



Cambridgeresan

Den mirakulösa strulresan till Cambridge

1.

Det var vid midsommar som Cambridge första gången kom på tapeten. En god vän skulle resa dit i juli för studier och bad mig komma och hälsa på. Vi studerade en karta tillsammans där det befann sig att det endast var 67 kilometer från Harwich till Cambridge, vilket var förvånande litet, men den svenska vägkartan över England var samtidigt den mest tillförlitliga jag hade. Därigenom kom jag på idén att ta med cykel till England.

Veckorna gick, och jag väntade ivrigt på bekräftelse av inbjudan. Efter två veckor kom den äntligen och snappades lyckligtvis upp av min telefonsvarare. Problemet var det, att den telefonlinjen endast var öppen klockan 21 och 22 engelsk tid, och under de ögonblicken skulle sannolikt ett flertal använda den telefonen samtidigt. Jag gjorde dock förberedelser för resan, när det visade sig, att även skeppsförbindelsen Göteborg-Harwich var problematisk då Scandinavian Seaways, som ansvarade för den linjen, hade svåra problem med sina fartyg. Den aktuella båten låg på varv för reparation i maskineriet, skrovet och överbyggnaden samt innehållet, varför linjen låg nere ända till lördag den 16 juli. Då skulle alla resenärer resa till England samtidigt, så det var omöjligt att få biljetter. Min resebyrådirektör skulle dock försöka sitt yttersta för att skaffa biljett, om jag betalade i förskott, och om jag lade på 300 extra, vilka extraordinära villkor jag troskyldigt uppfyllde. På det sättet fick jag den sista biljetten till ett fartyg som redan var fulltecknat.

Därpå kom företaget att få kontakt med min vän i Cambridge. På de båda klockslagen var det alltid upptaget fastän jag försökte kväll efter kväll. Slutligen fick jag en ung flicka i luren som visste att min vän bodde på ett helt annat nummer. Efter många om och men fick jag det numret. Där kunde jag till portvakten lämna ett meddelande om när jag skulle komma.

Min motivation att fara till England trots redan detta inledande strul var dubbelt därför att jag även hade en annan kontakt i England. Med honom var det betydligt lättare att få kontakt om dock den kontakten var desto kortare. Vi skulle träffas på ett diskret ställe någonstans i en obskyr del av England där ingen skulle ana något om oss, förslagsvis Ely, som låg nära Cambridge. Jag skulle av honom få viktiga nyheter angående WES och ett brev angående rabbi Yohanan i Jerusalem. Min man i Ely ville träffa mig personligen och därför inte skicka brevet, som skulle vara synnerligen personligt.

Alltså såg resplanen ut så här. Jag skulle ta båten från Göteborg den 16.7 klockan 14.00 och ta med cykeln ombord. Efter framkomst till Harwich följande dag klockan 13.00 skulle jag cykla till Cambridge och där träffa min vän. Följande dag, måndag, skulle jag cykla av och an till Ely för att träffa min man där. Följande dag, tisdag, efter två nätter i Cambridge, skulle jag cykla tillbaka till Harwich, avsegla med båten 20.30 och vara hemma igen följande middag. Min budget var på 2200 kronor, då själva resan kostade 1740. Jag hade alltså 500 kronor att röra mig med samt 500 extra i reserv, som sig bör.

När jag kom cyklande fram till skeppet vid middag den 16.7 möttes jag av nyheten vid incheckningen, att då maskineriet var trasigt skulle båten bara gå med halv fart till England och således försenas 6 timmar. Detta ställde genast hela resan i en mycket brydsam belägenhet, men det var redan för sent att vända. Jag skulle alltså komma fram till Harwich klockan 19.00 på kvällen, då det skulle vara för sent att cykla till Cambridge. Jag bad rederiet hjälpa mig med detta, och de lovade skaffa fram upplysningar om eventuella tåg eller bussar som jag kunde frakta cykeln på. De lovade faxa resultatet till mig under båtresan.

Saken var den, att de 67 kilometrarna till Cambridge visade sig vid närmare studium vara 67 engelska miles, alltså omkring 11 mil. Det skulle ta fem-sex timmar minst att cykla den sträckan. Om jag startade vid framkomsten skulle jag vara framme omkring 2 på natten. Det var ju inte att tänka på.

Inget faxmeddelande kom till mig på båten från rederiet. Det enda jag fick veta var att hela faxapparaten hade upphört att fungera. Sannolikt skulle något meddelande vänta mig vid terminalen i Harwich när vi kom fram.

Vid terminalen i Harwich visste ingen någonting alls. Inget meddelande angående min vidare transport till Cambridge med buss eller tåg samma kväll hade författats. Scandinavian Seaways hade struntat i mig.

Andra passagerare hade fått betydligt svårare skador genom förseningen och Scandinavian Seaways' nonchalans. Ett gammalt par hade hyrt ett hus vid engelska kusten på två veckor och förlorat den ena på att det inte gått något fartyg. En annan hade beställt en hyrbil som naturligtvis inte fanns på plats längre när fartyget kom fram sex timmar för sent. Och så vidare. I princip var ingen nöjd.

Det enda man visste i Harwich till min vägledning var att det var förbjudet i England att föra ombord cykel på buss. Det hade Scandinavian Seaways kunnat ta reda på och informera mig om genast. Tågkonduktören på stationen var mycket vänlig och hjälpsam. Min enda möjlighet att med tåg komma till Cambridge samma (söndag) kväll var via London, vilket skulle kosta dubbelt mot det normala. Dessutom skulle tåget hinna fram till London för sent för att jag därifrån skulle hinna med det sista tåget till Cambridge.

Alltså var jag tvungen att övernatta i Harwich, vilket från början skulle spräcka både min budget och min tidtabell. Men jag hade inget val och lämnade Cambridge ett meddelande om katastrofen så att de slapp vänta på mig samma kväll.

Det billigaste hotellet i Harwich hette "*Captain Fryatt*" och kostade 16 pund för bädd och frukost. Stället påminde markant om "*Admiral Benbow*" i Stevensons "Skattkamarön" och även klientelet. Den enda som fattades i gänget var Long John Silver med träben och papegoja. Annars fanns alla originalen där: långhåriga, nerdekade, flintskalliga, smutsiga, busar, negrer och förmodligen uteliggare med eller utan ett antal ringar i öronen. Vårdinnan var en liten fet satmara med högt blodtryck och utstående ögon. Pubens underhållningsmusik var tvättäkta dunka-dunka utan uppehåll, och jag fick hedern att bo rakt ovanför. Det fanns inget annat ledigt rum, sades det, fastän det bara fanns en annan gäst på hela hotellet utom jag, och det hade många rum. Där gick 3 åttondelar av reskassan i en tacksam satmaras fickor.

Resan var alltså farligt äventyrad och totalt saboterad från början. Om jag cyklade till Cambridge nästa dag skulle jag nödgas cykla tillbaka igen dagen därpå, en sträcka på 22 mil på två dagar i gassande julihetta i århundradets hetaste sommar - tack, jag avstod. I stället parkerade jag cykeln i säkerhet i Harwich och tog tåget mot Cambridge. Därmed misströstade jag även om att få kunna besöka min man i Ely och gav upp den möjligheten.

Döm då om min häpnad och förvåning när en av de tre stationer där jag skulle byta tåg (efter Manningtree och Ipswich) var just Ely, och det var just den rätta, planerade dagen för mötet! Klockan halv 11 steg jag med andakt av tåget i Ely och gjorde vad jag skulle göra. Jag gick till en telefonbox, slog ett nummer, meddelade min ankomst, och allt var klart. Min man skulle vänta på mig vid katedralens huvudingång.

Det mystiska mötet i Ely.

Det var således med dubbel respekt och bävan som jag närmade mig denna underbart formsköna katedral som fullbordats 1189 innan gotiken ännu hade urartat. Där väntade han på mig vid ingången, en helt vanlig gentleman som jag aldrig hade sett förut och väl aldrig skulle se igen. Efter att jag fått ut vad jag velat ha av katedralen förde han mig till en anspråkslös pub.

"Ingen har sett oss här förut, och ingen kommer att få se oss här igen. En naturligt offentlig plats, där ingen har några hemligheter för någon, är det bästa tänkbara stället för angelägenheter som våra."

Han började med att förnärligt fråga mig varför jag inte kommit ut med mer än ett nummer av min tidskrift på engelska. Jag skyllde på mitt ofrivilliga engagemang i alltför många olika angelägenheter samtidigt, en föga tillfredsställande förklaring, men jag försökte släta över det hela med att jag nu i England fått ett bättre perspektiv till mina engelska språkkunskaper och att jag därför troligen i framtiden skulle begagna dem mera ledigt. Detta behagade honom.

Sedan kom vi in på mer allvarliga ämnen. Han avslöjade för mig vad jag inte ännu visste om den planerade konferensen i Kathmandu, att dess främsta fråga skulle handla om "buddhifikationen" av Kina eller återupprättandet av buddhismen som statsreligion i Kina, precis som i Mongoliet. Den praktiska svårigheten gällde att ersätta den destruktiva kommunistiska materialismen med den mer konstruktiva och toleranta buddhismen så smärtfritt som möjligt. Det är just sådana problem som Johannes brottas med oupphörligen inom sitt område i norra Indien.

Sedan kom vi in på det mest allvarliga området - rabbi Yohanan. Jag visste att han hade avlidit, det meddelade mig Johannes redan i april, men omständigheterna hade inte klargjorts. Den avgörande dödsorsaken var troligen Baruch Goldsteins massaker i Hebron, även om den hade knäckt honom långsamt. Den hade träffat rabbi Yohanan i hans innersta. "Har vi inte nog med judiska tragedier redan i vår alltför jämmerliga historia?" hade han utbrustit efter massakern och sedan lämnat Jerusalem för att återuppsöka sina hemtrakter vid Gennesaret. Där hade han dött i mars bara omkring 70 år gammal.

Fallet Baruch Goldstein har sedan inte visat sig vara så enkelt. Vid utredningen av katastrofen visade det sig att araberna själva hade gömt eldvapen i patriarkernas grav. Detta leder till den ofrånkomliga möjligheten, att om doktor Goldstein inte hade anställt sin massaker på araberna, så hade araberna anställt den på judarna. Det är en möjlighet, inte en säkerhet. Sannolikt hade doktor Goldstein fått reda på något om arabernas gömda vapenförråd i moskén och därför tagit initiativet till att förekomma en katastrof på sitt eget sätt genom att samtidigt hämnas de 30 israeler som mördats av araber efter fredsavtalet i september och det större antal judar som massakrerades av araber i Hebron på 20-talet.

Rabbi Yohanans död ställer mina samtal med honom i en märkvärdig dager. Johannes skrev redan i april, att "genom att ingen visste att han så snart skulle dö kom din samvaro med honom att leda till upptecknandet av hans andliga testamente," vilket ingen av oss anade då.

Klart är att Hebronmassakern krossade hans hjärta. "Varför tar vi till våld när kärlek är det enda vi duger till?" var hans personliga protest.

Min man i Ely belyste fallet rabbi Yohanan sålunda. "Han var en liten man som utträttade storverk i det fördolda. Han ville inte synas eller att någon skulle få veta vad han sysslade med för att få kunna fortsätta verka ostört i fred. Det var i själva verket han som var initiativtagaren och den drivande kraften bakom den ekumeniska konferensen i Egypten våren 1992 fastän det var vår man John Westerberg som ledde och organiserade det hela. Det var den konferensen som definitivt inledde islams sönderfall. Ingen visste bättre än rabbi Yohanan att den

muslimska fundamentalismen är islams eget självdestruktiva vapen mot sig själv och att det är den och ingenting annat som hotar islam. Det var dessa hemlighetsfulla undermedvetna religiöst fanatiska mekanismer som han ville få ekumeniskt diskuterade och definierade vid den egyptiska konferensen, som fastän den inte lyckades dock var ett betydande försök och initiativ."

Därmed överräckte han rabbi Yohanans sista brev till mig. Det hade påträffats efter hans död med underskriften "*Aux Mains*", alltså "till handa". Nu uppfylldes denna av hans sista önskningar fullständigt enligt hans önskan.

Detta brev är såpass märkligt att jag inte kan hålla det hemligt. Här är det alltså.

"Min käre son, En sista önskan till dig och dina vänner. I hela mitt liv har jag bekymrat mig över judendomens öde, och idag är jag mera bekymrad än någonsin. Vårt huvudsakliga dubbelproblem är assimileringens oundviklighet och oundvikligheten i att ortodoxin måste göra bort sig genom fanatism. Det tragiska med vår ortodoxi är dess egen blindgång och enkelspårighet - genom att vara perfekta eliminerar vi alla andra möjligheter till att vara mera mänskliga och toleranta än perfekta. Detta drag i den judiska ortodoxin har alltid slutligen lett oss in i mekanismen av den onda cirkel som berett dess egen undergång. Det tragiska med detta är att den ortodoxa judendomen är den judiska religionens hjärta. Vi är de tragiska schizofrena ledarna för judendomen genom hela historien mot dess universalitet.

Denna tragedi ropar på hjälp, ständigt och angeläget. Det är bara mänskligt att gojim hatar oss eftersom vi betraktar oss som det enda verkligt heliga folket. Vår karaktär är en ständig utmaning mot all mänsklig avundsjuka. Men alla är inte avundsjuka på oss. Till våra högst värderade vänner hör sådana som du och Johannes och Kim, som förstår judendomen utan att vara judar. Ni är Israels bästa vänner genom historien. Vi behöver er i världen som våra advokater och försvarare. Om inte ni förstod oss och försvarade oss skulle ingen göra det. Ni är vårt hopp, och detta hopp är mycket starkt, ty vi vet att ni är pålitliga, genom er universella tolerans och förståelse för alla religioner. Om någon ny världsreligion skulle uppstå i mänskornas hjärtan skulle det vara en religion som omfattade alla religioner, såsom eran.

Detta fick jag aldrig sagt till dig i Jerusalem, varför jag nu skriver ner dem i efterklokhet, i hopp om att du åtminstone måtte få dem postumt. Din gamle vän,
rabbi Yohan.

(övers. från engelskan.)

Skakad betraktade jag min hemlighetsfulle man i Ely. Han log för första gången. "Det var allt," sade han sedan enkelt och reste sig. Det var tydligen allt och tillräckligt för hela resan. Han gick före mig ut. När jag kom ut var han redan försvunnen. Det var helt i sin ordning.

Därmed var det bara för mig att rulla vidare ner mot Cambridge. Men även om jag aldrig mer får uppleva Ely kommer denna händelse att för alltid leva förknippad med Ely och dess förunderliga katedral i mitt sinne.

2.

Det stora problemet nu var att min reskassa redan var konsumerad till 70 procent. Jag hade tillräckligt kvar av mina svenska pengar för behov under återresan (200 kronor), och min tågbiljett tillbaka var betald, men hur skulle jag ha råd att leva i Cambridge? Resultatet av detta problem var att jag faktiskt kom till Cambridge som en tiggare, vilket kändes synnerligen olustigt.

Emellertid blev jag väl omhändertagen. Först gjorde jag Cambridge på egen hand och konstaterade att den viktigaste delen av staden med alla "collegen" var stängd för alla utom för studenter. Därmed var man exempelvis begränsad till att använda endast tre av broarna över floden Cam.

Men när väl min vän tog hand om mig öppnades alla portar. Vi besökte systematiskt alla collegen och fann båda det mest intressanta och vackra vara St. John's med bland annat "Suckarnas bro", fyllt av melankolin från alla körda studenter som i sin tröstlöshet brukar komma hit och reflektera över möjligheten att dränka sig i Cam - det är här som Cambridge faktiskt påtagligt erinrar om Venedig. Som god tvåa kom väl Trinity College, ett av de rikaste, där kronprins Charles studerat. Sedan kom alla de andra - Caius, Corpus Christi, King's, Peterhouse, Clare's, Queen's (med Erasmus av Rotterdams tillfälliga bostad), och så vidare. Jesus kom vi dock aldrig fram till. Det var på Caius College jag fick bo i ett gästrum högst upp med utsikt över King's Chapel och huvudgatan. King's Chapel var det enda vi inte fick fritt tillträde till då där som bäst förekom generalrepetitioner, grammofoninspelningar med mera.

Men jag sov som en stock den natten. På morgonen frågade mig städerskan om jag inte hade störts av klockringningen i kyrkan bredvid eller av gatuborr-maskinerna, men jag hade inte hört någonting. Man sover gott i Cambridge, vilket för min del kunde konstateras redan 1963.

Den följande dagen var min avresedag. Frukost intogs på colleget i refektoriet tillsammans med studenterna, sedan åhördes en föreläsning om James Clerk Maxwell, han som förklarade Saturnus ringar och uppfann vektorn, ett matematiskt färggeni från Skottland (1831-79) som jag inte visste någonting om tidigare, och sedan intogs lunch på Cambridges "studentkår". Efter ett sista besök i Queen's och St. John's anträdde återresan med början till fots till stationen.

Jag hade fått ett nästan kungligt mottagande i Cambridge, alla dörrar hade öppnats för mig, jag hade fått uppleva alla parker och även de hemligaste broar och kapell, jag hade bjudits på de läckraste restauranger, (te på Henry's, middag på den utsökta indiska India House med efterrätt på den cypriotiska "Varsity" och pubbesök på "The Eagle",) och jag hade fått stifta bekantskap med de bästa antikvariaten, ("The Bookshop" och "The Haunted Bookshop". "Heffers" hade inte mycket att komma med.) På kvällen hade vi gömda bland buskarna fått åse slutsenen av "Othello" i en föreställning ute i det fria. Vi hade på det korta dygnet hunnit med hur mycket som helst, och allt hade varit perfekt.

På förmiddagen hade jag tänkt gå till stationen för att närmare ta reda på aktuella tågtider, men antikvariaten hade dragit ut på tiden, och jag hade sedan haft en tid att passa. Emellertid var klockan bara 16.45 när jag kom till stationen, och båten skulle gå först 20.30. Tre timmar och trekvart tyckte jag erbjöd goda marginaler för en tågresan till Harwich.

Det visade sig att det enda möjliga tåget skulle avgå först klockan 18, men jag behövde sedan bara byta en gång. Från Ipswich skulle tåget då komma fram till Harwich några minuter innan landgången skulle dras upp. "Jaha," tänkte jag, "det räcker med att det tåget blir försenat några minuter, och jag riskerar att missa båten."

Och det var just vad som hände. Det tåget blev 20 minuter försenat. Dramat utspelade sig i Ipswich. Det började med en lång palaver med stinsen. Han talade i telefon direkt med Harwich och drog den slutsatsen att min enda chans att hinna till båten var att ta en taxi direkt. Men jag hade allt som allt två pund och 200 kronor. Ingen taxichaufför ville ta mig med. De menade att det var järnvägen som borde betala. Järnvägen förnekade detta med den ursäkten att jag hade kunnat ta ett tidigare tåg från Cambridge. Det hade stinsen rätt i, men hur kan man som svensk ana att tre timmar och trekvart inte skulle räcka till för en tågresan i England på bara 11-12 mil? Under tiden rann minuterna iväg, och min sista chans gick förlorad. Det

enda jag kunde göra var att ta det försenade tåget till Harwich och sedan fortsätta diskutera problemet med Scandinavian Seaways.

När jag kom till Harwich låg båten fortfarande vid kajen. Jag rusade upp till terminalen och frågade om det ännu fanns en möjlighet. Det var precis fem minuter efter avgångstid. De sade att båten visserligen låg kvar, men att landgången var hissad och båten tillsluten. Dessutom hade jag en cykel som skulle med. Det fanns ingen möjlighet. Sedan blev personalen väldigt upptagna med att stänga kontoret för dagen.

Det enda de kunde göra för mig var att boka om min biljett. Nästa båt till Göteborg skulle avgå först på söndag fem dagar senare, varför de satte mig på en båt till Esbjerg följande dag..

Jag växlade mina sista svenska reservpengar. Allt jag hade var nu 16 pund. Hur överlever man ett dygn och tar sig sedan på en flerdygnsresa till Esbjerg längst ner i södra Danmark och därifrån till Fredrikshavn längst i norr och därifrån över till Göteborg på 16 pund, som måste växlas två gånger på vägen?

Även om jag kunde ta mig över till Esbjerg och därifrån cykla till Fredrikshavn (32 mil) kunde jag knappast göra detta utan mat. De 16 punden skulle ofelbart ta slut under vägen.

Till detta kom problemet med omedelbart förestående övernattning i Harwich. Det billigaste hotellet "*Captain Fryatt*" skulle sluka alla de 16 punden genast. Vem ville väl tillbaka till ett så ruskigt ställe? Det enda att göra var att ta tåget tillbaka till Cambridge, komma dit som en tiggare för andra gången och hoppas på hjälp - följande morgon. Natten måste tillbringas som uteliggare.

Det fanns visserligen också den möjligheten att samma natt *cykla* tillbaka till Cambridge. Emellertid måste jag boka om min biljett *igen* om jag skulle fara till Cambridge, och Scandinavian Seaways skulle inte öppna sitt kontor igen förrän klockan 11 på morgonen.

Det finns cirka två miljoner uteliggare i England. Jag var nu en av dem, och det kändes behagligt, för jag var ju inte ensam. Till en början låg jag på golvet i gångbron över järnvägsspåren, men klockan två kom det en gammal städare dit för att putsa upp hela terminalen. Han hade tydligen erfarenheter från förut av blottställda olyckor som missat båten, så han föreslog mycket vänligt och godmodigt att jag skulle flytta in i den stora varuhissen. Den var varmare, där kunde jag stänga om mig, och jag kunde till och med släcka belysningen. Hans råd var synnerligen gott, jag tackade så hjärtligt, och där sov jag sedan ostört med min regnjacka och kofta till huvudkudde ända till klockan 7.30 på morgonen. Att då med igenmurade ögon och en ryggsäck som en annan luffare stiga ut ur varuhissen och därmed chockera alla de betydligt mer städade människor som passerade gångbron, som aldrig sett varuhissen öppnas inifrån tidigare eller ens släppa ifrån sig en levande man, var en upplevelse också det. Man kan skrämra slag på andra med mindre.

3.

Efter ombokning av min biljett till fredagen (fortfarande till Esbjerg) ringde jag till Cambridge och lämnade meddelande om olyckshändelsen med det försenade tåget och om min snara återkomst. Mannen jag talade med berättade då att England just den dagen var lamslaget av en järnvägsstrejk och att mitt enda alternativ var buss.

Jag beslöt att cykla in till Colchester och där satsa på en buss. Det är bara tre mil in till Colchester från Harwich, och vägen är tämligen rak och bekväm, men staden Colchester, Englands äldsta kända stad, är lika svår att ta sig in i som att hitta ut ur.

När jag äntligen fann busstationen möttes jag där av beskedet att det inte gick några fler bussar till Cambridge den dagen.

Därmed var man hänvisad till att fortsätta cykla till Cambridge via Halstead, Haverhill och Linton - en sträcka på 8 mil. Precis när jag skulle lämna Colchester passerade jag ett matställe som hette "*Brahms & Liszt*" med ett luncherbjudande för bara 1,95 pund. Det var som placerat i min väg, och jag stannade där. Min enda frukost hade ju varit ett glas vatten.

Vägen från Colchester till Cambridge är oerhört vacker. Särskilt anmärkningsvärt för sitt pittoreska läge är den lilla staden Halstead, som ligger utsträckt på en åsrygg med en kyrka högst upp. Vägen var lätt att cykla, och jag behövde inte stanna förrän i Linton före den sista etappen på 13 km till Cambridge, när Gog- och Magogkullarna väl var passerade, för en tepaus. De åtta milen tog inte mer än 3 1/2 timmar inklusive tepaus. När Cambridge äntligen kom inom synhåll kändes det som en strålande seger. Jag hade inte ens ont i knäna.

Emellertid var det ytterst betänkligt att för andra gången komma till Cambridge som en ännu mer utblottad tiggare än första gången. Det stred mot alla mina naturliga instinkter och mot hela min bakgrund och uppfostran. Jag hade alltid klarat mig själv och varit oberoende av andra, det hade varit min heder och suveränitet att vara självständig, hela min uppfostran hade gått ut på detta, och nu fann jag mig fullständigt utlämnad åt andras barmhärtighet i ett främmande land. Den från början försenade båten hade förstört resan från början, men det försenade tåget till Harwich hade varit katastrofen. Något sådant hade aldrig hänt mig på någon resa tidigare. Hur skulle min vän i Cambridge reagera? Mest rädd var jag för att utsätta även andra utom mig själv för min förlägenhet.

Så fort jag fick kontakt med min vän i Cambridge löstes alla problem direkt. Det var bara att konstatera. Ryktet hade gått att jag råkat ut för en trafikolycka, men den enda olyckan var lyckligtvis tåg förseningen. Alla andra problem ansågs som obetydliga.

Till lunch följande dag infann sig en mycket intressant jämnårig professor från York, en av Stephen Hawkings fem närmaste medarbetare. Som kvantfysiker hade han haft en professur i Bern men där råkat ut för obehaglig antisemitism som lett till hans avsked. Som jude var han den minst förtjänta av alla av antisemitiska intriger då han tagit avstånd från judendomen redan efter sin Bar Mitzvah. Vi hade mycket gemensamt, han var sprudlande trevlig, och av en händelse var han bara två månader yngre än jag.

Middagen intog jag med min vän på mitt favoritställe "*The Little Rose*" med grekisk buzukimusik i diskret ackompanjering. Stället är både trevligt och hjärtligt och billigt och kan väl rekommenderas.

Puntandet på floden Cam förtjänar också sin utläggning. Man ska inte sätta ner staven framför sig. Då riskerar man att tappa farten och bli där. Man ska inte heller trycka ner staken i botten, för då riskerar den att bli där. Man ska inte heller släppa ner staven från så hög höjd som möjligt, för då får man aldrig upp den igen. I stället ska man lätt släppa ner staven så fort man fått den ovanför ytan och sedan kvickt dra upp den igen så fort man satt fart.

Olika nationaliteter betar sig olika vid puntning i Cambridge. Amerikanerna ställer alldeles för många frågor. "Går den här kanalen runt hela staden?" - Det är ingen kanal utan en flod, och om man far ner måste man fara upp igen. "Ser man alla collegen från floden?" Nej, man ser bara de tio främsta av trettio. "Hur lång tid tar det att se de tio collegen?" Två timmar. "Två timmar för att se tio collegen? Nej, det har vi inte tid med," och så går amerikanerna.

Tyskarna har en helt annan förfaringsmetod. En grupp tyskar har alltid en ledare, och det är han som sköter allt för de andra dumkopparna. När han fått veta

allt om puntnings ger han de andra en utförlig lektion i hur det går till. Sedan stiger alla i punten, och när ledaren säger: "Setzen!" så sätter sig alla tyskarna ner samtidigt. Sedan går resten till i samma goda perfekta ordning.

Fransmännen är helt annorlunda. De har ingen ordning alls och kan inte mottaga instruktioner utan måste göra allt som de själva vill. De vill inte ens ha någon puntningspåle utan vill bara använda små paddlar. Man kan sedan tänka sig deras puntningsresa under stor oordning, alla paddlande åt olika håll samtidigt, den långsamma farten och den bristfälliga styrningen. De brukar förorsaka trafikförstoppningar på floden när deras punt lägger sig på tvären vanligen mitt under någon bro där de inte kan få någon hjälp från land.

Italienarna har helt andra problem. Deras damer har vanligen mycket stora klänningar och andra ömtåliga och opraktiska kläder utom att de har skor med väldigt höga och smala klackar, vilket medför att det tar en oändlighet innan de kommer till rätta i punten. När de äntligen kommit på plats har det gått så mycket tid att det är lika bra att de genast försöker ta sig i land igen, då det säkerligen kommer att ta lika mycket tid som det tog för dem att komma på plats i båten, om den inte ska kapsejsa. Detta är italienarna räddast för av alla av kanske relevanta skäl - en punt är mycket smalare än en gondol.

Kort sagt, det är kanske bäst att överlåta puntandet åt en erfaren engelsman, som vet hur enkelt det är.

Kvällen tillbringades i angenämt sällskap av unga studenter på en pub vid floden. Där fanns både tyskar och fransoser, en Aurelio från Catania, en grek och andra från både Canada, Amerika och Australien. I Cambridges tungt varma sommarklimat blir man bara törstigare av att dricka, varför man kan sitta på en pub hur länge som helst och varför stängningsdags klockan elva i de flesta fall är alldeles för tidigt.

Återstod problemet med återresan. Det enklaste hade varit att boka om biljetten till söndagen, då det skulle avgå en båt till Göteborg. Emellertid skulle min vän resa bort på lördag, varför jag var hänvisad till fredagsbåten till Esbjerg. I så fall, om jag tog den, skulle problemet återstå att ta sig från Esbjerg till Fredrikshavn (32 mil) med cykel för att sedan ta färjan till Göteborg. Det fanns knappast något alternativ.

Cykelturen från Cambridge till Harwich avlöpte utan svårigheter. Efter frukost på stationen tog det bara tre timmar att cykla de åtta milen till Colchester. Vinden var gynnsam tills jag nådde Halstead två mil från Colchester, och efter en välbehövlig lunch med vin i Colchester under en timme återstod de sista tre milen till Harwich. Motvinden var då besvärlig, varför turen tog 1 1/2 timme.

Det var melankoliskt att lämna England. Den stora depressionen är betydligt mera märkbar i England (med 2 miljoner uteliggare och hög arbetslöshet) än i Skandinavien. Det kan inte hjälpas, men denna depression grep mig och blev jag delaktig i inte minst genom mina egna engelska missöden: rent praktiskt blev resan en total katastrof. Att komma fram till Cambridge som tiggare gick väl an en gång, men att dessutom behöva återvända dit som tiggare en andra gång var för mycket. Till detta kom Scandinavian Seaways märkliga behandling av mig. När jag missat båten till följd av ett försenat tåg blev jag helt värdelös i deras ögon. De gav mig en ny biljett till Esbjerg men vägrade ge mig hytt och tvådde sina händer med att ge mig så mycket hjälp att de föreslog att jag från Esbjerg skulle ta mig hem till Göteborg med egna medel, fastän de visste att jag var utan pengar. Deras hantering av mitt fall var fullständigt cynisk och gick bara ut på att bli av med mig. Att jag redan betalat full återresa ända till Göteborg med hytt betydde ingenting då att ett försenat tåg lett till att jag missat båten inte var deras fel.

I kontrast mot detta står Cambridges underbara värdskap och den behandling jag fick där. Jag var som en son i huset för den staden. Jag träffade bara underbara

mänkskor, och hela existensen där var som en fullständigt molnfri himmel. Desto mera synd var det att jag inte kunde stanna ända till söndagen.

Men hur mycket värre blev det inte just därför att både behöva komma och återvända till Cambridge som en tiggare. Man måste ju känna sig fullständigt misslyckad, och emedan ett sådant dubbelt resehaveri aldrig hänt mig tidigare på någon resa måste ju mitt självförtroende få ett rejält avbräck.

Emellertid måste man framhålla en sak: allt var inte Scandinavian Seaways fel. De hade haft en besynnerlig otur hela sommaren. När deras flaggskepp "*Princess of Scandinavia*" togs ur trafik och lades på varv i Norge var detta bara inledningen. Många bilister till England anmodades ta bilen till Norge för att där embarkera på färjan till England. Då välte båten på varvet och fick fördubblade skador. Många Norgedirigerade bilister till England fick inte veta det förrän de kom fram till det norska varvet. Efter många om och men blev "Prinsessan" reparerad men måste sedan ändå gå med reducerad fart.

Jag följde ju med detta skepp till England och måste framhålla att det var den underbaraste sjöresa jag gjort. Maten ombord var ypperlig, man dränktes inte av högtalaroljud överallt utan kunde få vara i fred på flera ställen, ordningen och snyggheten var påfallande, och i vissa restauranger fick man inte komma in utan skor på fötterna eller i T-shirt. I jämförelse med exempelvis Finlandsbåtarna, med deras zigenarläger ombord, kvarliggande spyor på varje offentlig toalett, ett nattliv som ständigt bara urartar mer och mer, ett busliv utan gränser med risk för stöld och trakasserier, och så vidare, var denna båt exemplarisk. Alla hyttplatser var upptagna, och inte en enda slarvade under natten utom inne på barerna, där det ju liksom ändå hörde till saken.

På Danmarksbåten till Esbjerg var det annorlunda och mer snarlikt Finlandsbåtarna med stökigt nattliv, många golvsläggare, högtalare i precis varje hörn av båten så att man inte fick vara i fred någonstans, och betydligt sämre klass och standard. "*Dana Anglia*" hette båten.

Det kritiska momentet skulle uppstå i Esbjerg. Hur ta sig från Esbjerg till Fredrikshavn? Jag fick tips om en gulgrön buss 100 meter från terminalen bortom alla andra bussar. Min första lättnad var att den tog cyklar. När konduktören kom för att sälja biljetter förklarade jag exakt min situation för honom och presenterade mitt resebevis från Scandinavian Seaways med betald tur- och returresa Göteborg-Harwich inklusive cykel. Han behöll resebeviset och tog ingenting betalt. Vid Ålborg fick jag det tillbaka. Därmed sparade jag 240 danska kronor.

Nu är Scandinavian Seaways ett danskt bolag, och jag måste säga att den fria bussresan som Danmark bjöd på kompenserade alla tidigare förnedringar.

Dock måste man förundra sig över hur lätt det var i Danmark som hade varit så omöjligt i England. I Danmark släpptes jag på en fri bussresa genom hela landet (32 mil) nästan med honnör, medan i England alla tänkbara hinder lades som barrikader på varandra för min avresa. Det finns ingen logisk förklaring till detta men kanske en metafysisk: England verkar inte ha velat släppa mig ifrån sig.

Även på färjan till Göteborg hade jag kunnat komma med gratis om jag inte varit naiv och trott att jag behövt ett boarding card för att köpa min obligatoriska sherry. Den danska bussen släppte mig ombord utan boarding card, men genom att jag gav mig till känna måste jag lösa biljett. Senare visade det sig att det inte behövdes något boarding card för att köpa ens den finaste sherry.

Därmed avslutar vi Cambridgeresan med en lämplig hyllningsdikt :

Cambridge

Välsignade lärdomsstad, tack för din fullkomlighet.
Du är hjärtat av all tolerans och högt spirande tankefrihet.
Medan Oxford tenderar att mera studera sig själv, sin förträfflighet
och därmed i narcissistisk introversion gå mot självgodhet
strävar du, Cambridge, beständigt bortom dig själv och din härlighet.
Allt vad du redan har åstadkommit, med Milton och Newton, din skönhet,
med Rutherford, Maxwell och Hawking och andra i underbar talrikhet,
bortser du från för att hellre bemöda dig om ständig kontinuitet
och bekymra dig om världens framtid och välfärd för hela vår mänsklighet.
Oxford begrundar sig själv och förkovrar sig genom sin burgnare storhet,
där finns en solidare basis för rikedom och monopolvetenskaplighet,
medan du hellre studerar och utforskar gåtor bortom alltings möjlighet
med mänskliga resultat, såsom upptäckten av svarta hål bortom alltings orimlighet.
Tack, Cambridge, för att du har adopterat mig. Det är en ära som känns som en gränslöshet.