

I. Sjöresan till Buenos Aires

När man har två av sina barn bosatta i en annan världsdel och dessa enträget uppmanat en att komma och hälsa på dem, drivs man helt naturligt av en stark längtan att på närmare håll få se, hur de ha' det därborta i fjärran land, då ju enbart brevväxling, om än aldrig så livlig, ej kan uppväga de intryck den personliga närvaron på platsen kan skänka.

Det fanns sålunda starka skäl för min hustru och mig att ge oss ut på denna vidlyftiga resa över världshaven ner till Buenos Aires i Argentina, där vår dotter och måg ha sin verksamhet, samt sedan över till Santiago i Chile, där vi ha en son bosatt med sin familj.

Efter förberedelser, som måste igångsättas redan i början av året, startade vi vår färd med Johnson-linjens M/S Orinoco från Göteborg den 16 september 1947 för att anlända till Buenos Aires den 6 oktober, alltså en sjöresa på 20 dagar. Där stannade vi till den 13 december, då vi styrde kosan västerut, över kontinenten, först med Buenos Aires—Pacifichanans tåg till Mendoza och efter någon dags uppehåll där med Transandino-järnvägen till chilenska gränsen uppe i Anderna, på 3200 m. ö. h. där vår son mötte med sin bil och körde oss ner till Santiago på andra sidan om bergskedjan. Efter vistelse i Chile till den 22 december 1948 anträdde vi hemfärden från Valparaiso genom Panamá-kanalen, även nu med ett Johnson-linjens fartyg, M/S Brasil, för att efter 40 dagars färd över oceanerna inlöpa i Malmö hamn den 2 april 1948. Hela resan tog sålunda 6½ månader och, inberäknat en tripp neråt södra Chile på 170 sv. mil, gick den över en sammanlagd sträcka av ungefär 3442 sv. mil, alltså nära 7/8 av jordens hela omkrets, vilken som bekant är 4000 mil.

M/S Orinoco var ett synnerligen trevligt och för de 21 passagerarna rymligt, ja nästan luxuöst fartyg. Varje hytt hade eget badrum, bekväma bäddar, elektriska ventilatorer samt värmelampor i garderoberna till förhindrande av mögel på grund av den fuktiga havsluften. Maten var utmärkt och rikligt tilltagen.

För tekniskt intresserade läsare kan nämnas, att båten är 135,4 m. lång och 17,4 m. bred samt väger olastad 4428 ton. Då lastförmågan är 7880 ton, inkl. olja och sötvatten m. m., blir största displacementen ungef. 12300 ton. Den byggdes år 1944 vid Kockums varv (av helsvetsad plåt) och gjorde sin första resa efter kriget i maj 1945. Maskineriet utgöres av 2 st. parallellt monterade 6-cylindriga Dieselmotoraggregat på 5 meters inbördes axelavstånd och på tillsammans 7900 hkr. Kolvdiametern är 680 mm och slaglängden 1200 mm. Propellrarna äro 3-bladiga, av 4,32 m. diam. (med 4,57 m. stigning), och väga vardera c:a 6 ton. Varvantalet är vid fullt utnyttjad kapacitet 125 v./min. Fartyget, som gör 16 à 17 knop, motsvarande ungef. 30 km. i timmen, förbrukar per resa fram och åter Göteborg—Buenos Aires omkring 1000 ton olja, enligt vad Övermaskinisten meddelade.

Biljettpriset var för enkel resa till Buenos Aires per person 2500 kronor, vari ingick all mat, men ej öl och läskedrycker.

Bland passagerarna voro 14 svenskar, 5 danskar, 1 norrman och 1 belgare, alla trevliga människor, varför ett mycket glatt och otvunget omgångsliv kom att råda under hela resan. Då skeppsläkaren, dr Hildebrand, var studentkamrat från Örebro med vår son i Sverige och flera av passagerarna dessutom kände våra barn i Sydamerika, blev stämningen från vår sida sett redan från början synnerligen god.

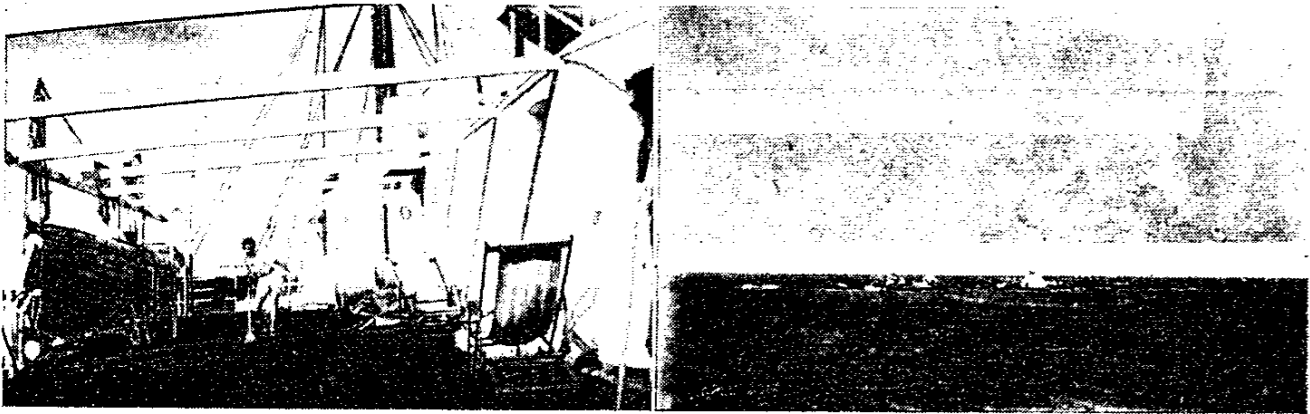


Bild 1. Däckspelet Shuffle board. Förf. foto. Bild 2. Klippön S:t Pauls Rock. Förf. foto.

Avfärden från Göteborg skedde sent på kvällen. Riktningen var att börja med rakt västlig upp mot Norges sydkust, när ett minfält måste rundas. Ungefär utanför Lindesnæs ändrades kursen emellertid till närmare sydlig, varvid sjöns inverkan till följd av den västliga vinden blev kraftigare, med påföljd att de känsligare passagerarna snart försvunno in i sina hytter.

Frammot morgonsidan den andra dagen efter avresan siktades den engelska kusten vid Yarmouth och här i Kanalen fingo vi kryssa fram efter klock- och lysbojar i de minsvepta rännorna. När vi vid middagstid passerat Dowers vita klippor under disigt väder och sedan fyrarna på Englands sydkust försvunnit i norr, blev sikten än sämre för att vid midnatt övergå i tät dimma, som under flera timmar tvingade till nedsatt fart under ständiga ljudsignaler. — Det var spännande ögonblick, när man hörde svarssignaler i närheten, utan att kunna urskilja någonting, varför de egna signalerna intensifierades, och maskinen stundom måste stoppas tills mötande fartygs läge kunde fixeras. — Dubbla signaler ange, att fartyget väjer för det mötande.

På morgonen den tredje dagen, då vi passerade Bretagnes udde, norr om Brest, blåste en svag S. S. O. vind, som frampå dagen tilltog till fräsande hård kultje av 18 sek.m. styrka med hård sjö, vilket är så vanligt just utanför Biscaya-bukten. Först mot följande morgon, den fjärde dagen saktade vinden av och vädret blev härligt. Vi närmade oss nu Spaniens kust och kl. 12,0 passerades Cap Finisterre. Här sågo vi den första delfinen. Allt större blev därefter avståndet från den spanska kusten, där Pyrenéernas utlöpare dock ännu kunde skönjas, höga och ståtliga, och vi stävade nu rakt mot Kanarieöarna, där vi skulle bunkra. Det kändes, att man närmade sig sydligare regioner, och vi njöto alla av en ljuvlig, ljum, men svalkande sommarbris, mättad av havets salter. Ibland fröjdades ögat av ett stim tumlare, vilka gjorde sina volter över vattenytan som en hälsning till resenärerna från Norden.

Som omväxling med promenader, läsning m. m. spelades träget på övre däck s. k. »Shuffle board» (se bild 1), ett spel med runda träbrickor, som stöttes med ett slags köer längs däcket in i numrerade, uppmålade rutor. Tiden blev aldrig lång, ty havet självt utgjorde först och sist vårt stora intresse. Vi tröttnade aldrig på att iakttaga dess mångfaldiga skiftningar.

Vid middagstiden den femte dagen voro vi i jämnhöjd med Cap Vincent på Portugals S. V.-spets och man kunde klä' sig i enkel skjorta, trots att rätt kraftig N. N. O. vind rådde — men såsom nästan rak medvind. På morgonen den sjätte dagen passerades ön Madeira på styrbord sida, dock utom synhåll, och kl. 20,30 löpte vi in i Las Palmas hamn på ön Gran Canaria bland Kanarieöarna, 20 sv. mil utanför Afrikas västkust, för intagning av 700 ton olja, vilket sedan gav fartyget en stadigare gång. Som det då redan var mörkt, kunde man tyvärr

ej se något av omgivningarna och alltså ej heller ön Teneriffa med dess 3716 meter höga »pik».

Som vi under natten lämnat Las Palmas och vädret nu var lugnt, strålande vackert och varmt, uppmonterades på sjunde dagen på fartygets akterdäck en c:a 4×3 meters simbassäng, med ständigt rinnande, kristallklart havsvatten, vilken flitigt utnyttjades av flertalet passagerare, damer och herrar, ibland 2 å 3 gånger om dagen. På kvällen s. d. gingo vi över Kräftans vändkrets, som ligger på 23,5 gr. N. bredd.

En dag gav Kaptenen order om s. k. »livbåtsmönstring». Den bestod dock — vad angick passagerarna — endast i samling på övre däck, alla iförda sina livbälten, för att, sedan de indelats i grupper, registerföras på någon av de fyra livbåtarna tillika med respektive bemanningar, roddare och styrman.

Vi hade alltså kommit in i ekvatorialzonen — mellan vändkretsarna — och värmen var stundom tryckande i hytterna, trots den kraftiga ventilationen, men på övre däck var det ljuvligt. Vi sågo nu ofta små flygfiskar, som — stundom i hela stim — kommo uppdykande ur vattnet och flögo i tämligen raka banor, mestadels längs vågdalarna, för att efter c:a 10 sekunder åter plumsa ner som kastade stenar. Även småvalar visade sig och man kunde på avstånd se de vattenblandade ångstrålarna från deras utandning. Vid ett tillfälle syntes på långt avstånd några större lekande valar, vilkas väldiga stjärtfenor höjde sig flera meter över vattenytan. Likaså kunde de typiska ryggfenorna av hajar iakttagas över vattnet, ej långt ifrån båten.

På kvällarna de närmaste dagarna njöto vi av havet vid fullmåne och stjärnhimlen, varifrån Karlavagnen nu försvunnit under horisonten, erbjöd en tjusande anblick. Som ersättning för Karlavagnen kunde vi här på 15 å 16 gr. N. bredd se »Södra Korsets» vackra stjärnbild över horisonten. — Det låg något stämningfullt och rogivande i den lugna, jämna rytmen hos det stora fartygets maskiner, under det att det arbetade sig fram över det oändliga havet, oavbrutet, dag och natt, vecka efter vecka.

I det gynnsamma vädret närmade vi oss nu med rätt god hastighet Ekvatorn. Med sina över 16 knops fart, d. v. s. lika många nautiska mil per timme, tillryggalade båten c:a 70 sv. mil per dygn. — (Härtill kan nämnas att 1 naut. mil el. sjömil är = 1/60 ekvatorgrad el. 1 ekv. minut = 1851,8 m.) — Strömförhållandena förorsaka stundom ändringar med flera svenska mil per dygn i hastigheten och även vindstyrkan inverkar härvid.

Kursen brukar ända ifrån Kanarieöarna hållas tämligen konstant i riktning längs med Sydamerikas ostkust och därmed undvikas i regel den vid dålig sikt riskabla närheten av klippön S:t P a u l s R o c k (se bild 2), något längre åt väster, belägen c:a 100 sv. mil utanför Brasiliens nordöstra udde. Då sikten emellertid den elvte dagen var särskilt god, beslöt Kaptenen att göra en liten avvikelse från kursen åt väster, för att passagerarna skulle få tillfälle att på nära håll njuta av den sällsynta, av mången resande efterlängtade anblicken av denna märkliga ö. Den ligger på ungf. en grad norr om Ekvatorn och skjuter med sina spetsar upp från 3- å 4000 m. djup. Den gjorde, ensam som den låg ute i Oceanen, ett egendomligt mystiskt intryck, med sina groteska klippformationer, av max. endast 19 m. höjd över havsytan. — Brasiliens regering hade för en del år sedan byggt ett fyrtorn för en Aga-fyr på en av klipporna, men då detta dels skadades av jordskalv, dels i oerhörd grad invaderades av ohyra från alla fåglar och all fågelträck, som täckte ön, måste fyren överges. — Det sades, att fyrvaktarna hade försökt med att placera sängfötterna i fotogénbehållare för att freda sig, men dessa fylldes snart av ohyran och bildade sålunda brygga för nya härskaror.

Så skulle vi alltså framåt kvällssidan s. d. passera Ekvatorlinjen, med alla de särskilda lustiga ceremonier, som äro brukliga vid detta tillfälle. Bl. a. utdelade kaptenen till var och en av de förut ej »döpta» passagerarna färgrikt illustrerade certifikat med speciella dopnamn, och som föreställde det vackra fartyget passerande förbi den på vågen tronande Neptunus, med tillstånd att — som det hette — då »vi i nåder upptagit Er till undersåte i Vårt Mäktiga Våta rike — — —

under Vårt Mäktiga beskydd befara alla stora salta hav och farvatten — — — o. s. v. Till yttermera visso hava Vi detta med Egen hand underskrivit och med Vårt Mäktiga sigill bekräfta låtit. Givet Ekvatorn den 27 sept. 1947. Neptunus, Rex. — Ex officio G. Åsberger, Befälhavare å M/S Orinoco.»

»Dopet» skedde givetvis under festliga former vid en cocktail i däckssalongen, under närvaro av det högre fartygsbefälet, varvid allmän förbrödring skedde, åtminstone mellan de svenska passagerarna.

Följande dag, den tolfte, på middagen, närmade vi oss, på 4 gr. S. bredd, vulkanögruppen *Fernando de Noronha*, som består av 5 öar och några klippor och är belägen c:a 33 sv. mil O. N. O. om Cap São Roque på Brasiliens kust. Den största ön är 10 km. lång och ögruppen, som har c:a 800 invånare och styres av en Guvernör, brukades före år 1932 som deportationsort av staten eller provinsen Pernambuco i östra Brasilien. Kaptenen styrde in efter öns nordvästsida, så att vi med kikare tydligt kunde urskilja detaljerna, de vackra palmlunderna, kyrka, citadell, guvernörspalats, radioanläggning m. m. Ön utgör numera mellanstation för flygning Europa—Sydamerika. Högsta klipptoppen reser sig 321 m. ö. h. — Sedan vi kommit ut ur lä för öarna, hävde sig sjön rätt bra för den ljumma sydostpassaden, i strålände sol. Härifrån utgår, som det sades, den egentliga Golfströmmen, vilken, sedan den följt Sydamerikas nordkust, svänger in i Mexikanska Golfen, varav den fått sitt namn, för att därifrån fortsätta längs Nordamerikas ostkust, utåt Atlanten och uppåt längs Irland, Skottland och Norge till Ishavet.

Den trettonde dagens morgon passerade vi med återtagen kurs Pernambucos kust. Temperaturen var 26 à 27 gr. i skuggan och vattnet 25 à 26 gr. Kl. 18,30 denna dag hade Kaptenen sin traditionella fest, »Captains dinner», för samtliga passagerare, med champagne och andra godsaker. Det var en grundlig fest, som med nachspiel varade långt in på natten.

Som vi nu kommit söder om regionen för Sydostpassaden, blev vädret sämre. Vinden övergick till ostlig, temperaturen sjönk och det började regna, men på femtonde dagen blåste en kraftig nordlig, här nere varm vind, halv storm, dock med strålände vackert väder. Vi svängde snart åt väster, omkring Cap Frio för att vid 2-tiden på natten kasta ankar på *Rio de Janeiro*s redd.

Den sextonde dagen kl. 8,0 kommo vi in till hamnen, där lossning av c:a 400 ton pappersrullar vidtog. Denna pågick till avgångstiden på kvällen. Dagen hade för oss varit synnerligen angenäm. L. M. Ericssons platschef, Ingenjör Sven Friberg, en god vän till vår son i Santiago, kom med sin bil ner till båten och avhämtade min fru och mig samt på min begäran även skeppsläkaren dr Hildebrand, med vilken vi tidigare hade gjort upp sällskap för dagen. Tillika med sin fru förde han oss på en intressant rundfärd i den underbara staden, som ju är en av världens vackrast belägna huvudstäder. Den har betydligt över en million invånare, är uppbyggd emellan och omkring talrika bergskäglor och kullar, som ännu till stor del äro täckta av urskogslignande vegetation. Upp på dessa höjder äro bilvägar framdragna rakt igenom urskogen, som står där som en tät, ogenomtränglig vägg å ömse sidor om vägen. En dylik biltur var något av en sensation. Tyvärr var vädret denna dag ej sig likt. De högre topparna lågo nämligen i moln och där regnade även, varför utsikten skymdes och vägarna blevo nästan oframkomliga. Detta gjorde, att vi ej, som meningen var, kunde komma upp till toppen av det berömda, bortåt 720 m. höga Corcovado (se bild 3) med den mycket imponerande, 30 m. höga Kristusbilden, som välsignande breder ut sina armar över staden. Vi sågo dock senare där nerifrån en glimt av densamma mellan molnslöjorna. — Den välkända, 390 m. höga Sockertoppen på västra sidan om inloppet till Riobukten sågo vi däremot tidigare, nere vid Praia Vermelha, badstranden därintill. Av de milsvida, med fin sand täckta badstränderna märkas särskilt den över 4 km. långa Praia de Copacabana samt bland många andra Praia Ipanema i söder, där vi även gjorde uppehåll, och Praia da Gavea strax intill. Ovanför den senare låg på en vacker grönskande slätt, alldeles intill en urskogsklädd höjdslutning, Gavea Golfklubb, där vi intogo en god och gemytlig lunch i sällskap med vårt sympatiska värdfolk.

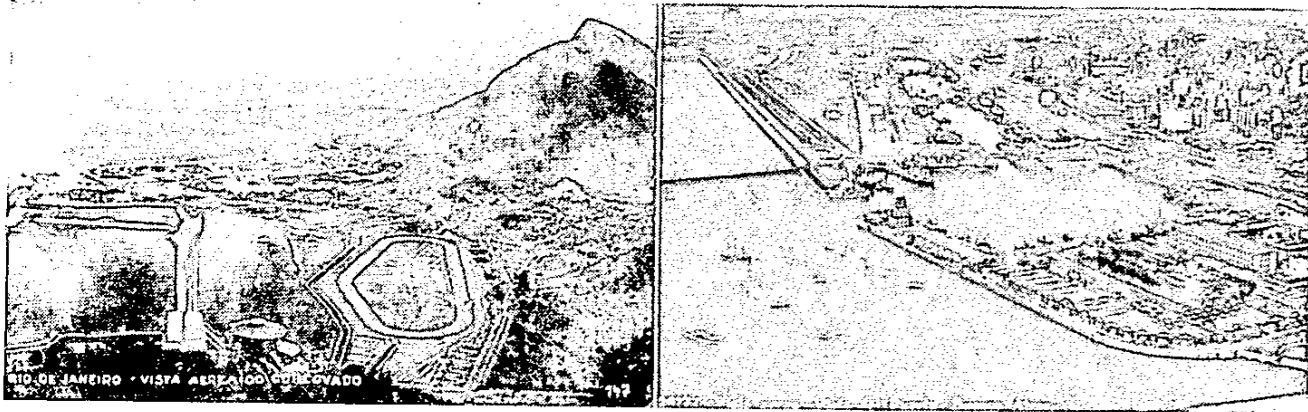


Bild 3. Rio de Janeiro. Flygvy från Corcovado. Bild 4. Hamnbassängen i Buenos Aires.

Efter att ha fullföljt den förut antydda rundfärden genom urskogspartierna passerade vi på återvägen den stora i Riobukten utskjutande Flygplatsen och foro därefter genom den äldre stadsdelen fram till hamnplatsen och vårt fartyg, där vi hade nöjet att se vårt sällskap på en liten middag ombord på båten, som sedan avgick kl. 21,0. Det hade varit en oförglömlig dag i Rio.

Redan under natten till den sjuttonde dagen hade vi passerat Stenbockens vändkrets (på 23,5 gr. S. bredd) och det märktes allt tydligare på luften, som denna tid på året, våren härnere, kunde vara relativt sval, att vi lämnat ekvatorialzonen.

Den nittonde dagen tidigt på morgonen skönjdes Uruguays kust och sedan vi vid 8-tiden rundat Cap S:t Marie och något senare passerat den gamla hamnstaden Maldonado, hade kursen småningom ändrats till västlig, alltjämt med land inom synhåll. Vi svängde nämligen in i Rio de la Plata, den närmare 300 km. inskjutande havsvik, vid vars inre, sydvästra strand den stora världsstaden Buenos Aires är belägen. Då tvenne mäktiga floder där mynna ut, nämligen Rio Paraná och Rio Uruguay, vilka i sitt lopp medföra en oerhörd massa finfördelad sand, är hela havsviken många mil utåt uppdämd därav, så att infarten får ske i muddrade rännor, markerade med bojar, och vattnet fått en gulaktig färg.

Frammot kl. 12 siktade vi Montevideo, Uruguays huvudstad, med dess skyskrapor, och befunno oss nu ungefär på den plats, där man tidigare kunnat se pansartornen av det tyska slagskeppet Graf Speer, som under kriget sänktes av sin egen chef, för att det ej skulle falla i händerna på engelsmännen. Nu hade det delvis sjunkit i sanden och slammet, delvis sprängts. I närheten låg ett argentinskt krigsfartyg, tjänstgörande som fyrskepp, varifrån lots erhöles. Med bibehållen västlig kurs avlägsnade vi oss sedan alltmer från kusten i norr, och följande bojarna i den muddrade rännan stävade vi snett över den 50 à 55 km. breda Rio de la Plata. Vi passerade här en stor amerikansk lastångare, som av någon orsak råkat c:a 10 m. på sidan om rännan och kört fast i sanden, där den fick ligga tills tidvattnet eller annan assistens kunde taga den loss. Även iaktogs masterna på en del sedan många år tillbaka sjunkna fartyg, vilka platser utmärktes med gröna lysbojar. Vattnets gulbruna färg verkade mycket egendomlig mot den blå himlen, då man ej kunde se land i någon riktning. Slutligen skönjdes emellertid föröver de dunkla konturerna av Argentinas kust och kl. 19,15 fälldes ankar på Buenos Aires redd, närmare 10 km. från staden — efter en sjöresa på c:a 1380 sv. mil. Där fingo vi ligga till följande morgon, då läkare och polismyndigheter gjort sina besök ombord. Först vid 11-tiden den tjugonde dagen, den 6/10, kommo vi in till kajen vid en av de stora hamnbassängerna, där vår dotter var oss till mötes.

II. I Buenos Aires

V i befinna oss sålunda i Argentinas huvudstad Buenos Aires, där vi skulle komma att stanna $2\frac{1}{4}$ månader och alltså ha god tid att orientera oss. Staden är uppbyggd på en mycket vidsträckt grässlätt av 20 m. medelhöjd över havet, den s. k. »La Pampa», med endast få svaga kuperingar. Den ligger invid havsviken Rio de la Plata, vilken kort och gott kallas »floden» och c:a 20 km. utanför deltat av floderna Paraná och Uruguay.

Då man utefter stadens milsvida kustremsa, som kantas av långa, breda körbanor, »avenidas», ej kan se land på andra sidan havsviken, ger dock anblicken utåt vattnet trots dess egendomliga färg alltid den befriande känsla, som havet skänker.

Buenos Aires anlades redan 1580. De äldre delarna av staden hade fordom med sina smala gator, sin låga bebyggelse, flacka terräng och evigt rektangulära kvarter ett enformigt och ointressant utseende. Sedan några årtionden tillbaka har arkitekturen emellertid förbättrats och stadsplanen moderniserats. Genom det gamla rektangulära gatunätet ha anlagts diagonalt löpande avenyer. Monumentala byggnader ha uppförts och stora, vackra öppna platser anlagts, skänkande det hela den internationella storstadsprägel.

Bland parkanläggningar märkes särskilt den stora »Palermoparken» i den nordöstra stadsdelen med samma namn och nära intill den långa, längs stranden löpande »Avenida Constanera». Med en utsträckning av c:a 4 km omfattar parken flera natursköna, pittoreska insjöar, en mängd planterade anläggningar, breda kör- och ridbanor, en rikhaltig zoologisk trädgård, ävensom en botanisk trädgård, golf-, polo- och tennisbanor samt många för argentinarna så betydelsefulla hästsportklubbar med vidsträckta träningsbanor och ridhus, främst representerade av den c:a 900 m. långa Hippodromen. Det lär finnas minst 500 sportklubbar i Buenos Aires.

Hästsporten är den dominerande i staden och f. ö. i hela Argentina. Varje något så när välbärgad familj har en eller flera ridhästar, vanligen inackorderade i någon av de många ridklubbarna, som ha stallplatser till uthyrning. Det är en god och hälsosam sport, som håller både kropp och själ i vigör — ett friskt och hurtigt liv, som mer än ersätter det för många härnere eljest så vanliga och fördärvbringande nattlivet på restauranger och kaféer.

Parkerna prunka denna försommartid, oktober—december, i all sin exotiska färgprakt. Trädens hela kronor äro översållade med blommor i alla färger, Jacarandá-träden med sina marinblå, Seibu, den s. k. nationalblomman, med sina eldröda klasar, Magnolia med sina stora vita, näckrosliknande blommor, Acasiorna i vit eller gul färgton och Flaskträdens olika arter med rödaktiga eller vitgröna blomkalkar. De höga Eucalyptus-träden, som finnas i alla parker och alléer, blomma icke förrän senare och då ej i några starkare färger. Palmernas fägring satte emellertid sin speciella prägel på floran härnere. — Men för att fortsätta beskrivningen av själva staden, så ha vi i närheten av det egentliga centrum i östra stadsdelen den vidsträckta hamnanläggningen, den största i Sydamerika, över vilken c:a 80 % av Argentinas hela utrikeshandel går. Denna utrikeshandel är

också enorm såsom en följd av Buenos Aires utomordentligt gynnsamma geografiska läge, nära mynningen av det stora flodsystemet Paraná—Uruguay, som sträcker sig långt norrut och vilket omfattar den del av Sydamerika, som ligger inom den tempererade klimatzonen, d. v. s. söder om Stenbockens vändkrets. Floden Paraná är nämligen segelbar ända till 1500 km uppåt sitt lopp och Uruguay på sträckor av sammanlagt nära 600 km. Som Buenos Aires dessutom är utgångspunkt för en mängd järnvägar, som stråla ut från staden och nå till Patagonien i söder, till Cordillererna i väster och till brasilianska höglandet i norr, kommer staden att med sin trafik behärska de oändliga vidderna av dessa flacka landsändar, som beräknas omfatta 1/3 av hela sydamerikanska kontinenten.

Själva den stora hamnen, som är exporthamn främst för spannmål, ull, hudar och fruset kött, har en utsträckning av över 8 km och har kajplatser för större fartyg med en sammanlagd längd av c:a 20 km. Den nordligare delen av hamnanläggningen, den nya hamnen »Puerto Nuevo», är byggd enligt andra principer än den äldre. Under det att denna nyare del utgöres av 5 st. parallellt inskjutande bassänger, öppna utåt och skyddade av en särskild vågbrytare, består den äldre av en större hamnbassäng i norra ändan, »Darsena Norte», dit den muddrade rännan leder (se bild 4), som även betjänar den nya hamnen. Härifrån bogseras fartygen genom förbindelsekanaler till någon av de 4 st. i rak linje söderut gående, vardera 600—700 m. långa bassängerna. Dessa leda till södra inloppsbasängen, »Darsena Sud», som förenar sig med den muddrade utloppskanalen från floden Riachuelo, vilken f. ö. utgör södra gränsen av den inre egentliga staden och är segelbar för mindre båtar längs stadsgränsen.

Det hade sitt särskilda behag att bila längs den långa hamnanläggningen och se på fartygen från alla världens länder. Sällan ser man dock så vackra båtar som de svenska; särskilt fäster man sig vid Johnson-linjens fartyg. Vita eller ljusgrå och prydliga, med sin på blått fält stjärnprydda, breda skorsten igenkännas de på långt håll.

Utanför och alltså öster om de sistnämnda bassängerna tränger sig staden fram med en del offentliga byggnader jämte restaurang- och parkanläggningar. Här ligger den vackraste strandavenidan, med sina terrassavsatser ner mot vattnet, som utgöra ett kärt tillhåll för den badande stadsbefolkningen, vilken ej tycks sky det grumliga vattnet, så här inom staden givetvis förorenat från utmynnande avloppsledningar. — Eljest torde nog ej det finfördelade sandslammet från floderna behöva avskräcka. Därom kunde vi själva övertyga oss, när vi en dag foro uppåt de vackra förstads-samhällena längs Rio de la Plata och vid lågvatten gingo ut på den fasta sanden å den blottade plana sjöbotten. Där var f. ö. så långgrunt, att man kunde se de badande gå ut ända till 1 km från stranden utan att vattnet gick dem mycket över knäna. Någon badets uppfriskande tjusning kan man således inte heller här tala om.

Närmast väster om hamnområdet ligger storstadens centrala parti med en mängd officiella byggnader. Här finner man t. ex. regeringsbyggnaden, »Casa Gobierno», på grund av sin ljusröda färg vanligen kallad »Casa Rosada», som mot väster vetter utåt den palmprydda »Plaza de Mayo» (se bild. 5), där den gamla katedralen från år 1621 är belägen (t. h. å bilden). Härifrån utstråla ett par av de tidigare omnämnda diagonalt riktade moderna gatorna. »Diagonal Norte» och »Diagonal Sud», och härifrån sträcker sig rakt västerut »Avenida de Mayo» fram till den ståtliga »Plaza del Congreso» med den monumentala Kongressbyggnaden såsom den dekorativa bakgrunden till avenidan. I närheten därav ligger den stora Operan, kallad »Teatro Colon», som med sina sju rader rymmer 3600 åskådare och där vi hade tillfälle att övervara en föreställning. Parallellt med Av. de Mayo och utgående från samma plats löper tvärs igenom hela staden den över 20 km långa »Calle (gatan) Rivadavia», den äldsta och förnämsta från det gamla Buenos Aires. Det kan nämnas, att alla tvärgator till Rivadavia ändra namn vid korsningen av densamma.

Men jag måste begränsa mig vid beskrivningen av de lokala detaljerna av den intressanta storstaden. Beträffande folkmängden inom de gränser den vanliga

stadskartan anger har staden ett invånareantal av c:a 3 millioner (med närmaste omgivningar c:a 4,5 mill.). Dessa gränser utgöres av den c:a 17 km långa kustremsan; vidare i söder 15 km längs den förutnämnda floden Riachuelo samt slutligen den i både västerut gående municipalgränsen, bestående av den 25 km långa, delvis som viadukt byggda, breda »Av. General Paz». Stadens omkrets är sålunda 57 km, och från norr till söder mäter den 19,6 km.

Men vad som nu måste beröras, är stadens järnvägsnät och trafikförhållanden i övrigt. Alltså, intill hamnen och hamnbassängerna ligger den stora Centralstationen »Retiro». Om vi då från vår bostad intill norra delen av den förutnämnda Palermoparken skulle göra en liten orienteringsfärd per järnväg till södra änden eller till centrum av staden, så gå vi först till den endast 600 meter avlägsna järnvägsstationen Golf och köpa där tur- och returbiljett (ida y vuelta) till Retiro med ett elektriskt tåg, som vanligen utgår från Tigre, orten intill deltat vid floden Paranás mynning. Biljetten kostar 35 à 50 centavos (= c:a 30 à 45 öre). På tio minuter ha vi tillryggalagt de 9 kilometerna till Centralen, i vars stora hall vi gå ner för trapporna till den underjordiska järnvägen, »Subteraneo», där man vid spärren lägger ett 10-centavosstycke (= 9 öre) i bössan och sedan bara stiger på något av de var 5:e minut avgående tågen. Skall man ha övergång till en korsande bana under staden — naturligtvis gå de i olika plan — köper man en s. k. »combinación» för 15 centavos, d. v. s. en biljett, som gäller för övergången. På detta sätt kan man med stor hastighet förflytta sig från den ena änden till den andra av de mest trafikerade delarna av staden, den östra hälften. Stationerna ligga tätt och trapporna upp i dagsljuset mynna ut på trottoarerna, vanligen nära någon gatukorsning. Ett synnerligen bekvämt sätt att färdas fram. — Endast den olägenheten finnes, att det på högsommaren är ytterligt varmt därnere i underjorden, men detta generar i allmänhet ej, ty resandeströmmen är synnerligen livlig.

För den ovanjordiska när- och fjärrtrafiken finnas, utom den nämnda centralen Retiro även stationer i övriga delar av staden, där så är möjligt i nära anslutning till det underjordiska nätet.

Vad beträffar övriga trafikmedel så lämna de 90 olika elektriska spårvägslinjerna (lineas tranvias) och deras material mycket övrigt att önska. De ojämna och illa lagda spåren och de primitiva, hårdfjädrade vagnarna, som framföras med rätt stor hastighet, skänka emellertid trafikanten god motionsgymnastik, enär man blir rätt ordentligt omskakad efter en kort stund; men priset är också endast 10 centavos. Detsamma är i stort sett förhållandet med bussarna. De närmare 120 st. omnibuslinjerna äro, särskilt de s. k. »microomnibus» rätt prövande att nödgas anlita. Vi gjorde det också endast för provningens skull och då så var nödvändigt. I spårvagnar kunde man åtminstone få sittplats, varför de ofta voro att föredraga, men i bussarna stodo människor packade med huvudena så gott som i taket. Nu lär emellertid nya bekvämare bussar ha tillkommit på vissa linjer. — Trafikbilarna däremot voro både bra och billiga — en bråkdel av priset här hemma. Det fanns dock inga bilstationer, utan de lediga fordonen kördes omkring med långsam fart intill trottoarerna och voro ej svåra att få tag i. — Högertrafik råder som bekant i hela Sydamerika. — Bäst är dock att ha sin egen bil och det praktiseras också livligt av såväl stads- som landsortsborna, att döma av det oändliga antalet av dessa fordon, som formligen översvämma staden.

Velocipedtrafiken, vilken hemma i Sverige har tagit så våldsamt överhand, är härnere ytterst sparsam. Min dotters tämligen nya cykel, som hon hade med sig ut år 1942, var helt enkelt avställd som obehörlig och jag som gammal inbiten cyklist var ej sen att rigga upp densamma och kunde sedan med den göra mången trevlig färd i Palermoparken och ner till Av. Costanera för att få andas sjöluft och se på fiskesporten, som där f. i. g. idkas, — samt även någon gång till de bortre stadsdelarna.

Klimatet i Buenos Aires och på det omgivande argentinska låglandet är i regel mycket fuktigt, vilket gör värmen här nere så tryckande och kylan vintertid så mycket kännbarare än i Skandinavien med dess torrare luft. Efter någon tid med

varma nordliga vindar följer emellertid ofta en s. k. »Pampero», en plötslig, svår sydlig eller sydvästlig storm, kommande från de södra pampas och medförande åska och skyfallsliknande regn samt vanligen kraftigt temperaturfall och torrare luft. Dessa omväxlingar hava en uppfriskande verkan på såväl naturen som på människan.

Mot den nu tecknade bilden av staden som bakgrund vill jag slutligen berätta några av våra upplevelser, som möjligen i detta sammanhang kunna vara av intresse.

Gustaf Adolfsdagen, den 6 november, firas naturligtvis även av svenskarna här nere. Särskilt festligt blev det givetvis därigenom att Prins Vilhelm, som anlant ett par dagar tidigare, skulle hålla högtidstalet vid samlingsen i Svenska Kyrkan. Efter Prinsens enkelt och sympatiskt framförda, men dock högstämnda, fosterländska betonade tal höll Pastor Båathe en kort predikan. — Bland den fulltaliga publiken märktes Lennart Bernadotte med fru Karin och svenska ministerparet Gisle. — Det kan även nämnas, att Svenska Klubben följande dag hade anordnat en lunch för Prinsen med son, dock endast för herrar, varvid jag hade höjet att närvara som gäst. Där träffade jag förutom många andra kända personer och industrichefer även Dr Poul Bjerre, som blivit nedkallad för någon konsultation, även han närvarande den 6 november, och vilken någon vecka senare själv höll ett föredrag i Kyrkan över ämnet »Vägen till frihet», som vi åhörde.

I mitten av november, när högsommarvärmen redan börjat göra sig kännbar, företog jag från vår bostad en rekognosceringsfärd till fots västerut inåt staden och kom därvid fram till den 1,3 km stora katolska kyrkogården, »Cementerio Chacarita», genom vars höga stenvalv jag stegade in. Med sina oerhört rikt utsmyckade gravar, riktiga små marmorpalats, tätt sammanpackade, vägg mot vägg, med smala gångar mellan de skilda grupperna, och med sina endast med gallergrindar förstängda bönkapell, under vilkas altarebord den dödes kista vanligen var synligt placerad, gjorde det hela på mig ett ytterst beklämmande intryck, i all synnerhet som atmosfären — enligt vad som efteråt sades mig, som följd av de låga fordringarna på hygien — ej var den bästa — blomdoft blandad med utdunstning från kistorna. Det var en vila för sinnet att därefter från den omgivande gatan komma in på de med höga murar omgärdade tyska och engelska kyrkogårdarna i bortre änden av området, varest begravningsättet var mera tilltalande enligt våra begrepp. — Därifrån gick jag vidare, nu i sydostlig riktning längs den långa »Av. Warnes» ner mot centrum av staden till »Parque del Centenario» (hundraårig). Efter en promenad på nära 9 km var jag rätt trött och ganska nöjd över att finna en av de många skramlande spårvagnarna, som äntligen förde mig närmare hemåt.

Liksom förmögnare Buenos Aires-bor i allmänhet äga någon mer eller mindre avlägset liggande lantegendom, s. k. »estancia», där de kunna vistas under den varmare årstiden, så ha även de större svenska firmorna på senare tid gått in för att köpa sådana ställen, där personalen i tur och ordning kan finna vila under semester eller tillfällig ledighet. L. M. Ericssons argentinska dotterbolag i Buenos Aires, där vår dotter då var anställd som sekreterare, har för några år sedan även inköpt ett sådant lantställe (utan lantbruk och boskap), en s. k. »quinta», för sin personal, belägen 6 à 7 mil väster om staden, dit vi i slutet av oktober — motsvarande vår maj månad — reste ut på ett par dagar. Det var ett underbart ställe, en bekväm, rymlig och fullt inredd bostad, omgiven av mjuka gräsmattor och en idyllisk fruktträdgård, där bl. a. apelsiner och citroner just stodo i blom, — citronträden märkligt nog samtidigt dignande av mogna frukter från föregående halvårsskörd — samt en stor, s. k. »Pileta», en stensatt simbassäng med klart friskt vatten, m. a. o. ett fullkomligt litet paradiset, som vi just då fingo disponera alldeles för oss själva.

Efter middagen den första dagen promenerade vi i parken under det klaraste månsken — det mörknar tidigt och hastigt här nere även sommartid — och beundrade eldflugornas fyrverkeri runt om oss i luften, små elektriska lampor, som tändas för en sekund och röra sig likt irrbloss — en egendomlig naturens nyck.

Vi lyssnade till syrsornas sång och till »klockgrodornas» klara, klockliknande spel, stundom i hel kör. Men dessa djur äro ytterst skygga, synas aldrig och tystna vid minsta ljud eller rörelse i närheten. Det var en stämningsfull kväll. Följande dag efter crocketspel på gräsplanen och upprepade härliga bad reste vi åter in till staden. — Emellan dylika estancier och quintor, med parker, ofta planterade sedan lång tid tillbaka, ligga vidsträckta betesmarker, där väldiga boskapshjordar, stundom av tiotusentals djur under en och samma ägare, fritt ströva omkring året om, utan motsvarande ladugårdsplatser såsom hemma hos oss. Man ser också här och där döda djurkroppar ligga på fälten — ingen ger sig tid att begrava dem — ibland som skelett, ibland halvmultnade, stundom med en gam sittande på den uppsvällda buken.

Ett par veckor efter nu beskrivna resa till Quintan gjorde vi en bilfärd till staden La Plata, där vår måg hade vissa tekniska arbeten att tillse. Denna, Provinsen Buenos Aires huvudstad, som är belägen 50 km SO om staden B. A. och 8 km från Rio de la Plata, är främst en ämbets- och lärdomsstad med vackra offentliga byggnader och över 260000 invånare. Universitetet hade år 1931 1880 studenter. Stadens Naturhistoriska Museum var det ståtligaste, intressantaste och näst Londons det mest rikhaltiga jag sett i den vägen. Zoologiska Trädgården var även storartad och jämbördig med den i Buenos Aires.

Då vi under bilfärden hit ner stannade i närheten av en gammal, större Estancia för att närmare beskåda dess omgivning, kommo vi i skogsbrynet in på en vidsträckt plats, översållad med stora fullmogna smultron, till synes lika med våra svenska, men när jag smakade på ett, måste jag spotta ut det, enär det hade en äcklig smak, i fullständig avsaknad av sötma och arom, ett fenomen, som jag ännu ej lyckats få tillräcklig förklaring på. — Under hemfärden på natten njöto vi under den gnistrande stjärnhimlen åter av den ljumma, ljuvliga luften och den tropiska stämningen för öga och öra — med eldflugor och klockgrodor.

För att slutligen tala något mera allmänt om hur vi använde tiden i Buenos Aires för att i största möjliga mån lära känna staden och livet där, så voro vi t. ex. ganska flitiga åskådare av argentinarnas favoritsport ridningen. Vår dotters stora intresse för dressyrritt och tävlingar däri, varvid hon flera gånger anmodats fungera som domare och även själv erövrat en hel del priser, gjorde, att vi ofta besökte dylika evenemanger inom klubbarna såväl i staden som utanför densamma. Vår måg, själv mycket skicklig ryttare och även pristagare i hopptävlingar, delade alltså sin makas intresse för sporten. — Av detta följde även intresse för andra hästsportgrenar såsom hästpolo och hästspelet »Pato». Detta sistnämnda, speciellt argentinska spel utföres mellan två lag på fyra ryttare vardera. Det gäller att från hästryggen under galopp från marken (med handen) hämta upp en boll, försedd med 4 à 6 handtag och, trots motspelarnas strävan att från sina hästar hindra det, under sträckt karriär kasta bollen i en nätpåse vid respektive mål.

Jag strövade för min del ofta ensam omkring i staden för att se så mycket som möjligt av densamma samt dess oräkneliga monument och offentliga byggnader, de senare, om så lät sig göra, även invändigt, såsom t. ex. den redan nämnda Regeringsbyggnaden och Justitiepalatset (mitt emot Operan) samt den likaså nämnda Kongressbyggnaden. Av inskriptionerna å monumenten över alla nationalhjältar, vilka räknas i hundratal, kunde man få en god inblick i landets och stadens historia. Som ett enda exempel, läste jag på ett i en park ej långt ifrån Svenska Kyrkan (nära södra hamnbassängen) stående monument med staty av Don Pedro de Mendoza, att han var »Grundare av Buenos Aires» och att statyn restes, som det även stod, — »Till hans 4-hundraårsminne 1536—1936. — Buenos Aires är hans odödlighet». — Staden Mendoza i västra Argentina, som vi senare besökte på väg till Chile, har tydligen fått sitt namn efter denna spanske krigare.

Så gingo de tio veckorna i Buenos Aires till ända — allt för fort — och vi avreste på Lucia-dagens morgon i sällskap med vår dotter — hennes make kom senare med flyg — till Santiago de Chile, med staden Mendoza vid Andernas fot som närmaste mål.

III. Resan till Chile

Vår avresa skedde från huvudstationen Retiro med »B. A. Pacífico»-banan. Snälltågets rymliga och välventilerade Pullmanvagn skänkte oss förhoppning om att från våra bekväma fönsterplatser på bästa sätt kunna avnjuta den intressanta resan tvärs över Sydamerikanska kontinenten, på vilken vi helt naturligt ställde stora förväntningar.

Som nämdes var vårt närmaste mål den argentinska staden Mendoza vid banans ändpunkt, 103 svenska mil från Buenos Aires och 18 mil från chilenska gränsen. — Tåget avgick kl. 7,30 och färdriktningen var nästan rakt västlig. Efter 25 minuter hade vi passerat stadsgränsen, under den förut omtalade Avenida General Paz, och susade nu förbi en del förstadssamhällen och estancieros med vanligen mycket vackra planterade trädgårdar och parker, vilka dock snart avbrötos av vidsträckta, ouppodlade fält, där boskap i stora mängder betade. På sina ställen syntes dock kolossala majsfälter, tillhörande större estancieros. Sommarens första höskörd höll nu på att bärgas och köras in och skördemaskiner arbetade på fälten. Men snart togo de oändliga slätterna överhand med endast gräs och tistlar. Ju längre vi kommo ut på de argentinska slätterna, dessa »Pampas», desto ödsligare blev naturen. Slätten avbröts här och där av grunda sjöar och kärr med massor av fåglar, mestadels flamingos och andra vadare. Eljest såg man endast glest tuvigt gräs, där hästar betade och även strutsar promenerade omkring. Slutligen tedde sig horisonten som ett rakt streck, endast avbruten av några få träddungar i dimhöljt fjärran.

Efter lunch vid 12-tiden i den medföljande restaurangvagnen gjorde vi ett så pass långt uppehåll vid stationen Rufino — c:a 45 mil från Buenos Aires — att vi kunde stiga av tåget och sträcka på benen ett slag. Men hettan och solgasset utanför vagnen var så tryckande, att vi snart drevos in igen, där temperaturen, tack vare ventilatorerna ännu var dräglig. Rufino, som är en viktig korsningspunkt i det här relativt täta landsvägsnätet, ligger i den sydligaste spetsen av provinsen Santa Fé, som skjuter ner mellan provinserna Buenos Aires och Córdoba.

Det sades oss, att den järnväg vi anlidade, liksom ett stort antal övriga järnvägar i Argentina ännu tills för ett par år sedan stått under engelsk förvaltning, men att det sedan bildats ett bolag, »Compañía Mixta», vari argentinska staten var till hälften delägare.

Ungefär vid 16-tiden hade vi hunnit halvvägs till Mendoza och vi kunde nu mot norra horisonten skönja en del kuperingar, som tillhöra den c:a 40 mil långa bergskedjan »Sierra de Córdoba», vilken sträcker sig förbi staden Córdoba, — en av argentinarna gouterad turist- och sportort, — och med sin sydvästliga förlängning, »Sierra de San Luis», når ned till staden med samma namn, som vi snart passera. Denna bergskedja avskiljes från de egentliga Cordillererna genom vidsträckta, avloppslösa delar av Pampas, som bilda talrika saltsjöar; de största av dessa, belägna norr om bergskedjan, med en utsträckning av 20—25 mil, de s. k. »Salinas Grandes». När vi vid 19-tiden närmade oss staden San Luis, syntes bergskedjan till höger om oss framträda allt tydligare i sin vilda ödslighet, med sina mörka dystra och kala toppar, synbarligen av sandsten, avtecknande sig mot

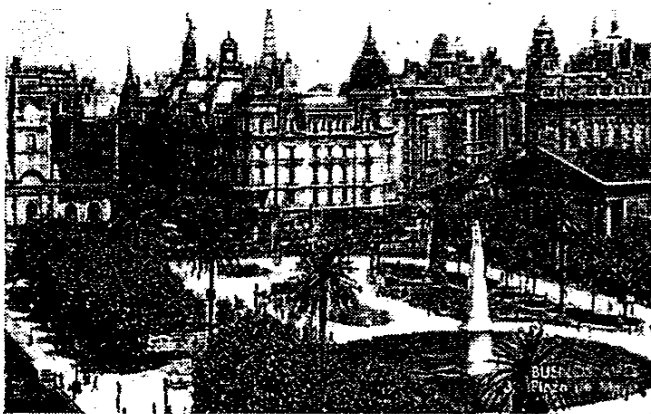


Bild 5. Plaza de Mayo i Buenos Aires.

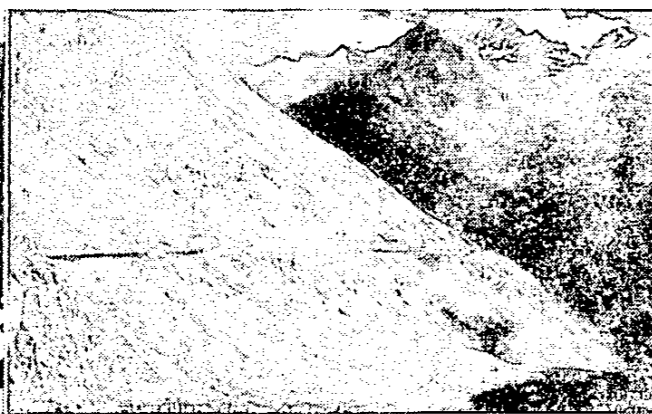


Bild 6. Utför Anderna, vid Portillo i Chile.

himlen. Vi rullade nu ner emot en uttorkad flodfåra, »Rio Desaguadero», varom skall nämnas mera senare, och gingo sedan genom ett bälte av milsvid, tät buskskog av dystert utseende.

Mörkret hade nu fallit på, så att vi ej kunde se mycket mer av naturen. I stället begåvo vi oss till restaurangvagnen för att intaga en god middag. Först vid midnatt anlände vi, en halvtimme försenade, till Mendoza.

Mendoza, som är huvudstad i den argentinska provinsen med samma namn, ligger 770 m. ö. h. och grundades redan år 1559. Efter att ha förstörts av en jordbävning år 1861, varvid 9 à 10 tusen människor omkommo, har den till största delen nyuppförts i modernare storstadsstil och hade år 1930 c:a 77000 invånare. — För att närmare bese den vackra staden hade vi beslutat att stanna över hela följande dag, som var söndag. Vi använde den dagen bl. a. till att göra en bilfärd några mil västerut till det storslagna monumentet på »Cerro de la Gloria», med en ryttarstaty av General José de San Martín, vilken år 1812 landsteg i Buenos Aires för att befria Argentina och som efter att år 1817 ha fört sin välövade armé över Anderna, även befriade Chile från det spanska väldet. Monumentet, vid vars fot statyn var placerad, stod på en bergshöjd, c:a 1200 m. ö. h., med vidsträckt utsikt över omgivningarna, på den plats, där San Martín gått fram med sina trupper. — Det sägs, att han delvis finansierade sitt företag med gåvor i form av Mendoza-damernas smycken.

Tidigt följande morgon fortsatte vi vår resa med den smalspåriga »Transandino»-banan, som utgår härifrån. Den argentinska gränsstationen »Las Cuevas» var vårt närmaste mål. Järnvägen går i en stor båge, till en början rakt söderut, för att runda en bergshöjd, under det att den av bilar livligt trafikerade landsvägen går i en liknande båge rakt norrut omkring andra bergmassiv för att sedan sammanlöpa med järnvägen högre upp, ungefär halvvägs till gränsen. Där gå de in i det gemensamma passet över Anderna. Trakten närmast staden är täckt av vinodlingar, men snart avbryts den odlade marken av ödsliga fält med övervägande kaktusväxter. Efter en timmes färd gingo vi över »Rio Mendoza», som passerar på 2 mils avstånd söder om staden och som sedan efter en stor bukt uppåt nordost i sitt sydliga lopp under namn av den förut omtalade Rio Desaguadero utgör gräns mellan provinserna Mendoza och San Luis samt längre söderut försvinner i provinsen La Pampas stora, avloppslösa saltbäcken. Vi komma nu att följa denna flod i motsatt riktning större delen av vägen uppåt Höganderna, där den har sina källor. Snart svänger banan åt väster och tåget dyker in mellan bergmassiv, som för varje timme antaga alltmer gigantiska formationer. Efter tre timmars resa hade vi hunnit 82 km från Mendoza och gingo nästan rakt norrut för att vid stationen Uspallata åter svänga av mot väster, längs floden. Vi voro nu c:a 2000 m. ö. h. En hård sydlig vind blåste här, men vädret var klart och vackert, och det var en angenäm känsla att vid 11-tiden i den medföljande restau-

rangvagnen intaga lunch med ett så hänförande panorama omkring sig. Nu hade vi trängt in i det gemensamma passet på södra sluttningen mot floden och kunde på den motsatta sidan, alltså till höger, se en mängd bilar löpa efter landsvägen. Man har ej ord att beskriva den tavla, som utbredde sig för våra blickar, ty landskapet blev allt vildare och mera storslaget med skyhöga bergmassiv på alla sidor, till och med bakom oss, och med jättestora lavablock strödda över sluttningarna mot floden. Vid 12-tiden, alltså efter c:a 5 timmars resa, ökade stigningen än mera och lokomotivet började nu arbeta med kugghjulen mot banans kuggsträng, varvid hastigheten ej var stort med än 5 km per timme, d. v. s. rask promenadhastighet.

Järnvägen, som fullbordat en jättestor, omvänd s-kurva, räknat från utgångspunkten, hade nu åter ungefär sydvästlig riktning. Sedan vi tidigare övergått till flodens norra sida, kunde vi härifrån se spår av banans gamla sträckning på södra sidan, som måst övergivas på grund av för några år sedan inträffade stenras och sandskred, vilka delvis begravt densamma. Av den orsaken hade även trafiken en längre tid, ett par år, måst ligga nere. Efter 6 timmars resa hade vi nått stationen »Punta de Vacas» på 2500 m. ö. h. och svängde nu åter västerut för att efter ytterligare en timme få till vänster om oss beundra ett egendomligt natursceneri. Det består av en gigantisk klippformation med vertikala väggar, liknande en väldig katedral, som avtecknade sin skarpa kontur mot himlen, och ur grussluttningen nedanför syntes en mängd upprättstående klippblock, som liknade vandrande pilgrimer i kapuschonger och släpande kåpor, vilka mödosamt strävade upp mot katedralen ovanför. Detta bergsparti är också känt under namnet »Los Penitentes», Botgörarna.

Nästa uppehåll gjordes vid stationen »Puente del Inca» (Inca-bron), där passagerarna kunde gå av tåget för att till vänster om banan bese den märkliga, naturliga bron över Rio Mendoza, som fått sitt namn därav, att söderns indianer fordomdags färdades fram denna väg för att avlägga skatt till det mäktiga Incafolket. — »Det ligger något av gåtfull skönhet över detta naturens underbara verk», som det heter i turistbroschyerna. Bron, som ligger 2750 m. ö. h., bildar ett 20 m. långt valv på 40 m. höjd över floden, av 5 à 8 m. tjocklek och 15 m. bredd.

Klockan var nu ungefär 14,30 och en halvtimme senare kunde vi mot norr se en skymt av Andernans mäktigaste bergstopp, den 7020 m. höga »Aconcagua», som är näst Mont Everest den högsta i världen. Här var flodbädden till vänster om oss något isbelagd och den hårda blåsten medförde lätt snö. Banan gick på de mest utsatta ställena genom kilometerlånga snögallerier, och sakta arbetade vi oss på kuggbanan småningen upp till gränsstationen »Las Cuevas», dit vi anlände kl. 16, efter den 18 mil långa järnvägsresan från Mendoza. Här var vår son i sällskap med sin 12-åriga dotter oss till mötes med sin bil, för att vi ordentligt skulle få se vad Chile har att bjuda på av storslagen natur.

Efter vederbörlig pass- och tullvisitation av det medförda handbagaget och dettas instuvande i bilen, — de tyngre effekterna hade polletterats direkt till Santiago — begåvo vi oss så iväg de 4 à 5 km., som skilde oss från mynningen av den 3165 m. långa tunneln över gränsen. Denna ligger på 3200 m. ö. h. och har en bergmassa av 800 meters mäktighet över sig. Där fingo vi emellertid vänta på att tåget först skulle passera, enär vägbanan är gemensam för bägge trafikmedlen. Det finns dock en annan körväg över bergen på större höjd, varifrån den där uppställda statyn: »Andernans Kristus-Återlösaren» är synlig, men då vädret där uppe ofta är mycket bistert och vägen mycket brant och isbelagd, föredrogo vi denna något lugnare och kortare överfart.

När vi sedan passerat tunneln — kl. 16,45 — vidtog en den mest halsbrytande, men samtidigt hänförande färd utför de svindlande stup, som Aterna bilda på denna sida, betydligt brantare än åt Argentinahållet.

I några repriser med kortare andrum emellan sänkte vi oss på två timmar 2400 meter i vertikalled, utgörande nivåskillnaden mellan tunnelmynningen och den cirka 6 mil väster därom liggande staden »Los Andes», som har ett höjdläge av 800 m. ö. h. Den smala vägen utför stupen slingrade med så skarpa kurvor,

att den rätt långa, 100 hkr. bilen nått och jämnt kunde följa dem. Efter den första förberedande rutschen på 350 m. sänkning kommo vi till den kända turistorten Portillo, som är belägen vid södra ändan av den vackra alpsjön »Laguna del Inca» på 2850 m. ö. h. och där vi gingo över floden »Rio Blanco», som utgör sjöns avlopp och vars lopp vi i stort sett följde ända ner till Los Andes. Vid Portillo underkastades vi förnyad pass- och tullvisering. Dylik visering har tidigare skett vid stationen Caracoles, strax utanför tunnelmynningen, men sedan denna plats förstörts av sand- och snöskred, har proceduren överflyttats hit. Bilvägen går nu högt uppe på högra sluttningen mot floden under det att järnvägen å den motsatta sidan med sin kuggbana måste göra en milslång lov söderut (se bild 6) för att kunna erhålla den lämpliga lutningen. Vi kunde på stort avstånd följa det långsamt framkrypande tåget, som sedan upprepade gånger övergick floden, tills det försvann i tunnlar eller bakom klippavsatser. Själva störtade vi oss nu ner i de mäktigaste stupen, som nästan i en följd sänkte oss ytterligare 14 à 1500 m., varefter lutningen minskade, så att de återstående 600 meterna i vertikalled ner till staden kunde tillryggaläggas under lugnare förhållanden, med 50 à 60 km. hastighet, på den ungefär 3 mil långa återstående vägsträckan. Klockan närmare 19 voro vi framme i Los Andes, som utgör slutstation för den smalspåriga Transandinobanan, — 2¼ timme före det nyss omtalade tåget. Här vidtog den bredspåriga chilenska järnvägen dels till Valparaiso dels till Santiago.

Sedan vi druckit te å ett hotell och sträckt på benen en stund, fortsatte vi vår bilfärd rakt söderut mot Santiago. Vi sänkte oss först ytterligare 300 meter till Santiagodalen botten, men måste så åter upp över en bergås på 1450 meter, varifrån vi hade en grann utsikt över dalen nedanför. Den senare delen av den 8 à 9 mil långa vägen till Santiago tillryggalades efter mörkrets inbrott och vid 21-tiden voro vi framme vid våra barns hem, som är beläget i den nordvästra stadsdelen, »El Golf». Den nära 163 mil långa resan från Buenos Aires var slutförd.

IV. *Vistelsen i Chile*

V i ha nu kommit till det säregna landet, republiken Chile, som till följd av de väldiga bergskedjor, som längs hela östra gränsen och även längs västkusten genomlöpa detsamma, kan sägas ha ett berglands karaktär. Med sitt relativt ringa yttinnehåll — ungefär 75 % större än Sveriges — har landet en längd av 427 sv. mil. och en medelbredd av endast c:a 18 mil, samt sträcker sig från 17,5 gr. s. bredd i norr vid gränsen till Peru till 56 gr. s. bredd nere vid Cap Horn. Landets befolkning är endast något över 5,6 miljoner.

Huvudstaden Santiago, som är belägen ungefär i landets mittpunkt, på 9 à 10 mils avstånd från kusten av Stilla Oceanen och c:a 7 mil från argentinska gränsen, ligger mellan de nämnda bergskedjorna i en dalsänka, den s. k. Santiagodalen, på ungefär 500 m. höjd ö. h. Dess sjöförbindelser med andra länder gå huvudsakligen över den nordväst därom belägna hamnstaden Valparaiso. Santiago beräknas ha närmare 1 miljon invånare och ligger praktiskt taget vid foten av Anderna, vilkas silhuett bildar den imponerande bakgrunden åt öster. Den är uppbyggd på ett mot nordost sakta stigande plan, vilket särdeles väl lämpar sig för den konstgjorda bevattningen, en nödvändig ersättning för den totala bristen på nederbörd under den långa varmare årstiden, som varar från september eller oktober till mars eller april. Bevattningen sker medelst ett kanalsystem, som får sitt tillflöde från bergen och som förgrenar sig i delvis täckta diken eller småkanaler över hela staden. Den norra delen genomflytes därjämte av »Rio Mapocho», en av de många tvärfloderna genom landet, som i en båge nedåt söder jämväl berör stadens centrala parti och går fram i en för regnperiodens vattenmassor samt vårflödena kraftigt tilltagen betongbädd, men vilken nu under sommaren endast har en ringa vattenmängd.

Särskilt utmärkande för staden är en i dess centrala del belägen 70 à 80 m. hög klippa eller bergknalle, »Cerro Santa Lucia», fordom använd som befästningsverk, med torn och pallisader, men som numera är prydd med planteringar och terrasser, ävensom med ett litet museum. Från dess tinnar har man en charmant utsikt över den omgivande staden. I en på dess norra sluttning förefintlig liten park finns en staty av spanjoren Don Pedro de Valdivia, på vars sockel läses, att han där år 1540 med 150 kämpar försvarade platsen och samtidigt organiserade sin här samt att han blev grundare och planläggare av staden Santiago. Staden har alltså sitt ursprung ända från spanjörernas erövring av landet, varav hela Cerro Santa Lucia utgör en reminiscens. Denna höjd är dessutom märklig därigenom att den med ett omfång av endast några få gatukvarter ligger mitt inne i centrum av den eljest rätt plana stadsdelen »Providencia». Ett särskilt intresse väcker även en utlöpare från Anderna, som sträcker sig ända till stadens norra del fram till den nyssnämnda Rio Mapocho, där den bildar en kägla av 864 m. höjd ö. h., alltså omkring 300 m. över stadsdelen nedanför. Höjden kallas »Cerro San Cristóbal» och är försedd med en livligt trafikerad linbana (Ferrocarril funicular) upp till närmare toppen. På dess högsta punkt är upprest en underbart vacker, helvit kolossalstaty av Jungfru Maria, som är synlig från alla delar av staden (se bild 7). Den gör ett imponerande intryck och i all synnerhet nattetid,

då den är kraftigt belyst, är den ett ovanligt sympatiskt uttryck för katolikernas Mariakult. Invid foten av statyn finns även ett vackert katolskt kapell. Utsikten från denna plats är naturligtvis långt vidsträcktare och mera storslagen än från nyssnämnda Cerro Santa Lucia.

Santiago har naturligtvis också ett naturhistoriskt-etnografiskt museum, »Museo Nacional», vars samlingar dock enligt mitt ringa förmenande ej på långt när kunde mäta sig med de motsvarande i Buenos Aires och La Plata. — Här finns även en av Sydamerikas största och vackraste hippodromer, »Club Hípico», samt det stora sportetablissemanget »Estadio Nacional» med ett stadion, rymmande 80.000 åskådare.

Santiagos administrativa centrum och affärscentrum ligger något väster om Cerro Santa Lucia. Där finns regeringsbyggnaden, de flesta ministerier, Katedralen, banker och affärsetablissemanger samt andra offentliga och monumentala byggnader.

Från Santiago utgår till norra Chile endast en järnvägslinje, vilken c:a 9 mil från staden korsar Transandinojärnvägens anslutningslinje till Valparaiso. Vidare en linje rakt söderut för södra Chiles behov, en västerut till hamnstaden San Antonio, belägen 6 mil söder om Valparaiso, samt en åt sydost för vissa gruvdistrikt i bergstrakterna. Linjen söderut, till vilken jag återkommer senare i samband med en resa till södra Chile, sträcker sig till den c:a 109 mil avlägsna hamnstaden Puerto Montt, som ombesörjer förbindelsen med södra Chiles vidsträckta arkipelag.

Trafiken inom staden skötes, förutom med bilar av omnibusar och spåragnar. De senare äro tämligen primitiva och skramlande och ha i regel rätt dålig spårläggning, men busstrafiklinjerna ha på senare år fått goda vagnar med mjuk gång, särskilt en ny, från El Golf i N. O. utgående dubbeltrådlinje, för elektrisk drift s. k. »trolebus», vilken sträcker sig ned förbi Cerro Santa Lucia och som vi så gott som dagligen använde för våra besök i staden. Den hade stora, förstklassiga och rymliga, mjukt och snabbt gående vagnar. Avgiften på bussarna var 1,4 ch. pesos och spårvagnarna 1 p., då motsvarande 12 resp. 9 öre.

Klimatet i Santiago, liksom i de centralare delarna av landet i övrigt, är också säreget. Under större delen av året, den tid, som motsvarar vår höst och vinter hemma i Sverige, alltså oktober—april, förekommer som sagt i regel ingen eller ytterst ringa nederbörd och luften är mycket torr, så att solen här på omkring 33 gr. S. bredd gassar med ohämmad styrka större delen av dagen. Då den alltså vid middagstid står ganska högt på himlen, är det ont om skuggiga platser. På promenad i staden denna tid får man därför söka sig intill norra husväggen på gatorna för att få det något så när drägligt; — som bekant står solen här nere alltid på norra himlavalvet. Under vår vistelse i Chile, från mitten av december till slutet av februari, fingo vi sålunda ej en droppe regn. Dessa värmeförhållanden gjorde, att man ej kunde företa rekognosceringsfärder i staden i så stor utsträckning som jag åtminstone önskade. Så snart solen gått ned, mellan 7 och 8 på kvällen, blev luften betydligt svalare och man kunde åter andas ut. — Jag hade visserligen oinskränkt tillgång till min sons eljest obehövlige velociped, men då stadens jämna lutning nedåt de centrala delarna gjorde hemfärden så påkostande, avstod man helst från utflykter åtminstone åt det hållet.

Vår son, som hade över 8 km. till sitt kontor, L. M. Ericssons chilenska dotterbolag, beläget i stadens centrum, använde alltid sin bil, såväl för lunch som middag, och detta begagnade vi oss naturligtvis av i största möjliga utsträckning i ena eller andra riktningen, varvid trolebusen vanligen anlätades i motsatt riktning. På detta sätt kunde vi åtminstone få en rätt god blick på staden. För övriga färder måste bilen anlitas och vår son gjorde många trevliga utflykter med oss såväl i som utom staden, icke minst uppåt Andernas bergssluttningar, vilka ju ej lågo så avlägset. Sålunda kunde vi inom en timmes tid komma ända upp på 2000 m. ö. h. och göra små vandringar i den underliga, mestadels ökenartade vegetationen, med pelarkaktus och andra torkan uthärdande växter. Under vår-

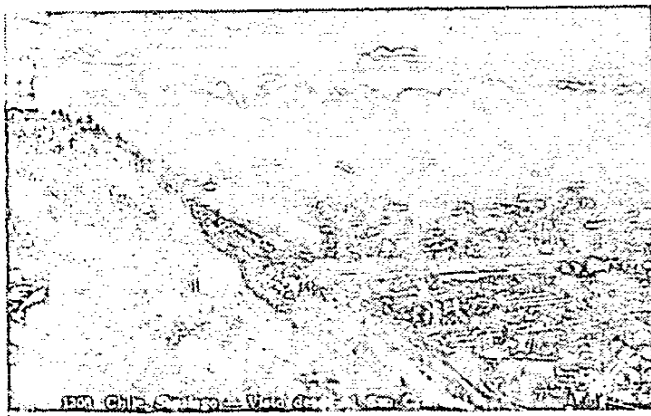


Bild 7. Santiago de Chile. Utsikt från San Cristóbal.

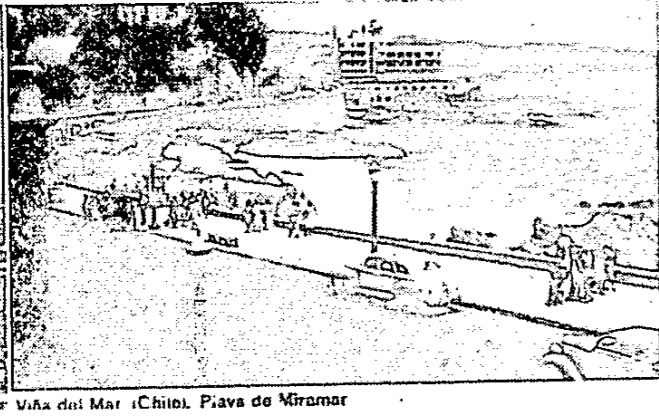


Bild 8. Badorten Viña del Mar, strax norr om Valparaíso.

månaderna oktober—november är naturen dock såväl här som nere i staden grönskande och underbart vacker.

För att nu tala litet närmare om våra personliga upplevelser under vistelsen i Chile så firade vi alla Jul i den trevliga lilla villan i stadsdelen El Golf, nära intill Golfklubbens synnerligen vackra anläggning. Julaftonen tillbraktes på svenskt maner med en julgran — erhållen från södra Chile.

Vår måg, som med sin maka bodde på »Hotel Carrera» nere i stadens centrum och tillsammans med henne skulle återresa med flyg till Buenos Aires på Nyårsdagen, hade ett par dagar dessförinnan anordnat en »Thé Complet» på takterrassen av det 17 våningar höga hotellet, varifrån man hade en förnämlig utsikt över staden och där det f. ö. fanns en öppen simbassäng, omgiven av planteringar. Jag nämner detta bl. a. därför, att byggnader av denna höjd är något mycket ovanligt i dessa vulkaniska trakter, där mer eller mindre kraftiga jordskalv ej äro sällsynta företeelser. De måste vara konstruerade på särskilt sätt, — husen äro nämligen här i allmänhet rätt låga, på två högst tre våningar. Förutom en betydligt kraftigare armering än hos vanliga betongbyggnader är en mycket djup och stabil grund nödvändig, i föreliggande fall ända till över 20 meter under gatans plan, till förebyggande av sammanbrott vid jordskalv. — Det påstods, att när Prins Bertil tidigare besökt Santiago, varvid han tog in på detta hotell, fick han vara med om en rätt kraftig jordstöt, som kom den höga byggnaden att gunga ganska betänkligt. Han tyckte det var ett rätt oroligt land han kommit till. Vi fingo emellertid ej uppleva någon dylik händelse.

Nyårsaftonens kväll tillbringades i hemmet. På förmiddagen hade vi, — vilket vid flera tillfällen upprepades —, njutit av ett härligt bad i Golfklubbens stora stenbassäng, där man kunde fritt simma omkring i det 20- à 22-gradiga vattnet, som dock vanligen var rätt rikligt befolkat och där jag bl. a. för första gången sammanträffade med svenska ministerparet Wennerberg. Ministern, en sonson till Gunnar Wennerberg, var intresserad av golfspel och brukade i samband med badet öva sig i den ädla sporten.

Det nya året hälsades hemma i trädgården under strålände stjärnhimmel till en flaska champagne och under granna fyrverkerier runt om i staden. Därefter avåts en liten kräftsopé, bestående av s. k. Langostines, en sorts små, breda havskräftor, tillagade på svenskt maner som våra vanliga kräftor och av mycket god smak. Efter kl. 2 på natten följde min hustru och jag med i bilen ner till Hotel Carrera, där dotter och måg avlämnades, och på hemvägen åkte vi sedan upp på den förut omnämnda Cerro Santa Lucia, vilken har körväg upp till c:a 50 m. över staden, som var intressant att se i eldsbelysning.

På själva Nyårsdagen skulle som sagt de unga avresa med flyg till Buenos Aires, varför vi alla kl. 14 bilade ut till flygfältet, som är beläget strax sydväst om

staden. Omkring kl. 15 kom det argentinska planet från Buenos Aires och redan kl. 16 var det färdigt för färden tillbaka över Anderna. Denna gick lyckligt och, som vi sedan hörde, hade det varit en underbar och enastående intressant färd på omkring 4 timmar. På återvägen från flygfältet åkte vi till Minister Wennerbergs, dit vi voro inbjudna på té och där barnbarnen voro på julgransfest. Där träffade vi en del svenska familjer, bl. a. två fruar, döttrar till bekanta och vänner i Örebro.

Umgänget inom den svenska kolonin är här i Santiago rätt livligt och mycket angenämt, med glada, otvungna middagar, ibland med s. k. »Asado» ute under bar himmel vid kulörta lyktor m. m. Finessen med en »asado» är, att kötträtten, vanligen fårstek, serveras direkt från stekspett över en eld ibland i ett hörn av trädgården. Men det gjordes även en del nytta. Bland fruarna arbetades rätt flitigt och intresserat för t. ex. Röda Korset och andra välgörande ändamål, varvid det tillverkade antingen hemsändes till Sverige eller såldes på basarer på platsen.

Resan till Villarrica

. I början av januari, d. v. s. under högsommaren, då Santiago-borna gärna utbyta kvalmet och solhettan i staden mot rekreation på någon badort vid Stillahavskusten eller någon plats vid de vackra sjöarna i södra Chile, där ett mera tempererat klimat råder, företogo även vi med barn och barnbarn en resa söderut för att vistas på ett pensionat vid sjön Villarrica. Staden Villarrica ligger vid sjöns västra ända på 82 mils järnvägsavstånd från Santiago och utgör östra slutstationen för en av de 24 bibanorna till järnvägen Santiago—»Puerto Montt», den senare hamnstad för södra Chiles arkipelag.

Resan företogs i sällskap med ett engelskt par, vänner från Santiago, trevliga och sympatiska människor. Mellan svenskar och engelsmän råder gott samförstånd och umgänge här i Chile.

Färden ner till Loncoche, där vi skulle byta tåg, skedde på den förut omtalade huvudbanan söderut med ett snabbgående tåg av modernaste slag och som det sades av nordamerikansk konstruktion. Det kallades »La Flecha» (Pilen), gjorde 120—125 km. i timmen och bestod av tre tåtkopplade boggivagnar, drivna av ett kraftigt Dieselmotoraggregat i den främst gående. Vagnarna voro luftkonditionerade, så att temperaturen ständigt höll sig på 18—20 gr. C., och hade bekväma omsvängbara soffor, framför eller mellan vilka insattes bord för måltiderna, som serverades vid platserna. En »bar» fanns även i bakre ändan av tåget.

Färden, som anträdde tidigt på morgonen, gick först längs Santiagodalen utefter Andernas bergskedja, som större delen av vägen syntes i öster och vars väldiga toppar, däribland ett tiotal vulkaner med sina snötäckta käglor skarpt avtecknade sig mot den blåa himlen. Endast när banan vid staden Chillan, som f. ö. för 10 à 15 år sedan förstörts av en jordbävning, men återuppbyggts, gjorde en tillfällig avvikning västerut till stationen San Rosendo, med bibana upp till kuststaden Concepción, försvunno de ur sikte för att sedan återigen framträda. Även Concepción förstördes för en del år sedan av jordbävning och springflod.

Då vi passerat San Rosendo, gingo vi ett par mil längs med Chiles sannolikt mäktigaste flod Bio-Bio, vilken utrinne vid Concepción, och passerade senare en lång bro över samma flod. Först fram mot kl. 19,30 nådde vi stationen Loncoche, där vi bytte tåg för att tillryggalägga de återstående fyra milen till Villarrica i betydligt anspråkslösare vagnar. Därifrån blev det att ta buss för den halvannan mil långa landsvägssträckan fram till pensionatet Loncotraro, men det var med nätt nöd vi alla fingo plats med barnbarn och allt bagage i den proppfulla och på den urusla vägen fantastiskt skakande bussen, vilken med endast 15—20 km. hastighet förpassade oss till närheten av vårt mål. Bussen stannade nämligen i mörkret nere på landsvägen framför den långa, nästan oupplysta uppfartsvägen

och det var förenat med stort besvär att vid skenet av stearinljus och tändstickor från busstaket få ner och igenfinna sina tillhörigheter. På pensionatet hade emellertid trots den sena timmen, närmare kl. 23, iordningställt ett regelrätt midagsmål, som smakade sällskapet bra.

På denna vackra plats, invid södra stranden av sjön, stannade vi i två veckor och njöto under vistelsen på det hemtrevliga pensionatet av härliga bad och av laxfiske i den två mil långa och en mil breda sjön samt av promenader och utflykter. Särskilt kan nämnas en färd per bil över den vid sjöns östra ända belägna badorten Pucón och därefter rakt söderut fram till den c:a två mil avlägsna vulkanen Villarrica, vars mäktiga, ständigt snötäckta, 2840 m. höga kägla lockade till beskådande på närmare håll. Vid den på västra sluttningen ungefär 1000 m. ö. h. liggande turist- och sportstugan »Refugio» (tillflyktsort) lämnade vi bilen och företog en bestigning upp till c:a 1300 m. höjd, nära snögränsen. Tjocka regnmoln svepte emellertid just då kring toppen och nådde även oss så att vi funno för gott att vända om till en kopp kaffe nere i Refugion. — Detta omnämnande kan ha sitt intresse därför, att vulkanen endast två månader senare, d. v. s. i början av april 1948, visade oroande tecken till aktivitet, som förebådade en eruption.

Sedan gammalt syntes endast svaga ångor uppstiga ur kratern, men från nämnda tidpunkt kunde man förnimma underjordiska ljud, och moln av vattenånga och aska blevo synliga. Detta fortsatte till början av oktober och sammanföll med en serie jordstötter i södra och mellersta Chile. Aktiviteten stegrades därefter alltmer för att natten till den 17 oktober utmynna i en våldsam eruption, som sprängde sönder vulkankäglans nordvästra sida så att två nya krateröppningar bildades och, som det hette i Santiago-tidningarna, åstadkom en häftig nedsmältning av den eviga is och snö, som var hopad i och utanför vulkanens mynning. Våldiga vattenmassor störtade ned längs sluttningarna mot sjön, översvämmade flodbäddarna och bortsopade en mängd byggnader i sin väg jämte de flesta broar längs landsvägen. Kl. 6 på morgonen s. d. vältrade fyra mäktiga lavaströmmar ner mot sjön och avskar vägen på en bredd av 6 km. Situationen förvärrades genom att stora is- och stenblock jämte aska slungades ut ur kratern samt genom de nämnda översvämningarna, som utbredde sig över trakten av flodmynningarna. Den nyssnämnda turiststugan Refugio begrovs under skreden och dess föreståndarinna jämte dotter återfunnos sedan döda. Sammanlagt dödades 40 personer varjämte 200 saknades enligt officiella rapporter.

Redan vid 16-tiden s. d. upphörde utbrottet nästan fullständigt och när himlen på kvällen klarnat syntes 50 m. höga eldslågor slå upp ur kratern.

En kväll anordnades av pensionatsinnehavarna en »Asado» på äkta chilenskt manér under bar himmel och med kulörta lyktor, varvid bl. a. ett par infödda visade den chilenska nationaldansen »La Cueca» till sång och strängospel och varvid den kvinnliga parten behagfullt svänger en näsduk över sitt huvud medan hon dansar runt.

Hela trakten på alla sidor om sjöns östra del skall för en del år sedan ha varit underbart skogrik och vacker, men milsvitt härjande skogsbränder ha svept fram och mejat ned den stolta, högstammiga skogen, varav nu endast obetydliga rester finnas kvar i vissa, mera skyddade dalsänkor. Överallt, så långt ögat når, stå och ligga halvt förkolnade stammar kvar, vilka ge ett stundom beklämnande intryck av den röda hanens våldsamma framfart. Hela bergåsar ovanom sjön och även vissa av vulkanens äldre lavasträngar sågs täckta av förkolnade stammar, ibland tätt intill varandra som stråna i en jättelik borste; på andra ställen mera glest, där det mesta blivit undanröjt för markens odling (se bild 9). På vägen upp till vulkanens Refugio kunde vi på avstånd se en skarp gräns mellan dylik bränd skog och den ursprungliga, orörda, framför vilken branden upphört, förmodligen till följd av vindförändring. Några kilometer ifrån pensionatet fanns i en dalsänka ännu vackra rester av den gamla tjockstammiga skogen, ett kärt mål för promenader. Som återväxten emellertid här nere till följd av rikare nederbörd är mycket kraftig, skyler naturen på några få år över de värsta spåren av branden och täcker

marken med ny, rik och frodig grönska. Åker- och ängsmarkerna kunde ge illusion av våra hemtrakter i Norden.

Den 23 januari lämnade vi med saknad denna angenäma plats, med anlitan- de av samma väg och samma färdmedel tillbaka till Santiago.



Den återstående tiden före hemresan till Sverige användes på bästa sätt med utflykter och besök på skilda platser. Den stora Katedralen i stadens centrum var vördnadsbjudande, likaså kyrkan San Fransisco vid Av. O'Higgins. I en engelsk kyrka åhörde vi en gudstjänst med en präst, som vi träffat i Villarrica. Någon svensk kyrka finns ej här. En gång om året brukade emellertid Pastor Nils Bååthe vid Svenska Kyrkan i Buenos Aires resa hit för vissa kyrkliga förrättningar såsom dop m. m. — Stadens konstmuseum, »El Museo de Bellas Artes», var också värt att ses både en och två gånger. Dess samlingar av skulpturer och oljemålningar omfatta många vackra och värdefulla saker. »Teatro Municipal», stadens Opera, hade f. n. ej säsong, men jag lyckades av en ren tillfällighet, då portarna vid mitt passerande stodo öppna, komma rakt in i stora salongen och fick där se mig omkring. Den sades rymma 1806 personer, varav 504 på parketten; exakta siffror, lämnade av en funktionär på platsen.

Genom min sons förmedling fick jag tillfälle att göra ett intressant besök vid chilenska statens största lokomotivreparationsverkstad, »Maestranza Central» (Centralverkstaden) vid San Bernardo, nära 4 mil söder om staden.

För tekniskt intresserade läsare kan nämnas, att vid denna anläggning, som upptar ett område av 27 har och sysselsätter 1600 arbetare, repareras endast ånglokomotiv, men tillverkas där även en del material, som eljest är svårt att erhålla i Chile, såsom valsat rundjärn, gjutgods m. m. Lokomotiv- uppsättningsverkstaden, av dimensionerna 188×85 m, har 45 uppställningsplatser för loken. Hittills ha reparationerna skett stationärt, men avsikten är att övergå till »flytande arbetstakt». En hel del moderna arbetsmaskiner funnos. Bl. a. demonstrerades för mig en ny, stor arbormaskin, som sades ha kostat fem miljoner pesos, d. v. s. c:a 450.000 kronor. Anläggningen började uppföras år 1916.

Likaså fick jag komma i förbindelse med ledningen för chilenska frimurare- logerna på platsen, vilkas lokaler vid en av de centrala huvudgatorna förevisades för mig av en mycket beredvillig och sympatisk äldre man bland de högre funk- tionärerna.

En dag (d. 15/2) voro vi bjudna på lunch hos en av våra svenskfödda, nyblivna bekanta här, en direktör Gunnar Lindholm, som ägde en estancia eller en s. k. Fundo, med namnet »El Peruano», 12 mil söder om Santiago, dit vi bilade ut redan på morgonen. Det var en stor egendom på 100 har, som omfattade en vin- odling på 42 har, nu med mogna, saftiga vindruvor, som gav 200.000 liter rött eller vitt vin per år. Dessutom hade den 1600 persikoträd, 400 bärande mandelträd, på 5000 kg. mandel, jämte 1600 nya plantor samt en bönodling, som gav 60000 kg. bönor. Det var rätt egendomligt att gå och plocka mogen krakmandel i tjocka, köttiga hylsor likt kastanjer direkt från träden och äta de ännu saftiga, men synnerligen välsmakande mandlarna samt pröva alla övriga läckerheter, som den välvillige värden med sin chilenska maka bjöd på. Intressant var även att se den stora anläggningen för vinets tillverkning. Som en lustighet för oss svenskar kan nämnas, att vi på ett ställe under hemfärden köpte en mängd fina meloner till ett pris, motsvarande 8 öre per kg. — Chile är sålunda i vissa avseenden »det landet Gosen».

Så nalkades tidpunkten, den 22 februari, för vår hemresa, vilken skulle före- tagas från hamnstaden Valparaiso och längs västkusten genom Panamá-kanalen med ett av Johnson-linjens för oss välkända och livligt uppskattade motorfartyg. Tveksamhet rådde ända in i det sista, om vi skulle kunna, som meningen var, företaga den omkring 15 mil långa färden till hamnen med bil, enär bensinranso- nering jämte vissa körrestriktioner på senare tiden införts i Chile, liksom tidigare även i Argentina. Men vår son hade hos polismyndigheterna lyckats utverka licens för körning på en dag, då körförbud på över 3 mil utom stadsgränsen eljest rådde.

Licensen motiverades med »familjeskäl», varvid härnere fästes stort avseende. Landsvägen upp till Valparaiso går i en stor omväg, förbi det förut omtalade flygfältet i sydväst och över ett par till Västcordillererna hörande bergshöjder på 1450 resp. 600 m. ö. h., mellan vilka marken sänker sig till 200 meters nivå. Tack vare bilens rymlighet kunde även allt vårt bagage instuvas i densamma, vilket var en stor fördel efter alla bittra erfarenheter med vårdslösa järnvägsfunktionärer, som vid befraktningen till Santiago lyckats få håll på tre av våra koffertar och kappsäckar. Men sådant får man vara beredd på. Närmare kusten gjorde vi en liten avvikelse norrut för att få se den vackra badorten »Viña del Mar», som utgör Valparaisos utefter havsbukten liggande östra del (se bild 8).

Efter embarkeringen å vårt fartyg, M/S Brasil, med de vanliga formaliteterna, och efter en lunch tillsammans ombord togo vi avsked av de våra. — Vid 16-tiden lade fartyget ut från hamnen och stävade norrut mot nya, för oss ännu obekanta erfarenheter.

V. Hemresan från Valparaiso

Båten var ett Johnson-linjens fartyg, av ungefär samma typ och konstruktion som M/S Orinoco, varmed vi företogo utresan till Buenos Aires, dock med ett betydligt kraftigare motoraggregat. Den avgick nästan olastad, vilket emellertid med hänsyn till stabiliteten ej var förenat med något obehag, enär vädret utanför denna del av Stilla-havskusten vanligen är godartat. Trots att sydvästlig vind rådde, alltså kommande utifrån de oändliga havsvidderna, var sjöhävningen ej svår. Vädret var underbart och vi njöto dessa dagar oerhört av havets charm i våra bekväma vilstolar uppe på övre däck.

Av de 22 passagerarna från Valparaiso voro 7 svenskar, därav flera bosatta i Santiago, 7 engelsmän på semesterresa till England över Antwerpen och 8 chilennare, däribland en ung läkare med sin fru, på resa till Stockholm för praktik å ett barnsjukhus. Kaptenens namn var Hj. Bladh.

I den följande skildringen torde för läsaren resedagarnas ordningsnummer, fr. o. m. dagen för avfärden från Valparaiso, vara av större intresse än kalenderdata — liksom vid beskrivningen av sjöresan till Buenos Aires. — Alltså redan tidigt på morgonen den tredje dagen svängde vi in till den chilenska hamnstaden *Antofagasta*, på 50000 invånare och belägen 106 sv. mil norr om Valparaiso (se bild 10). Här skulle vi lasta 800 ton koppartackor från Chiles högt uppe i Anderna, c:a 4000 m. ö. h. belägna koppargruvor, samt 3000 ton zinkslig från samma trakter. Efter att på redde inom hamnbassängen ha fått vänta 6 timmar på kajplats fick fartyget äntligen börja lastningen, vilken försiggick dels från järnvägsvagnar medelst kajkranarna, dels från prämar med båtens egna kranar, och pågick ända till den femte dagen sent på kvällen, varför vi hade gott tillfälle att se oss omkring i staden.

Västcordillerernas sluttningar, som här sträcka sig ända ner till kusten, äro i denna totalt regnlösa trakt fullständigt i avsaknad av växtlighet och göra ett beklämmande intryck på oss nordbor. För bevattningen av de få planteringar, som finnas, lär vatten, liksom även dricksvattnet, få transporteras långväga ifrån.

Våra upptäcktsfärder i staden gjorde vi längs de mera horisontella och parallellt med kusten gående gatorna mot det norrut liggande affärscentrum. Tvärgatorna stiga rätt brant uppåt bergssluttningarna.

På kvällen fick jag ett oväntat besök på båten av en uniformerad man från hamnpolisen, som meddelade, att jag skulle ringa upp Santiago i telefon. Med vänlig hjälp av en mera språkkunnig medpassagerare samt av en hamntjänsteman lyckades jag efter ett förfärligt skrikande och hallåande komma i förbindelse med min son i Santiago, som endast ville höra, hur vi hade det på resan. Samtidigt fick jag veta, att ett flygbrev från Örebro ankommit, som vidaresänts och fanns att avhämta på Johnson-linjens kontor i Antofagasta. Efter mödosamt fors-kande följande dag funno vi sagda kontor längst uppe i norra stadsdelen, men meddelades där, att intet brev fanns. Jag fick det däremot på båten, när vi kommo tillbaka. Även till stadens södra utkanter företogo vi en färd med buss och besågo badplatsen, »El Baño», och stenbrotten m. m. därstädes, liksom följande dag åter uppåt centrum, till Londonbanken för att växla återstående eljest värdelösa chilenska pengar mot dollar.

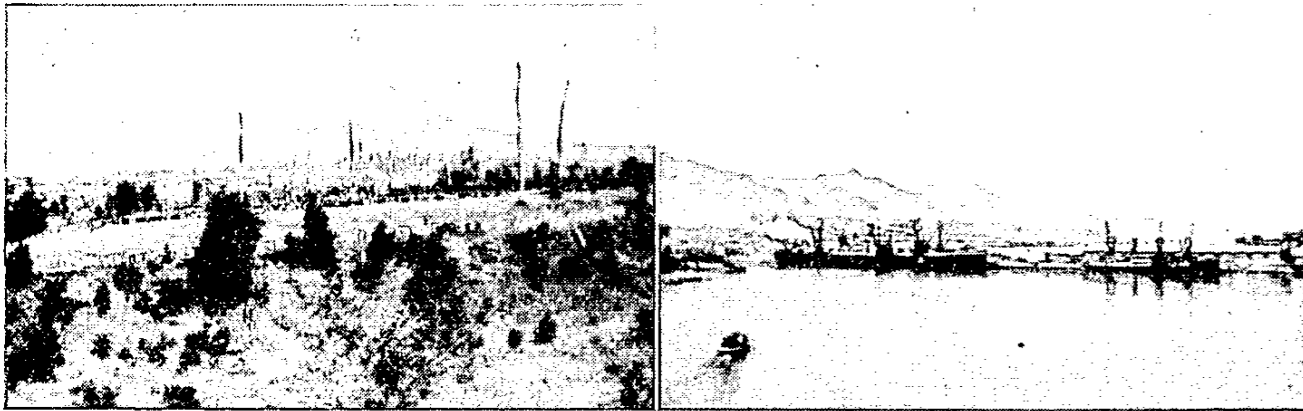


Bild 9. Rester av bränd skog. Vulkanen Villarrica.
Förf. foto.

Bild 10. Hamnen i Antofagasta.
Förf. foto.

Som ett bevis på folkets patriotiska känslor hade man högt uppe på en klippvägg å bergssluttningen ovanför staden med c:a 5 m. höga bokstäver skrivit: »Gloria a O'Higgins» och därunder avbildad den chilenska flaggan. O'Higgins var en av General San Martíns medhjälpare, som fullbordade landets befrielse från spanska väldet år 1818.

Under natten till den sjätte dagen tillryggalades sträckan upp till den lilla staden Tocopilla, där vi skulle lasta chilesalpeter, 2330 ton, för Sverige. När vi vaknade på morgonen, låg fartyget på redden utanför staden, som saknade hamn, och lastningen skedde därför från pråmar, i småsäckar. För den sydvästliga vinden, som här oftast är rådande, skyddas staden av ett par små klippöar, som skimrade vita av guano i morgonsolen, men vilka samtidig spridde en mindre angenäm doft i vindens riktning.

Salpetern brytes 70 å 75 km. inåt landet vid gruvorna Monte Elena och Santa Fé, belägna c:a 1400 m. ö. h., och från ett djup av endast 2 å 3 meter under bergets yta, som fordom legat under havets nivå. Salpeterhalten hos det brutna materialet är i medeltal 17 % och kan nå upp till 40 %. Jodhalten lär vara 9,5 promille. — Järnvägen mellan staden, som har 16000 inv., och salpeterbrotten slingrar sig upp utefter bergets vindlingar och det var intressant att från båten med kikare eller t. o. m. för blotta ögat följa tågans gång, där de syntes sakta krypa fram längs de olika avsatserna uppå bergssluttningen, för att efter 45 minuter försvinna ur sikte. En annan förströelse, då det ej gavs tid och tillfälle att komma i land och upp till salpeterbrotten, var att se på de tusentals flygande mörkgråa pelikaner, som hade sitt hemvist på de nyssnämnda klippöarna och i väldiga fylkingar flögo längs havsytan fram och åter, med höjda huvuden och den stora näbbpungen hängande ned som ett patriarkaliskt helskägg. Vi kallade dem för »farbröder».

Kl. 16 den åttonde dagen avslutades lastningen och en timme senare avgingo vi från Tocopilla samt satte kurs i 40 gr. västlig vinkel utåt havet, som var vår genaste väg. Chiles kust med dess 12 å 1400 m. höga bergskedja försvann så småningom i fjärran, dock ej förrän efter halv annan timme. Den nionde dagen, då vi hunnit i jämnhöjd med gränsen mellan Chile och Peru, på bortåt 18 gr. S. bredd, där den kallare havsströmmen söderifrån svängt av västerut, uppmonterades simbassängen på akterdäck, så att vi åter kunde njuta av de härliga baden i det ständigt rinnande kristallklara havsvattnet. Jag fick nu också tillfälle att i Övermaskinistens sällskap bese fartygets stora maskineri, vilket i princip liknade det på M/S Orinoco och som tidigare beskrivits. Den tionde dagens morgon hade vi utanför Perus kust tät dimma, som dock lättade frampå dagen.

Under de närmast följande dagarna, varunder Ekvatorn passerades, rundade vi sydamerikanska kontinentens utbuktning åt väster, utefter Ecuador samt svängde sedan längs södra delen av Colombia, för att tidigt den fjortonde dagens morgon

nå fram till Panamá-kanalen. Efter några timmars väntan på redde utanför hamnstaden Balboa (504 mil från Valparaiso), bl. a. för utväxling av post och smågods, fingo vi kl. 10 starta mot kanalmyningen och gå in i den första av de två »Miraflores»-slussarna, där vi på 13 minuter höjde oss 29 fot. Vi gingo genom den vänstra av två parallella slussar och fartyget bogserades därvid av 6 st. kugghjulsdrivna lokomotiv, 3 på var sida, försedda med horisontala vinschar på mitten. — Loken gå ledigt upp för den 35 å 40 gr. branta stigningen mellan de olika slussarna. I den andra slussen höjde vi oss 28 fot på 12 minuter och kommo så ut på en mindre sjö mellan denna och den tredje, »Pedro Miguel»-slussen. I den senare höjde vi oss ungefär lika mycket, så att vattennivån i kanalen och den flera mil långa »Gatun»-sjön, som vi skulle passera, befinner sig 85 fot, d. v. s. 26 meter över havets nivå. 1½ timme sammanlagt tog denna transport av fartyget. Av nivåskillnaden kommer 12 meter på sjöns höjning vid kanalbygget. Kanalen blev färdig för trafik i augusti 1914.

Det är inte min avsikt att närmare beskriva denna storartade kanalänläggning, vilket vore nog så frestande, utan inskränker jag mig till våra mera ytliga iakttagelser vid färden genom densamma. — All fotografering var här strängt förbjuden, även från fartyget. — Emellertid kan nämnas, att de kolossala slussbassängerna äro vardera ungefär 305 m. långa, 31 m. breda och 21 m. djupa (totalmått). Som en jämförelse kan omtalas, att Hjälmare kanals slussar äro ungefär 35 m. långa, 7 m. breda och 4 m. djupa. Själva kanalen, där vi nu foro fram mot Gatun-sjön, är omkring 150 m. bred, har en minsta bottenbredd av 91,5 m. och ett minimidjup av 12,5 m. (för Hjälmare kanal: 10,7 m. resp. 2,1 m.), så att även de största fartyg där kunna passera varandra. — Vi mötte här bl. a. en norsk ångare, varifrån en besättningsman ropade på svenska: »Hälsa till Sverige!» — Gatunsjön var mycket vacker med sina öar och holmar, täckta av tät urskogsvegetation. På sina ställen såg man ännu en mängd trädtoppar och kala stammar skjuta upp över vattenytan som en erinran om den avsevärda höjning sjön undergått.

Vid 16-tiden gingo vi efter ett par timmars väntan på redde in i den första av de tre slussarna i nedåtgående riktning. Här tog sänkningen i varje sluss 9—10 minuter. Den återstående, 11 km. långa delen av kanalen till staden Christóbal går fram på havets nivå genom djungelartad natur med vilda urskogssnår och vida mangroveträsk. På vänster sida, strax innanför mynningen mot Karibiska havet fingo vi se reminiscenser av det kanalarbete, som fransmännen påbörjade år 1881 och som senare måste avbrytas på grund av häftig malariaepidemi bland arbetarna. Arbetet kunde sedermera icke fortsättas i brist på pengar — »kraschen år 1891» — i samband med den på sin tid så mycket omtalade »Panamá-skandalen». Amerikanerna, som gingo mera metodiskt och rationellt tillväga, började sitt företag med en grundlig desinficering medelst fotogen av alla vattensamlingar i hela trakten, varigenom malariamyggens larver utrotades.

Kl. 17,30 ankrade vi utanför hamnstaden Cristóbal, vilken liksom Balboa i södra änden tillhör kanalzonen, och sålunda U. S. A., under det att den intelligande staden Colon liksom Panamá vid Stillahavskusten tillhöra republiken Panamá. Jag bör här nämna, att kanalen, som ligger mitt i den c:a 16 km. breda »kanalzonen», har en totallängd av 81,6 km. och att dess sträckning som bekant är sådan, att mynningen mot Karibiska havet är belägen c:a 40 km. väster om inloppet från Stilla Oceanen. Längs dess östra sida löper inom zonen en järnväg, som sammanbinder städerna Panamá och Colon. — När vi sedan kommit ut på Karibiska havet, sattes 72 gr. O. kurs i riktning mot Santa Marta i norra Colombia.

På morgonen den femtonde dagen gick sjön rätt hög för N. O. vind av 20 sek. m. styrka, nästan rakt emot. Den slog ibland över hela fördäck på det stora fartyget och upp mot övre däck, enär förskeppet genom den starka farten skar ned i vågorna. Blåsten och sjöhävningen tilltog under dagen och då på kvällen en väldig brottsjö med ett våldsamt dån brakade ner över kommandobryggan och

hela överdäck, så att fartyget riste och Kaptenen blev genomblöt från topp till tå, måste farten sättas ned till c:a 6 knop, varefter sjöns verkan minskade.

Följande dag, den sextonde dagen kl. 9 siktades i diset på styrbord sida höga bergformationer, vilka Kaptenen igenkände, och vi svängde då om mot söder och in mellan de klippor, som omge Santa Martas hamn, dit vi skulle in för lastning av bananer. Någon timma senare fälldes ankare på redde och här fingo vi ligga i väntan på ledig kajplats ända till följande dags afton. Emellertid fick ingen gå i land, enär i staden och längs kusten smittkoppor utbrutit. Anslag om förbudet, undertecknat av Kaptenen och Skeppsläkaren, uppsattes å anslagstav-lorna. Vad stadens storlek beträffar hade den år 1936 nära 31000 inv.

Framåt kvällen ankomstdagen tilltog vinden alltmer för att plötsligt övergå i full orkan, som det sades med 30 sekundmeters vindstyrka, varvid jag gjorde den oroande upptäckten, att fartyget började driva i riktning mot klipporna. Jag såg dock strax efteråt, att lyktsken rörde sig vid ankarspelen framme i fören och förstod, att ett andra ankare fälldes. Stormen bedarrade något fram mot midnatt och följande morgon låg sjön lugn, åtminstone inne i hamnen. Då vid 16-tiden denna dag hamnens enda kajplats blev ledig och båten skulle lämna ankare, visade det sig, att dessa kättingar under stormen trasslat in sig i varandra. Det var ett besvärligt arbete att reda upp härvan och det blev ej klart förrän kl. 21. Det är massiva don det här rör sig om. Varje ankare väger 3,5 ton och tillsammans med de 135 famnar långa kättingarna utgör vikten 36 ton. Kl. 22 kommo vi till kajen, där hundratals infödda bananlastare sutto eller lågo och väntade. Vid midnatt körde banantåget fram och strax därefter började lastningen av 500 ton bananstockar, och denna pågick med kortare uppehåll hela följande dag till morgonen därpå.

Bananlastningen, som verkställdes av det levererande bolaget, skedde för hand, trots att maskinella transportörer funnos på kajen. Organisationen var dock god och de gröna bananstockarna flöto i en jämn ström på de i ett snatrande infödningarnas axlar från järnvägsvagn till båtens reling, där över på andra axlar till lastluckorna och så vidare med kedjelangning ända djupt ner i fartygets 90000 kubikfot rymmande kyltankar. Jag räknade till 35 bananstockar per minut i varje langarekedja över reling. I kylrummen måste en jämn temperatur av mellan 10 och 12 grader C. råda. Det är ytterst noga såväl därmed som med utbytet av luften, vilket senare måste ske var 3 å 5 timme, för avlägsnande av de gaser, som bananerna utveckla och som eljest befordra deras mognande och förrutt-nelse. För alla dessa kyl- och dithörande maskinerier samt för övervakandet av temperaturen svarar en särskild s. k. Kylmaskinist.

Under hela den adertonde dagen, då bananlastningen pågick vid kajen, fingo passagerarna förströ sig på bästa sätt. Vi roade oss alla, även Kaptenen, bl. a. med att kasta småslantar ner i en liten hamnbassäng innanför båten, vilka sedan upphämtades från botten av en mängd ivrigt väntande, mörkhyade infödingspojkar, som tydligen hade detta till huvudsaklig både sysselsättning och nöje. De störtade sig, ofta flera samtidigt, på huvudet ner i det oljiga och mindre rena vattnet, men missade sällan i att finna slanten, som de sedan stoppade i munnen under det de simmade omkring spejande efter mera.

Det är typiskt för den sydamerikanska mentaliteten, att såsom här var fallet låta ett sjunket fartygsvrak sedan ett år tillbaka ligga kvar några få meter utanför den så ytterst knappt tilltagna kajplatsen, att rum endast finnes för ett större fartyg och ett mindre, som kan kila sig in mellan vraket och kajen. Det var också mycket besvärligt att manövrera ut vårt fartyg med hjälp av ankar-spel och andra vinschar, när vi på förmiddagen den nittonde dagen lämnade hamnen. Vi skulle nu åter stäva ut mot det oroliga Karibiska havet, först rakt mot den nordostliga vinden, sedan söderut mot den holländska ön Curaçao, belägen 7 å 8 mil utanför Venezuelas kust. På något avstånd från Santa Marta fick man en tydligare föreställning om mäktigheten av bergmassivet »Sierra Nevada de Santa Marta», som reser sig söder om staden till en höjd mellan 5- och 6000 m. ö. h. Ögat fögnades här även av flygfisk, som i oerhörda mängder syntes

över vattenytan. I mörkningen återsågo vi Karlavagnen för första gången sedan nedresan.

Följande morgon passerade vi strax innan framkomsten till Curaçao, där vi skulle bunkra, den lilla ön Aruba, som jämte den förstnämnda är säte för ett av världens största oljeraffinaderier. Vi gingo in på södra sidan om Curaçao genom inloppet till det stora hamnområdet i S:t Annaviken, där öns huvudstad, Willemstad är belägen, och en stund senare lågo vi vid oljeutlämningskajen. Här kunde vi utan vidare formaliteter gå i land och togó tillsammans med några svenska passagerare en bil in till staden, som har c:a 25000 inv. och är uppförd i typiskt holländsk stil. Efter att ha promenerat omkring på de smala gatorna och gjort en del uppköp, bl. a. 8 kg kaffe för vår del, åkte vi tillbaka till vår båt i lagom tid före dess avgång kl. 19. — Ön Curaçao är c:a 6,5 mil lång och 1 mil bred. Oljan, som här förädlas, kommer från Venezuela.

Sedan vi rundat fyren på öns sydöstra udde, ändrades kursen till ONO-lig med riktning mot ön Martinique bland de Små Antillerna i Västindiska arkipelagen. Den närmare 100 mil långa sträckan snett över Karibiska havets sydöstra del tog halvannat dygn och på den tjuguantra dagens morgon syntes till höger ön Santa Lucia och en halvtimme senare till vänster och på närmare håll ön Martinique, vars södra kust man tämligen noga kunde följa i kikare. Denna franska ö har 250.000 inv. och exporterar i främsta rummet socker, rom och bananer samt odlar även kakao, vanilj, ananas och apelsiner m. m. Staden S:t Pierre på norra sidan förstördes år 1902 av ett jordskalv med åtföljande häftigt utbrott av den 1350 m. höga vulkanen Mont Pelée, 8 km. därifrån. Staden utplånades fullständigt av ett i horisontal riktning utstött överhettat gasmoln (c:a 800 gr. C.), som med explosionsartad hastighet (c:a 140 m. i sek.) rörde sig rakt mot staden, där byggnaderna vräktes omkull och 30000 människor omkommo. Det sades att därjämte en flodvåg vräkte in över staden och slungade fartygen i hamnen med ankare och allt högt upp på land. Staden lär på senare år ha återuppbyggts. — Huvudstaden Fort-de-France ligger på öns västra sida.

Sedan ön passerats, sattes kurs något mera nordvärt i riktning mot den omkr. 450 mil avlägsna ögruppen Azorerna ute i Atlanten. Efter 3 timmar hade Martinique försvunnit ur synhåll akteröver. Vinden var nu O. N. O. och sjön ej särskilt besvärande.

De sju dagar, som nu följde innan ankomsten till Azorerna, tillbraktes, när vädret så medgav, med däckspel, bad samt läsning och medelst radion kunde Telegrafisten hålla oss à jour med de viktigaste dagshändelserna, vilka dessa dagar ej alltid voro så hugnesamma. När vi passerade en flik av det sagoomspunna Sargassohavet, ungefär från 20 till 40 gr. N. bredd, fingo vi visserligen se en del större eller mindre gulbruna tuvor av ett slags sjögräs, Sargassum, flyta omkring med vinden, ibland i långa strängar, men några sammanhängande »öar» därav funnos ej, vilket enligt Kaptenen dock kan förekomma vid lugnt väder. De piskas nämligen sönder av vinden och vågorna. När vi närmade oss Kräftans vändkrets, som passerades den tjugusjätte dagen, blev sjön allt gropigare och det rullade ganska ordentligt för samma O. N. O. vind, så att man knappast kunde röra sig på däck. Luften blev även svalare. På natten tilltog sjögången ytterligare och det var svårt att få en blund i ögonen. Enligt ett radiomeddelande från en båt »Oljaren» uppe i nordvästra Atlanten rådde där full N. V. storm med svår sjö och vi befarades få känning därav närmaste dagarna, enär dess riktningslinje korsade vår väg strax innan Azorerna. Emellertid mojnade vinden och havet låg den tjuguattonde dagen lätt krusat. Solen värmdes skönt, men intet liv var synligt i vattnet. Vid 11-tiden denna dag, då vinden kantrat över mot S. O., började vi få känning av dyningar från N. V., alltså efter stormen däruppe. Följande dag, den tjugunionde dagen — det var vårdagsjämningen den 21 mars — nådde vi vid 6-tiden fram till västra udden av den portugisiska ön »São Miguel» bland Azorerna. Vi gingo på en distansminut, d. v. s. 1,85 km. avstånd söder om ön, som är ungefär 7,5 mil lång och 1,5 mil bred. Huvudstad och viktigaste hamn på Azorerna är Ponta Delgada på São Miguel, med 18000 inv.

En mängd byar och samhällen syntes längs hela kusten och även uppåt höjderna. Ön driver jordbruk och boskapsskötsel samt exporterar kreatur m. m., huvudsakligen till moderlandet Portugal. Där odlas bl. a. ananas, bananer, tobak, hampa och olika sädeslag, och man kunde se vidsträckta grönskande fält ovanför de mestadels branta stupen mot havet. Efter ett par timmar hade vi nått den östra ändan av ön och fortsatte vår färd över Oceanen med vår förra kurs nästan oförändrad, d. v. s. 50 gr. ostlig. Vinden var lätt S. O., men vi rullade allt kraftigare för de väldiga dyningarna från N. V., som småningom antogo dimensioner av hela berg, som kommo vältrande och följde oss ännu ett par dygn framåt.

Den trettioförsta dagen, då vi nått upp till 46 breddgraden, hade temperaturen sjunkit till 11 gr. C. på morgonen. Den elektriska värmen kopplades då på i hytterna. Denna dag gick den sedvanliga »Captains Dinner» av stapeln under mycket angenäm stämning.

När vi följande morgon, den trettioandra dagen, stego upp, voro vi utanför Brest vid den franska kusten, där vi hälsades av den europeiska kontinenten med 7 gr. C.-temperatur. Vi voro nu inte längre ensamma herrar på havet, ty vi mötte här många fartyg, mest lastångare. — Morgonen därpå passerade vi Dover, där engelsk lots från lotsbåt togs ombord för den minsvepta rännan mot Vlissingen och ett par timmar senare även en holländsk lots. Vinden var svag och alltjämt N. O.; vädret i övrigt soligt, fastän något disigt och kallt. Utanför Vlissingen eller »Flushing», som holländarna själva säga, saktade vi och togo upp en belgisk lots, varvid de båda föregående avlöstes. Här såg man sjunkna fartyg litet varstans, hemska minnen från kriget. Tidvattnet, som just började stiga och vid denna kust gör sig starkt kännbart, med 5 à 6 m. nivåskillnad, hade en hastighet av 5—6 knop, varför vi länsade undan rätt bra uppför Schelde, som här går fram mellan konstgjorda bankar, många meter över det omgivande landskapet. Redan vid 16-tiden, alltså den trettiotredje dagen, Skärtorsdag den 25 mars, lade vi till vid frihamnskajen i Antwerpen, mitt framför den gamla katedralen.

Efter middagen kl. 19 gingo min fru och jag i land för att redan på kvällen bese Katedralen. I katolska länder är Skärtorsdagen helgdag, varför templet var öppet och svagt upplyst för en stilla andaktsstund i ett sidoskepp. Vi gjorde därför endast ett kort besök, togo se'n en liten rundpromenad inåt de upplysta torgen och trånga, oregelbundna gatorna här i den gamla stadsdelen.

Nästa dag, Långfredag, som däremot icke är helgdag i Belgien, började lossningen av koppartackor och zinkslig från Antofagasta samt bananer från Santa Marta, vilket pågick över hela Påskaftonen till tidigt på Påskdagens morgon. Övervägande delen koppar skulle till Hamburg och all chilesalpeter från Tocopilla till Malmö. — De båda dagarna använde vi naturligtvis på bästa sätt genom att färdas omkring i olika delar av den intressanta staden. Vi besökte bl. a. det stora, vackra och monumentala Konstmuséet med alla dess i 46 salar inrymda magnifika samlingar, mest oljemålningar, bl. a. av Rubens, van Dyke och van der Welden. Dessutom gingo vi längs den höga hamnviadukten, besågo det gamla fästningsverket »Het Sten», numera museum, som dock var stängt, Katedralen vid dagsljus och den stora katolska kyrkan »J. H. S.», som jag antar skall betyda »Jesus Hominum Salvator», samt andra sevärdheter.

De sju engelsmännen hade nu rest vidare till London; en gammal dam, Señora Sierre de Gonzales-Lince från Santa Marta, till Paris, — vilken dam f. ö. såsom vår bordsgranne på båten berättade, att hon på sitt släktgods uppe i Colombia tagit emot Prins Bertil, då han för någon tid sedan var därute; — vidare en holländsk familj med fem små barn från Curaçao, vilka skulle tillbaka till sitt land. Vi voro sålunda endast nio passagerare kvar, då vi på Påskdagen, den trettiosjätte dagen lämnade Antwerpen, — dock ej förrän kl. 14, när det stora fartyget endast vid stigande tidvatten kunde ta sig fram i den eljest för grunda kanalen. Vattennivån varierar som sagt avsevärt.

Sedan vi kl. 18,30 åter passerat Vlissingen, sattes nordlig kurs längs holländska kusten och här mötte oss den intressanta, men beklämmande anblicken av de

raserade tyska kustbefästningarna från krigets slutskede, de bortåt 300 betongbunkrar, på var hundrade meter, varmed hela kusten späckats, jämte mellanliggande nät av taggtrådsstängsel, som nu lyste rostbruna i aftonsolen. Även syntes sönderskjutna betongrester här och var sticka upp ur vattnet av västmakternas stora landstigningspontoner, vilka de använt år 1945 vid återerövringen av Antwerpen efter landstigningen i Normandie. — Vi förundrade oss vid denna anblick över att ej större förödelse anställts i nämnda stad. Endast enstaka hus eller kvarter voro där raserade.

Annandag Påsk på morgonen svängde vi av åt öster och framåt kl. 15, sedan vi från ett lotsfartyg, »Elbe Pilot», med engelska ockupationsmyndigheternas flagga, erhållit tysk lots, skymtade land på styrbord sida utanför Elbes mynning. Efter att under färden uppför floden ha passerat långa rader av sjunkna fartyg nådde vi vid 20-tiden, alltså den trettiosjunde dagen, Hamburgs hamnområde, där fartyget förtöjdes vid dykdalber i Keiser Wilhelms Hafen. Någon kajplats fanns ej i denna, förr en av världens främsta hamnstäder. Allt var dött och mörkt. Ej ett ljussken syntes, endast konturerna av obrukbara kranar avtecknade sig spöklikt mot den mörka himlen, som ej återspeglade minsta ljusreflex från den stora, som det tycktes utdöda staden. — Lotsarna meddelade Kaptenen, att hans fartyg var den första Johnson-båt, som anlöpte Hamburg efter kriget.

Vid dagsljus följande dag kunde man från båten endast se de sönderbombade hamnkajerna och lastkranarna i närheten, en sjunken ångare vid kajen mitt emot samt på större avstånd ruiner av byggnader. Enär tillstånd för passagerarna att komma in till staden ej kunde lämnas, utan detta finge ske »på egen risk», föredrogo vi att stanna ombord, åtminstone den dagen, tills vi fingo höra resultatet av yngre, mera äventyrslystna medresandes försök. Dessa tycktes emellertid ha avlöpt väl och då därjämte tillfälle erbjöd sig för oss att få medfölja en tysk vaktförman, i tjänst hos hamnmyndigheterna, foro vi nästa dag in med en ångslup till »Hafenthor», varvid betalningen utgjordes av ett paket cigaretter. Vår ledsagare var f. d. sjökaptan å en större Hamburgerångare på Sydamerika, som sänkts under kriget. Vid Hafenthor togo vi alla tre, från den intilliggande »hochbahn»-stationen »Landungsbrücken», tåget in till »Rathausmarkt», varifrån vi gingo fram till »Binnen-Alster»-bassängen. Här skildes vi från den hjälpsamme och sympatiske kaptenen. Vi strövade nu på egen hand under en timmes tid in mot stadens centralare delar och sågo förödelsens styggelse, — kvarter efter kvarter, jämnade med marken. —

Sedan vi slutligen lyckats få plats i en av de överfyllda spårvagnarna, som gingo över bron mellan de båda Alsterbassängerna fram till den förstörda Haupt- eller Centralbahnhof, togo vi vid en hochbahn-station därintill tåg tillbaka till Landungsbrücken. Vid hamnen passerade vi igenom en kontrollstation med flera instanser, där vi fingo uppvisa passen och de »Landing Card» vi erhållit på båten. Det var dock synbarligen någonting, som hakade sig, men som lätt och ledigt löstes med en eller par cigaretter, som tacksamt emottogs även av uniformerade tjänstemän. Med detta trollmedel kunde man överallt lätta besvärigheterna för sig. Slutligen kommo vi dock med regelrätt lösta båtbiljetter ombord på en av de många småfärjor, som här lågo i rader utanför varandra, och nådde lyckligen fram till vår M/S Brasil, efter att längs de olika hamnbassängerna ha fått se ytterligare smärtsamma spår av krigseländet.

Strax efter kl. 21 den trettionde dagen lämnade vi Hamburgs hamn för att i mörker bege oss ut på den, enligt vad Kaptenen efteråt sade, vanskliga färden utför Elbe, förbi alla de sänkta fartygen, som visserligen utmärkts med klock- och lysbojar, men vilkas ljus i flera fall slocknat. Under normala förhållanden hade det varit betydligt genare för oss att komma till vår destinationsort, Malmö, med anlitande av Kielkanalen, vars mynning nära Elbes utlopp i Helgolandsbukten vi passerat vid infarten till Hamburg för två dagar sedan, men kanalen fick ännu ej trafikerats av mera djupgående, ej avmagnetiserade passagerarfartyg. Vi voro alltså nödsakade att göra den avsevärda omvägen omkring hela Jylländska halvön, vilket förlängde vår resa med över 50 mil.

Tidigt följande morgon, den fyrtionde dagen, — detta var den 1 april, — då vi kommit ut ur Elbemyningen, sattes småningom nordligare kurs och båten rullade allt kraftigare för den sydvästliga vinden. De minfält, som på nedresan i höstas måste rundas, voro nu delvis svepta, så att kursen kunde hållas något närmare den danska kusten. Vid middagstid voro vi i jämnhöjd med Esbjerg. Kl. 21 på kvällen urskilde vi en fyr på norra Jyllands kust och närmare midnatt passerades Skagen, nu med ostlig kurs i riktning mot svenska kusten, återigen för minfältens skull. Det var strålande stjärnklart väder. Vi gingo då till vila sista natten ombord, och ungefär vid 10-tiden morgonen den 2 april nådde vi redden utanför Malmö för att med boxerhjälp en timme senare komma in till kajen.

Efter en sjöresa på 1650 mil från Valparaiso, som vi lämnat för 40 dagar sedan, trampade vi nu svensk mark under fötterna. Hela resan, vilken för oss varat 6,5 månader, utgjorde, som jag nämnde i början av min berättelse, sammanlagt 3442 mil eller nära $7/8$ av jordens hela omkrets.

Då snälltåget till Örebro och Stockholm, som flertalet av de återstående passagerarna önskade medfölja, skulle avgå redan kl. 13,10, gällde det att fortast möjligt få tullvisitationen m. m. understökad. Med myndigheters och speditörers välvilliga bistånd lyckades också detta.

Och härmed är min skildring avslutad.

★

★

★