jag också anpassat mitt trampande efter vad kroppen verkligen kan klara av samt att jag lagt ned mycken möda på att förebygga eventuella sjukdomar. Därtill brukar jag efter några månaders hårt resande gå till en läkare och kontrollera alla mina värden och ta alla möjliga tester.

Kom dock ihåg att medicin är ett gigantiskt ämne och mina kunskaper kan vara helt felaktiga. Följaktligen nämner jag heller inga specifika mediciner vilka kan tas mot den och den av de för långfärdscyklister vanligaste sjukdomarna som nämns här nedan. När cyklisten vet att denne skall in i ett område vilket är helt tomt på läkare, bör denne först tala med och ta hjälp av en doktor som väl känner till de sjukdomar som finns i området. Eller i värsta fall ta hjälp av guideböckerna och kolla vad de föreslår kan vara bra att använda. Själv har jag vanligtvis i akutfall använt mig av guideböckernas förslag till medicinering. För det mesta har det gått bra. Men den slutsats jag tvingas dra av min självmedicinering är att en del av de sjukdomssymtom jag haft som stämt med beskrivningen av en mycket farlig sjukdom i guideböckerna i verkligheten visat sig vara en visserligen besvärlig feber eller diarré men inte alls tillhört de farliga varianter som jag också kommer att beskriva här nedan. Alltför ofta har det varit en ofarlig typ av åkomma som är vanlig till följd av hårt arbete i höga temperaturer och hög luftfuktighet i mycket ovana påträngande kulturer. Till följd därav har jag ofta varit mycket sjuk av den enkla anledningen att jag medicinerat fel. I Afrika åt jag malariabotande medicin i ett helt år och det tog tre år att hämta sig från detta. Inte från malarian utan från överdosen av alla mediciner. Fördenskull är det viktigt att varje gång en resande själv beslutar att ta medicin så måste risker kontra fördelar vägas noggrant mot varandra. Bestämmer en resenär sig för att ta medicin är det viktigt att denne avslutar *hela* kuren även om denne omgående känner sig bättre. Undantaget är om cyklisten drabbas av en allergisk reaktion.

Tar långfärdscyklister hjälp av en läkare att förebygga eller bota sjukdomar är det klokt att undvika sin egen husläkare i Sverige. De är tränade att bota sjukdomar uppkomna ur svenska förhållanden och vet ingenting om tropiska sjukdomar eller vilka vaccinationer som behövs före resan. Jag har förstått efter att ha pratat med en oändlig rad av specialister på området att det tvärtom kan vara mycket farligt att prata med husläkaren. Många gånger ger de vilseledande, direkt farliga råd. Denna verklighet har också i viss mån drabbat mig hos specialister i tredje världen. Alltid av den anledningen att de är för snabba att skriva ut medicin innan ens prover har visat hur det egentligen står till. Bästa vård i tredje världen fås vanligtvis i storstäderna eller där det finns utlandsarbetare. Dock tar jag alltid med mig västerlandets krav på renhet, äkthet och steriliserade verktyg liksom medicin hemifrån och steriliserade kanyler som eventuellt kommer att användas vid blodtester eller injektioner. Se

*Utrustningsdelens* medicinväska när det gäller vilka medicingrupper och verktyg den ska innehålla.

Bli nu inte liksom jag en hypokondriker på resan. Använder långfärdscyklister sunt bondförnuft och gör måttlighet till ett honnörsord är ju verkligheten den att bra kondition, rätt kost, förebyggande åtgärder och en positiv inställning att man håller sjukdomar borta med hjälp av cyklandet.

Innan långfärdscyklister lämnar hemmet är det vist att kolla tänderna, köpa en bra guidebok till området man ska till och i riklig mängd köpa de mediciner som finns nämnda i guidebo-

kens medicin-att-ta-med-sig-avdelning. Dessa kapitel är alltid skrivna av läkare som är experter på tropisk medicin och vad som fungerar bäst i respektive område. (Kontrollera först om du är allergisk mot några av de mediciner som finns och beträffande doserna så tar du reda på vilka dessa är av en lokalkännande läkare efter ankomsten) En cykelresenär bör alltid vaccinera sig mot följande:

**Stelkramp och difteri** är infektioner som cyklisten har stor chans att få i tropikerna ifall denne blir skadad och får ett öppet sår. Är denne ovaccinerad leder en infektion oftast till döden. **Polio** är ett virus som sprids från person till person genom slem från näsa och hals eller genom förorenad föda och vatten. Sjukdomen skapar paralysering. Och **rabies** är en mycket viktig vaccination för långfärdscyklisten med tanke på den verklighet som råder i och med alla våldsamma hundar efter vägen. Alla hundarnas bitt är potentiella bärare av denna sjukdom och om man inte snarast kommer under behandling leder detta till döden. **Gula febern** är också vanlig i många länder och sprids av myggor från en infekterad person till en annan och är livshotande. I många länder krävs också att man kan visa upp i sitt gula vaccineringskort att man blivit vaccinerad mot **kolera**. Det även om WHO (Världshälsoorganisationen) anser att vaccineringen är värdelös. Däremot borde en **gammaglobulinspruta** vara obligatorisk för att förhindra gulsot. Ännu har jag aldrig träffat någon resenär som drabbats av gulsot som fått den sprutan. Klart godkända vaccinationer mot **tyfus och paratyfus** finns idag och bör tas före avfärd.

Vanligaste åkomman för en långfärdscyklister är nog en oändlig rad av olika typer av **diarré**. Den här sista färden hade jag knappt en enda allvarlig diarré men ofta en ostadig avföring. Mitt goda resultat denna gång berodde på förebyggande åtgärder. I stort sett alla diareer beror på att en resande ätit eller druckit något som är förorenat. Jag var den här sista turen mycket försiktig med vad jag åt och jag drack *aldrig* obehandlat vatten. När man drabbas av diarré i tredje världen är det viktigt att veta att 80% av alla åkommor är borta inom tre dagar. Verkligheten är dessutom sådan att de flesta problem med magen kommer första eller andra veckan på färden. Det är bara kroppens sätt att rengöra sig själv och bekanta sig med okända baciller. Ta därför *inga* mediciner! Ta det lugnt och vila tills åkomman är borta och se till att dricka hela tiden. Åt det som går ner. Kvarstår problemen efter några dagar och man samtidigt bara blir sämre och sämre och vare sig kan stå upp eller behålla det man dricker, då ska man snarast bege sig till en läkare och ta ett avföringsprov för att artbestämma åkomman. Är långfärdscyklisten emellertid ute i vildmarken, kan denne ta hjälp av symtombeskrivningen här nedan för att artbestämma cyklistens vanligaste åkommor.

**Dysenteri** är en akut diarré och är den vanligaste åkomman när man ser blod i avföringen, känner väldiga magsmärter och nästan alltid drabbas av feber. Ibland tillkommer kräkningar. Sjukdomstillståndet brukar inte vara mer än ett dygn. Normalt borta på en vecka. Om inte sök läkarhjälp. Finns ingen ta rätt typ av långfärdscyklisters nödantibiotika.

**Amöba** är en ovanligare och besvärligare magåkomma och det kan ta lång tid för den att komma fram i dagen. Kännetecknen för sjukdomen består av en sorts blandning av ena-dagen diarré-och-den-andra-förstoppning. Det kan ibland pågå i cykler i månader. Ibland känner man sig bra och ibland inte. Kronisk trötthet och viktminskning är tecken på en långvarig infektion. Vid mycket få tillfällen kan avföringen innehålla lite blod och detta kan vara allvarligt. Ibland kan en amöba migrera genom blodet och ta sig upp i levern och skapa en mycket farlig abscess vilket ger feber och leversmärter. Vid mycket hårda och långa expeditioner, gör en hälsokontroll var tredje månad.

**Giardia** en mycket vanlig resenärsåkomma idag. Det tar en vecka eller två efter intaget av fel föda som sjukdomen visar sig och i likhet med amöba kan man bära sjukdomen inom sig i månader. Den här åkomsten har jag haft fyra gånger och de tydligaste symtomen är att man rapar mycket och illa och det smakar ruttna ägg. Avföringen innehåller inget blod, men i stället är den fragdig, gul och bubblande. Man fiser illa och mycket och känner sig mycket obehälig i övre delen av magen. Likaså har man diarré av och till. Tillika visar sig inte sjukdomen alltid när man gör ett avföringsprov, så fortsätter symtomen efter ett avföringsprov där inget hittats så tveka inte att ta medicin. Om symtomen stämmer till 100%.

**Feber** är också vanlig. Att man drabbats av feber innebär i stort sett att kroppens temperatur höjts över det normala 37 grader och innebär nästan alltid att man fått någon typ av infektion. Att veta vilken typ är inte alltid lätt, men genom att kontrollera påvisbara symtom och var du rest den sista tiden, så kan man gissa ganska så träffande vilken typ av feber det är. Vissa infektioner som influensa försvinner av sig själv och vissa som tyfoid kräver medicin.

**Hepatitis A** eller gulsot är ännu en av de vanligaste resenärssjukdomarna. Den är mycket spridd i tredje världen och ännu har jag inte träffat på en enda professionell upptäcktsresande som inte fått gulsot. Mest på grund av att denne inte tagit sin gammaglobulinspruta reguljärt. Gulsot får resenären genom att äta och dricka infekterat vatten och mat. Det är en otrevlig sjukdom som börjar med ett lätt tilltagande av feber, huvudvärk, starkt illamående och en total olust att äta. Detta pågår fyra eller fem dagar när urinen helt plötsligt blir Coca-Cola-färgad och ögonvitorna gulnar. Då brukar den feber man haft sluta och ersättas av en deprimerande trötthet, olust att äta och ett ständigt illamående. Det tar normalt runt en månad från det att man blivit infekterad tills det att sjukdomen bryter ut och när man väl fått den dras man med den ett par veckor till en månad. Det finns ingen medicin att bota sjukdomen med. Det enda den drabbade kan göra är att vila, dricka och äta så mycket som möjligt. Alkohol bör undvikas. Enda fördelen med att ha haft sjukdomen är att man därefter med största säkerhet har en livslång immunitet mot ett återfall.

Ordet **malaria** kommer från italienskan och betyder ”dålig luft”. Namnet skapades för ett par tusen år sedan när folk trodde att sjukdomen kom från stillastående vatten. Men nu vet världen att åkomsten är en encellig parasit vilken sprids människor mellan med hjälp av olika arter av mygg. Från mörkrets begynnande inbrott till tidig gryning är den kvinnliga *anopheles*-myggan, malariabäraren, på jakt efter blod för att få protein att ge till sina äggs utveckling. Det finns fyra typer av malaria idag men två av dessa står för 90% av alla världens malariafall, *falciparum malaria* och *vivax malaria*. Vilken av dessa två som gäller i ett visst område varierar världen över. I Afrika är det *falciparum* och i Asien är *vivax* övervägande. Farligast är *Falciparum* ty i många delar av världen har den blivit resistent mot klorokinofosfat och andra profylax och botemedel. En besvärlig sanning som också tillhör resenärens stora dilemma. Nämligen att veta vilket profylax som skall användas och vilket botemedel som är det rätta. Av hundra resenärer jag träffat så har i stort sett alla använt sin speciella sammansättning. Läkare och experter är oense om vad som är bäst. Personligen har jag lurats en gång av min husdoktor och fick så *falciparum malaria* i ett helt år. Efter det har jag noggrant forskat i detta ämne och kommit fram till att det bästa är att snarast gå till en specialist i det land man skall besöka och färdas i. Den svenske resenären hittar dennes namn endera på Svenska Ambassaden eller genom västerländska gästarbetare. Det konstiga är att det kan vara stora skillnader på val av profylax och botemedel från ett grannland till ett annat. Ja, till och med från ett område till ett annat i ett och samma land! Rätt profylax ger dig emellertid inte ett 100%-igt försvar utan lika

viktigt är att skydda sig rätt från *anopheles*-myggan. Se avdelningen *Hur man handskas med vilda djur och insekter efter vägen*.

Sjukdomssymtomen är i första hand feber och huvudvärk med muskelvärk och frossa. Men inte ens det är säkert. När jag drabbades av malaria hade jag inga av dessa symtom. Jag mådde bara illa och led av svår yrsel. Efter en månad kom de ovan nämnda symtomen. Sjukdomsförloppet går i cykler. Ibland är man mycket sjuk för att nästa dag känna sig frisk igen. Tror man att man fått malaria, sök läkare för blodtest och kontroll. Ta bara medicin när testet visar att det verkligen är malaria. I Afrika var läkarna många gånger rädda att jag som vit skulle dö om de inte gav mig någon typ av botemedel och följaktligen tog de det säkra före det osäkra och gav mig till följd därav medicin trots att jag senare fick lära mig att testerna inte visat något alls. Generellt tar det två veckor från det att man blivit smittad tills det att sjukdomen bryter ut, men kan i vissa vivaxfall ta flera år! Finns ingen läkare i närheten, ta då rätt botemedel!

**Denguefeber** är ännu ett virus som sprids med hjälp av myggan. Det börjar tvärt med hög feber och en besvärlig huvudvärk som koncentreras till bakom ögontrakten. Den känns värst när man rör på ögonen. Den muskelvärk och det ryggont den drabbade blir att lida av till följd av denna sjukdom, är värre än de övriga febersjukdomarna som nämns här. Illamående och kräkningar kan inträffa. Och kroppsutslag. Det tar nästan alltid fem till tio dagar mellan det att man blivit smittad tills sjukdomen bryter ut. Den varar tre till sex dagar, men man känner sig dålig ett par veckor. Efter några dagar försvinner febern och komplikationer är ovanligt. Samma symtom som malaria och tyfoid. Samma förebyggande skydd som mot malaria.

**Japansk B encephalitis** är ännu en virussjukdom spridd av myggan. Symtomen är ett snabbt sjukdomsläge dominerat av influensaliknande yttringar med svår huvudvärk, nackstelhet, förbryllning och senare koma och eventuell död. Det finns inget botemedel men ett förebyggande vaccin. Chansen att dra på sig denna farliga sjukdom är liten men den är dick allvarligt spridd i vissa delar av världen. Främst i Asien.

**HIV och AIDS** sprids genom blodtransfusioner och sexuellt umgänge. För långfärdscyklisten liksom för alla andra är avhållsamhet den bästa förebyggande åtgärden och försiktighet vid sjukhusbesök. Cyklisten bör ta med egna sterila kanyler och känna till sin egen blodgrupp. Trots att jag berörde **rabies** när det gällde viktiga vaccinationer för långfärdscyklisten är det så att även om cykelresenären vaccinerats mot rabies lär denne ändå vid bett snarast ta sig till läkare för att få ännu en vaccinationsspruta för att överleva. Skillnaden mellan att ha en vaccination och inte är att man inte behöver få läkarvård lika snabbt om man fått en första immunisationspruta. Därför är det viktigt att ånyo vidröra detta ämne. Dessutom är det så att alla däggdjur är potentiella spridare av rabies. Framförallt köttätande däggdjur såsom katter och hundar. Sjukdomen sprids nästan alltid av ett rabiesbärande djur genom en rivning eller ett bett så att skinet bryts. Människor är generellt inte alltför mottagliga för sjukdomen så ett korrekt rengöringssätt efter bett kan förebygga utbrytande av sjukdomen. När sjukdomen väl brutit ut så dör den drabbade. Lyckligtvis är rabiesviruset ostabilt och kan lätt förstöras av hetta och lösningsmedel. Rengör därför såret med stora mängder av hett vatten och tvål och försök få bort all saliv. Om möjligt under en kran i fem minuter. 40 till 70 procentig alkohol kan användas till att rengöra såret. Symtomen kan inledas på blott fyra dagar, även om månader är mera normalt. Rabiesviruset bryter ned det centrala nervsystemet. Därtill kan jag nämna att jag pratade med en mycket skicklig läkare som kunde det mesta om rabies, men visste ytterst lite om rovdjur. Han påpekade att det var mycket noga att den bitne försökte döda angripardjuret och ta med det till sjukhuset för analys. På så vis skulle läkarna raskt få veta om an-

gripardjuret var smittat eller inte. Jag skulle vilja se honom försökta ta död på en fullvuxen 350 kg. tung bengalisk tiger!

**Bilharzia** finns i mer än 70 länder. Det är en mycket otrevlig sjukdom som sakta förstör ens hälsa. Det är en vattenlevande liten mask som lägger sina ägg i människans kropp och vilken en långfärdscyklister får genom att bada i stilla eller sakta flytande vatten. Parasiten lämnar vattnet och tar sig in genom människans skinn och det enda förebyggande man kan göra är att undvika alla vattendrag som ter sig osäkra. Det brukar ta sex veckor från det att man smittats tills det att det tydligaste symtomet visar sig, nämligen blod i urinen. Mindre symtom är magsmärtor, blod och slem i avföringen. För denna åkomma finns emellertid ett mycket tillförlitligt botemedel.

**Svampinfektioner** är mycket vanliga för långfärdscyklister som dag ut och dag in sitter och gnetar på en varm och tät cykelsadel. Följaktligen är det lätt att i tropiska områden få svamp i ljumskarna, skalpen, mellan tårna och fingrarna och runt organet, ja, över hela kroppen. Symtom är röda fläckar och klåda. Det kan ta upp till en månad att bota denna svampinfektion och det gör man bäst med hjälp av svampsalvor. Cyklister kan förebygga det hela genom att klä sig rätt. Byt och tvätta ofta handdukar och underkläder och använd löst sittande bomullskläder och undvik syntetiska material. Använd således bomullscykelbyxor.

Mycket viktigt för långfärdscyklister är att känna till symtomen för bristande vätskeintag. Dessa utgörs av koncentrerat gult urin, irritation, svår huvudvärk och förstoppning. Tilltar dessa symtom och cyklister också får feber så har denne drabbats av **solsting**. Ett tillstånd som helt klart är en stor potentiell fara för långfärdscyklister i tredje världen. När detta inträffar beror det på att kroppens inbyggda värmeregulator inte klarar av att göra det den ska och tillståndet kommer av att cyklister under en lång tid befunnit sig i extrem hetta.

Ytterligare symtom är generell obekvämlighet, lite eller ingen svettning alls och en farligt hög kroppsvärme. När svettning helt försvinner följer kroppsutslag, våldsam huvudvärk, usel koordination och ibland sinnesförvirring och ilska. Därefter delirium och kramper. Ett farligt och ibland dödligt tillstånd. Om långfärdstramparen nu skulle ha otur att drabbas av solsting måste denne snarast finna skydd från solen samt omgående klä av sig naken och duscha i kallt vatten ända tills denne fått ned febern till 39 grader. Finns det ingenstans att få skydd eller hjälp måste man täcka sig med exempelvis tunt papper och hålla på sig den vätska man har tillgänglig. Piss går bra, men ej bensin. Solsting är ett så pass allvarligt tillstånd att man kan vara död på blott några få timmar. Här vill jag dock säga att jag har färdats under långa perioder i extrem hetta och aldrig haft några problem. Främst till följd av att jag klätt mig rätt genom att ha stora yviga kläder, vidbrettad hatt och genom en gradvis acklimatisering. Men också till viss del genom att varje dag försöka dricka minst sex liter vatten.

Här hemma räcker det med att dricka när man är törstig. I tropikerna däremot känner man inte lika mycket törst i förhållande till vad man borde dricka. Gör det till en vana att dricka ofta under dagens ljusa del. En bra värdemätare på hur väl man lyckas med detta är hur ofta man behöver urinera och genom att då kolla färgen på pissen. 1,5 liter klart urin per dag är ett kriterium på ett gott fysiskt tillstånd. Glöm inte att 70% av vår kropp består av vatten och en gnutta förlust av detta vatten är högst ohälsosamt. Man kan leva överraskande länge utan mat, men i ett hett klimat utan vatten dör man efter några få dagar.

Jag har märkt att te dödar törsten bättre än massdrickning av vatten.

**Kyla** har jag haft större problem med. Vid ett par tillfällen i tropikerna när jag långt ifrån ett skyddande tak drabbats av våldsamma regn har jag varit på gränsen att råka riktigt illa ut. Vad som hänt är att jag blivit genomblöt på en hög höjd och kroppen har här, trots ett våldsamt trampande, inte klarat av att skapa värme lika fort som jag förlorat den. Med hjälp av kombinationen vind, väta och svettiga kläder, trötthet och hunger har det gått dramatiskt fort att gå från lite rusk till en farligt kall **nedkylning**. Allvarssymtomen är utmattning, apati, yrsel, man tappar känslan i framförallt tår och fingrar, frossa, muskelkramp, osammanhängande snack, klumpighet, irrationellt uppträdande och våldsamma energiutbrott. Det är ett tillstånd som är svårt att upptäcka på egen hand. Likväl måste man när de ovan nämnda symtomen inträder snabbt se till att byta till torra kläder, hitta ett ställe med tak över huvudet, dricka någonting varmt och raskt försöka få i sig lättsmält högkalorimat. Kryp likaså raskt in i en sovsäck. Om den utsatte har en partner lär denne med hjälp av sin egen kropp värma den drabbade. Förebyggande åtgärder är i tropikerna i stort sett desamma som i extrem kyla. Kläder i flera tunna lager hellre än få tjocka. Undvik bomull eftersom det till skillnad från vissa konstmaterial och ylle inte håller värmen vid väta. Tvärtom skyndar bomull på nedkylningsprocessen. Bär därtill alltid hatt eller mössa. Drick och ät mycket.

I tropikerna får långfärdscyklisten heller inte ignorera ett **sår**. Ett sådant kan snabbt bli allvarligt infekterat och kan bilda en långvarig **tropisk ulcer**. När man fått ett mindre sår, tvätta först händerna med tvål och vatten och därefter såret på samma sätt. Stryk med fördel på en antiseptisk kräm. Bra är att alltid ha några sårtvättare i packningen ifall det inte finns rent vatten i närheten. Ett mindre sår torkar upp och läker snabbare om man låter det vara öppet ute i solen. Är emellertid den nödställda inne i en dunkel solfri regnskog lär såret täckas av endera plåster eller bandage för att undvika försämring. Drabbas cyklisten av ett **större sår** skall det rengöras enligt ovan nämnda procedur. Rengör sålunda noga och ta bort grus och lort. Använd tvål och vatten hellre än sprit eller jodlösning. Det vill säga om det inte är ett bett från ett djur. Stäng därefter såret företrädesvis med egen surtureringsutrustning eller med hjälp av sterila kompresser plus bandage tills blödningen slutar. Försök hålla den blödande delen högre än resten av kroppen. Finns det ingen läkare i närheten ta rätt antibiotika! Förhoppningsvis har den drabbade redan en stelkrampsspruta.

Här vill jag återigen påpeka hur viktigt det är att långfärdscyklisten efter hemkomsten snarast söker upp en läkare för att med hjälp av olika tester kontrollera att allt är som det ska. Fysiskt sett.

### **Kartor.**

En bra karta är mer värdefull för långfärdscyklisten än en resehandbok. Kartan ger till skillnad från de flesta guideböcker en saklig bild av området och visar vägens profil och var det finns mat och vatten. Likaså är kartan i regel långfärdscyklistens mest studerade värdehandling. Problemet med att färdas i tredje världen är emellertid att utbudet av bra kartor är högst begränsat. Några speciella cykelkartor finns inte. Inte heller de detaljerade kartor som svensken är van vid såsom topografiska kartor i skalan 1:50 000. Vid de ovanliga tillfällen cykelresenären kommer över en sådan karta utgör de oftast en säkerhetsrisk ty jag har märkt att polis och militär blir mycket misstänksamma vid upptäckten av en sådan detaljrik geografisk planritning. Så de bästa kartorna i tredje världen för cyklisten är i regel en ganska detaljrik turistkarta i skalorna 1:150 000 till 1:400 000. De här kartorna finner långfärdscyklisten väldigt sällan i de länder i tredje världen denne vill färdas utan dessa köper man bäst i hemlandet i speciella kartbutiker. De bästa turistkartorna på marknaden duger vanligtvis och är någorlunda utförliga



när det gäller vägens profil och skick, områdets topografi och korrekta avstånd orterna emellan. En tämligen bra måttstock för en godkänd vägkarta är om denna visar tillverkningsår. En karta är ju i allra högsta grad en färskvara. De sämsta saknar utan undantag en sådan varudeklaration. Tyvärr är verkligheten en sådan att det är just de sämsta kartorna som dominerar marknaden. Många av dem skulle egentligen klassificeras som hälsovådliga. Många gånger visar de vägar, vattendrag och orter som inte finns!

De absolut sämsta kartorna är de som är producerade i de s.k utvecklingsländerna. De är många gånger så usla att långfärdscyklisten skulle klara sig lika bra med femmans sandpapper. Likväl finns några klart godkända kartor. Främst i Latinamerika och Afrika. I Latinamerika ITM-kartorna som är tryckta i Kanada och i Afrika Michelin-kartorna vilka är tryckta i Frankrike. De är tillförlitliga, men inte felfria. Michelins kartor över Afrika är helt otadliga i de franskspråkiga regionerna, men inte lika pålitliga i de engelskspråkiga områdena. ITM och Michelin finns i skalan 1: 400 000. Asien är besvärligare beträffande bra kartor. De tyska kartorna från Nelles är topografiskt bra, men inte riktigt pålitliga. De förefaller inte ha blivit uppdaterade och kontrollerade på flera år. Nelles saknar följaktligen tillverkningsår. Likaså Bartholomews kartserier som finns tillgängliga över alla kontinenter, men är mer regel än undantag mindre pålitliga. Vägar saknas ibland, vägar finns på kartan som inte existerar i verkligheten och tillverkningsår finns ej. Jag lär erkänna att det finns inga kartor som jag svurit så mycket över som just Bartholomews kartor. I Turkiet och Mellan Östern produceras GeoProjects kartor, vilka är utmärkta.

### **Kläder och hur cykelresenären bör klä sig.**

När man tänker på att i vissa regioner kan den minsta lilla detalj på en turban eller sarong tala om för omgivningen vilken status en människa har, förstår man varför de fattigaste av folk världen över lägger så mycket vikt vid rena och hela kläder. Då är det heller inte konstigt att resenärer på de flesta ställen världen över bedöms efter hur de klär sig. Återigen handlar det här om vilken attityd resenären har och varför denne reser. Jag har insett att jag får mest respekt, minst problem och blir mer jämlik när jag följer de oskrivna lagar rörande hur folk i tredje världen vill att en resenär skall se ut.

Som långfärdscyklende resenär undviker man oändliga kulturkrockar, sociala problem och en ousinlig ström av irritation och egen trötthet om man klär sig rent och propert på ett västerländskt sätt. När jag inte trampar klär jag mig alltid i rena och strukna långbyxor, skjorta och hatt. Vid vissa tillfällen shorts om omständigheterna tillåter mig det. Emellertid är verkligheten en sådan att i de flesta tredje världsländer är det här med att visa för mycket hud mycket provocerande. Följaktligen täcker jag det mesta av min lekamen även när jag cyklar i cykelshorts med hjälp av en stor vid skjorta som gömmer allt förutom mina håriga ben. Sägås skall att det är universellt accepterat att en cyklist klär sig i shorts ty det anses vara en sport och då säger de oskrivna reglerna att så skall det vara. Likväl cyklar jag alltid i vida byxor i muslimska länder.

Att jag valt vida och stora kläder när jag cyklar har inte bara att göra med att visa folk min respekt utan även av den enkla anledningen att detta klädesval håller både extrem värme och tjuvar borta. Likaså är det faktiskt bättre för ens hälsa i extremt varma länder att klä sig i ljusa kroppstäckande kläder och hatt. Hatten är kanske det allra viktigaste valet av persedel i en långfärdscyklists utrustning när det gäller att behålla hälsan. Hatten är att föredra framför cykelhjälmen som i extrem hetta, hällregn och kyla får anses vara fullkomligt värdelös.

Det finns två typer av resenärer som folk i tredje världen ser som mänskliga avarter. Travelers som varken visar förståelse eller respekt för deras sätt att leva och tänka. De resenärer de förefaller tycka allra sämst om är s.k hippies. Klär man sig som en hippie så blir man ganska omgående illa omtyckt på de flesta ställen världen över. Vanligt folk tycker att det är ett tecken på största ohövlighet. Folk ser det som om hippien driver med deras fattigdom. I många sydamerikanska och asiatiska länder är hippie det värsta av skällsord. Det är viktigt att förstå, vilket få hippies gör, att de är inte bara illa omtyckta av myndighetspersoner utan minst lika mycket av de folk de tror att de kommer så bra överens med, nämligen vanligt folk. Hippies är illa omtyckta av de flesta människor ur samhällets alla skikt. De få gånger jag varit korkad nog att hamna på ställen där hippies slagit rot och skapat en parasiterande tillvaro känner jag största skam för min egen ras. Inte bara uppför de sig skandalöst illa, men de utnyttjar ekonomiskt den redan mycket fattiga lokalbefolkningen. I de områden hippies under flera år parasiterat på befolkningen är de faktiskt hatade.

Den andra typen av illa omtyckta resenärer tillhör egentligen gruppen hippies ty det är samma grupp av sinnesförvirrade och egoistiska individer. De som klär sig identiskt med lokalbefolkningen. Det är en sak om en kulturell främling bott med ett speciellt folkslag i många år, men att för en västerländsk kvinna snarast börja klä sig i en sari eller för en västerländsk man att klä sig som en Dani-krigare på Nya Guinea, ja, det väcker bara olust och förakt hos lokalbefolkningen. Åtminstone tills den dag den utomstående obehindrat talar deras språk och förstår och accepterar deras sätt att leva. Under sådana förhållanden är det en annan sak och handlar då om att visa respekt för deras sätt att leva och är ett försök att visa att man vill vara en del av deras tillvaro.

### **Kommunikation och språk.**

Det kanske mest frustrerande med att resa på det sättet jag gör, dvs. att jag sällan stannar i ett språkområde längre än några månader, är att jag inte riktigt kan kommunicera med vanligt folk efter vägen. Visst försöker jag alltid lära mig ett hundratal ord av varje nytt språk som jag kommer i kontakt med efter färdvägen och jag försöker alltid ha en lapp i fickan eller på min styrväska med de viktigaste fraserna och orden ur det språkområde jag för tillfället befinner mig i. Förvisso gör detta ordförråd att jag bättre kan kommunicera med folk, vilka till fullo uppskattar mina försök, och i regel öppnar det oanade vägar in i förståelsen i det landets sätt att leva och tänka. Men likväl räcker det enbart en liten bit in på den fulla förståelsens väg. Utan full kunskap i respektive regions språk så kan jag aldrig riktigt förstå hur vanligt utbildat folk lever. Däremot har jag insett att i stort sett över hela världen finns det någon i varje liten by jag passerat under mina 90 000 km som kan några få ord engelska, spanska eller franska. Men just dessa kunniga individer tillhör nästan alltid den lilla klick i gårdssamlingen som har en utbildning och denne talar i och med detta ett annat språk än gemene man och kvinna. Sålunda borde jag kunna all världens närmare sextusen språk för att verkligen kunna få en inblick i hur vanligt folk tror och tänker världen över. Med tanke på denna sanning känner jag mig både frustrerad och vemodig inför min egen oförmåga att inte kunna klara av detta för jag vet av erfarenhet vilken skillnad det gör om man förstår vad folk säger när det gäller vilken bild man får av verkligheten.

Låt mig ge ett exempel på vad jag menar. Jag satt en gång i tiden tillsammans med en kompis utanför en till det yttre mycket idyllisk by i Honduras. Jag talar skaplig spanska men det gjorde inte min kompis. Med ett visst vemod i rösten förklarade han för mig att dessa människor vi satt och tittade på i byn föreföll vara världens lyckligaste. Trots sin uppenbara materiella

fattigdom. Min vän påstod att för byborna var inte det materiella det viktiga utan själen. Han svor åt sina egen otur att ha blivit född som en komplicerad västerlänning och önskade att han växt med bybefolkningens enkla villkor. Min vän lämnade byn efter en dag. Jag stannade kvar någon dag till. Under den tiden fick jag lära mig att den här byn låg i fejd med en annan by och att denna tvist tagit många människoliv. Därtill fanns inget vatten i gårdssamlingen utan kvinnorna tvingades varje dag gå en mil för att få tag på detta och de flesta i gårdssamlingen led av malaria. Min kompis hade så helt felaktigt bedömt byns tillstånd efter dess yttre blott med hjälp av vad hans ögon sett. Detta är det stora dilemma när man inte kan världens alla språk, ty man kan aldrig veta hur verkligheten egentligen är.

Emellertid vill jag påstå att det inte är den verbala kunskapen som i första hand öppnar dörren till en annan människa eller kultur. Viktigare än ord är resenärens kroppsliga beteende och attityd. (Se avdelningen *Attitydens värde*)

### **Kroppsvård och hygien.**

I tredje världen kan det många gånger bero på slarv med personlig hygien, föda och utrustning som gör att resenären hamnar i en besvärlig situation. Inte bara av hälsoskäl utan även när det gäller hur människorna i denna omgivning uppfattar den resande. Glöm aldrig att hur fattiga människor i tredje världen än är och hur lortig deras omgivning än är så är de nästan alltid kroppsligt rena. En sanning som även gäller deras kläder. De som förefaller lortiga bor endera i iskalla bergsområden eller tillhör annars de utslagnas skara. Folk i utvecklingsländerna lägger ner mycket kraft och tid att hålla sig rena. Därför ser de det ofta som ett hån mot deras fattigdom när en västerlänning är lortig och luktar illa.

Som långfärdscyklister lever man ofta i mycket utsatta områden där bra hygien är en fråga om överlevnad. Under en färd kan det ibland vara mycket svårt att finna vatten, exempelvis i ökenområden, men jag bemödar mig alltid att spara en liten skvätt vatten till att tvätta framförallt skrevet och armhålorna vilka är en bra grogrund för stora ansamlingar av bakterier. Kanske gör denna lilla avtvagning inte så mycket ur renhetssyfte, men mentalt gör det att jag känner mig ren och fräsch. Jag använder aldrig tvål eftersom det drar till sig farliga flygfän, men jag har alltid ett ombyte rena kläder med mig som ytterligare späder på fräschetskänslan.

Under ett cykelavbrott tvättar jag naturligtvis alla mina kläder, men även många gånger under färd när jag märker att strumpor, cykelbyxor och skjorta börjar stå av sig själva. Jag har med åren märkt att blir jag sjuk beror det oftast på bristande hygien under vilan. Med det menar jag när jag till följd av vilan låter någon utomstående laga min mat eller förse mig med vad de säger är rent vatten. Ett kriterium som sällan överensstämmer med min mage. Följaktligen har jag med åren insett att när det gäller mat är det klokt att först kolla hur kocken ser ut på en restaurang innan man äter. Är kocken ren är maten säker oavsett hur äcklig omgivningen är. Däremot litar jag aldrig mer på någon utomstående när det gäller vatten. Jag pumpar och filtrerar det själv och om jag köper vatten kontrollerar jag noggrant om buteljens kapsyl är äkta och obruten. Likaså ser jag till att vattnet är rent även när jag tvgar mig eller diskar mina kastruller. Till följd av denna nit drabbades jag inte av några allvarliga sjukdomsproblem under denna sista färd.

God mathållning och regelbunden underhåll av utrustning tillhör likaså en långfärdscyklists mentala och fysiska kroppsvård. Dessutom vill jag ånyo påpeka att renhet är en dygd för de flesta människor världen över.

## Kulturchock.

Även för den mest erfarne, receptive och harmoniske av resenärer blir det ofta en rejäl kulturchock när denne möter en annan kultur. I regel tar det för flertalet en lång tid innan man klarat av att ändra sin rytm som passar en ny kulturs oftast mycket olika beteenden, traditioner och sociala uppträdanden. Trots min relativt stora resvana i tredje världen drabbas även jag under en färd oräkneliga gånger av en kulturchock som försätter mig i en kraftig depression. Perioder när jag känner att jag inte klarar av att förstå och uppskatta mer av alla de för mig märkliga intryck av mänskliga beteenden, lukter och ljud som världsomcyklaren utsätts för dygnet runt i tredje världen. Det är under dessa perioder jag endera helt isolerar mig på ett hotellrum eller snabbt byter till en mer begriplig och sansad miljö. Helt enkelt för att överleva. Så var det när jag i stort sett i panik lämnade Indien för Nepal.

Jag vill inte påstå att en resenär som tar sig fram av egen kraft klarar kulturchocken bättre än en annan typ av vägförande. Däremot skulle jag vilja hävda att det är mycket viktigare för en långfärdscyklant att snarast förstå och acceptera kulturskillnader folk mellan än det är för de flesta resenärer. Resande som i regel reser från en turistmiljö till en annan där lokalbefolkningen är vana vid västerlänningen och där de därför i mångt och mycket anpassat sina liv efter turistens nycker och krav. Annat gäller för långfärdscyklanten som nästan utan undantag befinner sig i nejder där en västerlänning blott väcker stor uppmärksamhet, men där det krävs att denne känner till de oskrivna regler som gäller för hur främlingen skall uppträda för att inte förolämpa folk och utsätta sig själv för fara. I en sådan omgivning är cykelresenären inte bara den sanne representanten för sitt land utan hans uppträdande är helt avgörande för hur näste representant ur samma skrå och ras kommer att bli mottagen. Vilka de oskrivna reglerna är kan många gånger vara svårt att veta, men det första jag brukar göra i ett nytt land är att lära känna någon ur lokalbefolkningen som kan tala om för mig vilka landets etikettsregler är. Men visst har jag genom åren lärt mig att av alla de egendomliga klavertramp en västerlänning kan göra finns det de som upprör mer än andra! Här nedan nämner jag de viktigaste upptäckterna.

Det är högst förolämpande att äta med vänstra handen i områden där det är en vedertagen tradition att äta med händerna. Den vänstra handen anses oren och används enbart för toalettbesök. Följaktligen är det viktigt när man hälsar eller ger en person något att man gör det med högra handen. Att göra det med vänstra handen är en rejäl skymf!

I främst Asien är det väldigt sällan som det är socialt acceptabelt för en man och kvinna att offentligt visa känslor för varandra. Däremot är det passabelt i denna delen av vår värld för två män att gå hand i hand.

När det gäller att få till lyckade samtal med folk ur alla samhällsklasser så bör resenären i allmänhet ge allting lite tid. Denne bör inte gå rakt på sak i en fråga som kan vara viktig för resenären utan bäst är att först prata vänligt en stund om ditt och datt.

Ögonkontakt är en västerländsk vana. Hos många folk, speciellt naturfolk, anses det som högst ohövligt. Kvinnor bör vara mer noga med att behärska denna vana än män ty i många länder anses ögonkontakt mellan könen vara en invitation till sexuella aktiviteter. I all synnerhet gäller detta flertalet muslimska länder.

En social etikettsregel som dött ut i väst men vilken fortfarande är mycket viktig i tredje världen är den oskrivna lagen att man genom kroppsspråket visar sin egen status och undergiven-

het. En resenär bör i de flesta fall inta en ödmjuk och undergiven attityd för att närma sig andra människor. Det gör man främst genom att se till att man befinner sig nedanför den person man vill visa respekt. En cyklist med god iaktagningsförmåga kommer ganska snabbt att märka att folk som anser sig ha sämre status alltid ser till att de befinner sig på en lägre fysisk nivå än de människor som är deras överordnade. Exempelvis bör en långfärdscyklister inte sätta sig i en stol om alla andra sitter på golvet. Även om denne erbjuds en stol.

Likaså anses det i många delar av Mellan Östern och Asien som smaklöst när man sitter ned att peka med fötterna mot någon. Helst skall man sitta med benen i kors. Ja, det vill säga så länge som man inte sitter i en stol för då uppkommer risken att man genom att sitta med benen i kors kan vända en fotsula mot någon, vilken är kroppens lägsta del! Att på så sätt visa fotsulan är en mycket nedlåtande handling.

Jag har märkt att hos de flesta naturmänniskor är det fult att peka med ett finger. De pekar med tummen eller armbågen.

Många människor i den s.k utvecklade världen kan heller inte förstå varför en besökande vill fotografera åsnor i basarer när det finns höga moderna byggnader som gör sig bättre på bild.

Speciellt folk med utbildning blir högst irriterade av att vi i väst tycks föredra att fotografera saker som de tycker är tecken på underutvecklad fattigdom. Likaså är det den mest vanliga påpekandet jag får från invandrare när jag reser Sverige runt och föreläser och visar bilder från färderna.

Det svar som jag vanligtvis får när jag frågar en person i tredje världen om vad denne tycker sämst om hos en västerlänningssätt, så är det att vi inte tar av oss skorna innan vi går in i någons hem. Därtill tycker de ofta att vi fiser titt som tätt och att det är vidrigt när vi snyter oss i en näsduk och stoppar den i fickan efter användning!

Ändock har jag insett att det allra värsta klavertrampet är att förolämpa någons nationalitet eller familj. Även om någon talar illa om sitt land ger det inte resenärens rätten att hänga på och utveckla den personens kritik. Trots allt är flertalet folkslag innerst inne mycket stolta över sitt land.

### **Kvinnlig cykling.**

Skillnaden mellan att vara manlig eller kvinnlig långfärdscyklister i tredje världen är milsvid. Med det menar jag inte de fysiska förutsättningarna utan när det gäller kontakten med folk efter vägen. Sorgligt nog för den mänskliga rasen så anses kvinnan i de flesta länder i tredje världen som en andra rangens människa. Jag har under alla mina mil aldrig träffat en ensam kvinnlig cyklist, men jag har hört talas om fem stycken. Samtliga har jag förstått var exceptionellt tuffa, manhaftiga, modiga och starka personligheter. Alla har jag därtill lärt mig att de ständigt plågas av en oändlig rad sexuella förslag trots att de klätt sig som man och uppträtt rätt. För en kvinna finns än fler etikettsregler att följa än för en man. Tyvärr vill jag påstå att för största njutning och insikt är det nog bäst för en kvinna att ha sällskap med en man. Det skär drastiskt bort de flesta problem. I sällskap med en man blir en kvinna aldrig förolämpad av lokalbefolkningens män eftersom ett sådant beteende i de flesta länder betyder att de förolämpar den mannens heder.

Däremot vill jag säga att jag beundrar de kvinnor som färdas ensam på cykel i tredje världen mer än någon annan människa i hela vår arts historia. De är de sanna upptäcktsresandena!

### **Lägerutrustning.**

Valet av lägerutrustning är för en modern långfärdscyklister mycket viktigt ty en stor del av dennes tid kommer att tillbringas utomhus i läger i en oändlig variation av olika miljöer. På så vis är långfärdscyklister identisk med snigeln. Bägge bär de med sig sitt hem och ju trevligare det är, desto bättre njuter både snigel och cyklist av livet. Grundlägerutrustningen består av tält, liggunderlag, sovsäck, kök och köksattiraljer.

Jag har tillbringat mer än 1500 nätter i tält och insett att valet av tält kanske är utrustningsdelens viktigaste. Där skall man tryggt sova, sköta underhåll av cykel och alla andra prylar, laga mat, älska sin kvinna, läsa och skriva och framförallt koppla av och förnya sina krafter. En långfärdscyklisters tält skall vara alltifrån ett slott där man kan bjuda in och underhålla folk efter vägen till ett avancerat basläger som skall klara av de värsta av naturens nycker. Så jag har levt i tältens Taj Mahal 2/3 av alla nätter ute i det fria. Nämligen North Faces VE 25:a. Tältet väger 5,5 kg och är byggt i formen av en igloo och är så rymligt att jag i nödsituationer kan ta in cykeln. Jag har träffat på en lång rad extremresenärer som lever i tält där de bara kan krypa in horisontellt och väl inne knappt kan röra sig. Vanligtvis är deras reseberättelser ett enda långt lidande slitgöra. Blott för 3-4 kg:s extra vikt! Jag anser att ett expeditionstält bör vara ett rymligt och självständigt starkt fyrsäsongstält med en tålig väv, separat inner- och yttertält, dubbla ingångar med finmaskigt myggnät för luftgenomförelse i heta klimat och ett golv som klarar av att besprutas med insektsgifter för att undvika besök av hungriga myror eller termiter.

För en bekväm och oavbruten sömn har jag valt ett uppblåsbart *liggunderlag* av Therm-A-Rest-modell. På märkets tjockaste prototyp sover man bättre än på den bästa lyxmadrass. De få gånger jag bor på hotell så placerar jag alltid Therm-A-Resten ovanpå hotellets madrass. Först och främst av bekvämlighetsskäl, men därtill av den anledningen att jag vet att min madrass är ren och fri från loppor och annat bitande otyg. Enda problemet är att Therm-A-Resten av och till drabbas av punkteringar, så se till att ta med massor av solution och lagpar.

Jag har träffat på upptäcktsresenärer som haft alltifrån fem tjocka yllefiltar till bara ett tunt bomullslakan med sig i packningen som sovtäcke. Det kan möjligtvis vara helt okej om man blott håller sig inom ett och samma klimatområde. Gör man inte det då är det enbart *sovsäck* som gäller. Valet av en sådan hänger således på klimatförhållandenas omfattning. Väntar en färd med mycket regn och väta gäller en syntetsäck. Den tar större plats än en dunsövsäck, men de nya sorterna som stoppats med exempelvis Hollofield eller Polarguard håller värmen relativt bra även när den blivit genomvåt. Väntar däremot en färd med blott enstaka perioder av skyfall är dunsäcken bäst. Däremot bör en sådan vara beskaffad så att den klarar lite panikväta, är varm och tar ganska liten plats. Jag har haft både konstmaterial och dun som fyllning. Dunsäcken är bäst. Mer tålig, packar mindre och har längre livslängd. Oavsett sovsäck har jag alltid en sovsäckspåse, nu senast i sidan, som håller säckens insida ren och vilken jag alltid sover i vid höga temperaturer.

Om det fanns T-sprit eller fotogen av hög kvalitet världen över, så skulle jag vara en trogen användare av Trangia-kök. Jag högaktar dess tystnad och säkerhet. Verkligheten är tyvärr en

annan. Bra brännbar sprit är svår att hitta i tredje världen, speciellt när en stor del av dessa länder är muslimska där sprit är bannlyst. Fotogen finns i regel, men oftast av mycket undermålig kvalitet, vilket gör att underhåll och rengöring av köket tar alldeles för mycket tid i anspråk. Av detta skäl har jag på den senaste turen använt mig till största del av MSR:s XGK II. Ett flerbränslekök som jag kört på bensin. En bränsle som finns att finna överallt. Köket packar inte lika behändigt som Trangia, är mycket högljutt, kräver separata kastruller, men är snabbare och av bränsleskäl bekvämare och pålitligare. Kastrullsetet jag använt kommer från Alpine Set och är i rostfritt stål. Tåligt och bra.

Till viktig lägerutrustning hör egentligen också *ficklampa* och *batterier*. Visserligen föredrar jag stearinljus som ljuskälla vid läsning och dagboksskrivning eftersom de är billigare, naturvänligare och räcker längre. Men så fort jag av oro eller nödighet tvingas ut ur tältet in i nattmörkret så är ficklampan många gånger livsviktig. I tredje världsländer blir ficklampan ett varje-dags-verktyg. Jag har provat ett stort antal ficklampor. Alltifrån billiga till riktigt dyra och alla har de gjort mig besviken. Ännu har jag inte hittat någon som tål lite omild behandling. I regel är dock pannlampan att föredra ty med denna har man händerna fria. Beträffande batterier, kör jag den ekologiska vägen och försöker anskaffa batteridrivna apparater som använder samma batteristorlek. LR6-batterier finns exempelvis i stort sett överallt.

### **Mat efter vägen.**

Det finns inget ämne som är mig så kärt som mat när jag sitter och dagdrömmar i sadeln. Jag brukar fantisera om att stora bufféer fyllda av de läckraste av rätter väntar på mig vid dagens ände. I verkligheten är det i regel pasta eller ris i någon form blandat med ost, grönsaker, någon burkfisk och ett torrt stelt bröd. Undantag finns som när långfärdscyklisten trampar genom välbefolkade områden såsom Malaysia, Thailand och Mexiko. Där infrias oftast drömmen här ovan! Vanligtvis är likväl all min mat under trampandet mycket monotont. I sin helhet är det dock en närande välbalanserad kost ty på morgonen äter jag havregrynsgröt med mjölkpulver, socker, salt, russin och banan och till lunch i regel samma sak plus en halv limpa.

I min basmat ingår vid tillfälle också mycket frukt och stora mängder yoghurt vilka håller ordning på magen och smakar bra. Däremot kan jag när det är långa sträckor orterna emellan ibland tvingas äta enbart ris och pasta tre gånger per dag. Men så fort jag kommer in till en större ort brukar jag reparera skadan med att äta enorma mängder näringsrik föda. Den här sista turen har jag inte tvekat att satsa mycket pengar på bra mat och det har också hållit sjukdomar borta. Det i kombination med att jag var försiktig i mitt val av matställe de få tillfällen som jag inte tillagade min egen mat. Ibland har cykelresenären inget annat val än att äta den mat som serveras på en ytterst lortig restaurang eller när denne blivit hembjuden till ett hem där hygien är bortom all sans. Vid de tillfällen där hygien är bristande och jag inget annat kan göra än att äta undviker jag helt sallader, glass, saft, mjölk, skaldjur och rå fisk och kött. Då brukar det för det mesta gå bra. Emellertid vill jag påpeka här att jag aldrig blivit dålig i magen när jag blivit inbjuden till folk efter vägen.

Mat står att finna överallt i någon form längs vägen om det inte gäller stora folktomma naturområden, ty då lär cykelresenären bära med sig mat för egen tillagning. Att hitta sådan är aldrig några större problem. Någon frystorkat mat finns för det mesta inte och då främst i form av pulversockor. Men i den minsta av byar finns alltid marknader där man kan få tag på det mest elementära i säd- och grönsaksväg.

## Navigering.

Det är självfallet främst med hjälp av kartor långfärdscyklisten finner sin väg. Det till trots att felaktig information på grund av bristfälliga kartor är en del av livet såsom cyklande äventyrare. Därutöver är lokalbefolkningen många gånger till stor hjälp när kartan inte stämmer överens med verkligheten. Tyvärr har det alltför ofta hänt att jag med hjälp av en sådan instruktion hamnat i ett läge där jag inte har haft en blekaste aning var jag är eller hur jag skall hitta tillbaka. Det främst till följd av att jag ställt en ledande fråga. Exempelvis: Går den här vägen till Rajpur? En sådan ledande fråga är rena vansinnet för mer regel än undantag är det så i tredje världen att även om den jag frågat inte vet så svarar han jakande för att inte förlora ansiktet eller göra mig besviken. I och för sig hedervärt, det är bara det att jag blir så förbannat besviken när jag hamnat i ett halshögt träsk eller tvingas cykla tillbaka tjugo mil samma väg. Därför har jag insett att en äventyrscyklist måste formulera frågan så att denne frågar *vart* leder den här vägen? Då ställs den svarande inför hårda prov ty denne kan i och med denna fråga inte enbart svara ja. Det svar cyklisten får bör kontrolleras genom att rådfråga andra människor i omgivningen tills man verkligen vet att vägen leder dit man vill. I regel vet folk dock hur deras närmaste omnejd ser ut inom en femmilradie.

När det gäller obefolkade stora naturområden har jag ännu inte hittat någon tillförlitlig karta att navigera efter, men människor här är ganska pålitliga. Om man ser några vill säga. I extrema naturområden gäller det att använda sig av kompass, sol- och vindriktning, tålmod, erfarenheten av att läsa de spår och landmärken som finns och en instinktiv känsla att man går i rätt riktning. Viktigt är att veta att de förhållanden som råder i områden som anses extrema vanligtvis spelar in på ens kapacitet att navigera. I öknens hetta och torra exempelvis så är en rubbad vätskebalans en ganska försiktig och obemärkt process som gradvis övergår till irritation och huvudvärk. Detta kan leda till att långfärdscyklisten gör allvarliga felbedömningar.

Om man nu inser att man navigerat fel, fortsätt inte. Stanna, tänk och om möjligt följ de gamla spåren tillbaka. Emellertid är det en stor fördel att ständigt färdas med hjälp av egen kraft ty ens sinne för navigering tränas konstant. Jag har ofta märkt att när jag arbetar i en besvärlig omgivning minns jag ganska enkelt varje sten och landmärke jag kämpat mig förbi i den omgivningen.

Viktigast är kanske att alltid tala om för någon vart man är på väg och vad den personen skall göra om man inte hört av sig på den tid man kommit överens om att är skäligt att hinna med mellan sträckorna. Det är en mycket god idé som jag personligen ännu inte använt mig av. Däremot är det mycket tveksamt om cykelresenären bör använda sig av en inhemsk guide för att ta sig fram genom extrema områden. (Se avdelningen *Säkerhetsrisker i samband med människomöten.*)

## Pengar och ekonomi.

Alltsedan den dag jag började resa i mitten på sjuttioalet har jag anpassat mina behov efter den ekonomi jag lyckats skaffa mig innan avfärd. Således levde jag till exempel på sextusen kronor under ett år i Asien och följaktligen var det inte en trevlig syn som mötte min familj när jag återvände hem! Därefter har min ekonomi lyckligtvis blivit bättre och för varje resa har jag bara njutit allt mer av livet och i synnerhet klarat hälsan bättre. I början tillhörde jag förvisso den stora kategori ryggsäcksresenärer som präglar sitt resenärsliv med alltför stor försiktighet med pengarna. Jag ville vara ute så länge som möjligt för så liten kostnad som var



tänkbart. Därför hamnade jag i en tillvaro fylld av sjukdom och hårt slit dominerat av oändliga diskussioner resenärer emellan beträffande kostnader för hotell, resor och så vidare.

Grundmeningen med varför jag reste föll till följd därav i skymundan och till slut började jag i likhet med vad som kännetecknar denna resenärsavart utnyttja lokalbefolkningen. Jag önskar därför än idag att jag varit klok nog att spara mer pengar innan jag gav mig iväg på den resan. Likaså skulle jag ha gjort färden kortare och använt mer pengar och verkligen rest rätt under denna tid. Då skulle jag fått betydligt mer i utbyte av den resan.

Det är svårt att uppskatta vilka kostnader det kommer att bli på en cykelexpedition. Om man nu inte har turen att få sponsorer är det nog dyrast före avfärd i och med alla inköp av den utrustning som krävs. Under färden försöker jag idag hålla en budget på 3000 kronor/månad och det inkluderar allt. Största kostnaden lägger jag ut på stora mängder mat och skapligt logi mellan de långa tältsträckorna. Det jag sparar i logiutlägg genom att leva i tält lägger jag följaktligen i stället ut på enorma mängder föda. Lär sålunda av mig, korta hellre resan än att spara pengar på levnadsstandarden. I långa loppet straffar sig snålhet eftersom det kostar att vara sjuk i tredje världen. Och det är cykelresenären mycket när denne inte unnar sig att leva såsom sig bör när man reser med cykel.

Av säkerhetsskäl bär jag alltid ett penningabälte på mig runt höften. I detta har jag alla värdepapper och en blandning av resecheckar, cash och kontokort. Säkrast är ju resecheckar i och med att de snabbt kan ersättas om man blir bestulen. Nackdelarna är att man betalar en summa för att köpa checkarna och i stort sett utan undantag betalar man ändå en växlingsavgift varje gång man löser in en check. Ibland är det hemska summor! Dessutom får resenären nästan alltid sämre kurs för resecheckar än för cash. Tillika kan de heller inte växlas överallt och nästan aldrig på svarta marknaden. Om man ändå nu bestämmer sig för att ta med sig resecheckar, välj ett märke som finns världen över och vilka snabbt ersätter en förlust. Jag har haft American Express, Bank of America och Thomas Cook och alltid fått den hjälp jag önskat. Men det bör tilläggas att jag aldrig blivit bestulen på mina checkar så jag vet inte hur verkligheten skulle se ut om det hände.

Cash är snabbast, effektivast och ger bäst kurs. Ju större denominationer desto bättre kurs generell. Dock är en blandning av denominationer bra för snabba transaktioner. Mutor med ett annat ord. Jag bär faktiskt mest cash med mig på grund av de nämnda fördelarna, men nackdelen är ju att blir man av med dem är de för evigt borta. Jag gömmer alltid en summa cash i mitt sadelrör som en säkerhet inför eventuella framtida problem.

Kreditkort fungerar i alla stora städer och är ett enkelt sätt att ha med sig pengar. Dessutom är de ofta ett bra sätt att övertyga gränspersonal att man har pengar om man inte kan visa upp den biljett ut ur landet som många gånger krävs för att få komma in i ett land. Jag använde ett American Express-kort på denna sista tur och det gick bra, men jag kände alltid en viss oro för att bli utsatt för kreditkortslurendrejerier. Nu gick det som sagt bra, men vad som kan hända är att säljaren på ett ställe där man handlar och använder kortet, drar två stycken notor bakom disken när man inte ser det. Det hände mig en gång i Marocko och jag blev av med 7000 kronor! Spara kopian av kontokortsinköpet och ha det liksom alla viktigare papper alltid på dig.

Att växla pengar bör för säkerhetens skull ske via bank. Emellertid är det stora problemet att många banker har alltför höga växlingskostnader. Ibland som i Niger 7% per växlingstillfälle! Värst är flygplatsbankerna. Ibland är bankerna dessutom stängda. Vid sådana tillfällen finns det möjligheter att nyttja de stora hotellen, men det är sällan en bra idé ty de erbjuder i regel

mindre än bankerna. Därtill finns ju den svarta marknaden, men jag vill påpeka att den kan vara farlig och skall därför undvikas. Här samlas alltifrån regeringsagenter som försöker fånga oförstående resenärer i nätet till de skummaste och farligaste av individer. Bryr man sig inte om detta skall man veta att närvaron av en svart marknad är resultatet av en regering som klart överskattat sin valuta och som inte alls motsvarar valutans riktiga värde. Bestämmer resenären sig för att svartväxla, bör denne vara ytterst försiktig och först prata med andra resande så att de kan rekommendera en säker plats. Personligen tycker jag att ingen svart marknad är värt besväret och faran. Det vill säga om det nu inte är 20% skillnad mellan den marknaden och regeringskursen. Då tar min girighet över. Kanske skall jag tillägga att den egentliga enda gångbara valutan för resenären världen över är dollarn.

Till sist är det viktigt att påpeka att köpsläende är en del av livet i tredje världen. För många människor i de s.k utvecklingsländerna är köpsläendet ett sätt att umgås socialt, även om den för den trötta resenären kan vara den största orsaken till ilska och maktlös modstulenhets. Bäst är det om den resande klarar av att göra köpsläendet till en konst och kan njuta av det. För mig brukar det gå bra tills den dag jag har återvänt till samma försäljare för att köpa samma sak för femtioelfte gången och jag återigen måste genomgå samma köpsläende rutin. Då kan jag ha svårt att handla med den värdighet som krävs för att vi bägge skall bli nöjda och ingen förlorat ansiktet. Kolla med andra resenärer eller lokalbefolkningen vilka priser som gäller och följ dessa så gott det går.

### **Post på resan och hur äventyrscyklisten får reservdelar nedskickade.**

Jag har funnit att det säkraste sättet att ta emot post på färden är att få den skickad till en ambassad eller ett konsulat. Likaså reservdelar. Som svensk har man i denna fråga en fördel mot andra nationaliteter vilka tvingas utnyttja de mycket osäkrare postkontoren eller American Express poste restante-service. Viktigt däremot är att före avfärd ta kontakt med Utrikesdepartementet och förhöra sig om det går för sig att utnyttja landets beskickningar som postkontor. Dessutom hör det till god ton att förvarna varje ambassad och konsulat att man är på väg och att man har fått klartecken från UD att få ta emot post där. För mig har det blivit en mindre högtid den dag jag anländer till en ort där det finns en svensk beskickning. Inte bara väntar det post från mina nära och kära utan i regel finns där svenska tidningar att läsa! Kom dock ihåg att ha en framförhållning på minst en månad när det gäller brev och minst två månader när det gäller reservdelar.

I tio årstid har jag skickat hem film från olika postkontor världen över utan att förlora en enda rulle. Det kan bero på människans övervägande godhet i kombination med att jag alltid brukar skicka min post från stora städer och postkontor där en okontrollerbar mängd post passerar genom postanställdas händer var dag. All värdepost rekommenderar jag och ser till att den frankeras framför mina ögon. Mycket viktig post skickar jag med DHL. En kurirservice som finns överallt.

### **Resehandböcker.**

En viktig del av förberedelserna för mig inför en långtur är bokläsning. Av denna består ungefär hälften av resehandböcker. Flertalet av dessa ger en skaplig inblick i de förhållanden som råder i det land jag vill besöka och något enstaka exemplar tar jag med mig som handbok på färden. Främst som en referensbok när det gäller vilka formaliteter som gäller för turisterna. Likaså för att få information om sevärdheter.

Resehandboksmarknaden är en djungel. Tyvärr är också flertalet skrivna av resenärer som subjektivt talar om att detta måste turisten se och här måste denne bo för att annars är denne rubbad. Få reseguider är en objektiv referensbok som enbart talar om vilka förhållanden som gäller. De allra främsta på det området är de bibelstjocka handböcker tryckta av Trade&Travel Handbooks och deras ledsagare är *South American Handbook*. Mest heltäckande är däremot det australiensiska företaget *Lonely Planet* som har guider till de flesta länder världen över. Det är Lonely Planets resehandböcker de flesta resenärer nyttjar. Många är bra, men flera är skrivna av författare som behandlar varje resenär som mentalt handikappad. Bäst är deras specialguider som rör trekking.

Därutöver finns det en allsköns mängd guider för resenären. Flera specialiserar sig på vissa områden och gör det bra. *Bradt Publications* på trekking i extrema områden och *Moon Publications* på sydostasien. Jag köper alltid *APA Insight Guides*. De är helt kassa när det gäller formalitetsfronten, men mycket inspirerande bildmässigt.

Till sist vill jag påstå att lokalbefolkningen, sunt förnuft och en bra karta ger bättre information för långfärdscyklisten än en resehandbok.

### **Säkerhetsrisker i samband med människomöten.**

Under tio års tid har jag färdats genom många av vår världs till ryktet allra farligaste länder. Jag har aldrig fängslats eller blivit utsatt för fysiskt våld, blott blivit lätt rånad en gång och bestulen ett fåtal gånger. Med detta vill jag säga att läsaren inte skall drabbas av förföljelsemani och misstänksamhet av vad denne nu kommer att läsa. Det är bättre att då och då bli lurad än att ständigt leva i en tillvaro av oro och misstro. Nybörjarresenären kommer utan tvekan att kvickt förvånas av att verkligheten är så att folk i allmänhet världen över är mycket ärliga. Utanför städerna och de värsta turistfällorna kommer långfärdscyklisten att finna att folk trots eländig fattigdom är mycket hederliga. I regel mer än resenären själv. I stället för oron att bli av med sina ägodelar blir man snart generad över all generositet som öses över en. Intar man rätt attityd, använder sunt bondförnuft, tänker förebyggande och noggrant väljer resepartners eller vilka man umgås med får man inga problem. För äventyrsscyklisten ligger dessutom den största faran i trafiken.

**Fysiska attacker och rån med vapen** är ovanligt, men det kan naturligtvis hända. Främst om man uppträder fel och befinner sig på fel plats. Jag har träffat och hört talas om en talrik mängd resenärer både med och utan cykel som råkat illa ut. De flesta cyklisterna tycks ha råkat illa ut främst i Thailand på vägen mellan Malaysias gräns och huvudstaden Bangkok. Fler-talet har blivit rånade med pistol efter att ha blivit stoppade av motorcykelburna män i ett folktomt område, men några har också blivit skoningslöst avrättade. Jag har cyklat denna illa beryktade väg och jag såg inte en enda skymt av eventuella förövare. Jag var väl medveten om vägens dåliga rykte och uppträdde därefter med den säkerhet och pondus som behövs. Jag slog alltid upp läger hos familjer efter vägen eller bodde på hotell. Många gånger passerades jag av eventuella förövare, men då uppvisade jag ett beteende som påtalade att jag inte skulle tveka att försvara mig med alla tillgängliga möjligheter. Hade jag nu hamnat i en sådan otrevlig situation skulle jag aldrig ha gjort motstånd. Det är det inte värt om man nu inte uppfattat situation på så vis att det är enda utvägen för att överleva. Såsom jag gjorde i byn Mekhtar. Med tanke på allt jag sett, läst och hört skulle jag vilja påstå att det är en betydligt större chans att råka illa ut i länder som USA än i ett tredje världsland. Fattiga områden är säkrare än rika.

Städer är mycket farligare än landsorten och att anlända till en stor stad vid mörkrets inbrott får anses vara det dummaste man kan göra som långfärdscyklister.

**Tjuvar** finns det emellertid i massor. Men de är i första hand ute efter resenärens grejer, inget annat. I vissa länder har stölderna dock nått epidemiska nivåer. Värst är den i turistområden, på bussar och tåg, på buss- och tågstationer och på hotell. Vanligast är stölder på hotellrum. Jag har genom åren förlorat några tusen kronor när någon hotellanställd har hittat mina gömda pengar och lagt beslag på en mindre omärkbar summa dollar. Alla de få gånger jag blivit bestulen har det varit mitt eget fel. Jag har gömt pengar som jag trott varit säkra, befunnit mig på fel plats vid fel tidpunkt och umgåtts med oärliga resenärer. Dock kan man förebygga dessa stöldrisker genom att alltid bära penningabältet på sig och inte dela rum med någon resenär man inte lärt känna. Likaledes planera sin färd så att man inte hamnar vid fel plats vid fel tidpunkt och att man färdas med pondus, ödmjukhet och respekt. Svårare än så är det inte, men kom ihåg att där det har varit många andra turister kommer cykelresenären helt säkert att möta ett oändligt antal geniala försök att befria denne från sina pengar.

**Besvärliga myndighetspersoner** får betraktas som långfärdscyklisterns kanske största mänskliga problem efter vägen. I all synnerhet när det gäller polis och militär och möten med dessa ämbetsmän kan sluta illa om man inte följer spelreglerna. Se avdelningen *Gränspasseringar* för att förstå vad jag menar.

**Inofficiella guider** kan för långfärdscyklister och alla som reser med hjälp av egen kraft, vara mycket farliga. Nu menar jag inte den typ som varje turist kommer i kontakt med, av vilka de värsta finns i Marocko, utan den individ som äventyraren kan tänkas hyra för att ta sig genom ett extremt utsatt naturområde. Historien är full av upptäcktsresande som råkat mycket illa ut på grund av dessa penninggiriga lögnhalsar. Själv har jag mest dåliga erfarenheter. När en vän och jag tänkte passera den helvetiska träskdjungeln mellan Colombia och Panama hyrde vi en guide som när vi nått halvvägs vägrade fortsätta om han inte fick mer betalt. Vad kunde vi göra? Vi var livrädda att han bara skulle försvinna och lämna oss utan en blekaste aning var vi befann oss. Äventyraren bör följaktligen vara mycket noggrann i valet av en sådan guide och ta tid att lära känna denne så att man vet att man överlever bekantskapen.

### Statistik av ett visst värde.

Jag har cyklat 9 000 mil genom fem kontinenter, vilket i avstånd är det samma som att trampa två och ett kvarts varv runt jordklotet. Jag har trampat tre olika cyklar under sammanlagt sex år och under den tiden passerat 76 länder. Jag har drabbats av 77 punkteringar, bytt 25 kedjor och elva bakhjul, slitit ut nio sadlar, använt 55 däck och 87 slangar. Normalvikt på utrustningen varierar mellan 45-87 kg beroende på område och avstånd vattenplatserna emellan och min dator visar att min medelhastighet ligger på drygt 18 km/timme. I snitt har jag cyklat 12 mil/dag och aldrig drabbats av en allvarlig trafikolycka. Längsta cykeldag i timmar är 27 timmar i ett enda sträck på Rånar- och Kidnapparvägen i Pakistan och i sträcka 24 mil efter kusten i Peru. Kortaste sträcka under en normal tio timmarsdag är 14 km i Sahara-öknen. Då sköt jag i och för sig cykeln. Sammanlagt har jag under alla år skjutit cykeln i drygt 80 mil. Den högsta höjdnivå jag passerat är 4190 m.ö.h i Peru och den lägsta i den djupaste kanjonen - Wadi al-Mujib- vid den jordanska östbanken. Drygt 300 meter under havsnivån.

### Utrustningslista.

För cykelresenären hänger större delen av möjligheterna att överleva på om denne samlat på sig tillräckligt med kunskap och erfarenhet och därtill veta hur den skall utnyttjas. Men under vissa förhållanden kan rätt val av materiell utrustning utgöra skillnaden på att överleva eller dö. Självt är jag ett barn av min egen tid. Följaktligen känner jag mig därför mer harmonisk och lugn om jag har den utrustning till hands som jag tycker att jag behöver för att kunna leva långa perioder i en för mig helt kulturellt annorlunda plats. Eller i en extrem omgivning. Under sådana förhållanden är det tryggt att veta att jag kan krypa in i mitt tält och krypa ner i min egen sovsäck och för ett ögonblick stänga ute verkligheten. Eller att veta när jag blivit attackerad av en våldsamt aggressiv babianhanne vars infekterade naglar rivit upp ett sår i bröstkor-gen, att jag har med mig rätt typ av antibiotika i packningen och likaså de sårvtvättare som be-hövs för att undvika en livsfarlig inflammation. Så mitt råd till kommande långfärdscyklister är:

Ta med det du tror du behöver, men bli inte besviken eller låt jorden gå under om du blir av med någon pryl. Den dag du blir av med en av dina viktigaste prylar så har du säkert oräkneli-ga stunder insett att livet är som vackrast när man upptäckt de enkla sakerna i tillvaron. Såsom ett leende när livet känns för kämpigt, lite mat när magen känns ihålig av hunger, ett säkert ställe att sova när man känner sig hotad eller en iskall dusch när man inte tvättat sig på en vecka. Således är den utrustningslista som jag använt en lista av eventuella möjligheter. Inte en förteckning av rekommendationer.

Jag vill likafullt påpeka att det är en bra idé att ha med sig all utrustning hemifrån vid starten. Då är den väl testad och känns bekväm. Dessutom är verkligheten så att i tredje världen är det högst osannolikt att en långfärdscyklist skall hitta samma kvalitetsgrejer som i hemlandet. *Kursiv stil* visar den utrustning som ingår i den utrustning som fått tjock stil.

|  |   |
|--|---|
| batterier                                  | extra styrlager, 1 st                                   |
| bromsklossar, 4 stycken                    | extra vevlager, 1 st                                    |
| bränsleflaska                              | extra växelvajer  |
| byxor                                      | fasta nycklar   |
| böcker                                     | ficklampa   |
| cykelbyxor, 2 stycken                      | fingerantar   |
| cykeldator                                 | flerbränslekök  |
| cykelhandskar                              | flipflops   |
| cykelväskor, 5 stycken                     | <b>Fotoutrustning</b>                                   |
| dagbok                                     | <i>blixt</i>  |
| damasker                                   | <i>blypåse</i>  |
| däckverktyg, 2 st                          | <i>blixtkabel</i>                                       |
| ekernyckel                                 | <i>extra batterier</i>                                  |
| elastiska packremmar med krokar i ändar-na | <i>extra filter</i>                                     |
| extra bakkranspaket, 1 st                  | <i>extra objektivskydd</i>                              |
| extra bromsvajer                           | <i>film</i>   |
| extra däck, 2 st                           | <i>fjärrutlösarkabel</i>                                |
| extra ekrar, 18 stycken                    | <i>kamera</i>   |
| extra glasögon                             | <i>kamerahandbok</i>                                    |
| extra kedjenit                             | <i>objektiv</i>   |
| extra kedjeringar, 3 st                    | <i>polfilter</i>  |
| extra kedjor, 2 st                         | <i>rengöringsset</i>                                    |
| extra slangar, 4 stycken                   | <i>styrväska för cykeln som passar kamerut-rustning</i> |

*stativ*

frihjulskransavdragare

guideböcker

halsduk

handduk

hatt

insektsmedel

insexnyckelpaket

kartor

kastrullset

kedjedragare

kedjeolja

kikare

kläder för kallväder

kläder för respekt

klädlina

klädnypor

kombinationskniv, såsom *the Leatherman Tool som innehåller tång, skruvmejslar, kniv, fil och stjärnmejsel.*

kompass

kondomer

konnycklar, 2 st

kontaktadaptor

kortvågsradio

kuvert

kåsa

köksreservdelar

liggunderlag

långkalsong

lås

### **Medicinväska**

*antiseptiska medel*

*antiseptiska krämer och puder*

*bandage vars längd bör vara en 10 meter*

*diarrébotemedel*

*dysenteribotemedel*

*klortabletter*

*kompresser*

*läppmedel*

*malariabotemedel*

*malariaprofylax*

*nedlugnande piller*

*rehydreringssalter*

*plåster*

*skavsårstejp*

*smärtstillande och febernedsättande*

*sterotabs reningspiller*

*svampbotemedel*

*sterila kanyler*

*sårtvättare*

*vitamintabletter*

*zinkpasta*

*ögonbotemedel*

*midjeväska*

*myggnät*

*myggspiraler*

*mössa, t.ex balaclava vid kallväder*

*nagelklippare*

*noteringsbok*

*parlörbok*

### **Penningabälte**

*adressbok*

*cash*

*extra passfoton*

*flygbiljett*

*fotostatkopior av viktiga dokument*

*försäkring*

*pass*

*kreditkort*

*körkort*

*resecheckar*

*vaccineringskortet*

*plastpåsar*

*pump*

*punkteringslagarsats*

*rakningsgrejs*

*ryggsäck*

*sax*

*schampo*

*shorts*

*sked- och gaffelset*

*skjortor*

*skor, välj en kombinationssko som har ett brett användningsområde. Alltifrån trekking och cykling till finsko.*

*smörjfett*

*snöre*

*sockor*

*solglasögon*

*sololja*

*sovsäck*

*sovsäcksinnersäck*

*specialtejp*

*stearinljus*

*stekspade av plast*

*synålstrådset, som även skall innehålla en liten sax*

säkerhetsnålar  
 T-shirts  
 tandvårdsväska  
 toalettpapper  
 tröja eller fleece  
 tvål  
 tvättmedel  
 tält  
 tändare  
 tändstickor  
 underkläder  
 vattendunk  
 vattenfilter  
 vattenflaska  
**Videokamera**

*batteriladdare*  
*inspelningskablar, 3 st*  
*instruktionsbok*  
*mikrofon*  
*rengöringarutrustning*  
*stativ*  
 visitkort  
 visselpipa  
 väckarklocka  
 Walkman-bandspelare  
 öronpluggar

### **Val av tidpunkt.**

Att cykla genom muslimska länder under fastemånaden *ramadan* är besvärligt. Alla vägre-stauranger och affärer är stängda under dagens ljusa del och helst ska en trampande västerlän-ning öppet undvika att dricka eller äta sin mat för att inte dra på sig otidigheter och andra brydsamheter. Likaså är det vansinne att bege sig in med sin cykel i tropiska områden under den värsta regnperioden. Inte bara beroende på att alla oasfalterade vägar blir omöjliga att ta sig fram efter, men mängden insekter ökar i likhet med faran att dra på sig en dödlig sjukdom. Följaktligen är det av allra största vikt att under resans planering noggrant kontrollera klimat-kartor och datum för stora festivaltider. För långfärdscyklisten underlättar det betydligt om denne tar reda på vindarnas riktning i de öppna naturområden som väntar efter den planerade vägen. Att exempelvis få öken vinden *Harmattan* i ansiktet på en färd genom Sahara är lika med livsfara. Får man den i stället som jag i ryggen, så kan man lägga 15-20 mil per dag bak-om sig på en sandig grusväg! Information om dessa tidpunkter hittar man i bra resehandböck-er.

### **Vapen.**

Ett av de vanligaste frågorna under mina föreläsningar brukar vara om jag bär vapen. Ja, svarar jag och pekar mot min hjärna och mitt hjärta. Med det vill jag säga att genom att tänka rätt, snabbt läsa den uppkomna situationen och handla efter vad hjärtat säger så har jag det främsta vapnet. Jag har ännu inte hamnat i en belägenhet där ett vapen skulle ha förbättrat mina odds att klara mig helskinnad ur det hela. Tvärtom tror jag att ett vapen vid de tillfällena skulle ha skapat en falsk säkerhet hos mig och slutat med att jag förlorat livhanken. Helt klart är att vapen skapar konflikter och inte tvärtom. Dessutom skulle alla mina möten med myn-digheter sluta i fängelse.

### **Vatten och val av vattenkällor.**

För långfärdscyklisten härrör tredje världens vattenkällor från en brunn, en kran, en älv, ett vattenhål eller en vattentank. Allt detta vatten är en potentiell hälsorisk. Nyckeln till att und-vika större delen av alla resenärssjukdomar är att ha tillgång till mycket rent vatten. Jag har träffat en hel del resenärer som trott att de genom att dricka lite orent vatten då och då kan

acklimatisera sig. Det är helt fel och de är ofta sjuka. Det är genom orent vatten som resenären drar på sig mindre trevliga åkommor såsom polio, tyfus, kolera, dysenteri, gulsot, giardia m.m. Således bör allt vatten kokas eller behandlas innan man dricker det, använder till tandborstningen, gör ren vattenfiltret eller för att preparera mat.

I fält domineras en stor del av min vilotid av ett ständigt sökande eller preparerande av rent vatten. I regel härrör vattnet från en älv eller ett vattenhål och utan undantag är det mycket smutsigt. Däremot kan man redan i valet av vattenkälla sortera bort det sämsta och farligaste vattnet genom att finna en plats där vattnet inte luktar, rinner snabbt och är klart och färglöst. Allt sådant vatten lämnar jag i en dunk över natten så att det mesta av lortet lägger sig på botten. Främst för att inte ständigt tvingas rengöra mitt vattenfilter. Visserligen kokar jag för det mesta vattnet och det är det allra säkraste steriliseringssättet, men smaken blir inte bättre av detta förfarande. Vissa vattenfilter tar dock bort dålig smak.

På havsnivå kokar jag allt vatten i minst två minuter för att vara på den riktigt säkra sidan. För varje 300 meter högre upp jag kommer i höjd lägger jag till en minuts kokning. Det av den enkla anledningen att ju högre upp i höjd man kommer så minskar det atmosfäriska trycket och likaså vattnets koktemperatur.

Fördelen med ett bra vattenfilter är att det går fortare att få rent dricksvatten och att det smakar bättre. Nackdelen är att inget filter klarar av lortigt vatten utan all smuts klibbar fast på filtren och en halvtimmes rengöring väntar. En skrubbing som dessutom förkortar filtrets livslängd. Därutöver är inget filter i sig självt 100%-igt säkert utan lär kombineras med kokning eller kemisk behandling. Visserligen kan man ha speciella grovrengöringsfilter med sig, men det betyder mer tid, mer krångel och större törst. De två bästa filtren på marknaden är schweiziska *Katadyn* och det amerikanska *MSR*. Men de lämpar sig ändå bäst när man främst använder kran- eller brunnsvatten. Ett bra vattenfilter bör likväl ingå i varje långfärdscyklares överlevnadsutrustning. Likaså tabletter för kemisk behandling. Är jag riktigt törstig är det den metoden jag tar till först och jag brukar använda en kombination av klortabletter och speciella tabletter från tillverkaren av *Katadyn* som heter *Micropuhr*. Ryktet säger dock att dessa inte är helt tillförlitliga. Jag kan blott påpeka att under den senaste resan drack jag hundratals liter lortigt vatten som jag enbart behandlat med ett av dessa piller och jag hade knappt en endaste besvärlig diarré. Klortabletter bör för säkerhets skull verka i 30 minuter och *Micropuhr* ett par timmar. En del resenärer använder också en jodlösning (*iodine* på engelska), men långvarig användning av denna är mycket farlig. Så den nyttjar jag inte alls.

Vanligtvis är det säkert att dricka kolsyradrycker och buteljerat vatten. Det kan dock i vissa länder som till exempel Indien vara ett vågspel. Även buteljer med till synes obruten förpackning kan innehålla kranvatten eller färgat kolsyrat brunnsvatten. Te och kaffe är dock säkert.

### **Viseringar och pass.**

Det första en långfärdscyklist bör göra när en färd genom många länder väntar är att skaffa sig ett pass med många sidor och ett stort antal passfoton. I vissa länder blir man av med en passsida och några foton varje gång du kommer in i en ny stad. I flera länder behövs dessutom speciella bemyndiganden för att få vandra, klättra eller fotografera och dessa tillstånd åter ytterligare blad. Idag behöver man som svensk ett visum eller tillstånd för att besöka de flesta länder i världen. En visumjakt som tar mycket kraft och tid i anspråk, kostar mycket pengar och garanterar ändock inte inträde i landet när man väl fått visumet. Teoretiskt skall det vara



så, men i praktiken avgör gränspersonalen vid landets inträde detta. (Se avdelningen *Gränspasseringar*) Utöver detta elände finns det en annan sak som kan diskvalificera resenären för att bli insläppt eller inte i ett land. I själva verket om dennes pass innehåller stämplor som visar att den resande besökt ett land som för gränspersonalen anses olämpligt. Vissa socialistländer, Taiwan, Kuba, Israel och Sydafrika är världsliga parior i det avseendet.

I allmänhet är det lättare att få ett visum till ett tredje världsland utanför ens egna hemland och vanligtvis är det också så att när man väl fått visumet måste man inställa sig vid det landets gräns inom tre månader. Visumtid att besöka flertalet s.k utvecklingsländer varierar mellan en vecka till tre månader. I de flesta länder kan man när man väl tagit sig in i landet förlänga det med ytterligare månader till en smärre kostnad, oräkneliga myndighetsbesök och mycket pappersarbete. Det är heller inte helt ovanligt att resenären måste kunna visa upp en viss summa pengar eller en flygbiljett ut ur ett land för att få tillträde. Vad som gäller för respektive land kan man bäst ta reda på genom att kontakta respektive ambassad eller kolla aktuella guideböcker. Dessutom är det nästan alltid bättre att ha ett visum klart när man kommer till en gräns än att söka det vid ankomsten. Därutöver gäller det för resenären att inta rätt attityd när denne besöker en ambassad eller ett konsulat vid visumansökningen. (Se avdelningen *Attitydens värde*)

© Detta material är skyddat av lagen om upphovsmannarätt. Eftertryck eller annan kopiering förbjuden.