

Löfjerdjournalet N: 8.

Besiktninginstrumant.

syftet af undersökande besiktningarna vid besiktning denna dag i Hattstaden af löfjerd bestående af anfartsgillet "Per Brahe" och till samman förtoga kända redskap och gods, som i sjön Kastern jämte botten ägnats af Abolaföringen Per Brahe.

	Löfjerd bilaga
Anfartsgillet "Per Brahe" i flytande skick	11000
skällskutan	30
en siktstena	1
en kompass mm m.	2
ett iskniv	
41 st skällmaskiner värderade till kn 50- stycket värde Hattstaden	3050
47 st spånmaskiner värderade till kn 15 stycket värde Hattstaden	705
15 st jernspån värderade till kn 45 stycket värde Hattstaden	675
2 st jernspån värderade till kn 15 stycket värde Hattstaden	15
28 st maskiner och delar till maskinpartier, värderade till 7 stycken	168
118 st glöfroppar med tvändelåsa och bilt, värderade till 44 stycken	2400
22 st glöfroppar värderade till 2 kn stycken	176
2 st gamla glöfroppar	50
14 st sämskylar	140
29 st skälliska stöfjärn	41
	<u>14700</u>

ÖDESHÖGS KOMMUNBIBLIOTEK



2 0509 028 361

Lars Bergquist

PER BRAHE'S

bärning

ER

AHE

dergång och

gning



Bergquist

LARS BERGQUIST

PER BRAHES
UNDERGÅNG OCH
BÄRGNING

Hc VLR

P. A. NORSTEDT & SÖNERS

FÖRLAG

STOCKHOLM

Lars Bergquist:

Arronax' minnen 1975

Annas smak 1977

Spegelskrift 1978



Lotus an l.

ISBN 91-1-901012-1

© Lars Bergquist 1980

Byronds AB, Malmö 1980

Här är än det stilla
och egna vårt eget, att på svar ljuder ett lockande
ensamt, ett stilla förtroligt:
kom, hör mig, hör, ack, min röst!

Gunnar Björling: Luft är och ljus

1918

Tisdagen 19 november. Morgon

I Jönköping, vid sjön Vätterns sydspets, går solen upp klockan 7.51 tisdagen den 19 november 1918. Ombord på passagerar- och lastångaren Per Brahe, som är förtöjd vid västra kajen i inre hamnen, har kapten Theodor Boija redan länge varit i farten. Från bryggdäcket följer han lastningen på fördäck, där ett par besättningsmän och några stuveriarbetare är i färd med att vinscha ombord fyra ton plogdelar. In- till Boija är luckan till främre lastrummet öppnad. På sin väg ned mot lastrummet sänks godset först genom denna lucka, sedan genom en motsvarande lucka på mellandäck. En man står på post vid varje öppning för att passa godset. Väl nere i det trånga utrymmet släpas plogdelarna fram mot fören. Rorgångaren F. O. Andersson, som vanligen har hand om stuvningen, ligger sjuk i sin hytt. I hans ställe leder styrman E. G. Blanck arbetet.

Det ljusnar, och strålkastaren på masten släcks.

Det lilla vita fartyget bildar en behändig, sluten värld. Allt är överskådligt, inrutat. Ombord har var

och en sin uppgift, sin hytt eller sin koj i skansen, sin plats i pyramiden. Längst ned finner vi skeppsgossen Gunnar Lind, fjorton år. Överst är kaptenen.

Hans ställning är noggrant reglerad i 1891 års sjölag. All makt utgår från honom, han fattar alla beslut. Om något händer är kaptenen den skyldige. Han kan delegera till sina båda närmaste män ovan däck – styrmannen eller rorgångaren – men ansvaret, civilrättsligt och straffrättsligt, kommer han ej ifrån.

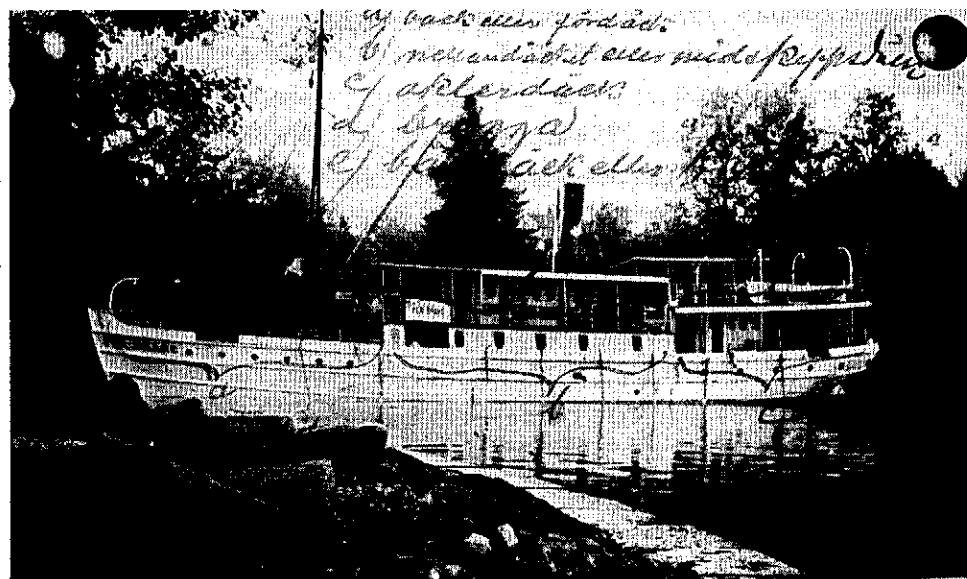
Samma morgon, i ett litet hus vid sjön Bunn ungefär 25 km norr om Jönköping, packar konstnären John Bauer. Runt om i huset är koffertar, lådor och möbler uppstaplade. Också Bauers hustru, Esther, förbereder en avresa. Deras treårige son Bengt – "Putte" – leker i röran.

Senare på dagen kommer en bonde från trakten för att hämta Bauers flyttgods ned till hamnen i Gränna vid Vättern, 3 km därifrån. Han räknar med att få fara två gånger.

Omkring klockan åtta, just då det blivit ljust, lämnar Per Brahe Jönköping för Husqvarna, det lilla industrisamhället som i dag är sammanvuxet med Jönköping. Här skall man lasta in järnspisar, radiatorer och symaskiner från Husqvarna Vapenfabrik.

För Boija och hans besättning är tisdagarna alltid bråda. Vid fem på somrarna, sju om höstarna, skall allt vara klart för den ett och ett halvt dygn långa resan till Stockholm över Motala och Göta Kanal.

För familjen Bauer gäller det mer än en vanlig avresa. Både John och Esther är beslutna att lämna den plats där de nu bott i tolv år. Samtidigt skall de



Ångf. Per Brahe, Kanalvägen Jönköping—Stockholm.

försöka ett annat sätt att leva.

Ett uppbrott, alltså. Jag funderar över ordet. Det går tillbaka på "bryta". Slår upp i Svenska Akademiens Ordbok: "Verbet är möjligen av ljudhärmande rot, betecknande det ljud som uppstår vid någots sönderbristande eller sönderbrytande."

I uppbrottet finns början till något annat. Det gamla är slut. Pendeln har gått så långt det var möjligt och kursen läggs om i den riktning den burit inom sig som en antydning och beredskap.

Först när något brister ser vi det helt. Innanmätet blottas.

Uppbrottet är privat, brottet står för den objektiva sidan, det som blev kvar. Jag tar John Bauers uppbrott denna morgon som utgångspunkt. Mycket kan rekonstrueras: konsthistoriker har studerat utvecklingslinjen i hans verk, en del brev är bevarade, släktingar och bekanta har berättat. Allt detta kom i dagen genom hans död.

John Bauer är född 1882 i Jönköping. Han är son till Josef Bauer, som är tysk invandrare, och Emma Charlotta Wadell. Josef innehar en med åren alltmer blomstrande slakteri- och charkuteriaffär vid Östra Torg.

Hans barndom var lycklig, tror jag. Ett harmoniskt hem, två bröder, friluftsliv på familjens lantställe Sjövik utanför staden. Det var här hans kärlek till naturen vaknade, skriver man senare.

Det står tidigt klart att han skall bli konstnär. I Jönköpings museum kan man betrakta akvareller och teckningar från skoltiden. De är påfallande väl gjorda

– återkastar än i dag något av den glädje John antagligen kände när han arbetade med dem.

Han trivdes ej i skolan, slutade innan studenten. Efter målarskola i Stockholm och flera misslyckade försök antogs han vid Konstakademin. Det var 1899, då John var sjutton år gammal.

Han var liten till växten, spenslig. Örnäsä, utvecklade bakhuvud. Snäll, tyst, "blid".

Han blir en duktig elev. Det finns reproduktioner av en del elevarbeten – man slås av säkerheten i hans konturteckning, den formella skickligheten. Gustaf Cederström, som var hans lärare vid akademien, skriver långt senare:

"Från första stunden märkte jag, att hos honom voro nedlagda rika gåvor, lika balanserade som han själv. Hur många stunder har jag ej obemärkt stått och observerat honom under arbetet. – Med en nobel formkänsla, som numera börjar bli gammalmodig, tecknade han en ren men samtidigt levande kontur lugnt och säkert. Hans tecknings nitida skärpa minde om Holbein eller Dürer."

På akademien träffar John Esther Ellqvist, storbondedotter, ursprungligen från Skåne. Hon är ett år äldre än han. Tycke uppstår, men det är först i december 1906 som de gifter sig och flyttar ihop. John anser sig först då ha fått sådana inkomster att han kan försörja en familj.

Efter akademiåren flyttar John hösten 1905 tillbaka till Jönköping och Sjövik. Han skall måla naturen där, allt det friska och sköna han tycker sig se. Staden har ingenting att ge i jämförelse med landet, menar

han, liksom så många andra vid den tiden. Det är en romantisk rörelse: Zorn, Carl Larsson, Stenhammar, Peterson-Berger och många andra studerar årstidernas växlingar, naturens rytm, de tysta nätterna.

I breven till Esther – nu på Kungliga Biblioteket i Stockholm – beskriver han sitt arbete, och de lynneskastningar som tycks vara utmärkande för honom. Men mest andas breven glädje, och tillförsikt.

Han har en materiellt sett trygg tillvaro: inne i Jönköping klingar kassaapparaten i Josef Bauers stora butik.

År 1906 fann John efter mycket letande en röd stuga vid sjön Bunn, "Björkudden". Det är ett tillbyggt torp med ordentliga utrymmen. På övre botten finns två sovrum och en ateljé. Här vill John flytta in med Esther. John skall måla i ateljén – vad Esther skall ha för sig framgår ej.

Esther accepterar, men med tvekan. I december gifter de sig. De flyttar in, men bara för några månader. Under de följande två åren gör de en långresa till Italien – besöker Rom, Venedig, Siena, Florens. Josef Bauer betalar.

Jag besökte Björkudden för något år sedan. Huset ligger 4–500 meter från landsvägen mellan Gränna och Tranås. Man går utefter Bunn, tystnaden växer ju längre in man kommer. Först ett hus bakom en förfallen granhäck, sedan ytterligare ett stycke, och så är man där. Jag tittar in genom fönstren, skymtar vita stolar. Deras? De talar i sina brev om bondroko i en matsal.

Efter återkomsten från Italien bodde de på Björk-

udden i tio år. Kontinenten är stängd från 1914. 1915 får Esther sonen Putte. En Stockholmstidning når dem med några dagars försening. I handelsboden uppe vid landsvägen finns Jönköpings-Posten, Smålands Allehanda, Grenna Tidning. Runt om är skog och vatten. John ger sig ut på långa dagsturer, kommer hem mot kvällen. Arbetar vid sitt ritbord på övre våningen. Esther tycks ha slutat måla. John skriver till en god vän:

"Jag går med blocket under armen för att teckna någon intressant detalj. Jag går och går, in mellan gamla mossiga och risiga stenar, jag trampar på mjuk mossa som överväxt stubbar och grenar och gör terrängen full av små kullar och dalar. Här och där ligger en mossig sten, till hälften överhöjd av fallna barr, till hälften kringväxt av ljung och lingonris. Jag vill försöka göra en sådan, men jag kommer inte långt.

Ju mer jag ser på den, ju mera ser jag."

Det är nu John skapar sig sitt rykte som sagotecknare. I Göteborg utger Åhlén och Åkerlund var jul en sagosamling, Bland tomtar och troll, med bidrag av olika författare. På grundval av dessa sagor – det är ej fråga om illustrationer – målar John de bilder som gör honom berömd: späda och ljushyllta prinsessor, grå bergstroll i skogar som pelarsalar, prinsar med tunga svärd vid smala midjor.

Stora framgångar, och bra betalt. Men ett manér? En stil som formar och dikterar sin egen fortsättning, och en skicklighet som kanske till sist blir ett hinder. Så småningom grips han allt oftare av leda, och en



John Bauer, självporträtt

känsla av att sitta fast.

Med upprepning följer trötthet. Under de sista krigsåren tycks han ha insett att han måste bryta upp, både från Björkudden och från det måleri där han fastnat. Harald Schiller, konsthistorikern som skrev den första biografen över Bauer, återger ett brev som skildrar hans sinnesstämning under de sista åren:

”Han berättade för mig hur *trött* han kände sig – hur *tom* – hur *slut*. Mycket arbete hade han för händer just då – och mer väntade honom. Men arbeta kunde han ej – lust och energi saknades fullständigt. Jag glömmer aldrig den förtvivalade gest, som åtföljde hans nästan häftiga utrop: Min fantasi är slut, Carl-Ewert, slut, slut, slut! Han klagade över detta eländiga upprepande i samma motivkrets, samma begränsade format – samma fordran av beställaren att göra något i den vanliga stilen.

Det enda som nu skulle kunna rädda mig, sade han, det vore att gå utanför det lilla formatet. Jag vill ha en stor vägg – en frescomålning – jag måste gå till större ytor.”

Och Esther? Sedan Puttes födelse har de haft ett hembiträde. Vad gjorde hon de sista tio åren i skogen? Man hör ej talas om att hon målade. Vi vet att hon vill flytta upp till Stockholm, att hon tycker det blir för ensamt på Björkudden.

Nu är det dags. En villa väntar dem i Ösmo på Djursholm. John har hyrt den över vintern.

Tisdagen 19 november. Eftermiddag

Vid middagstiden är arbetet i Husqvarna klart, och Per Brahe återvänder till Jönköping. Där fortsätter lastningen hela eftermiddagen. Godset ombord är av stor betydelse för vad som senare inträffar. Jag är därför utförlig på denna punkt.

Enligt gammal regel skall 2/3 av ett fartygs last förvaras under däck, 1/3 ovan. På äldre fartyg av Per Brahes typ kan regeln ej tillämpas. Frånsett rökhytten är passagerarutrymmena här belägna under däck, och lastrummen förhållandevis små. Skall fartygets kapacitet utnyttjas måste man alltid lasta på däck. Till lastrummen bör det tyngsta godset förläggas. Genom att fartyget måste lastas och lossas i ett stort antal hamnar är emellertid placering efter tyngden ej alltid möjlig.

Under natten mellan den 19 och 20 november var Per Brahe lastad med 34 ton i lastrummen, varav 4 i det aktre. Omkring 47 ton var lastade på däck.

Främre lastrummet är åtkomligt genom en lastlucka på mellandäckets främre del. Det är 11 m långt, men frånsett lastbrunnen endast 2 m högt. Här har Boija lastat in plogbillarna, Husqvarnaspisarna och radiatorerna. Dessutom ett fyrtiotal lådor med gods av olika slag. Till sist, strax innan avresan från Jönköping, stuvar han in ett femtiotal mindre fruktmosfat om 300 kg vardera.

I det aktre lastrummet, mindre än det främre, förvaras endast 4 ton plåthinkar. Detta lastrum är åtkomligt genom en lucka på akterdäck.

Den främre delen av mellandäckets, 4 m långt, har fritt däck, frånsett lastluckan. Därefter delas däckets av en tjock mellanvägg med plats för skorstenrör och ventiler. Utefter vardera fartygssidan finns sammanlagt sex hytter samt en smal trappa ned till maskinrummet. På det öppna däckets och i de trånga gångarna mellan hytterna och mellanväggen förvaras ett tiotal större fruktmosfat. Vidare finns här 3 famnar ved, ett tiotal symaskiner, 12 lådor, diverse koffertar.

Akterdäckets är öppet, med en röksalong mitt på. Det är 8 m långt. Runt salongen lastas ett fyrtiotal fruktmosfat, 22 kartonger tändstickor, 21 symaskiner. Dessutom omkring 40 lådor.

På övre bryggdäckets – utrymmet runt navigationshytten och Boijas hytt – finns 75 symaskiner, ett tjugotal lådor, Bauers möbler och något fruktmosfat.

Till sist övre däck, eller karusellen, som utgör tak till akterdäckets. På detta utrymme, knappt 4 m långt, finns ytterligare en del av Bauers möbler samt ett tjugotal symaskiner. Längst ut, skilt från det övriga däckets genom en avbalkning, är Per Brahes båda livbåtar upphängda.

Godset är ej till någon del surrat. Däremot spänner man upp presenningar på fördäck och karusell.

Enligt tidningarnas väderleksbulletin för tisdagen den 19 november blåser klockan åtta på morgonen en sydostlig, svag vind i Jönköping. Detsamma bör gälla för Gränna, som bara ligger fyra mil norröver. Elva timmar senare, klockan sju på kvällen, blåser enligt tidningarna en frisk bris till styv sydvästlig kultje på

Skagerack. I inre svenska farvatten noteras lätt till god, övervägande västlig bris. I Jönköping: frisk bris, från nordost. I Vadstena, som ligger i sjöns nordöstra ände, blåser sex meter i sekunden, hård bris. Det är mulet i båda städerna.

Kapten Boija ser ingen anledning till särskilda försiktighetsåtgärder när han övervakar lastningen i Jönköping. Han kan ej veta att vinden snart skall tillta och senare gå över i storm – inga väderleksprognoser förutser en sådan utveckling.

Det är mulet. Det grå svarar mot den oro och ängslan som för Bauers del ligger över denna höst. John har mest varit borta – han har haft en utställning i Köpenhamn – och Esther har lämnats ensam med Putte och barnflickan. Äktenskapet är ej lyckligt: Johns försök att komma loss gäller ej bara hans konst. Han vill börja om, helt och hållet.

Esther oroar sig över avresan. Efter den stora järnvägsolyckan i Getå samma höst är hon rädd för tåg. Bättre med kanalbåten, menar hon, det är säkrare. Dessutom kan de på så sätt åka tillsammans med sitt stora bagage.

Oro. Han trettiosex, hon trettiosju. Regnet, novembermörkret, blåsten som snart åter skall sätta in – allt det kalla och våta formar sig också till en bild av den blockering som möter här, någonstans mellan trettiofem och fyrtio. Ungdomen är slut, spår är upp-trampade. Det mesta är provat – och så står vi här. Var *detta* meningen? Kan man hoppa av, fortfarande välja, eller är jag redan fast i det jag vet, spänd för vagnar med gods och passagerare, införlivad i vanor

som jag ej kan lämna?

Ännu, långt senare, kan jag när som helst återkalla minnet av denna övergångsoro. Dag efter dag frågade jag mig om min livsform ej var ett stort misstag – så mycket mer fatalt som valmöjligheterna tycktes minska i takt med tvivlets tillväxt, och orons.

Vid fyratiden skakar en trilla fram till Bauers hus. Det är en fyrhjulig, öppen vagn med säten mitt emot varandra, och en kuskbock. Där sitter samma bonde som tidigare hämtat flyttsakerna. Det bagage som behövs för resan, en låda bordssilver och Esthers juvelskrin, lyfts upp i vagnen. En nyckel läggs under en stubbe. Här kommer Putte – han tycker allt är spännande. Filtar över knäna, det är en minusgrad – ovanligt kallt för årstiden. Två vagnslyktor tänds: det mörknar.

Nu är vi på väg. John är redan långt därifrån, skulle jag tro. Är i Gränna eller längre bort, på väg mot något annat. Äntligen, tänker han kanske. Snart är den novembertunga himlen borta, den mörka sjön. Den fysiska avresan hjälper ett ögonblick mot ledan och tristessen. Fordonets rörelse bort blir ens egen.

Strax före fem är de framme i Gränna. De skall äta middag hos goda vänner, konstnären Bengt Hedberg och hans fru Elna. Hos Hedbergs väntar Bauers barnflicka Linnea Brickman, nitton år. Hon har varit i Jönköping och på egen hand tagit sig upp till Gränna.

Per Brahe skall lämna Jönköping omkring sju. Timmarna innan låter kapten Boija vinscha ombord en del av de tunga fruktmosfat som är upptornade på

kajen. Han tar ombord åtminstone 75 fat mellan 3–800 kg vardera. De är destinerade till Cloettas chokladfabrik i Ljungsbro. De är svåra, nästan omöjliga att surra, kommer lätt i rullning.

Jag inskjuter att en nästan oproportionerlig mängd fakta grupperar sig kring dessa fruktmosfat. Ur arkivhandlingar, minnesbilder, fotografier stiger läglarna fram, bevarade, orörda av förmultningen – ungefär som när en näsa eller ett finger på en eljest förvandlad mumie lämnats orörd. Driven av arkeologiskt intresse, och sporrad av medvetandet om fatens ödesdiga roll för vad som väntar förmäler jag att det gäller före detta brännvinsliggare från Reymersholm. De väger mellan 3–800 kg.

Kapten Vilhelm Forsberg på kanalångaren Primus – den trafikerar tillsammans med Per Brahe sträckan Jönköping–Stockholm – har för någon tid sedan bett rederiet att sända en särskild lastångare för att hämta faten från Jönköping till bestämmelseorten Malfors mellan Motala och Linköping.

Rederiet gick med på saken, och meddelade både Forsberg och Boija att de ej behövde lasta faten om annat gods väntade. Den 20 november var lastångaren Göta Kanal IV på väg ned mot Jönköping för att hämta läglarna.

De ur glömskan väckta faten har sin egen historia: de vill tala om att de är avsedda för äppelmos, att burkar, lock och etiketter väntar på dem. De kan ej vara kvar längre här i Jönköpings hamn: det kan frysa till när som helst, med ödesdiga konsekvenser.

Vagnen håller utanför Hedbergs grind. I mörkret

bakom gröna plank passerar resenärerna avlövade fruktträd, bara för några månader sedan tyngda av den speciella päronsort som fått sitt namn efter staden. Nu finns päronen bara som kräm eller skalade kroppar, vilande i glasburkar under lock och röda konserveringsringar. Här och där också i damejeanner.

Osedda och ohörda står de bruna läglarna i källarfukten. Kluckandet från jäsningen markerar och genomkorsar tystnaden, ungefär som när man under trädens halvt förmultnade löv urskiljer spår av ensamma fallfrukter – en harkling från ett förtonat sommarspråk.

John går in i bilden. Oron är kvar, tror jag. Nå, snart kommer mat och brännvin och allt ter sig mindre förskräckande. Förskräckelsen är hans yrke: elden brinner, oron äter upp honom om han ej gör bilder av det han ser. Men ännu styrs handens rörelser av det förflutna. Det hemvanda står på lur och begär uttryck. Esther och Putte, mossan över grå flyttblock och de höga träden. Han vill något annat, tror jag, men kan ej formulera det.

Kanske skulle han vilja måla det avsked han står inför, det tillstånd där han befinner sig. Avbilda de växande kraven, och den innestängdes vanmakt. Kärleken eller ledsnaden, men ej dess föremål. Tillförsiktens möte med undergången, trötthetens övergång i uppgivenhet.

Eller det som är närmast: den egna handen med pennan och papperet, mitt nu, utan kompromisser.

Här är kanske en utväg för mig, John Bauer eller

vad jag heter. Men hur kommer man dit? Man måste bli ett med sin känsla, kanske. Förvandlas till stenen som landar vid vattenlinjen, låta sig sjunka, fylld av det obönhörligas sanning.

Tisdagen 19 november. Kväll

Kapten Boija har ätit middag i sin hytt, manskapet i försalongen, som under denna resa ej behövs för de fåtaliga passagerarna. Det är dags för avfärd. Hamnvakten J. E. Friberg berättade vid sjöförklaringen inför Jönköpings rådhusrätt om avresan:

”Han hade öppnat broarna, då Per Brahe tisdagen den 19 november vid sjutiden e.m. avgått här från staden. Det hade varit kapten Boijas mening att avgå med båten något tidigare, men hade järnvägsbron över kanalen ej förut kunnat öppnas, enär godståget mot Nässjö den dagen varit försenat. Båten hade vid avgången legat i rätt läge: och hade Friberg ej iakttagit något anmärkningsvärt rörande lasten på båten. Vädret var vid tillfället lugnt och Vättern låg stilla.”

En passagerare till Gränna följer med från Jönköping. Han är major, heter Ohlson – okänt förnamn – och han berättar:

”Då Ohlson omkring klockan sex eftermiddagen stigit ombord å fartyget, hade det haft en ’ganska obehaglig’ slagsida. Kaptenen Boija, av Ohlson uppmärksamgjord å detta förhållande, hade emellertid utlovat att lämpa om lasten,

så att fartyget kunde komma på rätt köl. För detta ändamål hade några stora fruktmosläglar omflyttats, för vilket arbete erfordrats tre å fyra man vid varje lägel. Fartyget hade varit belamrat med så mycket gods å däcken, att Ohlson haft svårt att taga sig fram till salongen å akterdäcket, därvid kaptenen varit honom behjälplig. Ohlson hade sedermera förflyttat sig till rökhytten, vilket även skett med svårighet på grund av den myckna däckslasten. Omkring en timme efter det fartyget avgått . . . hade det börjat komma i rullning, som sedermera tilltagit.”

Under tiden leker Esther med Putte på mattan i Hedbergs vardagsrum. Jag betraktar dig så gott jag kan. Känner dig en smula – har läst dina brev till John på Kungliga Biblioteket. Det är du som är kvinnogestalten i hans tavlor, vi känner ditt ljusa hår, din lätta fyllighet. Du har länge tvekat inför äktenskapet med John – han var den pådrivande. Nu är det tvärtom. Du är ledsen över hans förmåga att leva utan dig, skriver du. Du tror att allt skall bli bra däruppe på Djursholm. Du vet ej om att John har andra tankar. Han tänker nog lämna er däruppe. Utan att du vet det, Esther, har han just meddelat en lantbrukare i Mullsjötrakten att han vill köpa en tomt och bygga ett hus norr om Havstenschult. Till Björkudden tänker han ej återvända. Här är för många minnen av det han vill lämna.

Familjen Hedberg, Bauers värdfolk, berättar i ett brev att de äldre försökte roa Putte, få tiden att gå. Mattan föreställer en båt, man leker skeppsbrott.

Timmarna går. I Gränna, elektrifierat sedan 1907, släcks ljusen tidigt. Det är en mycket liten stad, 1 174



Esther och Putte (foto John Bauer)

invånare, säger Nordisk Familjebok, andra upplagan. Medan Putte somnar på en soffa och konjaksroggarna serveras kan vi kasta en blick på de fakta som lexikografen funnit beaktansvärda i vår utgångspunkt:

”Grenna, uppstad i Småland, Jönköpings län, belägen nära Vätterns östra strand, vid foten af den branta bergsås, den s.k. Grennplatån, som från n. till s. stryker genom trakten. 1 174 inv. (1907). --- Näringar äro handel, trädgårdsskötsel och jordbruk. 48 handverkare, med 42 arbetare, samt 18 handlande, med en betjäning af 22 personer (1906). Staden står i daglig ångbåtsförbindelse med Jönköping och Visingsö. Hamnen, 3 m djup, belägen på något afstånd från staden, besöktes 1906 av 994 ankomna och afgångna fartyg med en dräktighet av 69,486 ton. I staden hemmahörande ett segelfartyg om 50 ton.”

Försöker höja mig över texten, se orden som genom en felvänd kikare, så att avståndet ökas.

En uppstad?

Antingen är man en stapelstad eller uppstad. Stapelstäderna har rätt att själva importera och exportera, de har egna tullmyndigheter. Ej så uppstäderna – Hjo, Gränna, små Norrlandsstäder. Här skall man bara handla med kringliggande landsbygd: vill man till äventyrs ha utländska förbindelser bör de gå via närmaste stapelstad.

Vi kan ej stanna vid alla komponenterna i familjeboks-bilden. Nöjer oss med att registrera de exakta angivelserna, de till synes för alltid givna mått, näringar och yrken varav orten består och lever. Ångbåtarnas dagliga puffande erinrar om att det finns en

värld också utanför: men det är en komfortabel, hemvan påminnelse. Vi känner besättningar och befäl, alla båtar. Om sommarkvällarna går vi, hantverkare, handlande och betjäning ofta ned till hamnen, kommenterar de vita farkosternas kommande och gående, lossning, lastning. Någon av oss tar emot den från fören kastade linan, slår ett dubbelt halvslag kring en påle.

Exempelvis fabrikören och gelbgjutaren Edvard Bolling, som förekommer i sjöförklaringsprotokollet i Jönköping:

* "Han, som vore boende i Gränna, där han idkade gelbgjuterirörelse, hade ofta sett ångfartyget Per Brahe, liggande i hamnen därstädes. Den ifrågavarande kvällen eller den 19 nästlidne november hade Bolling dock ej varit nere vid hamnen. Däremot hade han varit tillstädes, då fartyget den 22 oktober 1918 angjort hamnen på resa till Stockholm. Vid detta tillfälle hade fartyget varit alldeles fullastat på däck. Det oaktat hade i Gränna förts ombord 10 à 12 häckar med fruktträd, vägande enligt uppgift i medeltal 200 kg vardera. Dessa häckar hade placerats å taket framför skorstenen. Bolling hade förvånat sig över att några passagerare velat medfölja fartyget, då det ej funnits möjlighet för dem att taga sig fram i följd av den stora myckenheten inlastat gods. Det rådde i Gränna en allmänt uttalad åsikt, att Per Brahe ofta varit för hårt lastad. Kaptenen å fartyget hade emellertid varit mycket noga därmed att det ej skulle ligga 'för djupt'. Bolling hade ibland hört honom på tal om den myckna lasten yttra: 'Det går till en tid'."

I lexikografens annotationer möter vi kanske spåren av en världsåskådning. En tro på mätandets betydelse,

se, vikten av noggrann etikettering som vehikel för en fortlöpande och civilisatorisk kartläggning. Meningsfull, så mycket mer som studieobjektet är nästan statistiskt. Här har visserligen på senare år tillkommit vattenledning och elektrisk belysning, läser jag. Vidare en sparbank, ett avdelningskontor av Smålands Enskilda Bank och en Folkbank:

"Grenna räknar sin uppkomst från 1652, då grefve Per Brahe d.y. privilegierade denna sin stad 'Brahe-Grenna' och skänkte densamma dess ännu innehafvande jord. Ehuru staden efter reduktionen af Karl XI erhöll förnyade privilegier, förde den länge ett tynande lif och liknade mera en by än en stad, och det är först under de senaste årtiondena den börjat vinna någon anmärkningsvärd förkofran –"

Men nu är det dags. Vi gör oss i ordning, väcker Putte. Lastar våra väskor på en liten kärra. Det snöar, men blåsten oroar oss ej – här under Grännabergets skydd mildras den. Hedbergs följer med ned till hamnen. Backar, kullersten.

Och här är den lilla hamnen, och piren. Och här är båten, Per Brahe kallad, med frihultarna gnagande mot bryggan. På avstånd en snölykta, på närmare håll en svagt gungande, upplyst trygghet i ett blåsigt mörker. Ty nere vid vattnet är vinden stark. Vi tar farväl av Hedbergs. Det snöblandade regnet slår oss i ansiktet när vi går ombord. Över akterdäck – fullt av fruktmosfat och symaskiner – tar vi oss ned i aktersalongen. John har en egen hytt, Esther och Putte delar en annan. Hytterna vetter mot aktersalongen. Där

skall Linnea Brickman sova på en soffa.

Också i Gränna tar man in last: 6 ton potatis, 2 ton frukt. Styckegods. Sven Kristiansson, snickare, hjälpte till vid lastningen:

”Å backen voro lastade stora fruktläglar. Dessa stodo ej alldeles intill bottenkanten av räcket. Det skilde ungefär 15 centimeter. And. Carlsson i Gränna försökte nämligen få ned en mjölkkruka mellan läglarna och plåtkanten, men det fattades några tum för att detta skulle kunnat gå för sig. Detta var anledningen till att han gav akt på förhållandet. Över dessa fruktläglar lastades omkring ett fyrtiotal säckar med potatis och kålrötter från Janne Johnsson i Gränna m.fl. Säckarna lades upp så högt att man måste vända upp skeppsklockan som hängde å masten. Över denna last å backen lades ut presenningar. Någon surrning förekom ej. Han hörde kapten Boija säga till: 'Surra nu presenningarna' . . .

Kristiansson talade med restauratrisen, som därvid yttrade: 'Det vore väl om det här ussla farandet vore slut. Det är bara två resor till, sen är det slut med det här.' ”

Förutom Bauers och Linnea stiger ytterligare fyra passagerare ombord. Fröken Velis Allard, trettiofem år gammal. Handelsresanden Svante Falck, mellan fyrtio och femtio, och hans maka Hanna, född Mathiesen – okänd ålder – och tjänsteflickan Greta Ståhl, aderton år.

Hamnfogden Lind och åkeriägaren Karlsson är nu ombord tillsammans med kapten Boija. De berättar senare att kaptenen är nervös, liksom besättningen. Boija har ej kunnat kontrollera stuvningen, säger han. Trots att han gett särskilda order om lämpning

och surrning låg Per Brahe med styrbords slagsida.

– Om jag inte själv övervakar allt blir ingenting ordentligt gjort, säger han. Går det inte åt helvete nu så gör det det aldrig.

En del möbler som tillhör Bauers skall också med. Karlsson hjälper till att lämpa dem ombord.

Nyss växlade vinden från sydost till väst, ökade i styrka. Men nu verkar den avta. Vi ger oss av. Landgångarna dras ombord.

Nu rullar vi ut. Strax rusar de maskinerna, och så lyfter vi, lyfter vi, lyfter. Och nu är vi redan på väg, till något annat. Annanstans. Ej här, men dit. Till Motala, Karachi, Tasjkent, Bangkok, Hanoi och alla cyklisterna i bredbrättade hattar.

Eller bakåt? Vi lyfter – här är nyss, i går, förrgår. Ungdomens energiska dårskap framträder i ett landskap med stilla gator och trottoarer med borgmästarsten som spång över det kullriga. Barnvagnarna skramlar, och om ett ögonblick finns vi ej, varken som minne eller idé. Det är här min stora glömska börjar. Men man kan gå in i andra gestalter, och komma ihåg.

Man kan då minnas denna dags början, morgonen den 19 november då barnen går till skolan i halvmörkret här i Gränna, hur de i klungor närmar sig den öppna dörren och vestibulens doft av fuktiga kläder, såpa, krita.

Öster ut, bakom Grännaberget, går solen upp, osynlig. Rimfrost i träden.

Jag tänker efter, här i min bänk, försöker minnas den här morgonen för att erinra om att våra syner är

likartade, och våra minnen. Att ett snöblandat novemberregn en tisdagsmorgon som denna slår på axlarna och benen på samma sätt då som nu som nästa år, och att vi stannar inne under rasten, om en stund.

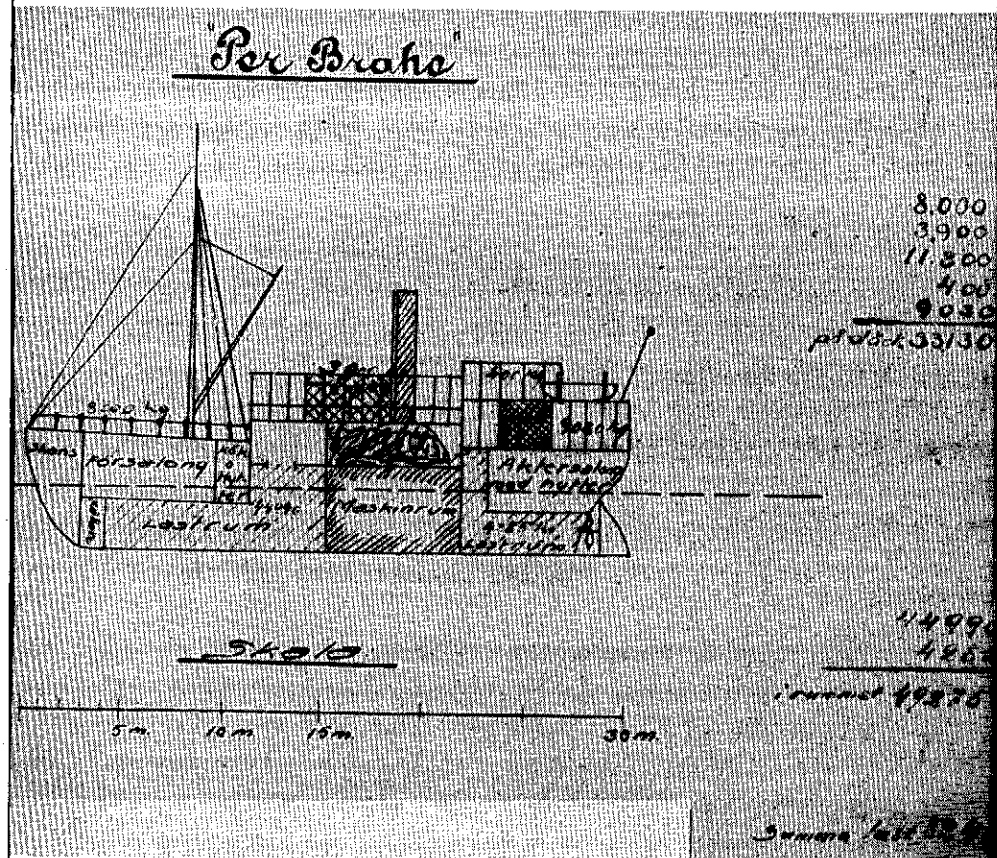
Ombord

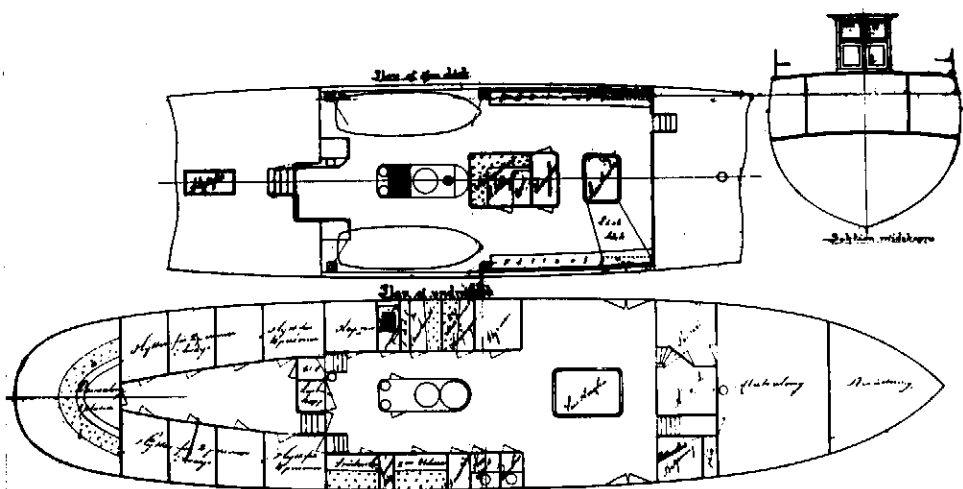
När fartyget ger sig av ligger fören djupare än aktern. Det har styrbords slagsida. Men det verkade gå bra, berättar hamnfogden senare.

Det är också en bra båt, anses det. Den är byggd 1857 på Motala Verkstad – under varvets storhetstid. Direktören där – Carlsund – var ett mekaniskt snille: han gjorde ångmaskinerna mindre och mer effektiva. Han var också känd för de djärva och harmoniska linjer han gav sina fartyg, med "skarp undervattens-kropp". De ansågs mycket sjösäkra.

Per Brahe byggdes om 1900 och 1917. Det mäter 186 bruttoregister-ton, och lastkapaciteten ligger mellan 100 och 120 ton. Vid passage genom Göta Kanal tycks omkring 80 ton vara maximum. Ångaren är 30 m lång, 5,6 m bred. Dess djupgående är omkring 2,5 m. Den har fram till denna kväll, i 62 år, gått mellan Jönköping och Stockholm.

Ägare var Ångfartygs AB Göta Kanal – ännu några månader med huvudkontor i Stockholm. Omkring årsskiftet 1918–19 förvärvades bolaget av ett konsortium där Broströmkoncernen och Rederi AB





Planritning över Per Brahes mellandäck och undre däck enligt ett ändringsförslag från 1896. Hytternas läge var troligen detsamma 1918

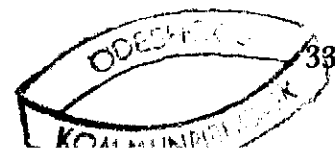
Svea ingick. I mars 1919 – då bolaget firade sitt femtioårsjubileum – flyttades huvudkontoret till Göteborg och Axel Johnson J:r utsågs till direktör efter August Rönnow, som lett företaget sedan 1909. Platschef i Stockholm blev sjökapten Frans Hellberg. Han hade tidigare seglat på kanalfartygen, bland annat som kapten på Per Brahe.

Kanalarbolagets ekonomi baseras på frakterna. På sträckan Jönköping–Stockholm är två ångare insatta, Primus och Per Brahe. De gör så kallade veckoturer. Per Brahe avgår från Jönköping vid sjutiden på tisdagarna, och anländer till Riddarholmskajen på torsdag middag. Man lastar och vilar under fredag-lördag och lämnar Stockholm vid sextiden på lördagskvällen. På måndag morgon är man framme i Jönköping.

Primus ger sig av från Stockholm på tisdagseftermiddagarna och kommer till Jönköping på torsdagsmorgnarna. Fredag kväll återvänder man till Stockholm. De båda fartygen brukar mötas i Bergs slussar, som förbinder sjöarna Boren och Roxen.

På hösten ökas lastmängden, och vädret blir sämre. Rederiet brukar därför förlänga gångtiderna till tio dagar – dock ej under 1918. Trafiken ligger nere under vintern – de sista turerna brukar påbörjas omkring 10–12 december. Fram emot våren, när kanalen blir isfri, sätts fartygen åter i drift.

Kanalen är trång och grund – därav Per Brahes mått. Kanalfartygen kan vara något längre, men knappast bredare än vår båt. Här är en av orsakerna till att kanaltrafiken aldrig fick den ekonomiska bety-



delse man räknat med: de små fartygen och senare konkurrens från järnvägen och landsvägstrafiken gjorde kanaltransporterna oräntabla. Nu, 1918, är emellertid rederiet vinstbärande. Det råder högkonjunktur på fraktmarknaden. 1917 uppgick nettovinsten till 465 000 kronor, 1918 till 329 000. Förlusten av Per Brahe är då inräknad.

Ångbåtsförbindelsen Stockholm–Jönköping lades ned 1950. Kanaltrafiken Göteborg–Stockholm fortsätter om somrarna, nu helt inriktad på turister. Resan tar tre dagar, två nätter.

Jag slår i tidningslägg, gulnade reklamtryck. Söker få grepp om halvt förmultnade fakta. Lyssnar till deras försvinnande och omgestaltung, försöker gripa själva fjärmandet, fånga rörelsen bort från mitt nu.

Ångfartygs AB Göta Kanals passagerarångare är alla luxuöst inrättade, skriver man i en av bolaget 1919 utgiven jubileumsskrift. Med hjälp av fotografier, vittnesmål och gamla planritningar söker jag förstå hur fartyget är byggt.

De fyra däck har jag redan beskrivit. Under fördäcket, intill stäven, finns en skans för besättningen. Intill skansen, och övre främre lastrummet, är en försalong, och i anslutning till denna ett kök med hytter för kökspersonal. Man går ned i försalongen via en trappa vid mellandäckets främre vägg. På mellandäck finns sex hytter – styrmannens, två hytter för maskinisterna, rorgångarens och eldarnas. Vidare en hytt för restauratriken. Kaptenens hytt ligger bakom navigationshytten på bryggan.

På akterdäck finns en röksalong – som ett litet hus.

Inne i salongen går en spiraltrappa ned till en korridor som leder till en liten aktersalong. Korridorens väggar kantas av hyttddörrar, förmodligen åtta stycken.

”Five o’clock-time” står det under en bild i jubileumsskriften. På övre däck sitter en dam, bekvämt utsträckt i en vilstol. Hon har en tekopp i handen, och några meter därifrån skymtar man höga lövträd. De planterades utefter kanalen på 1830-talet. Deras höjd och täta grönska bidrar till den känsla av överkighet, av långsam färd i en från omvärlden avskärmad tunnel, som bemäktigar sig kanalresenären.

Anders de Wahl, skådespelaren, tog gärna kanalvägen när han skulle gästspela i Göteborg:

”– och så är det så välsignat trångt! Innan man kommer till Södertälje har man i trappor och korridorer bett alla passagerare om ursäkt för ofrivilliga omfamningar och små förstulna tåtramp, och som alla ha sitt älskvärdaste resehumör, så är man strax bekant med dem allesammans. Efter kaffet och punschen vid Sävsundet är kaptenskottet klart, och så är det bara att glida vidare i galenskaperna, tills det lugna, tröga maskindunket i kanalen bortom Söderköping fått även de motspänstigaste nerver att följa med i den rogivande lunken – slappa och viljelösa som frihollarne som susa sin stilla vaggsång kring Pallas’ buktande sidor.”

Vad tänker du på, John, när vi styr ut från hamnen och sakta börjar stäva upp mot Omberg? Du sätter dig väl i aktersalongen med de andra? Ser dig omkring med tanke på att ge form åt vad du ser. Du har din tillflykt i denna formulering, som är en fortlöpan-

de undersökning av ditt jag och dess möjligheter. Och i sökandet efter uttryck ligger ängslan att ej finna, oro över att natten stundar, dagen gryr, timmarna går. Här bygger du din koja, John. Ett lä där du kan gömma dig.

Bräckligt. Det är svårt. Tänk på något annat!

Jag låter John tänka på Venedig, de dagar Esther och han var där före kriget. Fullständigt uppfyllda. Frukost på rummet. Gick ut, for med vaporetton, var på museer hela förmiddagarna. Och så lunch. Till nästa bro, torg, museum, kyrka. Någon halvtimmes vila på rummet. En god middag.

Vi lär oss, samlar intryck. Antecknar. Lyckliga dagar: en oavbruten serie intryck, god mat, vin. Känslan av att växa, att det vi ser och hör hela tiden tillför oss något.

Det här skall jag minnas. Detta har jag ej tänkt på. Här kunde man kanske bo? Bläckfisk i svart sås – och polenta! Gatuskyltar som latinska inskrifter.

Jag lyssnar på hans formuleringar här i stormen, glömmer ett ögonblick. Just ett ögonblick – en tanke går som en blixtnedslag genom medvetandet. Han jublar. Esther, polentan, och vattnet som slår över trapporna och deras gröna sjögräsmattor. Rosa palats på väg ned i Adriatiska havet. Gigantiska flaggor som sveper över Marcusplatsen.

Men ej för länge, säger jag mig. Just så här, några dagar, innan det teaterartade blivit enformigt och man börjar undra om föreställningen aldrig tar slut.

Putte somnar med detsamma, skulle jag tro. Han ligger på den röda soffan i salongen. Esther vill ej gå

in i sin hytt.

Nu, utanför piren, hugger fartyget i sjön. Lasten kommer omedelbart i rörelse. Fruktnosfaten flyttar sig med ett svagt mullrande över fördäck och mellandäck, symaskinslådorna hasar. Det slamrar från främre lastrummet – det är plogbillarna.

Jag erinrar om att stormnätter som denna tillhör undantagen. Ofta är vattnet och Grännahamnen en fridens hemvist där man om morgnarna, när solen visar sig bakom Grännaberget, över vattnet kan se Visingsö höja sig som en zeppelinare över det blanka. Med en kikare urskiljer du dess invånare – flugor på ett skrov.

Vackert. Bakom mig, här nere vid stranden, söker sig trädgårdarna i strandslutningen ned mot sjön, från öst till väst, och ut ur skorstenarna stiger rök från järnspisar. De är från Husqvarna. De är svarta, med klingande spiselringar.

Här och var skall man nu värma socker i stora kittlar. En vit smet, och en röd, skall så småningom tvinnas ihop till långa stänger, polkagrisar kallade. De säljs till turister, vid marknader i trakten. Över brummandet och knastrandet från den svarta spisen stiger då en behaglig sockerdoft. Det mesta suggs upp av spiskåpan, men något tränger ut över köket och det öppna fönstret. Det kanske når dig nere vid stranden, om du ännu är kvar. Solen har gått upp på himlen, är på väg mot Jönköping. Du vänder dig mot söder. Kanske solstrålar doftar som karamellkok?

Kapten Boija och hans besättning

Beättningen består av sexton personer. Kapten och styrman, två maskinister, en rorgångare, två eldare, fem däcksmatrosor, en restauratris med två biträden, en akterstäderska.

Kapten Theodor Boija är fyrtio år, och en bekant person vid Vättern. Han har ett "glatt och hurtigt väsen", har "genom sin personliga älskvärdhet vunnit allas vänskap". Han är gift, barnlös, bosatt i Stockholm. Han tillhör en gammal Norrlandsfamilj. Föräldrarna lever – fadern har varit mästerlots i Sundsvall.

Sedan Boija gjort långfärder som sjöman tog han 1906 sin kaptensexamen. Han var då tjuugoåttå år gammal. Sedan dess har han hållit sig till svenska farvatten – han är kapten på Per Brahe sedan 1916.

I åtta år var Boija styrman på kanalångaren Pallas. Styrmansåren är en lärlings- och väntetid: lönen är mager, tjänstgöringsförhållandena dåliga. Men när man väl upp till kaptens ställning förändras bilden. Här, liksom på andra chefsposter i samhället, råder helt andra villkor. En hög lön markerar chefens särställning i hierarkin.

I likhet med bolagets övriga kaptener avlönades Boija med 150 kronor i månaden samt så kallade tjänstgöringspengar, 75 kronor. Den största delen av hans inkomst bestod av 18 procents tantiem på nettoinseglingen från bolagets åtta passagerarfartyg. Detta belopp delades av fartygsbefälhavarna. Det gällde alltså för fartygsbefälhavarna att bli välkända utefter

sina rutter, få kundernas förtroende:

"När kapten Boija tillträdde sin kaptenspost hade han att arbeta sig in på en ny linje. De första åren hade han stora representationsutgifter och först 1918 var han egentligen inne på sin trade. Det har då för honom gällt att göra det mesta möjliga av en gynnsam situation, att skörda den ekonomiska vinsten av det förberedande arbetet. Hans intresse var att höja lastningsbruttot och därigenom sin egen vinstprocent, så kallad kapplake."

Befälhavarnas direkta intresse i bolagets fraktintäkter stimulerar dem till snabba turer, korta lastuppehåll. Det gäller kanske särskilt hösten 1918. Det är högkonjunktur på fraktmarknaden och den måste utnyttjas.

Det är förmodligen med tanke på de exceptionellt goda tiderna som bolaget denna höst för första gången ej utsträckt gångtiderna Jönköping–Stockholm från sju till tio dagar. När bolaget ej på vanligt sätt tog initiativ till förlängning anhöll Boija vid ett samtal med kapten Hellberg i början på oktober om längre gångtid. Hellberg svarade att man ej var beredd att som tidigare utsträcka tiden med tre dagar. Man hade mycket last som väntade på befördran. Fartygschefen fick själv bestämma tiden för sitt fartygs avgång, beroende på när lastningen blev färdig och hans bedömning av väderleksförhållandena.

Men Boija stod på sig. Han skrev ett brev till sin kollega Vilhelm Forsberg på ångaren Primus – det fartyg som tillsammans med Per Brahe gick på sträckan Jönköping–Stockholm:

”Broder!

Som jag kom att tala om en eventuell tidsförändring med Hellberg nu när jag var i Stockholm d.v.s. jag framhöll såsom *nödvändigt*, att vi få två dagar i Jönköping, nu när hösten med tjocka och allt möjligt rackartyg inträffar, – därför vill jag nu, broder Ville, att äfven du framhåller som din åsikt, att det också är tvunget. Vi få ju intet folk att stanna, när turerna äro sådana som nu, som sagt framhåll nödvändigheten af att vi fr.d. 1a nov. få 10 dagars turer samt annonseras efter datum. Jag har legat i Norsholm en halftimme nu samt vet inte om jag får träffa dig i Berg, med hälsningar

Wännen Boija”

Forsberg fick samma svar som Boija: man var ej beredd att *uttryckligen* förlänga gångtiden – fartygschefen fick själv bestämma som han fann för gott.

Arbetsförhållandena ombord gör alltså att besättningen söker sig därifrån. Flertalet är vanliga diversearbetare, inga sjömän. Sakkunniga är bara den lilla kretsen av befäl: styrmannen, de båda maskinisterna och rorgångaren.

Styrman E. G. Blanck är tjugosex år. Han har varit med om åtskilligt: ett skeppsbrott utanför Vinga, en förlisning på Nordsjön. Han har läst in det mesta av styrmans- och kaptensexamina ombord. Jag citerar en nekrolog:

”Den så sorgligt omkomne beskrives av alla, som kände honom, som en synnerligen duglig sjöman och en mycket omtyckt människa. Under de korta tider han varit i land, har han ägnat sig åt språkstudier. Han hade goda utsikter till avancemang inom Göta Kanal-bolaget, där han nu hade för avsikt att stanna.”

Styrmännen avlönas till skillnad från kaptenerna med en viss procent på det egna fartygets nettoinsegling: de bör alltså vara minst lika angelägna som sina chefer om snabba och fullastade fartyg. Det antyds i Kommerskollegiets handlingar att Boija ej varit nöjd med sin styrman: han kunde ej lita på att saker blev ordentligt gjorda när Blanck hade ansvaret.

Av det övriga befålet, maskinisterna och rorgångaren, ser vi förstmaskinisten särskilt tydligt. Han heter K. B. Johansson, är uppfinnare av en bränslebesparande anordning som monterats in på Per Brahe, sedermera patenterad och allmänt utnyttjad. Han har i flera år seglat på Sydamerika, men fått en febersjukdom. Det är därför han valt kanaltraden.

Han skall just gifta sig, berättar tidningarna. Hans fästmö har under de senaste dagarna varit orolig:

”Sålunda hade hon för några vänner omtalat, att hon under de senaste nätterna upprepade gånger drömt, hur hon såg ett fartyg gå under med man och allt. Vilket fartyg det var, hade hon ej fått klart för sig, men helt naturligt hade hon satt drömmen i förening med det förhållandet, att hennes trolovade befann sig på sjön.

Det blev sålunda onda aningar, som besannades, och på de vänner för vilka hon berättat om sin dröm, har förhållandet gjort ett djupt intryck.”

Om hans kollega Almqvist vet vi just ingenting. Det är förmodligen han som står i lejdaren på väg upp från maskinrummet när fartyget om en stund går till botten.

Rorgångaren F. O. Andersson, till sist. Han är

eller har varit sjuk, men följer likväl med fartyget. Det är vanligen Andersson som har det direkta ansvaret för lastningen. Under färden från Gränna tycks han åter vara i tjänst – i vattnet hittas en ulster som tillhört honom. Förmodligen har han tillsammans med kaptenen stått på bryggan. I hårt väder är påfrestningen på roderledningen och ratten genom rodrets knyckningar så stark, att två man kan behöva hålla i ratten.

Nu, någon halvtimme efter avfärden, tror vi här ombord att Boija skall fortsätta att lasta sitt fartyg, och att han snart skall bli en rangerad karl. Vi tänker oss att Blanck skall bli kapten och att de båda maskinisterna och rorgångaren kommer att fortsätta på den rutt där de hamnat.

Och John? Det dånar från vågor och last – när rösten ned till aktersalongen?

– Jag vet inte, ropar han. Om jag uppfattar rätt menar han att det just är denna okunnighet som är hans styrka, eller borde vara det. Hans förhållnings-sätt är famlande. Han söker sig fram tills en bild är formad, och tomheten gestaltad. Sedan går han vidare, länkar det ena till det andra. Meningen blir ett spår: hit kom jag, här vilar jag. Nu fortsätter jag.

– Så borde det vara, ropar han.

☉ Full fart framåt

Kapten Boija och rorgångaren Andersson håller stadigt i ratten. Maskintelegrafens står på full fart framåt och nere i maskinrummet eldar man under pannorna med stora vedklabbar. Vinden är nordvästlig, mycket hård, den sveper diagonalt över Vättern. Per Brahe går någon sjömil från land. Det gäller att styra rakt in i de höga brottsjöarna. I strålkastarljuset från förmasten ser man dem nalkas, något tiotal meter från stäven.

Det är kallt, snöstorm. Boija har färskinnspäls, Andersson en lång vinterulster.

Fartyget är i prima skick. Under förra vintern besiktigades det av Kommerskollegiets experter. Det skedde vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm, efter ett omfattande reparationsarbete:

”Tre nya plåtar insattes i fartygets undervattensskropp samt 2 st. dubblerades och en del spant reparerades. Fartygets vattentäta skott förnyades där så erfordrades, desamma stagades på brukligt sätt. Nya däcksbalkar i fartygets förskepp blevo insatta (utbytta mot de gamla träbalkarna), helt nytt däck insattes akterut. I överbyggnaden midskepps inlades å båda sidor närmast däckets nya förstärkningsplåtar m.m. Helt ny styrledning med grövre kätting och grövre stänger inlades, även omlades styrledningen och framdrogs en lämpligare väg inom fartyget.

Fartygets ångpanna var ilandtagen och undergick en omfattande reparation samt fastsattes till bädden på ett betryggande sätt. Likaledes voro beträffande ångpannans rörsystem goda säkerhetsåtgärder vidtagna, såsom ny ångfördelningslåda insatt, nya dubbla glaströrsställ med före-

skrivna avstängningskranar. Fartygets propellermaskineri var på ett tillfredsställande sätt iordningsställt.”

I röksalongen på akterdäck sitter handelsresanden Svante Falck och fru Hanna Falck, hans hustru. De har just lagt märke till att en oval, i väggen fastskruvad klocka stannat på en kvart över tolv. Säkert kommenterar de saken:

– Hon höll inte för skakningarna, gissar Falck.

I det tidlösa ögonblick som uppstår då ett urverk stannat passar vi på att avlägsna oss från ångaren och stormen och de tjugosex människorna innanför det vitmålade plåtskalet. Livet ombord, medvetandet om vad som väntar är för tungt för att vi oavbrutet skall kunna vistas där. Vi försöker lägga av vår kunskap, och gå in i något annat.

Men finns det någon reträtt? I så fall vore det enkelt: vi backar tillbaka till Gränna, hamnen och den trevna supén. Glömmer, och går till sist i barndom, i ett landskap där allt är utsuddat som ej stämmer med vår vilja att komma bort från nu. Här syns bara oskulden och friden, sommardagar, hallonsaft, hängmatta.

Min far flydde bakåt när hans krafter svek. I sin ålderdoms förmörkelse mumlade han i sitt sjukhusrum om sin storhetstid. Han invigde hembygdsgårdar och broar, lät sig hälsas av aktningsfulla applåder. År efter år möblerade han sina dagar med dessa minnen. Vi förstod att vi ej skulle störa honom där inne i hans förflutna: de förvirrade ropen från medpatienterna i rummen intill strök under vikten i hans

försök att reformera fångvården, hans donande i sina kommittéer.

Johns far, däremot, är viljestark fram till slutet. Det är Josef Bauers grundläggande egenskap, säger Harald Schiller. Han har från ingenting envetet arbetat sig upp till anseende och förmögenhet. En konstruktiv människa. Schiller berättar om hans död:

”Den gamle hade varit krasslig många år, men likväl hållit sig uppe. Så en dag förklarade han, att nu skulle han dö. Till en vän hade han några dagar tidigare sagt, att han nog kunde leva några år till, men att han inte ville det. Han gick in i sitt rum, satte sig i en vilstol, och under det han vänligt samtalade med de sina, inflickade han med fullständigt lugn anmärkningar om dödsarbetets framsteg: Nu dog känslan i benen, nu börjar dödsfylan nå högre upp . . . Ja, det går inte fort att dö . . . Samma afton tillhörde han ej mera de levandes antal.”

Men om reträtten är stängd och framryckningen blockerad?

Klockan är snart halv ett på natten. John går in i sin hytt, Esther bär in Putte i sin. De båda hytterna ligger intill aktersalongen, under däck. Det verkar som om John klär av sig, tar på sig nattskjorta. Vi vet ej hur det är med Esther och Putte. De kanske bara lägger sig på den gungande britsen. De vuxna kan väl ej sova?

Tillsammans med de båda tjänsteflickorna sitter fröken Velis Allard på en soffa i aktersalongen. Hon är trettiofem år. Hon kommer från Gränna där hon besökt sin syster, fotografen Mimmi Allard. Nu är hon på väg till en broder i Lindesberg. Han är köp-

man. Kanske har han en affär där Velis hjälper till?

Hon klär ej av sig, kan ej sova. Hon har yllestrumpor och gummistövlar på sig, det vet vi. En guldbrosch. Hennes syster Mimmi, järnhandlaren John Roman och ytterligare tre vänner följde henne ned till båten: de stod länge och diskuterade om det var tillrådligt att hon följde med. Men så lade sig vinden, och de gick sin väg innan fartygets avgång. Nu ångrar hon att hon ej stannade i Gräna.

John, i hytten, är sin oro och oförmåga. Han vill nog gärna gå under, men inte så här, med Putte och Esther ombord. I ett kuvert på Kungliga Biblioteket ligger ett brev som han skrev till Esther 1906 – det kunde antagligen lika gärna varit skrivet nu, 1918:

”Jag är för närvarande så nervös en människa gärna kan vara. Jag är totalt förstörd och jag kan inte arbeta. Jag är helt enkelt ynkelig. Stundom vill jag uppge allt. Mina nerver och min hjärna äro sjuka. Jag förmår ingenting fasthålla – ingenting fullfölja.”

Tidigare har han lyckats ta sig ur dessa blockeringar. Under åren 1907–15 är han produktiv – det är nu han arbetar med Bland tomtar och troll. Men kastningarna mellan förmåga och oförmåga tycks fortsätta: det framgår av de få brev som finns bevarade eller tillgängliga. Under de sista åren är de svarta perioderna mer frekventa, och allt längre.

Schiller talar om att Bauer har en förkänsla om sin egen bortgång. Hösten 1918 har han en utställning i Köpenhamn. Innan han lämnar Stockholm för att resa ned till utställningen besöker han sin svägerska.

Han är dyster och sluten. Får syn på en skiss han gjort – den hänger på väggen.

– Den är bra, säger han. Lova mig att den kommer med på min minnesutställning.

”Medan han väntade på hissen, gick han en andra gång in till svägerskan i tamburen, räckte henne sina händer, sägande: Jag vill tacka dig för *allt*, vad du gjort för mig och för *allt*, vad du varit för mig under alla dessa år!”

Nere i sin hytt på mellandäck ligger styrman Blanck. Han har hängt sin väckarklocka på en krok – han skall avlösa Boija på onsdagsmorgonen. Är det Blanck som haft hand om lastningen på tisdagseftermiddagen? En tidigare bästeman ombord, Evald Johansson, berättar följande för polisen i Jönköping:

”Vanligen tillsåg kapten Boija själv in- och utlastningen af gods å ångaren och skedde lastningen då alltid med omsorg och beräkning efter godsets vikt och utrymme i lastrum eller å däck. Då kaptenen af olika anledning var förhindrad, skötte styrmannen Blanck om lastning och lossning af ångaren. Som styrman emellertid saknade tillbörlig erfarenhet härutinnan, hände ofta att gods inlastades å ångaren på plats, som ej var lämplig härför, där ej Johansson eller öfriga besättningen, som deltog i lastningen, lyckades afstyra de värsta missförhållandena. Vid ett tillfälle, då ångaren intog last i Stockholm och då fråga var att lasta flere tolfter plank till sådan längd, att de ej kunde intagas genom luckan till lastrummet, ville styrmannen sålunda upplägga planken å taket öfver bryggdäcket på ömse sidor om skorstenen, ehuru detta, uppuret af tunna stöttor, gifvetvis ej tålt en dylik påfrestning. Johansson och rorgångaren lyckades då afstyra detta och plankpartiet mottogs ej i frakt.”

Om Blanck ännu är vaken hör han plogkropparnas hasande nere i främre lastrummet, och fruktmosfakens tramp och stötar.

Varför Per Brahe? Vättern

Jag hörde talas om Per Brahes undergång och John Bauers död under krigssomrarna. Vi bodde då på ett så kallat herrgårdspensionat på småländska högländet, mitt mellan Tranås och Eksjö. Den långa herrgården, med ett otal annex – torp, omgjorda magasin, rum i arbetarbostäderna – var byggd på 1860-70-talet. Sommartid kunde man ta emot ett trettio-tal gäster. Det var ej något "förstklassigt" ställe – i alla avseenden fjärran från Siljansborg, Persborg eller Hook – men där fanns en stil, speciell för denna typ av pensionat. Ägarparet – han en föga framgångsrik jordbrukare med förankring i adelskalendern – vände sig till "bättre folk": officerare, av kriget vinddrivna utlandssvenskar, ämbetsmän. Ensamma damer av skilda slag: en särskild liten grupp av spröda äldre fröknar med klingande namn, stretande på något försäkringsbolag eller i verken.

Alla verkade hemma och trygga i denna värld. De vuxnas samtal var väsentligen tillbakablickande. Man kartlade släktingar och bekanta, ritade sjökort över borgerlighetens och knapadelns förbindelser.

Med det låga corps-de-logiet som bas tog vi morgondopp i insjön intill, fiskade, spelade krocket, tennis, boccia. Satte högtidligt på oss kostym för att begå

söndagsmiddagarna: grön ärtsoppa, kokt gädda med pepparrot, slottsstek, hallon.

Här fanns ett bibliotek, fullt av biografier och romaner. Svenska Turistföreningens årsbok, och Svenska Dagbladets. Erik Lindorms bokfilmer. Mest böcker med förankring i det förgångna, understrykande dess närvaro.

Efter middagskaffet, mellan boccia och grammo-fondans i ett vagnslider intill huvudbyggnaden, sitter vi i förmaket eller salongen. De vuxna talar: någon gång kommer Per Brahe upp, och John Bauer. Jag har redan läst om olyckan i filmböckerna. Lyssnar.

– När de sedan hissade upp båten ur djupet stod fru Bauer vid ett fönster med sin lille son på armen. De hade förgäves försökt komma ut. Någon känner till Bauers efterträdare på Östra Torg, och minns Johns pappa.

Bilderna är blekta – det är längesedan. Men härom året blev de avbrutna, på sin väg in i glömskan. Jag höll på med anteckningar till en roman om något annat då det en morgon plötsligt kom för mig att jag först måste skriva om John Bauer och Per Brahe, undergången och bärgningen. Jag lade det andra åt sidan, satte genast igång.

Kanske är det en bok om min egen undergång? John Bauers aningar kanske är mina, liksom hans förberedelser.

Det kan vara så att jag erfar en försvagning och glädjelöshet som tvingar mig att hastigt färdigställa boken och lägga ut så många kiselstenar att mitt spår går att följa.

Avresan och undergången ligger någorlunda i ordning. Men bärgningen? Boken: denna bok som du nu läser?

Jo, bärgningen är just dessa ord, spåren av en framfart. Avtryck i mossan.

– En hä! Fragment av aska – en cigarrett? Man har rastat här – det ser man tydligt! Kanske det var just på denna punkt, just här jag skrev, än en gång, att nu går jag. Packar min väska, smyger ut.

Nå, det är ej färdigt än. Men fjädern spänns alltmer. Släpps, och apparaten återgår till utgångsläget. En kontinuerlig ansträngning – och så tappar vi taget. Kroppen rister till av smällen: hela systemet ser ett ögonblick ut att vara hotat, som det skulle falla sönder av kraften i anslaget. Darrande ligger det stilla något moment för att sedan långsamt börja om på nytt.

Det är kanske de bästa ögonblicken. Vi kontrollerar vrakets skick. Vad har gått till spillo? Var är skadorna störst?

Stormen har bedarrat. I stället för natt och mörker – ett höstligt ljus. Ett morgonljus som i sin klarhet kommer oss att se bort från de utståndna farorna. Vågorna är nästan stilla nu. Jag ringar in min valplats med fakta:

”Vättern, Sveriges näst största sjö och Europas med afseende på storleken fjärde; dess areal beräknas till 1.899 kvkm, oberäknadt öarna. Den har en långsträckt oval form med 128 km. längd och en högsta bredd af 31 km. Dess höjd över havet är 88,2 m.”

Man har ofta talat om Vätterns underjordiska förbindelser med andra hav. Kaspiska havet, menar somliga, andra Bodensjön. En Vätternmärkt gädda skulle en gång ha fångats i en schweizisk sjö.

”Dess morfologi är helt olika Vänerns . . . I st. f. att vara blott ett öfversvämmat slättlandsparti som Vänern, intar V. en markerad, tektoniskt betingad depression i berggrunden, en s.k. förkastningsgrav. Utefter såväl östra som västra sidan af sjön framgå förkastningar med betydande språnghöjd. Den högsta i den nuv. topografien framträdande språnghöjden möter vi vid Grenna med 273 m. öfver sjöns nivå och 87 m. under densamma; denna höjd är också den största relativa i hela södra Sverige. Förkastningens totala språnghöjd torde emellertid vara betydligt större än 360 m., då V:s botten antagligen täckes af mäktiga Visingsöavlagringar.”

Döda havet och Tanganyikasjön är av samma typ som Vättern. Också de är insänkningar längs jordskorpan.

”V. är på grund av sitt tektoniska ursprung relativt djup, och dess bottenkonfiguration skiljer sig väsentligt från Vänerns. Från södra delen af sjön vid Jönköping framgår en djupränna utmed östra sidan af V. Maximidjupet, 120 m., möter ungefär midt emellan Visingsö och Jönköping . . . Därefter aftar djupet mot n. I V:s norra del möter ett nytt litet djupområde med 67 m maximum.”

Till komplettering får jag meddela att de så kallade sjöskotten är en egenhet för vår sjö. I lugnt väder kan man få höra skott från botten: strax uppstår en stark

sjögång. Förklaringen härtill är kanske en fortgående söndersprickning av botten. Ibland har man tänkt sig vulkaniska orsaker.

Onsdagen 20 november. Mellan tolv och ett på natten

Nu har vi varit på väg en bra stund. Det går, trots allt. Vi ligger snett, men det går bra.

Jag heter Falck, Svante, till yrket resande för margarinfabriken Zenith i Linköping. Min titel är inspektör. Här intill mig i röksalongen är min hustru Hanna, född Mathiesen. Vi är mellan fyrtio och femtio år gamla. Vi har varit i Gränna en längre tid och vilat upp oss. Vi har bott hos Hannas mor. Vi skall av i Hästholmen, det är därför jag har min stora ulster på mig. Vi har affärer att uträtta – skall ta in på järnvägshotellet där.

Det är goda tider i margaribranschen, och för konstister och kokossmör. Vi kommer säkert att expandera. Med nya smaksättningsmetoder och rätt konsistens och färg kommer vi att tränga ut smöret, även i hushållen.

Jag har ej mycket mer att säga. Det är svårt att koncentrera sig här i blåsten. De stora fruktfaten rullar av och an. När vi kommer fram skall Hanna och jag ta oss en grogg, jag har konjak med mig. Det gör vi om kvällarna när vi är ute och reser. Så gör vi upp kontona för dagen. Spelar kort en stund: kasino, mas, femhundra.

Hanna är med när jag är ute och reser. Det blir så mycket slarvande annars. I morgon skall vi vidare med järnvägen uppåt Linköping. Vi skall besöka några lanthandlare på vägen.

De båda tjänsteflickorna, Linnea Brickman och Greta Ståhl, har också suttit i röksalongen. De betraktar inspektören Falck när han nu reser sig upp och sätter på sig en stor ulster, ljusgrå, i fiskbensmönster. Då är vi väl snart framme i Hästholmen, tänker flickorna. De går ned i aktersalongen: en smal spiraltrappa leder dit. Man får hålla i sig så gott man kan, det gungar kraftigt. Linnea känner sig illamående – eller är det bara rädsla? De skall gå och lägga sig på soffan där nere. Den är rundad efter akterns form. Städern Elsa Holmberg har lovat komma med filter.

Där sitter Esther Bauer med Puttes huvud i knät. Velis Allard är också där – hon tycker ej att det är någon idé att försöka sova. Här kommer städern med Kanalbolagets filter. Flickorna sträcker ut sig, intill varandra.

John har klätt av sig, och ligger vaken i sin hytt.

Linnea försöker tänka på Stockholm, och systemen som skall möta vid kajen. Det skall bli roligt att komma till Stockholm, tycker hon.

– Det var svårt med enformigheten där ute i skogen. Jag kände ju ingen, satt mest i köket om kvällarna. Läste litet. Putte sov, och fru Bauer höll på med sitt. Herr Bauer var på övervåningen och ritade. Ibland grälade de.

Nej, kvällarna var svåra. Jag tänkte ofta att jag

skulle sluta om jag bara hittade en plats i en affär. En cigarraffär vore roligt, som den vid torget i Jönköping. Mycket folk, och så luktar det gott. På kvällarna kan man gå på olika möten. På lördagarna ordnar de danser. Men nu skall vi till Stockholm. Om det bara inte gungade så. Jag mår inte bra.

Nu blåser det upp ordentligt. Inne i Hästholmens hamn anser hamnvakten Holm att stormen går över i orkan. Det gods som låg på hamnkajen måste forslas i land för att ej spolås i sjön. Det märks också nere i Gränna. Jag citerar ett intyg av skeppare G. Carlsson i Gränna. Det infordrades av Kanalbolaget i samband med sjöförhören i Jönköping:

”Undertecknad, som med mitt förande fartyg slupen Anna, låg förtöjd i Gränna hamn natten mellan den 19 och 20 november 1918, samma natt som ångaren Per Brahe gick under, intygar under edlig förpliktelse, att mellan 1 och 3 sagda natt rådde en orkanlik nordvästlig storm å Vättern, som orsakade så häftig sjö, att fara uppstod för mitt fartyg att förlisa i hamnen, så att jag hela natten var fullt sysselsatt med att sätta ut frihult och se till förtöjningarna. Sjön bröt så häftigt in att vattnet rök långt över kajen, som blev alldeles renspolad. Jag hade just under natten ångaren Per Brahe i tankarna och kände mig övertygad om att ångaren under den rådande hårda stormen icke skulle kunna fortsätta från Hästholmen, om den kunde taga sig in dit.”

Hur många av besättningen är i skansen? Två är säkert uppe på däck – de har vakten och skall hjälpa till i Hästholmen.

Restauratrisen ligger i sin hytt på mellandäck. Hon har låst dörren. Uppasserskan eller kokerskan är i en

av hytterna intill aktersalongen. Dörren är låst.

Styrmannen ligger i sin hytt på babords mellandäck. Förstemaskinistens hytt är tom – han sitter i sitt bås i maskinrummet. Rorgångaren har också en hytt på babordssidan – men han har vakten. Av de tre styrbordshytterna är två besatta: andremaskinistens och bästemannens. I bästemannens hytt finns två kojor. I den nedre ligger en av matroserna.

Ungång

Per Brahe är drygt en kilometer söder om Hästholmen. Boija ropar i talratten att han nu girar styrbord för att ta fartyget in till hamn. Maskintelegrafens står på full fart framåt. Han ger tecken till rorgångaren: båda hänger sig på den stora mässingsratten, hjälps åt att lägga om kursen.

Efter några minuter har Boija manövrerat sig fram till ett läge där de snett över sjön gående vågorna kommer mot babords sida. I strålkastarskenet ser han ej längre hur vågorna närmar sig mot fören.

Allting går mycket fort, skulle jag tro. Vattnet slår över Per Brahes sida, och tvingar ned fruktmofaten på fördäck mot styrbordsracket, som bryts sönder av trycket. Hela fördäckslasten sköljs över bord. En stark slagsida uppstår och aktern pressas ned.

Folket i skansen klättrar upp, tar sig ut på det nu renspolade däcket. Några kastas över bord, gissar jag. Någon eller några lyckas ta sig upp till livbåts-

däcket i aktern och får loss den akte taljan vid bords livbåt. Båten påträffades utsvängd, vinkelrätt mot fartyget: det förutsätter en relativt komplicerad operation, eftersom dävertarna på kanalbåtarna är vända inåt.

Styrman Blanck kommer ej ut ur sin hytt – dörren är blockerad. Han slår ut ventilfönstret och kastar sig i vattnet.

När fartyget börjar sjunka kränger Boija av sig pälsen och ärmuddarna, rorgångaren får av sig rocken. De svingar sig upp på relingen. Hinner de mer?

Undergång?

Jag försöker sätta mig in i detta långsamma sjunkande, men kan ej känna skräcken. Här är man i ett svalg, ganska länge. Som i ett fallande flygplan, i ett schakt som rasar igen – man *håller på* att gå under. Klamrar sig fast, hukar sig, tar betäckning, hamrar kanske på något, försöker komma ut. Bänder med en pennkniv, som Svante Falck. Jag sluter ögonen och noterar dånandet och ropen, dörrar som slår. Nu strömmar vattnet in: jag sluter ögonen – och minns. Ser bara det jag vill se: dofter, ljus, ljud, steg i en morgonkyla. Allt som är förberedelse, packning, lust. Karusellen snurrar allt snabbare. Tankarna fördunklas, man ser otydligt. Ingenting duger. Vidare! Människor, timmar, skrivbord står väntande. Allt samlas ihop, ordnas, läggs till rätta. Det går nog skall ni se.

Livbojar? Finns – men på bryggdäck, och dit kommer i vart fall ej passagerarna. Alla är blockerade av

däckets lådor och fat. Bara Velis Allard lyckades komma ut i det fria och hoppa i vattnet. Hon måste ha lämnat den salong där hon satt redan innan Boija börjat sin gir.

Fartyget vände sig: aktern tyngdes ned, fören lyftes högre och högre. När vattnet trängt in under däck har väggarna mellan akterhytterna sprängts av trycket. Då uppstår ett åskliknande brak – det vet vi från andra fartygskatastrofer.

– Hör ni dånnet?

Baklängesfrågan når dem på väg mot sjöbottnen. Lamporna har just slocknat. Fartyget faller nästan lodrätt, tror jag. Hur lång tid tar en trettiotvå meter lång vattenfärd nedåt för en kropp på tvåhundra ton?

Väl nere törnar Per Brahe med aktern först emot bottenleran – lägger sig sedan på rätt köl. Men på aktertaket ligger ett tjockt lerlager kvar som minne av bottenkänningen.

Kanske de länge är vid medvetande, därinne. Kanske de ropar och söker värja sig mot den skräck som överfallit dem, väller, tornar, rullar. Häver sig, och ryter. Slår upp dörrar, släcker alla taklampor utom en, här, för att på en gång plåna ut och belysa. Dånar, och tystnar, så att ropen hörs – tydligt, nu när vi sjunker med aktern först, långsamt, så att suget känns, och draget.

”Några personer i Hästholmen uppgåvo sig under olycksnatten ha hört ett starkt brus utifrån sjön, möjligen härörande från utrusande ånga eller från vattnets nedsug-

ning i skorstenen och ventilerna. Exakta iakttagelser hade emellertid ingen gjort, intet vittne fanns till den gamla ångarens dödsfärd – mer än de, som icke längre kunde tala.”

Onsdagen 20 november

I Hästholmens hamn översköljes under natten den lilla piren av vågorna. Per Brahe skulle anlöpa kajen vid ettiden. Hamnvakten och hans biträde är på plats. De väntar i timme efter timme. Ibland är de ute på kajen, men mest inne på hamnkontoret. Någon gång går de upp i fyren för att se om något ljus kan upptäckas från sjön – men de ser ingenting. Vid tretiden går de hem: de menar att båten antingen legat kvar i Gränna eller i det svåra vädret gått direkt upp till Vadstena eller Motala.

Vid niotiden går tre fiskare i Hästholmen ut i en motorbåt för att fiska. Vid tolvtiden, efter slutat arbete, styr de in mot Hästhagsudden, fem-sex hundra meter söder om Hästholmens hamn. De får syn på lådor och annat gods, skvalpande vid stranden.

De far hem med fisken, förtöjer båten och beger sig genast ned till udden. Där finner de en livboj, märkt Per Brahe, och en mängd gods. Bland lådor och fat hittar de kapten Boijas päls, och en av hans ärmuddar, av sälskinn. De går upp till stationen och meddelar inspektoren vad de sett. Stinsen, som också är hamnkapten, går genast ned till hamnen, där passagerarångaren Trafik just anlänt på sin dagliga tur

från Hjo. När kaptenen ombord fått reda på vad som skett går han genast med sin båt ut och söker i vattnet utanför hamnen. Men han finner ingenting.

Senare på dagen flyter alltmer gods iland. Det gäller, läser jag i Grenna Nya Tidning, en större koffert med barnkläder och en annan koffert med matvaror. I denna fanns bland annat en Vecko-Journal med namnet Nils Karlsson på omslaget. Dagens Nyheter räknar dessutom upp

”ett 50-tal livbojar, 17 fat marmelad och flera lådor frukt . . . en barnsko, som av allt att döma måste ha tillhört artisten Bauers lilla gosse . . . rorgångarens mössa, en säck mjöl, inspikad i en låda, samt delar av en symaskinshuv.”

På eftermiddagen får landsfiskalen i Ödeshög reda på olyckan. På hans order förs de ilandflutna föremålen till Hästholmens hamnmagasin. Här tornas de upp i ett hörn, drypande av vatten. Vi betraktar dem, och begrundar. Hur är detta möjligt? Någon måste väl ändå ha kommit undan, någon som kan tala om vad som skett? Kapten Boija är ju känd för sin goda tur?

Sven Jerring arbetade i sin ungdom som journalist på Vadstena Tidning, och följde senare dag för dag bärgningsarbetena. Han skrev en liten bok om händelserna kring Per Brahe. Han noterar att olyckan tedde sig alltför otrolig, och att rykten genast kom i svang.

”Strax sattes fantasin i rörelse: än hade den ene lyckats rädda sig, än den andre, t.o.m. från Amerika kom under-

rättelse, att en av de på dödslistan uppförda blivit sedd. Behöver det påpekas, att alla dessa historier kunna rubriceras som rena fantasifoster?

Det var i synnerhet kapten Boija, vilken på detta sätt skulle ha dykt upp litet varstades. På det hela taget var f.ö. han den av de omkomna, vars öde gav mest näring åt gissningar – otaliga äro t.ex. de gånger hans lik . . . ryktats som återfunnet. Rätta förhållandet torde ha varit, att han befunnit sig på kommandobryggan vid kantringen och efter en kort, förtvivlad kamp uppslukats av de rovgiriga vågorna och för evigt sjunkit i djupet.”

Jag betraktar hans ilandflutna päls på brädgolvet i det mörka magasinet. Det är en halvlång fårskinns-päls, civil, liknande den vi sedan länge sett på militärer av alla kategorier. Den hindrar ej rörligheten nämnvärt. Man åker skidor i den, står på post, tar snabbt i handen det gevär som hänger på axeln. Rör sig lätt på kommandobryggan, klättrar obehindrat i branta trappor och lejdare.

Vi tar tag i den. Drar upp den. Det är Boijas!

Här är en trygghet kastad över bord, i sista stunden övergiven: den hindrade simtagen. Knappar bortslitna. De belägrade lämnar borgen. Vindbryggan är nedfälld, skyddet borta.

Päls och befälstecken! Du är välkänd utefter Vätternstranden, och din norrländska stämman ljuder ur roparen över hamnarna. Pälsen är din, en ilandfluten notskrift med Siegfrieds hemlighetsfulla treklang, förebådande förflutna ankomster.

Fast man fann dig aldrig, Theodor. Rykten spreds att du tagit dig iland med skeppskassan på fickan,

och att du rest till Amerika. En befälhavare som du försvinner ej gärna. Hans enteleki, inneboende kraft och mening, tvingar honom vidare.

– Boijas päls! Houdinis bojor! Någon har flytt. Vem vet? En enda klarar sig – allt är möjligt! Å, det vill vi gärna tro.

Lill-Klas trampar på huden, som bekant, och klockaren frågar vad den säger.

Den suckande och våta, tunga, sjunger om räddning, och fortsättning. Berättar att kapten Boija senare fick ett nytt fartyg, seglade på Stora sjöarna mellan Ontario och New York State i många år. Han lever än. Bor i Lake Placid, frisk och sund.

Nu går jag ut i Hästholmen. Innan jag lämnar magasinet vänder jag de våta bladen i Nils Karlssons Vecko-Journal. Jag har sett efter på besättningslistan, men det finns ingen Nils Karlsson där. Några dagar senare tar landsfiskalen i Gränna hand om saken. Lådan med matvaror och tidning har sänts av skomakare Lövenborg i Gränna till en son i Stockholm. Lövenborg hade fått Vecko-Journalen till skänks av Karlsson.

Jag bläddrar i tidningen, det nummer som salufördes då Per Brahe gav sig av från Gränna. Det verkar unket: skämtbitar som man förläget skyndar förbi, diktpekor, ett uddlöst kåseri. Krigsslutet skymtar i form av fotografier av de ryska fredsförhandlingarna och marskalk Foch. Jag fastnar för en artikel av ”Fru Händig”, betitlad ”Hur garderoben sköts i kristiden”. Det gällde hur man bör förvara sommarkläder över vintern. Jag läser med Nils Karlsson i Gränna:

”Tvättkläder läggas undan ostärkta och ostrukna. Särskilt stärkelsen bör noga avlägsnas eljest kunna plaggen brytas i vecken och förresten få de en gråaktig färg. Bäst är att hänga undan sådana kläder men i brist på utrymme går det även bra att lägga dem i kistor. Tunna siden- och andra ömtåliga blusar stoppar man upp med silkespapper i rynkor och ärmar, så att tyget ej packas. Ljusa parasoller göras fläck- och dammfria; de trängas ej in i trånga fodral och rullas ej ens ihop utan lindas in i skynken eller papper. Dyrbara kryckor viras med papper eller bomullsremsor. De böra ej ställas i garderoben eller klädskaåpet, där de kunna falla omkull och skadas, utan hängas upp på en krok.

Sommarhattar, som det ej lönar sig att renovera, sprätta vi sönder samt tvätta och stryka det användbara av klädsele och lägga allt i en kartong, varigenom utrymme sparas. Flor, slöjor och spetsschalar tvättas och spänns samt lindas sen upp på en papp- eller trärulle. Ljusa siden- och tygskor behöva, innan de undanställas, en grundlig rengöring och för att ej mista fason sättas de på läst eller stoppas hårt upp med mycket papper eller tyg. De beströs, innan de lindas in, med ett tjockt lager magnesia, så att de bibehålla sig vita och mjuka. Vanliga skinn- och lackskor gnidas in med ett tjockt lager fett, innan de ställas på läst, och lindas in i papper samt ställas undan i skolådan: en med papp klädd låda.

Fina strumpor och vantar renovera vi under de långa vinterkvällarna. Så slippa vi att på sådant arbete offra en vacker vårkväll, strax innan plaggen skola användas.”

En sakvärld, där intet går förlorat, minsta föremål tas om hand. Under lagret av parasollkryckor, siden- och linneblusar, söndersprättade hattar meddelar jag att Fru Händig's serie fortsätter i nästa nummer, då andra delar av sommargarderoben tas om hand.

Vi, å vår sida, fortsätter vår uppräkninå av fynden. Antecknar att fiskarna på stranden ytterligare hittat ett par lappskor (barnmodell), ett par lågskor (dam), ett par barnsandaler. Två hattar, en badhandduk, märkt J.B. Man hyr fyra hästar för transporterå från stranden upp till magasinet. Under natten till torsdagen ordnas vakthållning på stranden: fiskarna avlöser varandra.

Medan skymningen faller börjar telefonerna ringa om olyckan. Snart arbetar alla landets tidningar för fullt med nyheten om den försvunna ångaren. Alla tillgängliga uppgifter samlas in. Rederiet meddelar vad man vet om besättningen, last, data om fartyget, väderleksförhållanden.

Man undrar om ångpannan exploderat i det svåra vådret – vill ej ifrågasätta kaptenens skicklighet och omdöme. Rederiet fritar kaptenen: ingen olycka skulle inträffat om ej oförutsedda, okända omständigheter tillkommit.

Kapten Frans Hellberg i Jönköping, liksom brodern A. E. Hellberg tidigare befålhavare på Per Brahe, är den förste som lägger skulden på Boija:

”På särskild förfrågan (från Dagens Nyheter) förklarade kapten Hellberg att han ansåg det synnerligen oförsiktigt att under den rådande stormen anlåpa Håstholmen. Han själv och hans bror kände troligen till förhållandena vid 'detta svåra hål'. . . bättre än kapten Boija, men hade ändå aldrig vågat sig in till Håstholmen under samma förhållanden. Han brukade själv gå alldeles tått under klipporna, då han skulle till Håstholmen, men han trodde att kapten Boija höll sig åtminstone en sjömil ute på sjön,

då han svängde in mot Hästholmen. Under sådana förhållanden var det givetvis omöjligt för de ombordvarande att simmande rädda sig i land.”

Under dagen försöker man förmodligen också underätta de efterlevande. Vem gör det? Hur når man de avlägsna gårdar, vars adress man ofullständigt känner?

Man och allt. Medan stormen sakta lägger sig och letandet efter vrakdelar pågår för fullt, informationer om olyckan lämnas och sökes vill jag betona det särpräglade i katastrofen. Det är ej antalet döda som är märkvärdigt, och ej katastrofens häftighet. Det egendomliga är att en hel värld går under, ett miniatyrsamhälle med betjänande och betjänade, utrustat för ett eget liv, för någon tid oberoende av provianttillförsel och yttre kontakter. Någonstans på bottnen ligger Törnrosas slott med kungafamilj, hov och personal, ett Atlantis där den 19 november 1918 är kvar i minsta detalj: ansiktsuttryck och åtbörder, kläder, tidningar, servis, drycker i sina flaskor, maten i sitt kylskåp, orden på väg ut ur öppna munnar, men tillbakahållna av det inströmmande vattnet.

Slutet november—början december

Efter de våldsamma händelserna – storm, ödesdigra beslut, svårrekonstruerade manövrar och det ångestfulla sugandet eller brusandet man tyckte sig höra i

Hästholmen – lägger sig vårt fartyg till rätta på botten. Vinden mojar, nyhetshungern avtar. November går mot sitt slut, krönt av Karl XII:s dag. Sångarbröder runt om i landet förbereder sina framträdanden med fyrstämiga parentationer över vår krigarkonung.

Tidningarna har nu fått fram den definitiva besättningslistan. För fullständighetens skull meddelar jag namnen – vi kommer längre fram att möta deras bärare, mer eller mindre igenkännliga, märkta av tiden i det sjunkna vattenslottet.

Kapten Theodor Boija, född 1878, Stockholm
Styrman E. G. A. Blanck, född 1892, Norrtälje
Förstemaskinisten K. B. Johansson, född 1888, Stockholm
Andremaskinisten C. M. Almqvist, född 1895, Häverö
Rorgångaren F. O. Andersson, född 1887, Jönköping
Bästemannen K. G. J. Karlsson, född 1893, Rogberga
Matrosen O. H. Karlsson, född 1899, S:t Anna
Matrosen K. A. Johansson, född 1896, Jönköping
Matrosen E. H. Sundin, född 1891, Norra Sandsjö
Eldaren L. L. Björklund, född 1899, Häverö
Eldaren E. E. Sandberg, född 1897, Stockholm
Skeppsgossen G. Lind, född 1904, Jönköping
Restauratrisen A. Backlund, född 1872, Sundsvall
Städerskan E. Holmberg, född 1888, Stockholm
Uppasserskan Elsa Hagberg, Jönköping
Kokerskan H. Bard, Vetlanda

Med de åtta passagerarna sammanlagt tjugofyra personer.

Redan den 20 november, olycksdagen, börjar landsfiskalen i Ödeshög, Eric Holmstedt, sina nog-

grant protokollförda undersökningar av omständigheterna kring olyckan. Hans redogörelser, som kompletterades med landsfiskalsförhör i Gränna och Jönköping, bildar tyngdpunkter i de sjöförhör som anordnas vid rådsturätten i Jönköping den 17 december och den 13 februari påföljande år.

Den 26 november har Holmstedt anordnat draggningar 5–800 meter söder om Hästholmens hamn. Fartyget konstateras ligga på 32 meters djup, nordväst om den så kallade Hästhagsudden – 100 meter längre in än den vanliga seglationsleden. Man får upp båtens ankare, en låda gjutgoods och en säck potatis.

I pressen diskuterades orsaken till olyckan. Man urskiljer genast två huvudlinjer – samma som löper genom förhören inför Jönköpings rådsturätt. Vi finner dem sedermera också i parternas inlagor till Kommerskollegium, den högsta sjöfartsmyndigheten.

Advokaten Bror Mallmén är ombud för de omkomnas familjer. Hans huvudtanke är att fartyget varit för hårt lastat, och att lasten varit felaktigt fördelad mellan däck och lastrum. Överlastningen har också medfört att livbåtarna och livbältena blivit svåråtkomliga. Rederiet har felat, menar Mallmén. Man visste om att överlastning ofta förekom, men ingrep ej. Genom alltför snäva tidtabeller begränsade redären uppehållen i hamnarna, så att ordentlig stuvning ej hanns med. Säkerhetsföreskrifterna ombord iaktogs ej. Också här borde rederiet ha ingripit.

Rederiet svarar att kaptenen ensam har ansvaret för fartygets last och säkerhetsanordningar. Per Bra-

he var ej för hårt lastad i den mening att säkerheten äventyrades. Olyckan berodde på en hastigt uppblåst storm – helt oförutsebar.

Flera tidigare resenärer ger sig till känna i tidningarna. En passagerare från sommaren 1917, anonym, meddelar Dagens Nyheter att Per Brahe, den gång han reste, var så övertygd av gods att det var nästan omöjligt att ta sig fram.

”Passagerarna fingo sitta på och bland godset och för övrigt hur som helst. Under hela resan i kanalen skrapade kölen mot botten, berättar vidare Dagens Nyheter:s sagesman. Detta gjorde sig särskilt märkbart sedan han och hans hustru lyckats trassla sig ned i aktersalongen för att äta. Under hela måltiden skrapade kölen mot botten minst ett par gånger per minut. Vid flera tillfällen sutto de även på grund i kanalen och måste varpa sig fria med trossar. Det började se farligare och farligare ut, och till sist hade Dagens Nyheter:s sagesman fått nog. Han steg i land i Norsholm för att fortsätta resan med järnväg.”

En välrenommerad person, advokaten Henning von Melsted, bekräftar: båten brukar skrapa mot botten i kanalen, ibland fastna.

von Melsted överdriver, svarar Kanalbolagets direktör August Rönnow. Båten kanske skrapar mot botten, men det beror i så fall på att sten fallit ned från kanalens kanter. Det händer ofta.

Fullständigt orimligt, säger von Melsted:

”Per Brahe låg på den resan till följd av den överdrivna belastningen så djupt att skrovet skrapade botten större delen av sträckan genom kanalen och vattnet låg över

matsalongens ventiler. Endast under korta mellanstunder besparades man att höra rasslet från stenarna som gnagde mot båtbottnen och de hårda skrällarna när fartyget tog törn och satt fast.”

Advokaten fortsätter:

”Om direktör Rönnow nöjt sig med att andraga att det kunnat hända någon enstaka gång att båten fått väl mycket last, skulle jag låtit det bero vid hans svar. Men då han söker helt och hållet bortförklara min uppgift rörande färden sommaren 1917 är det svårt att icke däri se ett utslag av *en förutfattad avsikt att bestrida varje omständighet som kunnat vara ägnad att tala mot rederiet!* Vi få betänka att alla som skulle ha ett ord att säga om den stora olyckans verkliga förlopp ligga på sjöbottnen, och ’de frånvarande ha ju alltid orätt’. På anförda grunder vågar jag fasthålla vid mina misstankar att kapten Boija skulle haft befogade invändningar att göra mot de tydliga försöken från rederiets och kapten Hellbergs sida att, med fullständigt frikännande av rederiet, framställa Per Brahes befälhavare såsom ensam skuld till 23 (?) människors död och djupa sorg för deras efterlevande.”

Kanalbolaget har lidit en ordentlig förlust. Rederiet anser fartyget var värt 150 000 kronor – det var oförsäkrat. Det råder stor efterfrågan på lastutrymme, framför allt för livsmedelstransporter, och det gäller att snarast få igång normal trafik. Lördagen den 23 november, samma dag som man i Gränna anordnat sorgringning och allmän flaggning på halv stång, meddelas att ångaren Viktor Rydberg kommer att sättas in i Per Brahes ställe. Bolaget låter kungöra att tiodagarsturer införs från den 4 december. Årets sista

resa från Jönköping anträds den 10 december – sedan läggs fartygen upp.

I slutet på november anträffas liket av matrosen K. A. Johansson flytande i närheten av olycksplatsen. Styrman Blancks kropp flyter iland i början på januari. Blanck var iförd nattdräkt.

Den 6, 7 och 8 december kan de fåtaliga resenärerna ombord på Viktor Rydberg och Primus beskåda de dykeriarbeten som på bolagets uppdrag pågår utanför Hästholmens hamn. Två dykare är vidtalade, F. Gillström och E. Lagerström. Efter slutat arbete upprättar de en dykarrapport:

”(1) Undersökning av vraket har noggrant utförts utombords och ingen som helst skada kan upptäckas.

(2) Fartyget ligger s.b. slagsida cirka 15 grader, nedsjunknen med aktern cirka 2 meter i leran, däremot fören något över sjöbotten.

(3) Fördäcket är helt och hållet fritt för gods, det därstädes inlastade godset har gått överbord varvid räcket på s.b. sida har ryckts med.

(4) Midskepps och akter är fullt med gods ända upp under tak.

(5) Lasten har förskjutits åt s.b. på övre akterdäck så att räcket på denna sida är delvis sönderbräckt, även s.b. livbåt är genom förskjutningen av lasten helt betäckt med gods, aktern på s.b. livbåt är utsvängd, däremot är surringen på densamma ej lossjord förut, b.b. livbåt är helt utsvängd; aktra taljan losstagen men ej den förliga.

(6) Inombords är undersökning gjord i skansen, men på grund av det trånga utrymmet i skanskapen var där omöjligt att komma ner varför där har noga känts efter med för ändamålet lämplig båtshake och har där anträffats diverse kläder, säckar, madrasser, m.m. På samma vis har också hytterna midskepps undersökts från utsidan genom dessas stora ventiler, styrhytten har också undersökts, men ingenstades några lik funna.

(7) Nedgången till försalongen, gångarna på mellandäck, nedgången till aktersalongen, dörrarna till navigations- och rökhytt äro alla belamrade med gods, varför där ej någon undersökning kan göras förrän godset blir lossat därifrån.

(8) Sjöbotten runt kring vraket är undersökt minst 15 meter från fartygssidorna, och där har befunnits en hel del diverse gods vara liggande, men ej heller där är något lik funnet.

Anledning till olyckan anser vi vara den, dels den höga sjön, dels den svåra däckslasten som föranlett kantring, vilken tillgått så att lasten på fördäcket vid tillfället gick överbord varvid förskeppet höjde sig. Fartyget blev då så aktersatt att sjön gick över akterskeppet och fartyget sjönk med aktern före vilket bevisas därav att en stor del med lera ligger på aktertaket."

På flera håll har man gissat att en pannexplosion orsakat olyckan. Enligt dykarna kan tanken alltså avföras.

"Ur djupet hämtades bl.a. Per Brahes ringklocka, som rederiet enligt gammal plägsed varit särskilt angeläget att få upp. Arbetena inställdes, då hr Gillström på grund av överansträngning måste avstå från vidare dykningar."

Vattnet är fullkomligt klart, meddelar dykarna: "man ser vid klart väder 5-6 meter framför sig, i en slags grönblå skymning." De kan läsa texten på fraktgodsetiketterna, säger de.

*

Fartygsklockan klingar till när de båda dykarna kommit upp i luften med sin fångst. En hemtrevlig signal som vi hört vid ankomster och avfärder från stilla kanalhamnar sedan 1857 och framåt. Ett ackord, egentligen, en klang med inbyggda övertoner. Luftmusik. Tonerna rör sig melodiskt, vandrar i treklangens säkra fällor, dröjer i subdominanten och byter kanske tonart: hör - vi lämnar vår c-skala och går över i ny andning. Vi är i g! En ny morgons friskhet, nya möjligheter.

Man kunde länge beskriva dessa välkända vandringar, hur var glädjeföljd har sin passande sorglighet, hur övergången kan underlättas genom sedan länge kända knep och hur frågan om var vi egentligen befinner oss kan hållas svävande och förmedla en känsla att vi är någonstans mitt emellan: vid vattenlinjens ventiler, kanske - men ändå, än så länge, återvänder vår sång helst till utgångspunkten. Från osäkerhet och spänning söker sig handen och tonen mot den välkända grinden, öppen mot tjället varifrån vi utgick, med rabatter, krattade gångar, helgmålsringning och far och mor i dörröppningen.

Uppstigningar, nedstigningar.

Men här nere på botten, i lakens och rödingens

land, är musiken en annan. Sänker vi vårt stetoskop mot den sjunkna båten och kopplar på förstärkare och högtalare hör vi, mycket tydligt, undergångens toner. En symfoni om vi så önskar, en sång från en värld i förvandling, dirigerad av de milda rörelser som är ett eko av de vågor på vilka vår båt just nu gungar.

Musik? undrar vi. Det är ljudet av laknosens möte med en skorsten, rostens långsamma gnagande i Per Brahes sidor. En liten hostning från den kofta, där en maska tar farväl av sina bröder och går, helt och hållet. Ett kvitterande ljud, kunde man säga, ett slags upplösningens nynnande, överallt hörbart som stämmor i en undervattensorkester. Fruktmosfaten puttrar i alla tonlägen, från bas till ljuv sopran. Detsamma är fallet med de ännu ombordvarande. Också här pågår ett oupphörligt lösgörande, en skildring och en resa som stetoskopiskt låter sig registrera som avsked och frihet, djärva språng från ett till ett definitivt annat. En frigörelsesång, konstaterar vi, med örat mot vattenlinjen. En kantat, jublande som de tjocka snöflingornas fall ur ett grått decembermoln.

Du suckar. Ja visst, putrefaktionen är ett faktum ej ägnat att beskådas, ej ens om den är så långsam som här, i det nollgradiga vattnet. Men om vi låter skådespelet äga rum bakom sänkt ridå, osynligt, hörs ljudet där bakom som förväntan och glädje. Musik, om vi så önskar, och om vi tvingar dessa ljud in i ett förhållande till våra frågor och förhoppningar, eller till vår oro, sorg, glädje – vad som helst. Det viktiga är förbindelsen, att vi lyssnar uppmärksamt.

Nå, också här uppe, på terra firma, är musiken igång. Vi är själva instrumenten liksom våra redskap, klockor, maskiner. Dessa ljud – jag sätter händerna för munnen och ropar mot de dagar som förestår – dessa ljud är tid.

Under tiden, i musiken, sprider sig förändringarna i allt vidare cirklar. De är i full gång också uppe på land. Upplösningssorkestrarna spelar, mjukar upp kroppar, vanor. Förutsättningarna, våra bilder av oss själva och vår plats förtunnas och skjuts undan för att efterträdas av andra mönster. Som de ämbetsmän som nu, år 1918, spatserar i Jönköping, vid sjöns sydspets. Inknäppta i sina västar, svepta i sina skräd-dares cheviotomsorger med en krage högst upp, stärkt, en halsring, en pansrad avslutning på en ståndsmässig högtidlighet. Underst kängorna, högvälvda och i bästa fall handgjorda med garanti för säkerhet i gången.

En spegling, en bild av något. En form, fjärran från den fragmentariska mångfald som snart skall komma. Nå, ansiktena är desamma, nu som då. Mindre rodnande, kanske, när inga stärksaker längre trycker på. Levande, och mindre levande. De riktigt levande är tomma mellan plötsliga ilningar av sorg, glädje, iver, trötthet. Dessemellan tomhet, som sagt.

Oväsentligt. Förändringarnas jäsande, hela den fortgående kristalliseringen intresserar oss just nu mest ur musikalisk synpunkt. Som strukturer i rörelse, hörbara, och beredda till beskrivning. Med dimfingrar vädjar vårt nu och dess förändringar om ett uttryck utanför händelserna, så att intet förfares.

Bärgning. Sommaren

BÄRGA heter verbet. Det har många betydelser. Jag söker i Svenska Akademiens Ordbok, finner den innebörd som intresserar mig.

”3) bringa (en ekonomisk nyttighet) i säkerhet; tillvarataga. ’De skole . . . bekomme så mycket aff samme fisk, som the sielfve mest berge ville.’ GR 24:32 (1553) ’Jag gaf mig således tid, at berga den nykomne (bi-) svärmen.’ Vet. A.H.1777 S 190. ’Bärgen edert gods och dröjen icke; ty jag skall låta olyckan komma från norr, med stor förstöring.’ Jer. 4:6 (Bib. 1917)”

Under punkt 7 samma uppslagsord redovisas en speciell användning:

”om ngts bortförande från en plats där det gm ngn katastrofal händelse kommit i en farlig situation: bringa i säkerhet, rädda; tillvarataga; särsk. i fråga om eldsvåda l. sjöolycka o.d.; äfv. med afs. på person. *Bärga fartyg, vrak.* GR 2: 209 (1525) ’Väll hade (det) stått råd till, att både skepet och een stortt partt aff godtzett hade strax kunneth bliffvett räddeth och bärget.’ Därs. 27: 176 (1557). ’När

Eelden angick, så finge the hwarken den släckia, eller bärga något thet åtte.’ Widekindi: Krigett 79 (1671). ’Om . . . (i sjönöd) then ene kunde och måtte, med godt samvet, störta the andre i siön, på thet han sielf mått blifva burgen?’ Bechstadius: Siöm. 81 (1734). ’Om fienden tränger så på at Canonerna med det öfriga ej kunna bärgas, så förnaglas Canonerna.’ Törngren Artill. 2: 129 (1795)”

”Bringande i säkerhet” av gods och människor är en grundbetydelse. Rädda undan fördärv, nöd. Subjektets intresse – *jag* bärgar – tycks vara detsamma som objektets – fartyget, vraket.

Sett ur bärgarnas synpunkt är det väl så. Fartyget och last förgås om vi ej sätter in vår räddningsaktion.

Men det som fångar mig, liksom tidningsläsarna och åskådarna i Hästholmen, är bärgningen som rekonstruktion, seger över tidens framfart. Vi räddar en värld undan förgängelsen. Ett Pompeji och Herculaneum där det som gått under trots allt är bevarat, möjligt att beskåda.

Hade de som snart skall ge sig i kast med bärgningen insett denna betydelse skulle de gjort ett museum över sitt företag. De skulle låtit fartyget ligga kvar vid kajen, som ett monument över en uppfiskad tid. Hästholmen skulle blivit en vallfartsort. Ett museum över en återkomst.

Vi dras till returerna. Senare i livet förtunnas gränserna mellan nu och då: det lilla tillägg som i dag medför till den redan samlade massan av månader och år sätts i ett annat perspektiv. Det förflutna blir allt större, bortglömda dörrar till förgätna rum öppnar sig och ansikten, händer, dofter strömmar emot

dig – det tar aldrig slut. Stiftet raspar mot skivan och inifrån grammofonens mage stiger återkomsten. För länge sedan försvunna nycklar till skafferier där det aningen fuktiga knäckebrödet, den svettiga osten under glaskupan, de söta och uppmjukade marängerna förskräckt ropar till när dörren öppnas och du går in i det som nyss var hemlighet och natt.

Vid bärgning av fartyg eller gods gäller då som nu en lag från 1918 – ”lag med vissa bestämmelser om sjöfynd”. Grundtanken är att ägaren till ett bärgat fartyg eller gods skall ha rätt att återfå sin egendom om han betalar en skälig bärgarlön. Därför har den som börjar ett bärgningsföretag en anmälningsplikt. Tullmyndigheten på platsen skall sedan utfärda en kungörelse om saken. Om inte ägaren anmäler sig inom föreskriven tid får kronan ta över, och betala bärgaren på samma sätt som ägaren skulle ha gjort.

I fallet Per Brahe blev det under sommaren 1921 uppenbart att rederiet ej gjorde anspråk på vraket – men jag har ej funnit någon formell förklaring härom. Lastägarna teg.

Fartyget är värt 150 000 – det är Kanalbolagets mening. Härtill kommer lasten, om den ej förstörts. Dessutom skeppskassan på kanske ett par tusen kronor. Tillsammans är det mycket pengar. En jämförelse: de som ett år senare, sommaren 1922, arbetar vid vinscharna tjänar 67 öre i timmen.

Efter Lagerströms och Gillströms undersökningar av vraket i december 1918 lämnades Per Brahe därhän i två år. Rederiet var ej intresserat av en bärgning för

egen del – man ansåg det förmodligen bäst att låta hela saken falla i glömska så fort som möjligt. Lagerström frågade själv rederiet om han kunde få köpa vraket för att själv bärga det, men fick ej något svar, uppger han.

Sommaren 1921 inträffar emellertid en förändring. Det var en i Gränna bosatt f.d. dykare som kommit fram till att företaget var både möjligt och lönsamt. Sven Jerring beskriver honom:

”Hans namn var E. M. Johansson och han var f.d. dykare, ej främmande alltså för ett företag som det berämda . . . Han beslöt att våga sitt under ett helt, strävsamt liv hopasparade lilla kapital på experimentet. Han beslöt att trotsa alla huvudskakningar och olycksprofetior, vilka delvis kommo från så omdömesgilla håll som t.ex. den kände bärgningsexperten kapten Edlund i Neptunbolaget . . . Själv kunde han ju ej delta i arbetet, dels för sina 68 års skull, dels därför att han saknade båda händerna, vilka han en gång mist under utövandet av sitt farliga yrke. Men utom sin lilla förmögenhet ägde han en brinnande tro på sina planers framgång och hade han endast vid sin sida haft verkliga fackmän och män med hans egen entusiasm, så hade det väl varit han, som firat triumfen att få rycka Per Brahe ur Vätterns grepp. Han misslyckades – men det vilar, trots hans självöverskattning, och trots all hans brist på förutseende, något storvulet över honom, något betvingande i den äldrige invalidens förlitan på sin lyckliga stjärna. ’Der är skönare lyss till en sträng som brast, än att aldrig spänna en båge’.”

Johansson satsade 6 000 kronor på bärgningen. I juli 1921 hyrde han de två galeaser han behövde – samma tvåmastade, bukiga segelfartyg som vi möter un-

der bärgningen ett år senare. Han lejer dykare, lånar ihop lyftanordningar. En förmögenhet hägrar:

”– det är värdena där nere på botten, båt och last och skeppskassa, som icke lämnat . . . smålänningen . . . någon levande ro. Han är en gammal man redan . . . men en man tydligen med smålänningens beryktade envishet och energi. Skulle man tro vad folk säger här nere så blir det antingen Johansson som tar Per Brahe eller också Per Brahe som tar Johansson . . .”

I juli satte han igång. Men företaget var olycksfött. En dykare tröttnade, en blev sjuk, en misslyckades. Spirorna – de lyftbjälkar som lagts tvärs över galeaserna – knäcktes, krokarna som häktats fast vid vraket rätades ut. En lyftlina brast. Det började så småningom stå klart att materielen genomgående ej höll måttet.

I början av augusti kom ett dråpslag – galeasernas ägare tröttnade på företaget. Trots föreställningar från olika håll for fartygen sina färde, ”följda av Hästholmsbornas hotfulla blickar”. Johansson bad då Lagerström resa ned till Hästholmen för att diskutera en eventuell samverkan: Lagerström berättar i sina minnen:

”Jag for då dit över en söndag för att se på hans utrustning, och det var ju rena leksaker. När han begärde att jag skulle åtaga mig dykning för honom betackade jag mig. Så var hans bärgningsförsök avslutat. Han hade picklat med sin larviga bärgningsutrustning hela sommaren, och då det redan var höst, var det för sent att ställa i ordning med en bättre utrustning. Johansson hade inte ens haft ett vinsch-

spel utan hade gjort hål i en granbom och med spakar i dessa hål skulle bommen rullas runt och taljloparen rullas på. Taljorna var smäckra båtaltor att hissa livbåtar med. De två dykarna som var där först hade satt tersar av rälsbitar med en smäcker wirestropp in igenom båtens salongsventiler, där plåten endast är tre millimeter tjock. Detta skulle ha medfört att den tunna plåten repats upp som om den varit av papper, då Per Brahe vägde nittio ton och lasten hundratjugofem ton eller tillsammans tvåhundra femton ton förutom fastsugningen i leran, som torde kunna beräknas till minst tjugofem ton.”

Därmed var Johanssons bärgningsförsök avslutat. Det hade blivit alltmer uppmärksammat allteftersom sommarveckorna gick. Mot slutet var ett drygt tjugotal journalister i Hästholmen, och dykarnas missöden, vädrets växlingar, materielens otillförlitlighet registrerades. Hamnen var full av nyfikna – en försmak till folkmassorna ett år senare.

En av dykarna fann vad han trodde var ett manslik på botten framför fören. Det var ifört gummistövlar, rapporterade han. Då kapten Boija veterligen var den ende som burit stövlar under olycksnatten varskodde man fru Boija. Hon reste ned från Stockholm för identifiering.

Men förgäves. Den illa tilltygade kroppen visade sig vara Velis Allard, och stövlarna var i själva verket hennes yllestrumpor. Släktingarna kände igen henne på den guldbrosch som hon bar fäst vid sin kofta. Ett familjesmycke, uppgav tidningarna.

Juni–mitten av juli

E. M. Johanssons pengar var slut, men under sommaren hade andra blivit intresserade av företaget. I augusti 1921 bildades i Ödeshög strax öster om Hästholmen en "andelsförening" – en ekonomisk förening utan personligt ansvar. Den kallades Per Brahe och bestod av ett drygt tjugotal medlemmar, de flesta storbönder i trakten. Den drivande kraften var en byggmästare i Hästholmen, K. A. Johansson. I styrelsen ingick föreningens kassör Ola Fredriksson, handlande i Hästholmen, och grosshandlaren A. Thunborg i Ödeshög. En betydelsefull medlem var ingenjören Harald Giöbel från Harge, ägare av de båda galeaserna Carl Gustaf och Don Carlos som också under 1922 skulle utnyttjas vid bärgningen.

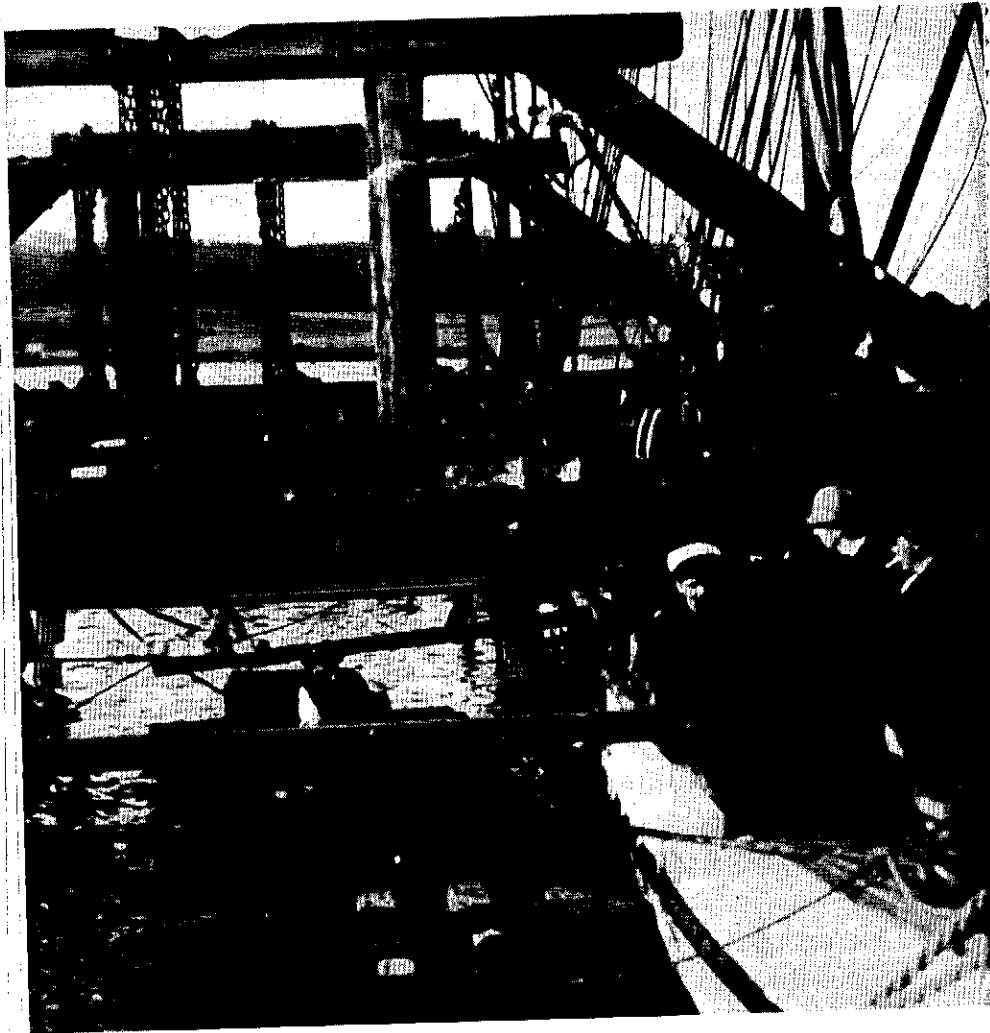
Startkapitalet var 14 000 kronor – det ökades sedan genom banklån och nytillskott från medlemmarna. Meningen med en förening av detta slag är att främja medlemmarnas ekonomiska intressen. Går företaget med vinst delas den i förhållande till insatsen. Går det med förlust blir man endast ansvarig med det belopp man tillskjutit.

1921 års misslyckande berodde framför allt på två faktorer. Den första är uppenbar: spelet, själva lyftanordningen, var för svagt. Det räcker ej med stockar som läggs tvärs över två fartyg, ej ens om de förstärks med järnvägsräls på det sätt som till sist skedde i augusti 1921. Byggmästare Johansson förstärkte nu stockarna – bommarna – med de grövsta bjälkar man kunde finna, samt med räls. Diametern blev till sist en halv meter. Som stöd för var bom satte man spännbockar – alltså vinkelställda pålar med uppgift att motverka svikten.

För det andra – efter E. M. Johanssons försök insåg man att lyfttrossarna ej kan hakas fast i fartyget. Påfrestningen blir för stor på de punkter där upphängningen sker. I stället bör fartyget lyftas i kedjor eller wirer om för och akter – som i en gunga. De två wirer som nu anskaffas har en lyftförmåga på vardera över 100 ton.

Lyftanordningen består av taljor och block. Enligt Lagerströms beräkning är det 250 ton som skall lyftas – taljorna måste anpassas härtill.

Det gäller alltså en tillämpning av hävstångslagen, och en av mekanikens huvudregler: vid den mekaniska process som lyftandet utgör är den erforderliga arbetsinsatsen konstant. Vad som vinns i kraft, förloras i väg. Taljan består av två block och ett tåg, som också kallas taljlöpare. Blocken består av en hylsa, ett "blockhus". Inne i huset är en eller flera skivor upphängda på en bult. Skivorna är skårade, så att rep kan löpa på dem. I blocken är krokarna fästade, dels för lasten, dels för upphängningen av blocket. Beroende



Kraftiga lyftbryggor, lagda mellan galeaserna Don Carlos och Carl Gustaf

på antalet skivor i det lösa blocket kallas taljan för tvåskuren, treskuren, fyrskuren osv.

Andelsföreningen anställde under våren 1922 dykarna Ernst Lagerström och C. G. Bergmark för en dagspenning på 75 kronor per person samt fri kost och logi. Särskilt Lagerström deltog i förberedelsearbetet och anskaffningen av materiel. Han skriver själv härom:

”När jag kom till Hästholmen fanns där ingen användbar bärgningsattiralj, varför det måste beställas block, spel för lyftningen, wires, schaklar, kättingar, stroppar, s.k. brokar m.m. Block och brokar beställdes vid Motala verkstad. Blocken till taljorna gjordes med sex skivor och byglar av tretums gods. Blocken var av stål och vägde vardera tvåhundra sextio kilo. Brokarna, två stycken, gjordes av stål-wires, grova som en grov mansarm och var splittrade i var ända. De var garanterade för ett hundra tons brottsbelastning. Wiren som löpte i blocken var trekvartstums, garanterad för arton tons brottsbelastning. Genom denna utväxling med sexskiviga block blev det endast tio ton på taljloparen, när det var sextio ton på taljan. Vi ansåg oss alltså på den säkra sidan beträffande taljor och brokar.”

Arbetena ute vid vraket började den 8 juni – Carl Gustaf och Don Carlos anlände den 14. Nu liksom förra sommaren komplicerades arbetena av det stora djupet – 32 m. Dykarna bör ej vistas på botten mer än högst en halvtimme i taget. Görs passen längre riskerar man dykarsjuka. Lagerström och Bergmark arbetar därför genomgående i korta skift.

Fartyget ligger alltså på rätt köl, med aktern nedborrad i bottenleran. Fören ligger ungefär två meter över botten. Runt om fartyget är delar av däckslasten



Dykarna C. G. Bergmark och Ernst Lagerström

utspridda. Stäven är ej riktad mot Hästholmens hamn, utan snett norrut, mot Omberg. Man antar att fartyget vridit sig ur kursen mot Hästholmen på väg ned mot botten.

Väster om vraket sluttar botten nedåt. Bara något femtiotal meter därifrån är sjön så djup att en bärgning hade varit omöjlig. Undervattenslutningen går ned i en sänka, maximalt 67 m djup.

Först och främst förtöjer dykarna de båda brokarna om för och akter: för att få fast akterbroken "sågade" man sig bakåt i leran. Sedan brokarna kommit på plats, en i höjd med bryggdäckets akterkant, en vid kommandobryggans förkant, surrades de vid båtens sidräcken för att ej glida.

Under nästa etapp kopplades de fyra taljorna i brokarna. Carl Gustaf och Don Carlos förtöjdes mitt över Per Brahe och taljorna, 28 m långa, firades ned. Enligt Lagerström var kopplingen av de 250 kilo tunga blocken det tyngsta arbetet under hela bärgningen. Efter kopplingen måste tågen i taljorna redas ut:

"När vi så hade kopplat alla fyra blocken, d.v.s. alla fyra taljorna, måste snodden i taljorna redas ut och för att kunna göra detta måste vi belasta och ta ner en smäcker bom och placera den tvärs över haveristen samt surra fast den vid blocken om styrbord och babord, lika vid för och akter. Blocken som hängde för bommarna måste snurras runt tills all snodd, eller, som vi säger, törnar var borta så att taljan blev klar för hyvning. Det var nämligen så, att när blocken var sexskiviga blev det ju tolv parter wire i taljan och då var det självklart att en så lång talja med

wire skulle sno sig. Under så besvärliga omständigheter hade vi att göra en halv dag bara med kopplingen och utredningen av taljesnodden. Vi dykare måste åka upp och ned på den långa taljan flerfaldiga gånger för att granska att den blev klar. Och som det var fyra stycken tog det lång tid.”

Företaget försvarades av djupet, men också av det ombytliga vädret. Hela sommaren var det ostadigt, med snabba övergångar från vindstilla till blåst och hög sjö.

Det första lyftet och den första flyttningen var utsatt till söndagen den 9 juli. Men just som vinschningen börjats blåste det upp. Vinden gick över i storm. Galeaserna, förenade genom lyftbryggorna, måste dras in mot land och lyftlinorna kopplas av – taljorna fick gå till botten. Under nästan en vecka letade man efter tåg och block. Först fredagen den 21 juli var allt färdigt för ett andra försök.

Fakta, data. Sommarsolen lyser på galeaserna. Det luktar tjära och tobaksrök. Man hör hammarslag. Dykarna klättrar ned på sin stege, hjälps ombord på den väntande flotten. Mässingen blänker, vattnet dryper.

Bra dagar, gissar jag. Ständig verksamhet, spänning, och en fara som krydda. – Jag föredrar jagandet framför fångandet, säger André Gide. Vad anser andelsföreningen och deras folk? De menar säkert att preliminärerna, läggandet till rätta, kedjornas mödosamma anbringande under den akterställda nekropolen får sin mening just genom fångsten – den mam-

mut som snart skall frigöras ur sitt frusna tidsgrepp.

Herrar Lagerström och Bergmark, Johansson, Fredriksson och Thunborg, omgivna av företagens fotfolk, dricker elvakaffe ombord på galeaserna Don Carlos och Carl Gustaf. Vi gör en djupdykning, ser tydligt deras termosflaskor och smörgåsar. Hur de försiktigt håller i bakelithuvarnas kanter, blåser över den svaga ångan.

Här skämtar våra manliga stämmor. Sommardagens ljuvlighet och döden strax under oss, vår förestående triumf, vårt handgripliga levandegörande och demonstrerande av det som höll på att försvinna ingjuter i oss, i mig, ett slags glädje som är kraft. Vi skall nog klara 200 ton. Tar man det bara nätt, går det fint. Vi knackar piphuvudena mot relingen.

– Då sätter vi igång igen, gubbar! säger Lagerström. Don Carlos och Carl Gustaf gungar stilla, ger svikt åt våra steg.

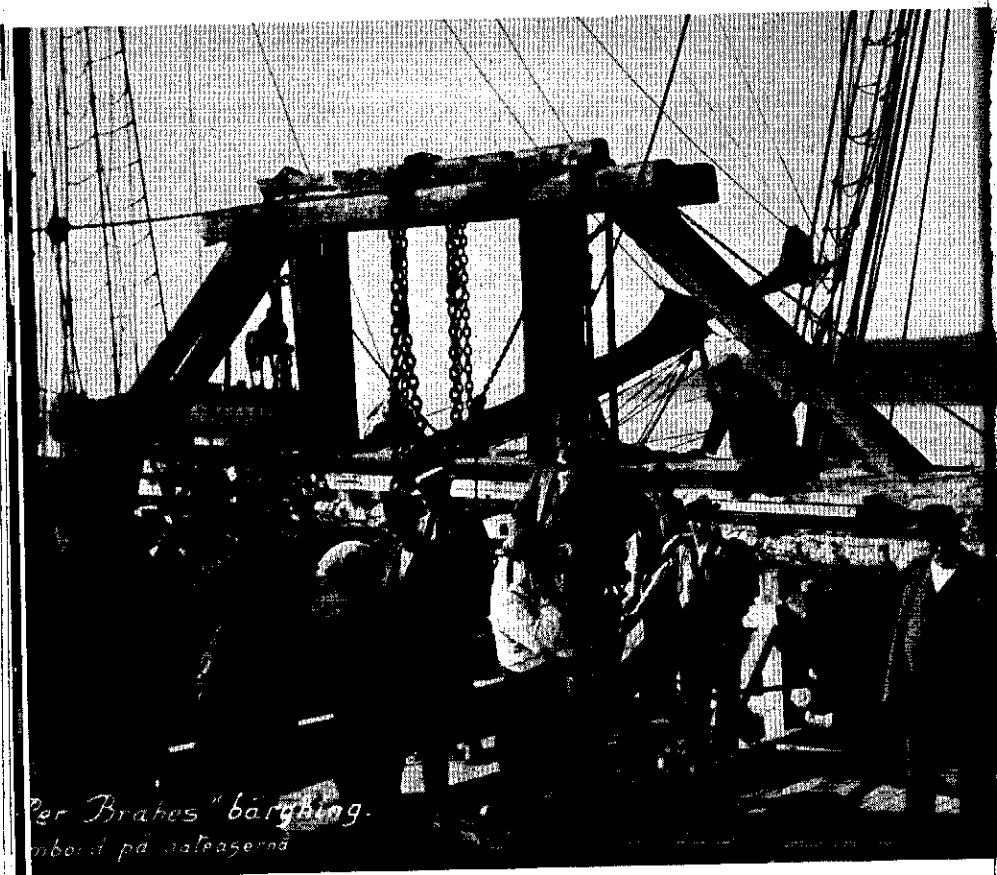
Med reporterblocket berett ställer jag några frågor till herr Lagerström:

– Ni har ett hårt arbete, mer än tolv timmar om dagen. Uppe i Stockholm slår ni väl av på takten?

– När jag har ett arbete håller jag på tills dagen är slut. Litet kvällsmat och en tidning – sedan somnar jag.

– Och lördag kväll, och söndag?

– På lördag kväll brukar jag träffa några kamrater. Vi går ut och tar oss några nubbar. På söndagen sover jag länge. Hälsar på någon bekant. Äter middag hos min värdinna. Läser tidning. Hoppas det blir måndag snart.



Per Brabes "bärgning."
ombord på sateasernd



Ett av fruktmosfaten

Paus i bärgningsarbetet. Nederst t.v. Ernst Lagerström



– Herr Lagerström tycker om sitt arbete?

– Ja, det är roligt, förstås. Och så tjänar jag pengar ibland.

– Vad skall herr Lagerström göra med dem, om jag får fråga?

– Det kan vara bra att ha på gamla dar. Man vet ju inte hur länge man kan hålla på med dykeriet.

Vi, åskådare och pressfolk, följer bärgarnas förehavanden från Hästholmens hamn. Helst låter vi oss ros ut till galeaserna – här är fullt av sommarlediga skolbarn som för en slant tar oss de 300 meterna från stranden. Sedan återvänder vi till basen. Nordisk Familjebok, andra upplagan:

”Hästholmen. Lastageplats i V. Tollstads socken, Östergötlands län, vid Vättern något s. om Omberg, och station vid Fågelsta–Vadstena–Ödeshögs järnväg. Platsen har gästgifvargård och några handlande samt har sedan gammalt varit öfverfartsort till Hjo (nu daglig ångbåtsförbindelse), och dess betydelse som sådan kommer sannolikt att ökas, sedan järnvägen till Mjölby fullbordats. 1878 anlades till hamnens skydd en pir, vartill beviljades statsanslag med 10 000 kronor. 1907 besöktes hamnen av 824 fartyg.”

Sedan 1910 är järnvägen till Mjölby utbyggd, och ett järnvägshotell har tillkommit. Norröver ligger Ombergs Turisthotell, och ett stycke därifrån Ellen Keys villa Strand. Stockholms-Tidningens utsände sommaren 1921 tyckte ej om platsen:

”Så dyrt och på samma gång så dåligt som det var med husrum och mat, det har jag aldrig förr funnit i det här landet.

Grått och fult och otrevligt, åtminstone i mitt tycke, så har Hästholmen legat där, och inte en människa har brytt sig om det annat än för att ta båten där och fara till Gränna eller Hjo. Att Omberg ligger strax norr därom och att bygden kring Alvastra är gammal och har minnesmärken från stenåldern över järnåldern och 1100-talet upp till våra dagar, det är en sak som inte hör hit.”

En fridens hemvist, i vanliga fall. Präglad av den karghet, stilla dysterhet som ofta möter på våra breddgrader och som längre österut, på andra sidan Bottenviken, kan på den främmande besökaren ge ett intryck av förtvivlan; husväggar som klamrar sig fast vid varandra för att hålla ut mot köld och ensamhet. Men nu, under bärgningsarbetena, är här alltså fullt av folk. Speciella båt- och bussturer anordnas från Gränna och Motala, extratåg sätts in, bilar och cyklar kommer från alla håll. Det finns ej ett rum att uppbringa.

Fredagen 21 juli

Lagerström och Bergmark var alltid uppe vid tretiden på morgnarna för att se hurdant vädret var. De hade en poppel som stod på en tomt nere vid stranden till märke. Var poppeln böjd i båge kunde de gå och lägga sig igen, stod den rakt upp väckte de manskapet och gav sig så fort som möjligt ut till vraket.

Lokalpressen har meddelat att ett lyft är förestående, och det är fullt med åskådare på klipporna vid

hamnen redan när dykarna går ned till sina roddbåtar. Det är alldeles klart och stilla, läser jag. Klockan är fem.

Också vi, med våra block på fickan, går ned mot hamnen. Solen står lågt, och järnvägsvagnarna på spåret som går ut mot piren, grusvägen, det stora röda magasinet får en guldfärg, en intensitet som förstärks av den svala morgonluften, ännu så kylig att sommaren kunde tas för höst. Ett provande bett i ett omoget äpple från en grässlänt markerar den tillfälliga tidsförskjutningen. Den syrliga smaken, det hårda köttets krasande genom, under skalet lägger augusti över juli. Det gula som väntar i sommargrönskan visar sig, ett ögonblick.

I det största av de i solen brinnande magasinen förvaras bakom en låst dörr några symaskiner, ett par lådor. Om några veckor kommer boden att var full med föremål. Det förvandlas till ett Per Brahemuseum, där man mot 25 öres inträde en stund kan få betrakta förlisningens vittnesbörd. Lagerstöm titade in ibland, läser jag:

”Andelsföreningens kassör hade en mycket vacker dotter, som stod vid dörren och tog emot inträdesavgiften. Bara den flickan var värd 25 öre att se på, så grann var hon. Så nog fick folk valuta för sina penningar.”

Så, nu stiger solen högre, och dagen får karaktär och profil. Blir definitivt den 21 juli, en fredag då fram emot kvällen det avgörande lyftet skall äga rum. Dagen går åt till förberedelser. De två brokarna runt för och akter är på plats – alla linor och tåg reds nu ut.

Efter stormnatten den 8 juli har man ytterligare förstärkt de båda lyftbryggorna. Dessutom har vinkelrätt mot galeaserna lagts en stor pråm som skall hjälpa till att bära Per Brahes tunga akterparti. Det är här fartygets huvudtyngd ligger: det aktre lastrummet är fullt av tunga radiatorer och symaskiner. Två mindre spel monteras nu upp på pråmen. De förbinds med vraket via två järnbalkar som körts in i de båda akterventilerna. Akterlyftet får på så sätt två förankringar – trossarna runt fartyget och ventilbalkarna.

Under dagen blåser det en svag sydvästvind. Några hundratal åskådare sitter på klipporna utanför hamnen. Sommarlediga skolbarn rör ut till bärgningsflottiljen med nyfikna. 75 öre turen kostar det.

”Att komma upp på galeaserna går inte för en vanlig dödlig, stora ting stunda och ingen får vara i vägen. Byggmästare Johansson för befälet med kraftig hand, ingen slipper ombord, som inte har där att göra.

Ett exempel! En hyperelegant lyxmotorjakt drejar bi på något hundratals meters avstånd. Dess ägare ros över i en jolle och anser det tydligen som tämligen självklart, att han skall få taga sevärheterna i närmare betraktande. Nix! Härute och i detta ögonblick betyder en stenrik Stockholmsdirektör mindre än den enklaste man vid vinscharna – byggmästare Johansson gör en myndig, avvärjande gest och förklarar kategoriskt:

’Hit kommer ingen! Vi skall lyfta Per Brahe!’

Och med det beskedet får hr direktören snöpligen bege sig tillbaka till sin ägandes ’mahognylåda’, som troligen representerar dubbla värdet av Per Brahe och bärgningsflottan tillsammans.”

Lagerström arbetar nere vid vraket, fäster de nya wirerna i akterskeppet. Två man sköter hans syrepump, en tredje ser till att syreslangen ej snor sig. Jerring, som släpps ombord på en av galeaserna, rapporterar att Lagerström är iförd flera lager av islandströjor och yllestrumpor till skydd mot kylan nere på botten.

Vid femtiden på eftermiddagen börjar man lyftet. Omkring 50 man är då engagerade i företaget. Man gör sig ingen brådska. Kontrollerar noga att lyftanordningarna håller, lyssnar efter misstänkta ljud.

Efter två timmar, vid sjutiden, anländer Trafik från Hjo. Den lilla passagerarångaren skall assistera. Många passagerare stannar kvar ombord, ställer sig i aktern för att följa manövrerna vid bärgningsfartygen, där vinscherna oavbrutet är igång. Innan det skymmer, omkring klockan nio, går en av dykarna ned och fäster en bogseringskabel i Per Brahes för. Han rapporterar att akterlyftet nu fortskridit så långt att propellrarna är synliga.

Bogsertrossen görs fast vid Trafiks akter.

Ute på klipporna är åskådarna fortfarande kvar, fast det börjar mörkna. Timme efter timme ser de tillsammans med åskådarna på Trafik och folk i roddbåtarna runt galeaserna hur de våta linorna långsamt lyfter sig ur vattnet. Klockan fem i elva blir de varse det tecken som visar att bärgarna lyckats. Don Carlos, Carl Gustaf och akterprämen rycker till och reser sig i vattnet, som om de befriats från en tung börda. Per Brahe har lyfts från botten. Jubel från alla håll.

Så, nu kan vi börja bogsera. Men vinschningen måste fortsätta: botten sluttar svagt uppåt mot Hästholmen.

Teknikens triumf! Sakta, sakta dras bärgningsflottiljen mot land under oupphörligt lyftande. Johansson, Lagerström kontrollerar, anger takten. I mörkret lyfts Per Brahe sammanlagt sex meter och dras samtidigt i en båge utåt Vättern tills den ligger rakt väster om hamnen.

Därefter går ett av spelen sönder. Det repareras snabbt, men nu, klockan två på morgonen, är det för sent att fortsätta. Alla är trötta, och besättningen ombord på Trafik måste vila. Den skall åter till Hjo på lördagsmorgonen.

Lördagen 22 juli

Vi fortsätter bogseringen utan Trafik – klarar oss med galeasernas motorer.

Vi har reparerat spelet som gick sönder i natt. Per Brahe hänger i en gunga, känslig för törnar. Vi stötte på en undervattensklippa: ett grund på 26 meters djup. Nu skall vi strax sätta igång igen. Klockan är sju på morgonen. Det är som om man ej behövde någon sömn.

Jag skriver "vi", som om jag tillhörde bärgningsmanskpet. Men jag bara följer händelserna här, och beskriver dem. Jag tänker stanna här på stranden tills fartyget är ovan vatten och de döda tagits i land.

Jag hoppas få se allt. Man är nära döden, och blir själv befriad, eller lättad av det som pågår. Jag blir glad över att jag lever, och jag inte var med ombord. Det är roligt att tala om att Lagerström och Bergmark satt igång igen, och att de båda galeaserna mycket långsamt stävar in mot land.

Mot kvällen, vid niotiden, har bärgningsflottiljen kommit på ungefär 150 meters avstånd från hamnen.

Vad händer där nere? Fartyget knycker till, ändrar läge. Skramlar spiselringarna i kabyssen? Rör sig John och Esther i sina hytter? Och alla ljuden där nere – nu ändrar de väl tempo? Det stilla largolivet har gått över, blivit gående, andante, ännu dröjande och trevande. Vad säger ni ombord om förändringarna som är på väg, och räddningen?

Jag, som är kokerskan som simmar över den svarta Husqvarnaspisen – vad anser jag?

Ingenting. Jag har annat för mig. Struntar i den ståtliga Lagerström och hans gemytliga kamrat, och i dina frågor, ställda med munnen mot vattenytan.

Söndagen 23 juli

Företagets planmässiga genomförande, tidtabellen, trasas oupphörligen sönder. Men det hör kanske till spelet? Man är på väg i god fart – och så brister något. Än är det spelen som mankerar, än är det vädret. Nu på söndagsmorgonen blåser det, och dykarna har tvingats uppskjuta den fortsatta bogsering-

en. I stället gör de nedstigningar för att bestämma fartygets exakta position. De konstaterar att Per Brahe ligger på 29 m djup, 150 m från strand.

Lagerström och Johansson berättar om nästa etapp för journalisterna. Man skall föra in fartyget på 12 m djup. Tillsammans med Bergmark skall Lagerström undersöka botten för att finna en lämplig förtojningsplats, helst skyddad för vinden, där båtens last i lugn kan lossas. En månads arbete återstår, tror Lagerström.

Han redovisar detaljerna i sin plan, pennorna antecknar. Djupangivelser, modifikationer i spelen. Johansson skjuter in med bärighetskalkyler och fakta om avståndet mellan galeaserna när Per Brahe skall upp ur vattnet och alltså måste rymmas mellan lyftfartygen. Ökade påfrestningar på spirorna.

Handlingsspråk, handlingsbesvärjelser. Planeringens imperativ hjälper oss i trista stunder, som nu, när vi ej kommer längre, och det blåser för mycket.

Vi måste täta överallt, säger Lagerström, så att vi kan pumpa läns. Men först skall vi alltså se ut en lämplig plats, på lagom djup för lossningen.

”För de enorma människomassor, som samlats vid Hästholmen på söndagen, blev inställandet av arbetet en stor besvikelse. En stor del hade kommit långväga ifrån och tältat eller på annat sätt övernattat runt omkring i samhället för att få se något av bärgningen, men när sedan dagen kom, låg det hela nere och den gråkalla sjön med de grönvita vågkammarna lockade inte ens till bad. Många lämnade Hästholmen på förmiddagen, sedan de tagit reda på att arbetet var inställt, men de flesta stannade kvar i

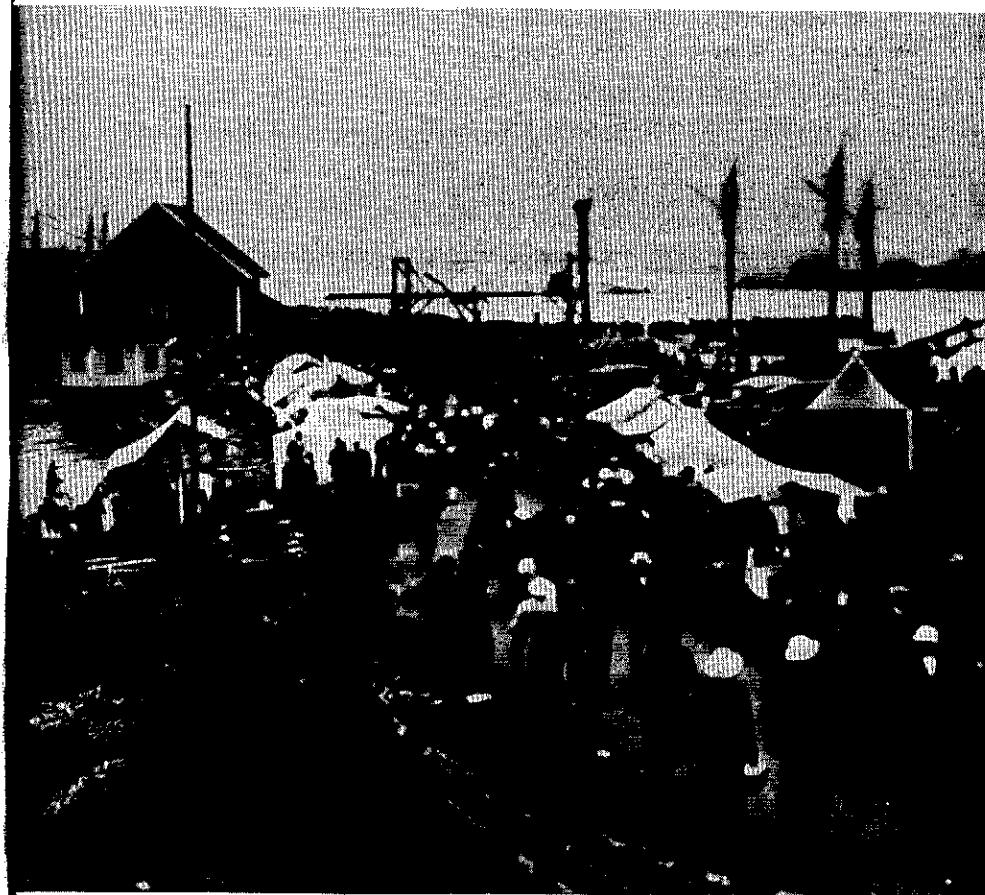
hopp om att dykarna skulle ändra sitt beslut eller sjögången lägga sig.”

Onsdagen 26 juli

Efter lyftet i fredags kommer allt fler nyfikna till Hästholmen. Bärningsföretaget följs dag för dag i tidningarna landet runt, och många vill med egna ögon se vad som försiggår. Det är främst folk från trakten, på cykel eller motorcykel. Extratåg sätts in från Mjölby och åkeriföretag i samhällena runt omkring ordnar dagsturer till Hästholmen. Från Motala anländer passagerarångarna Motala Express och Skärgården, lastade med skådelystna som sätts av i hamnen. Dessutom kommer ett hundratal luffare, skriver Jönköpings-Posten, och arbetslösa som hopas få jobb vid vinscherna.

20 000 människor enligt somliga tidningar, hälften enligt andra. Gästgivargården, Järnvägshotellet och Ombergs Turisthotell är fullbelagda. Somliga sover under bar himmel.

Hästholmen förvandlas till en stor marknad, med ungefär samma attraktioner som de årliga marknaderna i Jönköping eller Växjö. Porslinsmålning, med Per Brahe som motiv, i några stånd, i andra försäljning av fotografier av det sjunkna fartyget. Bokhandel, panorama med bilder från Port Arthurs belägring. Dessutom en känd gestalt från Jönköping, naturdiktaren Wallin:



Hästholmens hamn under bärningen. Till vänster det stora magasinet där "museet" inrymdes



”Minnes än den punkt i fjärran
varest Vätterns böljor blå,
ännu luriska och falska,
våldsamt emot stranden slå,
minnes än den mörka natten
jämren ibland vänner mång
Stockholmsresan med Per Brahe
börjad under fröjd och sång.”

En symaskin har stulits från ”museet”. Den knackas sönder och saluförs för 1 krona biten. ”Ofoget avslöjades emellertid snart av vederbörande myndigheter och stoppades ögonblickligen.”

Tillfälliga kaffeserveringar finns överallt. Jönköpings-Posten skriver:

”Sjöluften suger, och på klintar och i naturliga bersåer dukas frukost av medhavda smörgåsar och på Primus uppkokades kaffe. De många stånden bokstavligen digna under ton av brokigt färglagda karameller, bastioner av väldiga, hemgjorda pannkakor, kolonner av pomril och sockerdricka och förankrade eskadrar av cyklopiska smörgåsar, klädda med ost och korvskivor. Kommersen går som en epidemi över hela Hästholmen. Källarmästaren har försålt över 20 000 buteljer pilsnerdricka.”

Publiken är blandad, noterar reportern:

”Här gå frodiga skeppare och stoltsera i stormfrätta oljekläder bredvid gaster i ylletröjor. Här trängas stadgade hemmansägare i söndagsstass med omgivningens honoratiöres i hypermoderna vindkläder, och sportiga damer, som markera sin sociala ställning med mockaskor och flyghjälmar.”

Liksom tidningarna frågar jag mig varför alla dessa människor egentligen kommit dit. Vad vill de se? Fartyget som höjer sig upp ur vattnet, kanske? Det ohjälpligt förlorades mirakulösa återkomst, människans seger – över vad?

Fartyget som snart skall återuppstå är en urgestalt, skulle jag tro, en arketyper. Århundradena igenom betraktar vi, alltid lika uppmärksam, det förflutnas uppenbarade avtryck.

Bärgningsföretag, expeditioner för att återvinna det som försvunnit måste noggrant planeras. Genomförandet bör helst ske som här: i etapper, sakta, tydligt och i allas åsyn – i takt med det gnisslande ljudet från vinscharna, linornas droppande. Centimeter efter centimeter höjer sig masten, och snart är Kanalbolagets rödfärgade gördel kring skorstenen helt synlig. Snart får vi se det förgångna. Det är ej försvunnet – det finns och kan bemästras, bara man ej ger upp. Med rep och lampor kryper vi genom pyramidens långa gångar. Strax står lord Carnarvon framför den igenmurade dörren: är det därinne Tutanchamon sover? Därbakom är kanske det förflutna rent, bevarat – skall ej anblicken härav förmedla den kraft som en gång fanns i gravkammaren och som vattnet eller muren stängde inne?

Ungefär som en kraft frigörs i återgivningen av en i minnet magasinerad julidag här vid Vättern: en kammar med sommarvindar, färger, former, dofter, handens tag i björkstammen. I pennans och penselns beskrivning, genom handens språk förtydligas kålfjärilens fladdrande: av den vita vingen blir ett segel

med frömjöl, i en värld av raka ståndare och bugande pistiller.

Ord och bilder som föder sin egen värld, gestaltar. Kanske John Bauer och kapten Boija finns därinne, kan berätta hur det egentligen är, få oss att se hur vi skall formulera frågan så att våra svar passar.

”Lyckans dag dock snart är inne,
målet hunnits, o, hur stort,
dykare med arbetskarlar,
äras bör för vad som gjorts,
kättingarna ha hållit taget,
en och var, belåten, nöjd,
nu vid Hästholmen i hamnen
skådar ångarn under fröjd.”

Torsdagen 27 och fredagen 28 juli

Hela torsdagen har dykarna arbetat med spel och trossar. Klockan halv sex på eftermiddagen är förberedelserna klara. Från var och en av de två galeaserna löper ställinor eller brok genom två sexskurna block. Linorna är fästa vid de två ståltrossar som lagts om Per Brahes för och akter. Akteröver, mellan galeaserna, ligger pråmen Tord. Från pråmen går en femte lyftlina ned till vraket där den via en ståltross är fästad vid propellerbrunnen.

Mitt på galeaserna står fyra gångspel med åtta man vid varje. Dessutom finns ett spel på pråmen. Sammanlagt är fyrtio man vid vinscherna.

Man börjar vid sextiden. Byggmästare Johansson ser över materielen, Lagerström och Bergmark fattar posto på var sin galeas. Åttio armar på fyrtio spakar. När vinschningen sätter igång darrar fartygsskroven. Vraket väger nära 200 ton. För att vinna kraft har spelen getts stor utväxling: tolv meter vinschad kedja motsvarar en meters lyftning.

”... här ute på galeaserna under pressningen av människans handkraft och spänningen i hela denna komplicerade apparat, som vuxit samman till en enda organism, härute glittra människans väderbitna ansikten av svett i glansen av den sjunkande, heta julsolen. Det tas kraftiga tag i gångspelen, och kommandoorden ljuda enkla och okonstlade, men åtlydas blindt.

– Följ med i hiven där akter över! ropar hr Lagerström.

– Gott, hiva an, blir svaret, och det knarrar i spakarna och sjunger i taljorna och blocken.

Då törnar något emot babordssidan av den styrbord om Per Brahe liggande galeasen. Det är Per Brahes mast, som skjuter upp med lutning mot styrbord. Det förefaller som om skrovet där nere alltjämt hade svår slagsida.”

Kvällens arbete avbryts flera gånger av tekniska missöden. De repareras genast – fram emot natten i strålkastarljus från lampor som monterats upp i galeasriggarna. Strömmen leds ut i en kabel från fyren. Mellan galeaserna ligger en pontonflotte där man ställt en spånkoffert som fiskats upp från Per Brahes däck. Den är låst, grågrön av lera och vattenväxter. Omkring flotten porlar vattnet av gaser och luft nere från vraket.

”Vättern smackade girigt om sitt rov. En svag nattbris förde klunkande böljor mot klippstränderna, det gned i förtöjningarna vid kajen, gnisslade till här och där utan att man anade ljudets upphov i den becksvarta natten. Och på landbergen sutto träget väntande människoskaror, familjevis hitresta med matkorgar, filter och tält. Ett flämtande stearinljus bakom en tältduk visar att man håller sig vaken, och ibland glimma tändstickorna och piptändningen ute i en skreva, där man först av ljuset förstår, att människor slagit sig ned.”

Vraket lyfts ungefär tre meter från botten. Därefter, omkring midnatt, låser man vinscherna och börjar i stället att med varprep dra in hela bärgningsflottiljen mot strand. Ett fyrtiotal man ombord på galeaserna är särskilt avdelade härför. Strax före ett stannar de upp – Per Brahe ligger då på elva meters djup. Botten sluttar uppåt stranden och båten måste åter lyftas några meter innan man kan fortsätta varpningen mot land.

”Just när männen åter börja sin gång kring spelen blir det ett plötsligt hemskt brak där ute ombord. Galeaserna vaggas, den ena elektriska lampan faller ned, flaggan på Per Brahes masttopp sjunker, det larmar och dånar bland bockar och ställningar, bommarna svänga från styrbord till babord och ett tjugotal röster ropar över varandra.”

En av wirerna har brustit. Galeasernas akterskepp sätter sig, och bogspröten pekar nästan rakt uppåt.

Skrällen och händelserna däromkring beskrivs i detalj i tidningarna. Rösterna som ropar till varandra finns dokumenterade, en storloms klagande likaså,

årornas plask när bärgningsmanskaper i sina båtar beger sig in mot hamnen för att vila några timmar.

Johansson och dykarna gissar att förbroken brustit, och att förskeppet hamnat på ett grund – annars skulle man alldeles förlorat greppet om vraket. Så fort det blir ljust skall saken undersökas.

Och så kommer morgonen, läser vi. En grå dimma viker undan, den hänger till sist bara kvar över skogarna på Omberg. Änder ger sig av i sträck mot Tåkern, och snart hörs rasslande från träskrindor – först nu är det så torrt att man kan ta itu med höskörden.

I spalterna intill Per Brahe talas dag efter dag om de tyska krigsskadestånden. Regeringen i Berlin har inställt betalningarna – man har ej råd, heter det. Segrarmakterna försöker finna en gemensam ståndpunkt. I Paris menar man att länder som Frankrike – som drabbats särskilt hårt av de tyska arméerna – bör ha största rätten till skadestånd: längre fram måste man kanske göra en prioritering.

Det är krissommar. I juni har tyske utrikesministern mördats och nu, i slutet på juli, hotar delstatsregeringen i München den tyska riksenheten. Riksdagen i Berlin har antagit en lag om säkerhetsfrågor – i Bayern anser man att den inkräktar på dess integritet som delstat. Bryter sig Bayern loss ur tyska riket anses det vara risk för att österrikiska Tyrolen följer exemplet och i sin tur ansluter sig till frondören.

Men det viktigaste kanske sker i Italien? I parlamentet i Rom förklarar Mussolini att han och hans folk är beredda till väpnad revolt, och att det politis-

ka läget får avgöra om och när. Parlamentsledamöterna reagerar ej – nöjer sig med att inregistrera hotet. Om några månader kommer han att bilda regering.

Snart är de outtröttliga dykarna åter i farten, och upptäcker genast att en järnbygel som höll i förbroken bänkts ut av tyngden. Förskeppet vilar mycket riktigt på en undervattensklippa. Genom att aktern fortfarande hålls av kättingarna kan man utan större svårighet ersätta bygeln.

För säkerhets skull slår dykarna in ventilerna till manskapets skans i fören. Där fäster de två stödlinor, som sedan angörs vid huvudtrossen.

För att få svängrum under arbetet härmed skickar de upp en låda från Per Brahes fördäck. Det är en symaskin för skomakare, emballerad. Väl uppe i luften brister lådan och faller sönder. Men maskinen är hel, läser vi: felfri, rostfri, går att använda.

Spånkofferten från flotten lyfts upp till en av galeaserna, och öppnas. Innehållet granskas:

”Det bestod av dam- och herrkläder, skodon, kragar, toalettartiklar och köksattiraljer, kastade om varandra. Tydligen tillhörde kofferten något gift par, som antingen varit med Per Brahe eller också skickat densamma med båten som fraktgods. En närmare undersökning av de olika klädespersedlarna gav vid handen att de tillhört Svante Falck och hans hustru, vilka befunno sig bland passagerarna. Falck, som var handelsresande för margarinfabriken Zenith och bosatt i Linköping, hade tillsammans med hustrun varit på besök hos dennas åldriga moder, då bosatt i Gränna. De voro då olyckan inträffade på väg hem.”

Bestod av dam- och herrkläder, skodon, kragar!

Just det. Löskragar lagda runt varandra, i trekvartscirklar. Vita, och lätt stärkta, samt kulörta – strukna på vanligt sätt med en fuktig bomullsduk mellan järn och tyg. Och så nedlagda i denna koffert, frasande, med de knapphålsförsedda flikarna som vädjanden, utsträckta händer i väntan på en knapp. Stopp!

”Kläderna i kofferten voro icke så förstörda, som man skulle kunnat tro. De understa plaggen hade bibehållit den vita linnefärgen. Att katastrofen inträffade under den livsmedelsfattiga kristiden framgick av ett antal askar och formar, som innehållit råg eller annat kaffesurrogat. Även tycks man haft smör förvarat bland kläderna. En krage med nummer 38 var inköpt hos firman Berendt junior i Stockholm. Ett fynd av affektionsvärde för släktingar är en ljusbrun, av vattnet något blekt hårlock, som även är väl bibehållen.”

Vi är ombord på Carl Gustaf – jag är här med min penna och mitt block. Inte bara kragar, noterar jag, utan en hel värld under det vidjeflätade locket. Men jag, här, strax efter krigets slut, med hatten uppskjuten i nacken – jag ser den knappast. Det är först vi, som i efterhand stigit in i tavlan och nu står bakom den över blocket lutade gestalten, som ser. Läger märke till pennans iver, yrkesnitet och känslan för vad som väntas: dam- och herrkläder är noterade. Skodon, och kragarna. Toalettartiklar och köksattiraljer **KASTADE OM VARANDRA.**

Vi hör ropet, ett bittert förgäves över den nyss

ordnande handens praktiska beställsamhet. Men i denna förgängelsens anblick, just här, finns en tröst. Vi, alla sorgsna vittnen, söker kvickt en ordning. Och ur persedlarnas kaos stiger kosmos fram, en dialektisk förvisning. Korgkoffertens ägare är kända! Det finns en trygghet, en hänförlighet till en värld av fakta:

Zenith, en margarinfabrik i Linköping.

En åldrig moder, bosatt i Gränna.

En handelsresande och hans hustru. De voro då olyckan inträffade på väg hem.

Vi fortsätter ett stycke till. Studsar på den spänstiga trampolinens mening och dyker in i nya motsatser. Eller i en glidning, helt enkelt, en förskjutning av betydelsen. Är kanske vår klassificerande ordning en lögn, en bekvämlighetsflagg på flytande nekropoler där förruttnelsen hastar till ensliga läger?

Vi noterar också att ett par damskor av mocka återfanns på fördäck. Är det Velis Allards? undrar vi. Tog hon av sig just dessa skor innan hon hoppade?

Medan Lagerström och Bergmark splitsar fast en ny bygel samlas andelsföreningens medlemmar hos handlanden Fredriksson för diskussion om vad som skulle ske efter bärgningen. Johansson och hans medintressenter vill få in pengar så snart som möjligt. Dykarna kostar vardera 75 kr om dagen, de två galeaserna det dubbla. Dessutom 67 öre i timlön till det övriga manskapet. Företaget har redan kostat omkring 25 000 kr, beräknar Stockholms-Tidningen. Man måste kalkylera med ytterligare 10 000 innan fartyget ligger i hamn. Därefter måste Per Brahe så

fort som möjligt föras runt i kanalhamnarna och visas för pengar. Kan man locka 100 000 besökare? 25 öre i inträde, eller 50?

Lördagen 29 juli

På fredag kväll var allt klart för fortsatt bogsering in mot land. Men det blåste upp, och man beslöt sig för att vänta. Vinden tilltog, gick över från frisk bris till kuling, från nord- eller nordväst. Galeaserna låg sammanbundna av lyftbryggorna med fem meter från reling till reling. I den hårda blåsten sänktes det ena fartyget, medan det andra höjdes: hur länge skulle träställningarna hålla? Man startade motorerna för att motverka alltför häftiga rörelser.

Hur länge skall vi vänta innan vi slår till reträtt? Skall vi stanna kvar ett tag till, lita på vår goda tur? Nej. Det gäller att ta tag i ögonblicket – ej låta sig styras av omständigheterna. Här, i samma nordvästliga vind som det blåste över novemberkvällen 1918 fattar vi ett beslut: vi slår back. Vi lösgör lyftlinorna från spelen och hakar fast dem vid två ordentligt förankrade flottar. Och nu, när det börjar ljusna, drar vi in det från vraket frigjorda galeaskomplexet mot hamnen.

Nu grips manskapet av missmod, läser jag.

”Nu hade man velat ta de sista krafttagen för att bringa den långa spänningen till slut. Männens nerver äro slitna

av allt detta fram och tillbaka i kampen för en uppgift, som i praktiken med dessa primitiva redskap är så fullkomligt oberäknelig. Somliga av dem som arbetat i månader med knåpgörat därute bland trossar, taljor och stakar, arbetat som myror i en stack, där åskådaren knappast kan se ett enhetligt system, men där allt dock går metodiskt efter den inslagna planen, många av dessa ge nu upp. Man låg ju så nära land . . . Och idag säga pessimisterna, att nu kan det draga om en månad igen, innan det blir fart på bärgningen.”

Nå, Handelsbolaget och dykarna vet med sig att båten snart är i land, och att det är lätt att hitta nytt manskap om det gamla tröttnar.

”De komma västanifrån med båt över Vättern eller från alla andra väderstreck på luffen längs vägarna med skor och strumpor i ett snöre över axeln, eftersom de bara ha ett enda byte, som de inte ha råd att slita ut. Andra komma från närmare ort på ett slags turistbesök. Men de ha inte råd att hyra båt för att komma ut och se det riksbekanta verket över Per Brahes vrak. De arbeta sig över, erbjuda sina tjänster vid gångspelet för en timme för att få titta på . . .”

På lördagsmorgonen skiner solen och vinden har mojnät. Det är så klart att man ser den västra strandens konturer. Bärgarna och deras medhjälpare – somliga städslade samma morgon – arbetar hela dagen med att reda ut de härvor som lyftlinorna bildat under natten.

Jag gör en paus och inskjuter att i och bakom, under händerna vid de hoptrasslade lyftlinorna, mel-

lan fingrarna som drar i knutor och flätor, bortom blickar under vaxduksskärmar finns en förväntan. En önskan om en lättnad, kunde man säga: en frigörelse.

Samma förlossning som jag förbereder genom denna utdragna beskrivning av bärgningsföretagets kastningar. Bara jag fått detta kapitel klart, båten på rätt köl och i säkerhet bakom piren – då, säger jag, då skall jag andas ut. Då är föresatsen infriad och jag kan lättad sjunka ned i gräset, här intill handlanden Fredrikssons veranda där nu på lördagseftermiddagen konjaksrogg serveras i etsade, höga glas.

– Skål för det!

En ljum sötbesk smak i munnen medan vi manligen planerar för vår gemensamma framtid. Lossning av lasten och bärgning av människorna därinne, länsdumpning. Vi avlar våra företag, föder dem sedan med möda och besvär.

En grogg till, med fräsande sockerdricka, innan vi går ned.

Jag hör dem – deras återkommande mödor och befrielser är också mina. Jag dröjer vid igenkännandets nötta och glädjefyllda anhalt där återkomsternas primfaktorer lagras på varandra. Långt nere skymtar jag Odysségumman Eurykleia.

Urgammal. En trogen själ, som sitter på huk framför en annan åldrig gestalt. En tovig mansperson på en fårskinnsklädd stol. Hon tvättar hans ben och fötter i en balja. Hon mumlar för sig själv. Många har jag sett, säger hon, men ingen som liknat honom så mycket som du. Samma gestalt, samma fötter. Men han är borta, kommer aldrig igen. Jag ammade ho-

nom, förstår du. Han blev kung här på ön, men så reste han.

Svampen i det ljumma vattnet.

Han har vänt sig från elden så att ljuset faller på ryggen. Han är rädd för att bli igenkänd, förstås.

Eurykleia tar tag i hälen, lyfter upp benet ur baljan, tvättar. För handen upp efter vaden, mot knät –

Ett ärr, säger hon tyst. Det är ju hans ärr, den försvunnes. Jag var med när han fick det. Det är han som sitter framför mig på fällen, med ryggen mot elden.

Vi möter en heraldisk gestalt: igenkännandets figur, stöpt i häpen åtbörd och inandning:

– Nej men – det är han! Jag kan inte ta miste. Jag minns när han skar sig, när yxan högg, när vildsvinet rev, när han vinglade till och slog knät mot trottoarkanten. Jag höll själv i pakethållaren, sprang bakefter. Andfädd, framåtlutad –

– Styr, hör du! Och så bromsa, sakta!

Sommarförmiddagen är på väg mot sin vändpunkt. Nere i fiskhamnen börjar vattnet dra sig tillbaka – snart skall båtarna lägga sig på den nakna sandbotten.

– Kölarna är av bly, förstår du. Kölen gör att båten håller sig rak.

Cykelljud, springande steg, röster från gatan. ett hjul, en trottoarkant. En och samma hornsignal bebådalar Siegfrieds entréer. En avlägsen treklang och vi vet genast att han är i antågande, med silverhjälm och brynja, beredd. Äntligen! Undsättningen nalkas i ilmarscher. Ett tonföljdsfragment, en doft, ett skratt

och springande steg – och nu en hand på ett mansben: fingrar som följer ett i huden nedsänkt tecken.

– Eurykleia, du känner igen mig. Nu håller du käft. Jag tar dig här, med vänster hand om halsen och med höger om din gamla rygg. Och så för jag dig fram mot mitt ansikte. Ser dig i dina matta ögon och dina fåror och din insjunkna mun, och så säger jag, strängt och kärleksfullt –

– att om man vet så mycket som du, så vet man också vad som sägs och inte sägs.

Greppet hårdnar, både om hals och rygg. Gummman värjer sig, förklarar, försäkrar. Aldrig. Vore mig fjärran – du känner mig. Tårar, snabbt borttorkade av gamla händer.

– Eurykleia, det är jag. DET ÄR JAG.

Nu sätter vi igång igen. Klockan går mot sju på kvällen, och förstärkningar på omkring 50 frivilliga sätts in – de har åtagit sig arbetet vid gångspelen för nöjet att få vara med. Sammanlagt är nu 100 man vid draglinorna.

Efter en stund reser sig Per Brahes mast. När 24 m hivats in har vraket höjts 2 m över grundet, och bogseringen in mot land kan fortsätta. Akterprämen, som hjälpt till vid lyftet, byter plats och lägger sig förut, som bogserbåt. Man drar sig långsamt in mot piren.

En del av hamnområdet är avspärrat av polisen och allmänheten är missnöjd. Men mot 50 öres avgift får man komma innanför repen.

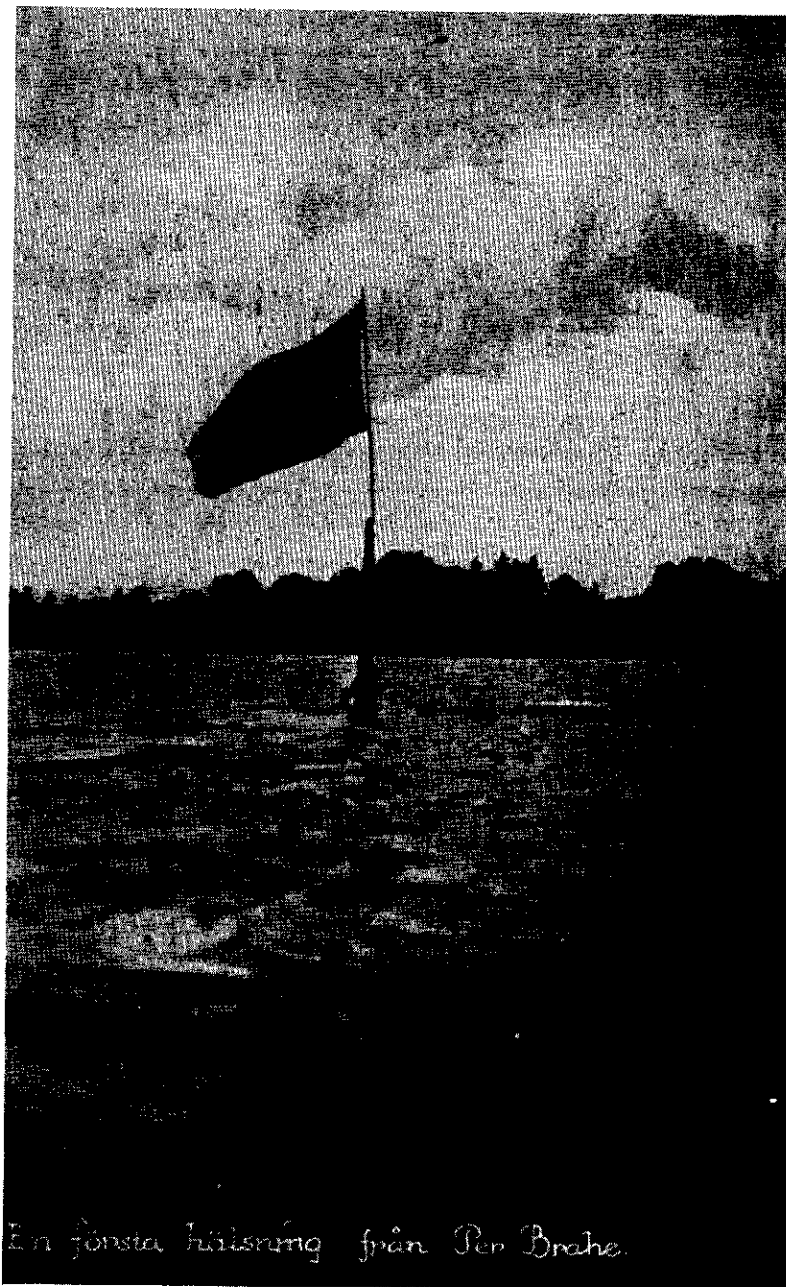
☞ *Söndagen 30 juli*

Klockan tre på eftermiddagen klättrade en sjöman upp i Per Brahes mast, som nu stack upp ett tiotal meter över vattenytan. Där fäste han en blågul flagga som skänkts av damer i Motala. På masttoppen satte han fast en förgylld sejnfallsknapp – den följde med flaggan. Bärningsmanskaperet hurrade, och de 20–30 000 åskådarna.

Strax dessförinnan hade Per Brahe förts så långt in mot land och höjts så högt som galeaser och spel medgav. Om fartyget dragits ytterligare högre upp skulle skrovet stött emot galeaserna. Avståndet mellan dessa måste alltså vidgas, något som förutsätter en förlängning och förstärkning av tvärbalkarna.

Nu ligger Per Brahe på 9 m djup, 60 m från hamnen. Förutom flaggstängen skjuter skorstenen upp några meter. Den är rödmålad: den ena av de två bolagssköldarna skruvades bort häromdagen, den andra sitter kvar. Området runt vraket är spärrat, men de som får tillstånd att komma innanför bojarna kan konstatera att man tydligt ser båten. Däckstaket ligger en meter under ytan – man ser varje rispa i plåten. Ett par meter djupare ligger däckets med symaskinernas virrvarr av stativ och hjul.

Nu skall man under några dagar ta upp lasten ombord. Bärarna tar ledigt. Tar sig in till hamnen, och handlanden Fredrikssons villa och veranda. Dessförinnan intervjuas de av signaturen Danilo i Stockholms-Tidningen:



En första hälsning från Per Brahe.

”Många bärgningar har jag varit med om, många minst lika farliga som denna, men ingen där det gått till så festligt, sade hr Lagerström. Det är ju en riktig folkfest det här, och man känner sig verkligen rätt glad att vi hunnit så långt.”

”Lyckliga Hästholmen!” ropar Svenska Dagbladet. ”Per Brahe, det märkliga vraket, har skänkt dig en oanad rangplats bland Svea Rikes samhällen och dina innevånare en bekymmersfri vinter.”

”Söndagseftermiddagen präglades av en verklig glädjestämning. Där rådde ett liv och en rörelse utan like, med sång och dragspelsmusik omväxlande med positivlåtar och glada hejarop från de festande sällskapen. På hr Fredrikssons veranda, som icke är torrlagd, njöto dykarna Lagerström och Bergmark och andra av bärgningsföretagets ledande personer en välbehövlig siesta . . .”

Jag går omkring i denna uppsluppenhet. Tömmer en halvljummen pilsner och undrar vad jag har här att göra. Varför jag tagit mig hit och i min stora nyfikenhet ägnar ej blott några dagar utan månader och år åt att beskriva vad som sker här i hamnen och ett stycke strax utanför.

Kanske därför att undergång hotar, och det är jag som är kapten Boija? I vittnens närvaro har jag enligt domstolsprotokollet vid flera tillfällen förklarat att jag var medveten om att något var på tok, och att man ej kunde fortsätta med att lasta fartyget för hårt.

– Det går så länge det går, sade jag. I Gränna yttrade jag strax före avgången till Hästholmen högt och tydligt: Går det inte åt helsike nu, går det aldrig.

Så det är naturligt att jag är intresserad av bärgningen. Jag klarade mig! Min livskänsla stärks, jag genomströmmas av glädje inför musiken här, och alla rösterna. Flaggan och den röda skorstenen därute påminner mig om vad som förestår.

Måndagen 31 juli

Pendeln svänger. Efter söndagens jubel måste komma trötthet, med klassiska frågor: vad gjorde vi egentligen, och vad gör vi nu?

”Per Brahe-dramat har inträtt i ett nytt skede – det, då man frågar sig huru man skall förfara med de döda.

Det var inte mer än rätt, att man jublade i Hästholmen på söndagen över segern. Bärgarna förtjänade hurraropen. Idag har folket fått vila. Det är också icke heller mer än rätt. Det enda som utförts är avriggningen av de båda galeasernas hissanordningar. Styrelsen i bärgningsbolaget har också haft ett samtal för att behandla frågan om anskaffandet av pråmar för det slutliga arbetet med lossningen av lasten och upptagningen av liken.

Men, frågar man sig nu, är det rätt att anskaffandet av dessa pråmar skall göras till en tvivelaktig eventualitet? Där ligga de döda ombord och vänta på den för dem upplåtna platsen på Västra Tollstads kyrkogård.”

Frågan om pråmarna stöts och blöts i tidningarna. Kan ej Kanalbolaget träda in? Eller kronan? Tändsticksbolaget i Jönköping? Det brådskar – vattnet är 15 grader varmt.

Ute vid vraket låter jag årorna vila, lägger till vid skorstenen.

– John, var är du?

Snart skall vi se att han i fyra år låg intill trappan upp mot akterdäck, hindrad i sitt försök att komma ut. Men ännu några dagar är han osynlig – ljuset når ej ned i fartygets innandömen.

Hur ser uppståndelsen ut? undrar jag, åter i land, vadande i högar av papper, äggskal och bortkastade konservburkar. Jag efterlyser en lyftning som svarar mot all oro, alla försök att komma vidare. Det kan ju ej ta slut så här, med högar av skräp och barnungar som går omkring och letar efter tomma ölfaskor.

Svaret kan ju ej ligga i de makabra upphämningsförsök som snart skall företas, lika litet som i de minnesanteckningar och periodiskt återkommande påminnelser som dyker upp här och där, nu, i denna text.

”Myndigheternas minst sagt egendomliga likgiltighet för denna bärgningsaffär får icke längre fortåra. Redan den omständigheten, att från officiellt håll aldrig en tanke framkommit på samhällets eventuella skyldighet att utföra den gärning, som nu fullbordats av ett improviserat affärsföretag, är ganska betecknande för detta samhälles art. Det är dock liken av svenska medborgare, som nu legat i snart fyra år som dränkta möss i en råttfälla. Med en tekniskt väl rustad expedition skulle hela den vidlyftiga bärgningshistorien ha kunnat utföras på någon vecka med ganska ringa utgifter för statsverket.”

Pennan beskriver dessa frågor en julimorgon i Siena. Jag ställer dem intill varandra, som tinnar på

stadens många röda och bruna torn. Esther och John var här 1908. De lutade sig ut över bröstvärnen och såg detsamma som vi: det snäckformade torget, de kupade takens gytter, de gröna kullarna i soldiset.

Här någonstans, mellan de återkommande frågorna, i utsikt och anblick, i det skådespel vi själva uppför – också där nere under däck, i vattnet – finns kanske den utlovade odödligheten? Det enskildas förvandling till levande allmängiltighet? Handens tag i den nötta ledstången, fotens sökande i spiraltrappans halvmörker är kvar. Vi ser dig John, vi som är du.

En gren är bräckt, och vi ser det intet öga sett: ett innanmäte öppnas och aktualiseras.

Tisdagen 1 augusti

Man får ej tag på några pråmar. I stället beslutar man sig för att använda galeasen Carl Gustaf som bas för det lossningsarbete som förestår. I brist på ordentligt ankare kan emellertid Carl Gustaf ej förtöjas ordentligt, och lossningen får vänta ännu en dag.

Svenska Dagbladets korrespondent, signaturen Ms, uppehöll sig under dessa dagar vid företagets sanitära aspekter. Han påminde om att vraket lyfts från 34 m djup till 9 m, med ordentliga temperaturförskjutningar som följd. Upplösningsprocesserna ombord på Per Brahe hade accelererat, menade han: det var rötmanad, och man kunde ej vara nog försiktig. När vraket lyfts upp i fria luften måste det anti-

septiskt desinficeras.

En fiskebåt med Vätternröding kom in i hamnen: borde man egentligen äta fisk från dessa vatten? Han ställde ej uttryckligen frågan, men den skymtade i hans text.

Kanalbolaget hörs ej av under första delen av sommaren, och tystnaden kritiseras runt om i pressen. Till slut upprepar ledningen vad man sagt redan sommaren 1921: bolaget är berett att biträda vid bärgningen av de döda ombord, och stå för begravningskostnaderna. För övrigt vill man ej ha med saken att göra.

En naturlig inställning, skulle jag tro. Bolaget har avstått från att försöka bärga Per Brahe; det hade blivit för kostsamt. Man hade redan förlorat tillräckligt på olyckan, så mycket att man 1919 blev tvungen att sänka utdelningen på bolagets aktier. Som nu är, vänder man sig emot hela företaget. Nya Dagligt Allehanda har ett samtal med direktör A. Johnson j:r i saken:

”Denne förklarar att bolaget aldrig blivit ombett att biträda dem som självrådigt tagit bärgningen om hand. Den sensation man skapat omkring en vanlig olyckshändelse fann dir. Johnson högst osmaklig, och många anhöriga till de omkomna ha skrivit och beklagat att man så ogrannlaga rörde i gamla sår. Han hade just idag funderat över hur det skulle vara möjligt att få myndigheterna att ingripa mot det turnerande och kinematograferande som förberedes i Hästholmen. Dir. Johnson var icke övertygad om att det fanns några lik kvar ombord.”

Man menar nog att det är bäst att gå vidare, glömma hela saken. Bärgningen leder ingenstans, och kan dessutom minska tilltron till företaget. De döda får begrava sina döda.

– Vi här i Kanalbolaget strävar efter en effektiv och konkurrenskraftig kanalflotta – smidiga och prisbilliga transporter av folk och gods från väster till öster på det blå bandet från Göteborg till Stockholm! Det är vår uppgift, och vi arbetar alla plikttroget på att genomföra den.

Man skall ej röra i gamla sår! Vi här i bolaget tror på vad vi gör, och vår betydelse för fabriker, jordbruk, detaljhandel utefter kanalen.

Visst kan fel begås. Kanske Per Brahe var fel stuvad. Vi kan alla fela. Men ingen vinner på att rota i det förgångna. För mig som medborgare och svensk är det här tingeltanget förbannat obehagligt. Och ogrannlaga – skriv det!

Ja, jag skriver. Det är ju en viktig synpunkt – eller hur? Skall man åstadkomma något måste man spotta i nävarna och gå vidare. Det är väl så han menar?

Onsdagen 2 augusti

Vinden avtog långsamt. Först på onsdagen kunde man åter börja arbeta ute vid vraket. Lagerström røjde på mellandäck, Bergmark på akterdäck.

Mellandäcket är täckt, omkring 11 m långt. Utefter sidorna ligger 6–8 hytter, de flesta avsedda för

befålet. Däcket delas av en mellanvägg, där skorsten och ventilrör är inbyggda. Det är trångt – fartyget är bara 6,5 m brett. Om hytterna är 1,5 m djupa bör det öppna utrymmet vara omkring 30 kvm. Längst fram finns en öppning till det främre lastrummet.

Här finns alltså en stor del av däckslasten, omkring elva ton. Mest skrymmande var mellan fem och tio tunnor fruktmos, varav två löst ställda på lastluckan. Vidare fanns två famnar ved, koffertar, sex symaskiner, ett drygt tiotal lådor, ett isskåp. I sjöförhållningsprotokollet finns ett vittnesmål från en besökare ombord, strax innan avgången från Gränna:

”... gångarna å mellandäck fullständigt belamrats med gods, varför den, som skulle från för- till akterdäck eller tvärtom, måste krypa över godset å mellandäck. Gustafsson hade så iakttagit restauratriken å båten i fråga, kommande från köket förut, krypa över godset å mellandäck till aktersalongen.”

På akterdäck är det lika fullt: fruktmosfat, symaskiner, parkettstav.

En tjänsteman från tullen i Motala antecknar noggrant allt som kommer upp ur vattnet. Denna dag bärgas ett tjugotal symaskiner från mellandäck och akter: sammanlagt finns 120 st. ombord. Det är dels vanliga trampsymaskiner, dels maskiner avsedda för skomakare. Andelsföreningen söker sätta maskinerna i stånd:

”Tre arbetslösa symaskinsarbetare ha av bärgningsbolaget blivit anmodade att omedelbart efter bärgningen isär-

plocka skomakarmaskinerna samt inolja dem, vilket arbete nu som bäst pågår. Det är rent av förundransvärt att de upptagna skomakarmaskinerna bibehållit sig så som de gjort. Omedelbart efter upptagningen kunde man t.o.m. se på en maskin.

Detta får tillskrivas den goda emballeringen av dessa maskiner. Annorlunda är förhållandet med de vanliga symaskinerna, vilka äro illa medfarna av rost. Därjämte ha träställningarna tagit skada av vattnet. Denna skada är dock ej större än att maskinerna kunnat iordningsställas.”

Medan dykarnas kättingar oupphörligt firas upp och ned och sidorna i tullnärens liggare fylls av rader av föremål vevar jag filmen tillbaka till avfärden i Gränna. Liksom fru Händig i Vecko-Journalen mönstrar jag min sakvärld. Här är radiatorer, såpa, symaskiner, skodon, fruktmos, hinkar, plogar, parkettstav, tändstickor, kartonger, tyger. Flintpapper. Frukt.

Jag tar mig åter fram mellan lådor och fat här strax före avfärden. Låter tunnornas järnringar raspa mot regnrocken, lyfter undan såpan för att komma vidare. Ser kaptenen med sin lykta, ifärd med att undersöka hur allt förhåller sig. Han hör ej vad jag hör: tingens tal om sitt läge. Hinkarnas oro och tändstickslådornas klagan över fukten och det snöblandade regnet, radiatorernas oroliga slammer nere i lastrummen. Nå, de är ju bara tillfälligt på däck, i korridorer och lastrum.

– Vi hoppas komma i ordning, säger de. Till ett läge där vi fyller en uppgift. Värmer ett rum, bildar bubblor över ett skurgolv. Läggs på burk, kanske, etiketteras, saluförs.

Också de symaskiner som vi ser i varje vrå av fartyget betraktar denna stuvning med avsmak. De ropar efter sin tid, efter husmödrar och skomakare, tyg och händer.

Men de var på väg mot andra hållet. Mot ett sakta förvittrande. Ett uppgående där de går sönder i milliarder beståndsdelar och förvandlas till kristaller, små blänkande sandkorn utan varje sammanhang, men ändå delar i ett mönster: den jämna räffling som löper över en botten. Vid hårt väder ändras läget, obetydligt.

Maskinisten ropar i taltratten.

– Kapten – håller vi ångan uppe?

Han får inget svar. Boija fortsätter sin vandring runt det krängande fartyget. Klockan är tio minuter i elva. Av Gränna ser man ej mycket. Några enstaka gaslykter, ett fåtal upplysta fönster bakom rullgardiner.

Vid halv tretiden finner Lagerström ett lik, inklämt mellan lastport och last. Svenska Dagbladets korrespondent klagar på de sanitära arrangemangen. Han är också upprörd över en penibel väntan på en zinkkista. I polisprotokollet finns ett förhör med redaktör David Berg, signaturen Danilo, i denna sak. Berg anser att inga anmärkningar kan riktas mot dykarnas, andelsföreningens och myndigheternas sätt att sköta den dödas omhändertagande.



Det första liket lyfts upp. Det hade lagts i hopsydda säckar och däresten i en från hamnen sent om sider hämtad gammal presenning som sprack vid lyftningen

Torsdagen 3 augusti

En mast, en vinsch, en koffert som svävar mellan reling och däck: en bärgning. Skalet är kvar – men innehållet? Vi står här, intresserade, men vi vet att det är hopplöst, egentligen.

Nå: medan saxen klipper formar sig en insikt om nuet och dess skiktningar. Jag skrapar, lyfter på mina texter – under orden döljer sig nya meningar.

Idag är Vättern lugn. Klockan är snart elva, vi skall sätta igång. Här ombord på Don Carlos blir vi allt fler. Det är jag, Lagerström och Bergmark, och så andelsföreningen. Dessutom har det kommit två herrar från Kommerskollegium, ingenjör Erdtman och kapten Frankman, och två man från länspolisen. En tullare från Motala är här och antecknar vad vi fiskar upp, och så journalisterna. Idag har det också kommit en man från Kanalbolaget, kapten Andersson.

Framför oss, på en motorbåt, är några fotografer med en filmkamera. De tar bilder av Bergmark och mig när vi går ned till Per Brahe.

Vi tycker det är konstigt att Kanalbolaget har skickat hit Andersson. Han har erbjudit oss pråmar, men det är så dags! Dessutom säger han att bolaget vill hjälpa oss med liken: de kan anställa ytterligare dykare om det är nödvändigt. Men vi klarar oss själva, menar jag.

Nu skruvar de fast hjälmen. Nu släpper jag stegen och firar mig ned till mellandäck. Jag är vid gott mod

– men vi kommer nog att stöta på fler döda idag.

Vattnet är klarare än igår. Vi fortsätter att röja i det täckta mellandäcksutrymmet. Det är inte lätt att se. Vi håller på med fruktmosfaten, här fanns ett tiotal. Lådor med parkettstav finns också. Vi hissar upp faten ett efter ett – de spricker ofta vid vattenytan, och grumlar vattnet.

Så, här är ännu ett lik. Det ligger inklämt mellan lådor och fat. Bergmark har också sett det. Nu drar jag tre gånger i linan till tecken på att jag vill upp. Nu hissar de upp mig, och Bergmark med. Människan mellan lådorna verkar vara gjord av lera. Det är otrevligt. Nu skall vi hämta säckar och lägga honom i. Eller henne, jag vet inte.

Vi berättar för Johansson och journalisterna. I dag har vi zinkkistorna ombord, gudskelov. En redaktör från Svenska Dagbladet är förargad över att vi inte är experter på sådana här frågor. Han menar att vi skulle tänkt på att skaffa desinfektionsmedel. Jag förstår inte vad han menar.

– Ja, jag tycker att det allmänna borde ingripa. En situation som denna kan ej klaras av enskilda. Jag skrev så här:

”Vem borde ha tillsett att allt var förberett för liken, att desinfektionsmedel fanns och att kistor stodo färdiga? Bär-garna? Polisen? Tullen? Kommunalnämnden i Hästholmen? Landshövdingeämbetet eller länsstyrelsen?”

Det bör finnas en sanitär myndighet i länet, men den tager icke initiativ lika litet som någon annan myndighet. Myndigheter handla efter instruktioner och fallet 'Per Brahe' synes ligga utanför instruktionerna. Det är icke varje

dag man är sysselsatt med likupptagning i en svensk insjö. Tack vare dessa förhållanden blev bärgningsdramats sista akt till en början den ohyggliga fars, som Svenska Dagbladet förespätt . . . Befolkningen i trakten börjar bli alltmer orolig och vågar knappast icke längre hämta sitt vatten från Vättern. Man talar till och med i ängslan om pest och kolera.”

Nu går vi ned med säckarna. Vi försöker ta det så varligt som möjligt, men det går lätt sönder. Man behöver en rejäl sup.

Uppe på Don Carlos lades gestalten i en zinkkista. Man trodde att det var Hilda Bard, kokerskan. Vi här på land skymtade henne sista gången på eftermiddagen den 19 november 1918. Då höll man på att lasta in fruktmosfaten från kajen i Jönköping. Arbetaren G. A. Blomgren berättade vid sjöförhöret i Jönköping i december samma år om denna eftermiddag:

”När de två första fruktmosfaten lastats å styrbords mellandäck, hade båten fått styrbords slagsida, vilken varit så kraftig, att kökskokkärlens innehåll runnit ut. Kokerskan hade därför uppkommit å däck och uppmanat att låta räta till båten. Kaptenen, som vid lastningen i fråga alltjämt närvarit, hade då tillsagt bästeman Karlsson att söka få båten i jämläge igen.”

Lika väl som Hilda Bard kan det vara Augusta Backlund, restauratrisen. Jag tror att både hon och Hulda Bard hade sina hytter på mellandäck.

Liksom på onsdagen ror någon fram till stängen i vattnet, sänker flaggan från Motala till tecken på sorg. När zinklådan är igenlödd och lagd i en tråkista sveper man en annan flagga över det hela. Ror i land.

”Det verkade beklämmande”, skrev en tidning, ”att se, hurusom icke ett enda huvud blottades eller böjdes, då den okända döda fördes tätt förbi åskådarmassorna, som ej ens i detta ögonblick kunde återhålla sina högljudda reflektioner och anmärkningar.

I detta sorgliga förhållande inträffade dock senare en vändning till det bättre och de döda hälsades framdeles aktningsfullt och värdigt av allmänheten på stranden. Vördnaden för döden tog överhand över sensationslystnaden.”

Men dagen är ej slut! Nya symaskiner fiskas upp, en koffert som tillhört Velis Allard – adresslappen är kvar. Fru Bauers juvelskrin, en väska och möbler som tillhört Bauers.

I juvelskrinet finns en medaljong med Puttes bild. En vacker treåring med långt ljust hår, påminnande om Esther, så vitt jag kan se. På ett foto i Harald Schillers bok sitter han i Esthers knä. Han är iförd en blus som knäpps i ryggen, med halvlånga ärmor som lämnar hans knubbiga handleder bara. Runt halsen ligger en spetskrage.

Fredagen 4 augusti

Jag bryr mig ej om oordningen här, kuddarna som flyter omkring, och borden. Jag bryr mig ej om så mycket över huvud taget: är nöjd med att flyta omkring här, med Svante bredvid mig. Det är som att

sova, och vara glad över att man sover. Man ser sin sömn, tror jag, och hör den.

Den surrar litet, knäpper. Ett slags sång utan melodi. Man vet ej vart det bär: ljuden bara slinter i väg. Det är spännande. Jag har nog aldrig varit så fri som här i rökhytten.

Svante har sin nya ulster på sig. Fiskbensmönster. Det är engelsk förkrigsvara. Jag skrattar när jag tänker på Svante. Han hittar alltid på utvägar. Tänk att han kom över det där tyget så billigt, mitt under kristiden. Det var hos en handlande i Ulrika.

Ingenting kan hända oss. Det är skönt att veta. Och vi som så gärna ville ut härifrån, nyss. Det stormade, och vi skulle av i Hästholmen. När båten svängde tippade vi över åt höger.

Svante ville ut, förstås, och jag med. Vi var ensamma här inne, med ytterkläderna på. Vi kunde inte öppna dörren, jag vet inte varför. Gick inte handtaget sönder? Svante försökte bända upp dörren med sin pennkniv. Sedan, just när det blev mörkt, slog han visst sönder en fönsterruta. Jag minns inte. Klockan är elva minuter över ett.

”... då dykarna på fredagsmorgonen stego ned, kunde de genast i det klara och genomskinliga vattnet göra en ny, märklig upptäckt. Tätt under taket till den vattenfyllda hytten skymtade två flytande kroppar. Dörrarna visade sig vara omöjliga att öppna emedan de svällt av vattnet och måste först huggas upp med av dykarna medförda verktyg. På styrbordssidan var fönstret sönderslaget.”

Lagerström berättar själv:

”Bergmark hade spettet och bände med och jag drog i dörrhandtaget och rätt som det var fick vi upp dörren. Det gick ganska hastigt så att sugning uppstod i vattnet. Detta hade till följd att en av de döda, fru Falck, kom utfarande genom dörröppningen med fart, så att jag fick hennes kjolar och kappa kring min hjälm. Jag gick då upp med den döda. Det var hennes kläder som höll samman hennes kroppsdelar så att de följde med upp. Herr Falck var också där i röksalongen på överdäck, och honom tog jag genast upp.”

I samband med sjöförklaringen och Kommerskollegiets undersökning var frågan om livbältenas åtkomlighet aktuell. Tre lådor avsedda för livbälten fanns ombord: en i anslutning till livbåtarna och en på vardera sidan av bryggdäcket. Dykarna rapporterade på torsdagen att båda livbåtslådorna på bryggan var övertäckta med gods och omöjliga att komma åt.

Redan 1919, några månader efter det styrman Blancks kropp flutit i land, deklarerar Kanalbolaget genom direktör Rönnow sin inställning i livbältesfrågan:

”Herr Mallmén talar om en livbälteslår, som varit överstuvad med gods, och vi kunna då icke underlåta att påpeka, att livbälten även funnos i en lår akterut, vilken icke varit överstuvad. Dessa livbälten hava flutit i land och bärgats. Fartyget behöver ju ej alls hava samtliga livbälten åtkomliga utan endast *ett för varje person ombord*, d.v.s. 24 stycken ifrågavarande resa. Någon brist på livbälten har säkerligen ej förefunnits, men har tiden ej tillåtit begagnandet därav, eftersom styrmannen kastat sig i sjön iklädd endast skjorta.”

Marknadslivet i hamnområdet söndagen den 30 juli hade varit ovärdigt, menade flera korrespondenter. Nu måste samhället ingripa: "En söndagsmessa till kring vraket med den hemska lasten skulle bli en svensk riksskandal." Torsdagen den 3 augusti skriver Svenska Dagbladet:

"Enligt vad t.f. landsfogde A. Perhardt meddelar . . . ha polismännen fått synnerligen stränga instruktioner att tillse, att ingen olämplig köpenskap får förekomma. Alla slags speciella marknadsvaror, såsom ballonger, skrikor och dylika tingestar, komma att bannlysas. Endast livsmedel få försäljas inom vissa bestämda områden. Järnvägen Mjölby-Hästholmen, som äger strandområdet, har visat sig mycket tillmötesgående mot polisens krav."

Vi som bestämmer, och vi som skriver har här samma uppfattning om det passande. Vi representerar sans och måtta. Vi vet bäst.

Jag lägger mig mellan orden om den olämpliga köpenskapen och försöker förstå deras egentliga innebörd och sammanhang. De berättar om ett ställningstagande utifrån vilket en hel värld kan byggas – en värld, där den tillförordnade landsfogden är en pelare. Han är juris utriusque kandidat, kunnig i såväl romersk som inhemsk rätt. Långsamt, mödosamt har han tagit sig upp för de steg som nu fört honom till att dessa dagar förestå landsfogdeämbetet i Östergötlands län. En dag blir han kanske ordinarie. Då skaffar han sig en guldglänsande, mörkblå uniform, så att vi genast känner igen honom.

Respekt för formerna! Flaggor hissas, huvuden

blottas andaktsfullt. Vi har ännu fasta utgångspunkter, som sagt, och skydds nätet håller.

Söndagen 6 och måndagen 7 augusti

Under söndagen följde det ena störtregnet på det andra. Det blåste upp, och extraturerna från Vätternhamnarna inställdes. Bärgningsmanskaper vilade, och journalisterna.

Fram emot natten tilltog vinden och gick över i storm. Den upphörde snart: klockan sju på måndagsmorgonen låg Vättern åter stilla, blänkande i solskenet.

När dykarna gick ned till vraket fann de till sin överraskning att vågorna ordentligt skadat fartygets övre del. Styrhytten hade spolats bort, och navigationshytten var så gott som helt ramponerad. Av kaptenshytten återstod bara en vägg, några stolar och kuddar och kapten Boijas skrivbord. Ett väggfast dokumentskåp var spårlöst försvunnet.

Kapten Boijas skrivbord är, skriver signaturen Ms i Svenska Dagbladet, det kanske mest märkvärdiga sakfyndet ombord. Undersökningen av lådorna ger remarkabla resultat – dokument och andra papper visade sig vara utomordentligt väl bevarade med tanke på de fyra åren på sjöbotten.

"Bland fynden må nämnas en penningssumma på mellan 5–600 kr., mest i sedlar, vilka knappast alls skadats, en

plånbok, en sjöfartsbok, kaptan Boijas bevärbok och slutligen en sparbanksbok, innehållande omkring 2000 kr. Dessutom innehöll lådan en mängd tills vidare icke närmare studerade lastningsdokument och andra papper. Ett av bränslekommissionen utställt tillståndsbevis för Per Brahe att erhålla viss kvantitet bränsle och några i växelkassan påträffade igenrostade järnmynt minna om den tid, då olyckan inträffade. Vidare kan nämnas en skrivelse till fartygsinspektionen med uppgifter om fartyget. Alla dessa dokument voro fullt tydliga och läsbara ända till namnteckningarna. Ett 1917 på kaptan Boija utställt borgarbrev, vari han fick burskap som sjökaptan och borgare i Stockholm, var förunderligt väl bibehållet. Även funnos några aktiebrev i Göta Kanalbolag.”

Där finns också kaptan Boijas båda tjänstepistoler. Men det mest märkliga är några fotografier, menade några. De föreställer Boija, ”en smärt, ungdomlig man” lutad över räcket på övre bryggan. Under står eller sitter en del av besättningen.

Det extraordinära noteras. Trots elementens raseri och vattnets upplösande krafter har vi lyckats lägga våra kedjor också runt Theodor Boijas kaptensvärld – en om aktern, en om fören. Makar, prövar, låter vinscharna göra sitt, och pumparna. Och här, ännu drypande, finns allt som behövs för att vi skall kunna urskilja en försvunnen gestalt, ett ansikte i gråbergets virrvarr av streck och berg och dalar. Just de element och hållpunkter vi behöver för att känna igen det försvunnas dofter, handgrepp, bekymmer, ansikten. Observera bärgningens betydelse! Borgarbrevet får sin tyngd och relief först genom att det med fara räddats undan förgängelsen – det är det som får oss



Kaptan Boija och hans besättning. Fotot återfanns i Boijas hytt under bärgningen

att stanna upp.

Vi skriver flitigt denna dag. Våra pennor löper som ekorrar över papperen – berättar om en funnen sydväst, en mängd böcker (vilka?), en kikare – allt tillhörigt kaptenen.

Vi meddelar också att de två mockaskorna som vi fann på akterdäck ej är Velis Allards. De tillhör ett större parti skodon som vi just nu får syn på när lådorna öppnas på galeasens däck. Till sist noterar vi att lastfartyget Nelly nu ångat in i hamnen. Det tillhör Fallenius & Leffler i Göteborg och skall om några dagar hjälpa till med det slutliga lyftet. Under tisdagen kommer ytterligare två fartyg, Vänern från Sjöbäck och Skattkärr från Vadstena. På onsdagen väntar vi ett fjärde, Nya Hermes, men vi vet ej varifrån.

Lördagen 12 augusti

Per Brahe ligger sedan den 30 juli på 9 m djup, 60 m från piren. Från vattenytan, där skorstenen och masten sticker upp, ser man tydligt tak och däck. Större delen av lasten är nu lossad. Idag skall vraket bogseras innanför vågbrytaren och förtöjas strax utanför kajen. Bårgarna tänker höja skrovet så mycket att man mot kvällen kan börja pumpa läns. Så fort vatten pumpats ut bör fartyget flyta av sig självt. Det är den sista etappen som förestår. Vid de tidigare lyften har man måst stanna upp när fartyget höjts till lyft-

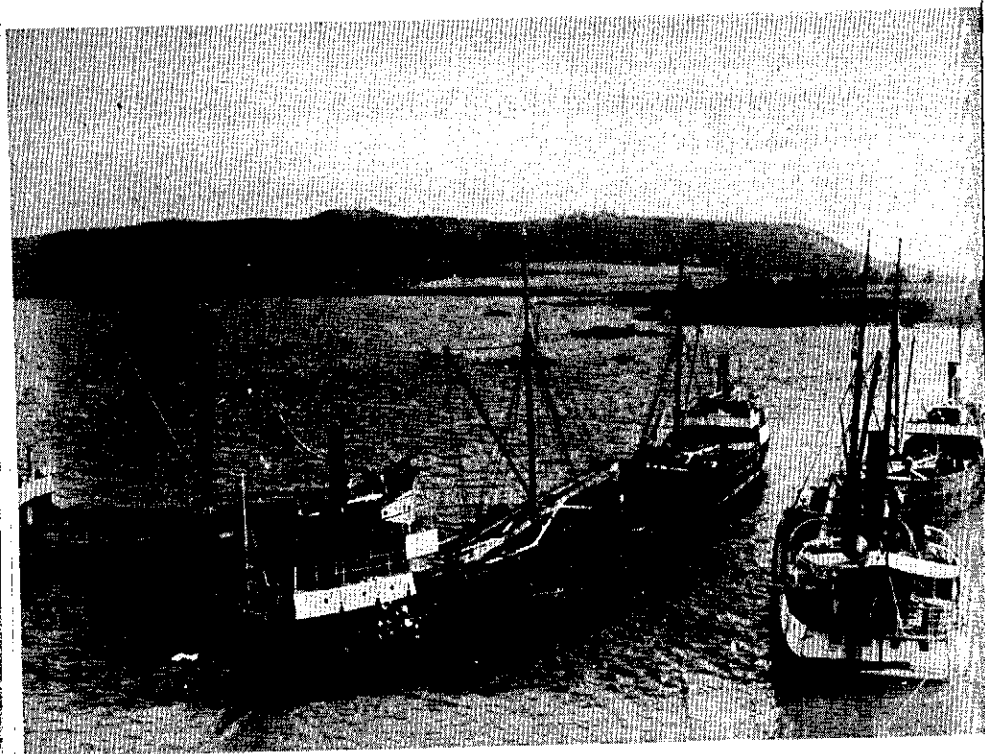
anordningarnas maximikapacitet. Därefter har man lagt om linor och block.

Denna lördagsmorgon är dykarna uppe redan vid tre. Det är ett stort företag som väntar: omkring 100 man är engagerade. Det är klart väder och vindstilla. Vid västgötahorisonten ligger en molnbank. Den är ett samtalsämne och en oroskälla när man nu stiger ombord på de fartyg som skall genomföra operationen.

Klockan halv fyra går de två första lyftfartygen ut till vraket, en halvtimme senare kommer de andra. På Per Brahes styrbordssida lägger sig lastångarna Nya Hermes och Vänern, på babordssidan Nelly och Skattkärr. Akterut förtöjs ångaren Ville. Villes medverkan är ett exempel på en av de många improvisationer som kännetecknar bärgningen. Fartyget stoppades under fredagen, på väg från Motala till Jönköping. Skepparen värvades för företaget, och vinschanordningar sattes upp i hamnen samma kväll.

Förfaringssättet är ett annat än tidigare. Båtarna har under de senaste dagarna utrustats på det sätt som brukas ombord på så kallade spelpråmar. Både Lagerström och Bergmark hade redan från början begärt att sådana pråmar skulle användas i stället för galeaserna. Tekniken är överlägsen, menade de. De fyra fartyg som då tas i anspråk läggs med stävorna mot vraket, en fartygsför per brok. Längst ut i fartygens akter är ett spel monterat. Taljorna ligger på däck, och är hela tiden under kontroll, med ett block kopplat till en fastbultad axel längst ut på förstäven.

Det tidsödande undervattensarbetet med tåg och



De fem lyftfartygen på plats vid vraket

taljor faller bort. Dessutom kan ett vrak lyftas utan risk att törna emot bärgningsfartygen – spelpråmarna är rörliga.

Men dykarna hade alltså ej förrän nu kunnat pröva lyftning över fyra fartyg. Andelsföreningen hade befarat att kostnaderna skulle bli för stora, skriver Lagerström. Dessutom var galeaserna hyrda på ett tidigt stadium och ingenjör Giöbel hade tecknat andel i företaget.

Redan på fredagen har Lagerström och Bergmark lagt de båda kablarna runt för och akter på plats. Wirer är också fastgjorda vid akterventilerna. Under morgonens första pass fäster man dessa wirer vid lyftlinorna: operationen tar omkring fem timmar. Omkring klockan nio kommer det extra lyftmanskapet roende, nära 90 man. De antrar de fem fartygen.

Sedan den 30 juli ligger Per Brahe med styrbords slagsida. Nu måste man först få båten rak genom vinschning från Nya Hermes och Vätern.

”Det villiga arbetsmanskapets kraftiga nävar grepo om kapståndare och vinschvevar. Musklerna spändes och rygarna kröktes, men alla munnar voro slutna i orosfylld förväntan.

Det gnisslade i taljor och block. Linorna sträcktes. Uppe i Nellys vant stod dykare Lagerström och borrhade blickarna ned i djupet för att se effekten av 'spelmännens' arbete, medan hans kamrat, hr Bergmark, trygg och säker fattat posto på Skattkärrs back, redo att vilket ögonblick som helst låta sin sakkunskap ingripa.

Det dröjde inte länge förrän man kunde se hur Per Brahes mast började svaja och samtidigt bröts skorstenen

uppåt och pekade alltmera rakt mot skyn. Det var alltför tydligt att man fått ett fast grepp om haveristen. För var minut som gick rättades läget, till hr Lagerström plötsligt ropade ut ett dundrande Stopp!”

Ett litet missöde, snart reparerat: en axel till en av wiretrissorna kröker sig och måste bytas ut. Byggmästare Johansson åker i hast till Ödeshög för att skaffa en ny.

Under tiden tar vi rast. Lyssnar på positivet på land, ser de 10 000 cyklarnas förkromade ekrar blänka i solen. Frågar oss om företaget är värt besväret – nu vet vi ju hur det går, vi är alldeles intill målsnöret. Det finns intet nytt att komma med. Allt är redan sagt. Orkar vi dra upp vraket? Ge oss ett enda hållbart skäl! Helst skulle jag vilja låta lyftlinorna lägga sig intill alla mina andra tappade trådändar och upp-takter till ingenting. Låta vinschar och ställinor, 20 000 pilsnerbuteljer, sommardagarna över Vättern gå över bord. Skrovet är ej så mycket värt, och de döda formerna därinne kan gott få fortsätta sin förvandling. Det finns väl annat att göra?

Nu kommer Johansson i sin T-Ford, ser jag. Han tutar sig fram genom folkmassorna. Tja, det är i alla fall *något* som sker. Vi gör en rekonstruktion av en försvunnen tid, hälsad med flaggor på halv stång och andaktsfullt blottade huvuden. Vi har en publik här på stranden, som läser våra tecken och väntar att vi skall erövra det tillryggalagda i dess tilltagande bristfällighet och förvandla det till närvaro. Handlingarna föder ett innehåll, som växer.

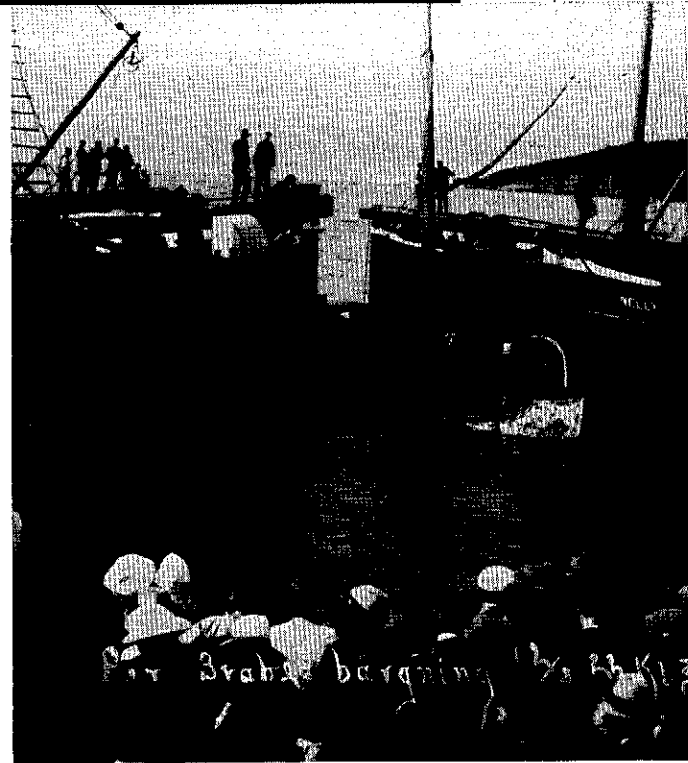
John och hans medresenärer gungar till när fartyget rubbas ur sitt läge. Deras tydlighet har minskat under de senaste veckorna. Från det kalla djupet har de förts upp till varmare vatten med en accelererande förläckning eller allmängiltighet som följd. En allt ivrigare musik, hetsigare ju närmare de kommer vattenspegeln.

En leende dans, kanske en motsvarighet till den glädje som välver sig över vattnet denna lördagsmorgon. Då ljudet av våra steg på kajen, årornas buller då de väcks ur sin aktervila häruppe möter den villiga beredskap som är en del av allt jubel. Kanske man också under vattnet bygger ett glädjens tempel där John och hans reskamrater ser det osedda, hör sedan länge försvunna röster? Här nere kanske den väldiga kören av förtvivlan nu, i denna morgons stillhet och snabbt försvinnande, hastiga vindkast, löses upp i blänkande beståndsdelar. De speglar varandra, vänder sig mot varandra i snurrande och glänsande vattenturer, bugar, niger, vinkar i den rytm som är glädje, upprepande och återkomst, igenkännande. Plåga och undergång är glömda, allt är övergång, förvandling och rörelse.

Klockan tolv sätts vinscharna åter igång. Man gör ofta avbrott för kontroll av materielen. Efter några timmar börjar vraket bli synligt. Först kommer rören till ångmaskinen, och vad som är kvar av taket efter stormen i söndags. Härefter dävvertarna – upphängningsanordningarna för livbåtarna. Under tiden slår tre militärflygplan från Malmslätt sina lovar kring bärgningsplatsen: ett av planen går lågt, alldeles in-



Per Brahes bärning Dal. 18/8 Kl 6pm



Lördagen den 12 augusti, eftermiddagen. Per Brahe akteröver



Per Brahes bärning 18/8 Kl 1.



till Per Brahes mast.

Folkmassorna på land har nu trängt ihop sig på stranden. En man ombord på ett av bärgningsfartygen berättar med en ropare för munnen om vad som sker. Stämningen är hög. De mellan 15–20 000 åskådarna hurrar när däckets börjar synas över vattenytan. Då är klockan halv två. När man en halvtimme senare tar middagsrast är också stäven synlig. Bärgningsfartygen ligger nu vid pirens ytterspets: samtidigt med vinschningen har man med hjälp av propellrar och ett rep sakta manövrerat sig hit.

Andelsföreningen och dykarna njuter segerns sötma. Den belägrade staden är uppgiven, fältherrarna går in genom porten i den öppna tystnaden, andlös.

”Då kommenderades det halt vid spelen för en stund och hrr Lagerström, Johansson och Thunborg gingo ombord på haveristen, ännu drypande blank av den övervunna Vätterns vatten, ännu skamfilad och smutsig, men ändå drömskeppet, vars åsyn tvingade segerstämningen i åskådarnas bröst att utlösa sig i en brusande bifallsstorm. Hurraropen skallade med en kraft som aldrig förr, vida över Vättern buro de budet om människans och människoviljans triumf.”

Någon tar sig akterut och hissar flaggan.

Orden ångar i augustisolen, berättar om hur Thunborgs kängor försiktigt stiger upp på ekans reling. Ett förlängt steg och ett språng upp, en hand mot Per Brahes våta däcksramp.

Vi fångar dem nu: klick. De tre männen går försiktigt, prövande. Ungefär som när den romerska hä-

rens kunskapare anlände till Teutoburgerwald och den plats där sex år tidigare romerska legioner under Varus' befäl förintades av germanerna. Kunskaparna fann en förmulnad valplats, skriver historikern Tacitus. Med återhållen andedräkt betraktar de kranierna i trädens grenar – minnen av huvuden som en gång föll till marken. Splittrade lansar som spår av handgemäng där kämparna till sist vacklat ifrån varandra och tumlat omkull, här.

Till den arketypiska bilden hör en andäktighet, och ett allvar. Men också en sorgsen lättnad. Det är i alla fall över. Smärtan och ångestropen har tonat bort. Av motsättningarna, händernas bultande och försöken att komma loss återstår bara efterklanger. En notskrift som vi läser, lättade: våra spänningar och oförlösta klanger skall strax förvandlas till något annat.

Scenen fotograferas, som sagt, och filmas.

Inne vid kajen ligger en bekant med ångan uppe: passagerarfartyget Trafik. I triumfens ögonblick ger den sig av till Hjo och lämnar därmed plats åt bärgningsflottiljen som strax skall runda piren för att komma i lä.

”Grått, skamfilat, lerdränkt och skrapat reser sig vraket med den stolt skurna stäven av 'Per Brahe' åter brytande våg. Däcksbyggnaderna äro en bild av förödelsens styggelse. Själva fartygsstommen är som sagt präktigt stark och grann. Nu bär det in mot hamnens inre strandskoning så långt man kan lyfta och förhala. Det är en ståtlig manöver som göres av denna segerrika armada av lyftbåtar. Den praktiska sakkunnsigheten på kommandobryggorna och hos de båda dykarna och deras medhjälpare tar ut sin rätt.

Ingen dispyt om en order, ingen tvekan om ett grepp i trossarna. Maskiner och propellrar hugga in, skjuta på, draga från eller gira styrbord och babord, som om det hela vore en levande organism med hjärna, muskler och väl inövade fortkomstledamöter.”

Sedan båten en stund senare förtöjts vid piren förbereds länspumpningen. Bårgarna har fått låna tre elektriska pumpar från Motala Kraftverk, var och en med en kapacitet på 1 400 liter i minuten. Nu kan vi i lugn och ro betrakta vårt fartyg:

”Räcket är sönderslaget. Det hela ter sig mer än ruskigt och man hade ganska svårt att begripa hur någon sensationslystnad kan räcka till, såsom i kväll skett, att förmå alldeles ovidkommande människor att sätta fötterna på dessa slippriga plankor, under vilka fortfarande Per Brahes hemskaste hemligheter dölja sig.”

Hur så? Jag vill också beträda dessa plankor. Vill gärna känna, ta på, andäktigt betrakta, med låg röst kommentera, GÅ PÅ återuppståndelsen, kika in i. Jag är ännu levande, ännu någon tid, och jag vill gärna se de rostiga gångjärnen, den ramponerade navigationshytten, och talröret ned till maskinrummet, den cylindriska maskintelegrafan, fastskruvad i golvet, och de knappt skönjbara bokstäverna på manövertavlan. Full fart – framåt.

”Om haveristens hela förskepp tedde sig ovanligt litet derangerat efter de fyra åren på 32 meters djup, så var aktern däremot så mycket värre tilltygad. Taket är, som förut nämnts, uppfläkt på stora ytor. Hela däckets är be-

lamrat av ett djupt lager av lera och dy. Dörrarna hänga vinda och sönderslagna –”

Jag ser, jag ser. Antecknar vidare:

”Däremot är det tydligt och klart att den plåt som beståtts ångaren varit av mer än prima beskaffenhet. Naturligtvis ter sig även skrovet i ett allt annat än tilltalande skick, fläckigt, smutsigt, avskyvärt om man så vill, men allt är dock helt, liksom även skorstenen och luftrören.”

Avskyvärt om man så vill, men allt är dock helt, liksom skorstenen och luftrören. Tiden har ej lyckats helt och hållet, mognaden har ej rått på järnet från Motala Verkstad. Jag vill gärna bestå, men ändå förvandlas. Som dörrarna där de hänger vinda och sönderslagna? Men under däckets och takets dölja sig de hemskaste hemligheter.

Pendeln svänger. Jag klarar ej det här, måste ut till motsatsen, till den prosaiska nykterheten där tre kraftiga elektriska motorer pumpar vraket läns. Men det är svårt att låta bli att glänta på förhänget: tidigt i morgon bittida kommer de att tränga in i akter- och försalongerna!

”Utan tvivel kommer söndagen att medföra en stark invasion av skådelystna främlingar. Polismakten kommer också att förstärkas med ytterligare två konstaplar och erforderliga dispositioner äro träffade för att avspärra det närmaste hamnområdet från nyfikna.”

Varför jag skriver så här? Jag är signaturen -lm i Dagens Nyheter, och jag formar mina satser efter

mitt eget mönster. Min kroppstext, kanske? Det är litet dunkelt, men ytterligare två konstaplar har anskaffats och erforderliga dispositioner är träffade för att avspärra det närmaste hamnområdet. Här ligger rep, och några mannar slår just nu ned pålar i marken. Det är skönt att veta, tycker jag.

Men läns pumpningen fungerade ej: hur mycket vatten som än forsade ut låg Per Brahe i samma läge. Det måste finnas en läcka. Det skymde, och det var omöjligt att finna den. Ledningen beslöt göra ett avbrott till söndag morgon. Ett streck i räkningen – dykarna hade tänkt arbeta under natten. De hade särskilt låtit montera upp strålkastare på kajen.

I stället hann man rigga av de förhyrda båtarna, berättar Lagerström: tre kunde gå från Hästholmen samma kväll, de två andra på söndag morgon. Det var fint väder, och man slapp betala extra liggetid för de dyrbara ångarna.

Söndagen 13 augusti

Akterdäcket ligger i anslutning till mellandäcket, men en dryg meter högre. Det är ungefär sex m långt, alltså 1/5 av hela fartygets längd. Det är täckt av ett tak som i sin tur bildar båtdäcket. Däcket är öppet, frånsett en röksalong, ungefär 3 1/2 m lång. Man kan gå runt röksalongen, som har en ingång på babords sida.

Från utrymmet mellan röksalongen och akterdäck leder en spiraltrappa ned till akterhytterna och den lilla aktersalongen. Hytter och salong är alltså belägna under däcket, ovanpå det aktre lastrummet, med golv i höjd med propellerbladets översta spets. Här är tolv runda fönster upptagna utefter fartygssidorna. När man kommer nedför trappan möter man en gång med dörrar till sex eller åtta hytter. Gången leder till salongen, som alltså är belägen längst ut i aktern.

Det är idag som Lagerström och Bergmark skall hämta upp de döda som man vet finns akterut. Från början hade man tänkt att det skulle ske under natten mellan lördagen och söndagen, men läns pumpningen lyckades alltså ej. Nu på söndagsmorgonen har Lagerström varit nere i fartygets inre: det var ett klosett-rör som stod öppet. Man tätar med en träplugg och sätter igång med pumpningen. Vid elvatiden har vraket höjts flera meter. Nu sätter man i gång: i fem timmar arbetar dykarna och fyra medhjälpare med avröjningen. De är iförda gasmasker.

Den förste som hämtas upp är en man. Han ligger i trappan till gången vid akterhytterna. Han är oigenkännlig, men att döma av hans korta växt är det John Bauer. Han har försökt ta sig upp på akterdäck, men stoppats av vattnet. Kanske nådde han fram till mellandäck eller däcket vid röksalongen. I så fall hade han funnit att dörrarna var blockerade av den förskjutna lasten, och vänt tillbaka.

Något längre in i gången ligger liket av en kvinna. Städern E. Holmberg, förmodligen.

”Lerslammet från Vätterns djup höljer föremålen med en mjuk, plastisk hinna och hela interiören är som en grotesk skulptur, vars konturer och linjer troget vittna om vad som i sig självt döljes för ögat. Den döda som ligger där som en slumrande flicka på sanden, lägges så varligt på bärduken och föres upp. Ingen identifiering.”

Det är en härlig sommardag. Ute på Vättern kommer nu, just då en zinkkista löds ihop, ett passagerarfartyg med lustresenärer från Karlsborg. Fartyget förekommer i tidningarna landet över nästa dag:

”Lämpligheten av lustresor till en plats och en dag som denna torde starkt kunna ifrågasättas. Ett flertal rederier och järnvägsbolag ha emellertid tydligen varit av annan mening, ty hit ha anlönt både extratåg från Norrköping och lustbåtar med folk från Motala, Jönköping, Visingsö, Gränna och Karlsborg. Resenärerna från den sistnämnda platsen, vilka anlände med en ångare vid namn Vanäs, besvärades av så liten pietet att de oaktat flaggorna på halv stång, vilka ovillkorligen måste ha synts långt utifrån sjön, kommo farande under ett handklavers ystra, men vid en förrättning som här . . . allt annat än lämpliga toner. Låten, eller rättare, olåten upphörde först sedan en motorbåt skickats ut och befallt den flitiga spelmannen att tystna.”

Undersökningen fortsätter. Ett stycke in i aktergången, på golvet, ligger två kvinnor, omfamnande varandra. Det är de två tjänsteflickorna Linnea Brickman och Greta Ståhl. De har legat i aktersalongen, längre in, men tagit sig ut mot trappan.

Tillsammans med reportern där nere bygger vi upp en bild av den snålt belysta gången, vattnet,

apokalypsen. Blir det ett reportage för dess egen skull, en underhållning? I själva verket vill jag motsatsen: dra undan luckan över avgrunden. Under korrespondentens ord, och mina, ligger en kamp, armar som järnhårt omfamnar ryggar, ord som viskar eller skriker det som ej går att rekonstruera. Den ena tröstar den andra, kanske, eller bara ropar de? Nätet och limstången räcker ej, språket är för grovt. Visst, vi kan beskriva, rad efter rad, de fem, sex minuter det är fråga om, en lika lång förtvivlan kalkylerad för normal uppläsning. Men vi når ändå ej fram till det svarta hål som möter i skarven mellan nu och nu och nu.

Armarna hårt om varandra. Ett ansikte mot en axel, ett hår mot en kind. Böner, kanske?

Det oformulerbara, Linnea, det som är för mycket för att kunna rymmas i satser kan bara nås genom den beskrivning som är handling. Kompliciteten är så stor att vi endast kan förklara vad vi menar genom att hänvisa till själva framfarten.

Man hittar nya döda. Inne i en hytt på mellandäck finner man en besättningsman – påklädd, förmodligen beredd att hjälpa till vid ankomsten till Hästholmen.

”Det är ett inferno som trotsar all fantasi. Och även om skarorna på land endast se det yttre, skrämmande omhöljet av denna flytande nekropol, går det dock en rysning genom dem vid åsynen av detta vita och rött gula, detta lerblå hemska uppfläta och ramponerade skal av en farkost, som burit så många ton last för mycket, att tjugofyra människoliv förts till en fasansfull död. Men för den, som

sett interiören av Per Brahe, ter sig vraket ännu mer ohyggligt, också utanför, när man blott har den sargade ytan för ögonen. Därinne skydda visserligen gasmasker, gummihandskar och skinnvantar, men ögonen se dock, luktsinnet uppfattar och de starkaste nerver reagera.”

Timmarna går. På mellandäck, intill den lilla trappan upp till akterdäck finner man ytterligare en lergestalt. ”Intill den döde anträffades en grövre känga, som tydligt tillhört honom, men för övrigt gavs ingen som helst möjlighet till någon identifiering.” Successiva upptäckter följer. Zinkkista efter zinkkista tas i land och förs med häst och vagn upp till Västra Tollstads kyrkogård.

På eftermiddagen finner man Esther och Putte.

”Så trängde man längst in i aktersalongen, där bärgarna mötte en syn som kunde kommit de okänsligaste ögon att tåras. Det var konstnären John Bauers maka och lille gosse, som funnos där. Hon låg framåtböjd som på knä och hade sin lille pilt under sig i sina armar. . . ”

Fru Bauer känns också igen på sina ringar.

Fru Bauer och herr Bauer, herr och fru Falck. Trots edra i yttersta upplösning och förvirring varande gestalter respekterar vi tilltalsformerna, framkallar er genom vår hövlighet. Räknar med er, markerar vår distans och er integritet. Det är just en av knutarna i denna långdragna affär. Vi etiketterar, känner igen, klassificerar det försvunna, upphäver för ett ögonblick dödens och försvinnandets allmakt. Ibland går det ej – vi resignerar inför en ensam, grövre känga

intill en kroppslig otydlighet – en alltför knapphändig signal för att tilltalsord och efternamn skall kunna urskiljas.

Men vi gör så gott vi kan: låter förändringen och det successiva uppgåendet i något annat ta en egen form. Som när den åldrande mästaren målar sitt åldrande och låter sin svaghet föda en närvaro.

Åskådarna på kajen betraktar lyftduken och den grövre kängan och lödkolvornas arbete. Sensationslystna?

Ja visst. Alltid lystna på den bild som ger form åt det försvinnande som kanske väntar mig, just nu, här i Paris, en söndagsmorgon i mars, då minuterna rinna som smältvattnet i solen i mitt fosterland.

På mellandäck ligger styrmanshytten. Styrmannen har hand om fraktbokföring och skeppskassa. Efter fartygets undergång spreds snart ett rykte att kassan varit ovanligt stor just under denna resa. Men i hytten finner man bara omkring 200 kronor och några lottsedlar. Inte heller fann man spår av de 60 000 kronor som Bauer ryktesvis fört med sig som köpeskilling för Djursholmsvillan. Förklarligt, eftersom Bauers bara tänkt hyra huset.

Det blir kväll. Dykarna och deras medhjälpare spolrar och sopar akterdäcket. Plankorna där har ej tagit skada, noterar Jerring. Själva aktern har fått ett par stora bucklor.

John Bauers två bröder och två systrar till Esther Bauer har rest upp till Hästholmen från Jönköping. Under eftermiddagen har systrarna plockat blommor utefter dikesrenarna och lagt på sina anhörigas kis-

tor. John ligger i den ena, Esther och Putte i den andra. De skall begravas i Jönköping. Nu, efter arbetsdagens slut, förs kistorna i land. En liten ceremoni: bland bärarna ser vi Thunborg och Fredriksson, efter går de anhöriga.

Innan vi låter ridån gå ned över söndagen den 13 augusti 1922 och vårt lilla bärgningsdrama far vi upp till Västra Tollstads kyrkogård. Graven är grävd, och kistorna står där redan. Det är svalt. Jag sätter mig på en bänk i närheten, trött efter den långa dagen. Undrar över den grövre kängans ägare, och vem som minns vad, när jag själv förvandlats till tecken för frågor. Ett namn i en skeppslista – men vilket? Kan-ske är jag rorgångaren F. O. Andersson från Jönköping eller matrosen E. H. Sundin, Norra Sandsjö? Någon annan – det är bara att välja.

Jag förvandlas, och min förtrollning kan endast lösas av den som kärleksfullt lyssnar till min ordlöshet. Då hör ni att också jag legat utsträckt i gräset, under molnen, och i deras formlöshet sett gestalter på väg. Jag har vänt mig om och lagt ansiktet mot jorden. Blundat, och erfårit detsamma som du.

Jag har mött några. Skymtar ett ansikte i en grupp, tyckt mig se ett leende. Dansat, sjungit, vaknat med kopparslagare. Och så har jag legat här nere i kojén, medan Per Brahe höjts och sänkts genom kanalens slussar. Gått upp på däck och sett att vi plöjer oss fram genom vetefält medan den vedeldade pannan därnere sänder ut sina doftande signaler över vår skorsten med rött band.

Och så vidare. Oändliga rader av och, sammanfo-

gande ditt och mitt eller gaffeln och den stekta strömmingsflundran. Tummens och pekfingrets grepp om cigaretten. ¶

Måndagen 14 augusti

”Här skulle slutligen antecknas att å den bärgade ångaren Per Brahe anträffades 4 fickur och ett väckarur. Dessa hava stannat 2 st på 1.11, ett på 1.15, ett på 1.30, och väckaruret på 1.15. Man kan härav sluta att ångarens förlisning ägt rum den 20 november 1918 strax efter kl. 1 f.m.”

Det är landsfiskalen Holmstedt i Ödeshög som rapporterar. Frågan när klockorna stannat aktualiserades denna måndag av signaturen Danilo i Stockholms-Tidningen. Sedan man på förmiddagen pumpat läns i maskinrummet fann dykarna där två döda – en av maskinisterna och en av eldarna. I maskinisthytten hängde K. B. Johanssons klocka, som stannat på 1.15. I styrmannens hytt, på mellandäck, är hans väckarklocka. Också den har stannat på 1.15.

Men, konstaterar Danilo, herr och fru Falcks båda klockor stannade på elva minuter över ett. De befann sig uppe i röksalongen, på akterdäck. Tog det alltså fyra minuter från det röksalongen vattenfylldes till dess vattenmassorna nådde ned till maskinrummet?

”Kan det alltså ännu ha funnits luft kvar i det sjunkande fartygets inre i fyra ohyggliga minuter? Eller ha klockorna gått olika? Men varför visa just då Falcks båda klockor däruppe i rökhytten 1.11 och varför de två andra klockorna i de lägre belägna hytterna 1.15? Det är frågor som man icke vill gissa svaret på, men som besvara sig med en fruktansvärd aning. Att matrosen i bästemanshytten liksom kvinnan där nere i akterhytten ännu låg kvar i sina bäddar, bevisar icke att olycksförloppet varit ögonblickligt på så sätt att vattnet omedelbart skulle rusat in, och att de icke hunnit ur sina bäddar. Dessa båda sistnämnda i bäddarna – kanske de ha dött av skräck . . .”

Kanske det. Och eldaren som man fann i dag?

”Hans kropp låg nedhukad framför Per Brahes öppnade fyrluckor. Där lågo halvbrända vedträn under pannan – kristidsbränsle – och kring den döde lågo spridda ännu ganska friska vedstycken, som han tydligen varit i färd med att slänga in på fyren, då vattnet tog dem i stället för elden.”

Allt som allt har man funnit arton stycken av de ombordvarande tjugofyra: de redan 1918, 1919 och 1921 påträffade liken inräknade. Sex saknas alltså. En är kapten Boija, resten tillhör manskapet. De har haft tid att bege sig upp på däck – skansen är tom. Någon eller några har försökt få loss livbåtarna.

I John Bauers hytt fann man under måndagen hans gångkläder och en pincené.

Jag låter klockorna gå runt en stund, tills jag är framme vid den 23 augusti. Denna dag gjordes ett fynd i norra Vättern:

”Den 23 augusti gjordes vid Medhamra i Vadstenatrakten ett överraskande fynd – konstnären John Bauers rock, en blå jaquette, hittades i strandvattnet och bredvid den pärmarne till en sparkassebok, utställd av en enskild bank, jämte en hundrakronorssedel samt två delvis fördärvade tior. Något hundratal meter från platsen påträffades fragment av ytterligare en del 100- och 10-kronorssedlar, inalles c:a 330 kronor.

Det förefaller egendomligt, att plagget kan ha flutit den långa vägen från Hästholmen, men så måste dock förhållandet vara. Vid Per Brahes bärgning har det på något sätt kommit ur ångaren och därefter av den ihållande sydvästliga vinden drivits åt Vadstena till.”

Tisdagen 15 augusti

Arbetet med urlastningen pågår som bäst – man tömmer nu lastrummen. Maskinrummet rengöres, ångpannan putsas. På prov eldar man under pannan: maskinen fungerar klanderfritt.

Medan ångmaskinens vattenbehållare ännu är varm efter provkörningen klättrar Kommerskollegiets sjöfartstekniska expert, ingenjör H. Erdtman, ned i maskinrummet. Han har anlänt med morgontåget från Mjölby för besiktning av fartyget.

Pannan har ej rubbats ur sitt läge, konstaterar han. Erdtman noterar också att det av ångmaskinen drivna läns pumpningssystemet överhuvud ej kommit till användning: akterventilerna är stängda. Styrledning-

en – kättingar, block, stänger, rattställning – är i gott skick. Däremot är rodrets huvudkoppling rampo-
nerad:

”Den kraftiga muffkopplingen å hjärtstocken, vilken kopp-
ling förenar roderhjärtstocken strax ovan akterdäck med
dess fortsättning upp till akterdäckets tak, var sprängd,
varav synes framgå, att fartyget med all sannolikhet gått
lodrätt ned, varvid hjärtstocken ovan däck tagit emot sjö-
botten, varvid kopplingen sprängts. Räcket mitt för hjärt-
stocken var även inböjt emot hjärtstockens övre del, vilket
framgår av bifogat fotografi.

Av de iakttagelser, som kunnat göras beträffande pro-
pellermaskinen, framgår, att densamma vid olyckstillfället
arbetat för full fart framåt, vilket framgår av manöverspa-
kens läge; därjämte stod även ångpådragningsventilen vid
maskin fullt öppen, ej heller var insläppningskran för kon-
densvattnet stängd, varav framgår, att maskinen arbetat
med full fart framåt.”

Bärgningsledningens, pressmännens och nu Erdt-
mans observationer bekräftar den teori om olyckans
förlopp som jag redan redovisat: Per Brahe lämnade
Gränna med styrbords slagsida. När fartyget kl 1.10
girade styrbord in mot Hästholmen fick den vågorna
över babords sida. Lasten på fördäck har då kastats
mot styrbordsräcket som vräcks sönder med sådan
kraft, att de plåtar vari räcket var förankrat slitits
loss. Det var fruktmosfatens samlade tyngd som hade
denna effekt.

Efter förlusten av fördäckslasten – minst åtta ton –
tyngdes aktern ned. Vågorna slog över fartyget, som
drogs ned i djupet vertikalt, med aktern före.

Torsdagen 17 augusti. Rättsläget

Jag kan tänka mig att Hästholmsborna och bärgarna
nu, fyra–fem dagar efter företagets genomförande,
känner en tomhet eller saknad. Det hela är över,
journalisterna har rest hem, och folkmassorna. Spän-
ningen har släppt. Lagerström och Bergmark plockar
med småsysslor – de skall stanna kvar över söndagen
då jordfästningen av de tio okända sker i Västra
Tollstads kyrka.

Nere i hamnen fortsätter rengöringen av fartyget:
några arbetskarlar skrapar däck och sidor rena från
lera och slam. På förmiddagen kommer E. M. Jo-
hansson ombord – ledaren för det misslyckade bärg-
ningsförsöket förra sommaren. Han har kommit re-
sande från Gränna.

Och så bogseras Per Brahe ut på sin första tur på
Vättern efter olyckan. Man skall fortsätta rengöring-
en på öppet vatten, slippa förorena hamnen. Ute på
sjön slänger männen ut de högar av illaluktande sörja
som här och där tornar upp sig i båtens inre: en
blandning av lera, gamla kläder, lump. Av misstag
lämpade de antagligen ut de pengar John Bauer haft i
sin plånbok – just de pengar som enligt ryktena under
bärgningen skulle utgjort en stor del av Per Brahes
sjunkna skatter. Jag har redan rapporterat om fyndet
av den blå jaquetten och sedlarna längre norrut.

På kvällen är det festmiddag på järnvägshotellet.
Här är också E. M. Johansson med, och hyllas till-
sammans med Lagerström och Bergmark. Det är
duktigt folk, skriver Sven Jerring:



Bärgningsmanskapet framför Per Brahe. I mittenraden fr.v. dykaren C. G. Bergmark (nr 5) och byggmästaren K. A. Johansson (nr 6)

”Vem som helst kunde ha tappat koncepterna för mindre, men de redliga männen i Hästholmen, vilka med ett slag funno sig stå mitt i offentlighetens ljus, läto sig ingenting bekomma, berömmelsen frestade dem inte att sätta sig på sina höga hästar. De förblevo vad de varit – blygsamma, kärnsunda svenskar.”

Senare får dykarna var sin guldklocka med kedja och en dykarhjälms i miniatyr som berlock – det är resultatet av en insamling i Stockholms-Tidningen, ”Dykarklockorna”. På klockornas boetter är dykarnas initialer och en inskription:

För ädel vilja
och dådkraft

Minne

av

Per Brahes
bärgning 1922

Från svenska medborgare

Dykarnas rapporter från undersökningen av vraket 1918, deras under bärgningsarbetet gjorda iakttagelser om lastningsförhållandena ombord blev utgångspunkten för den rättsliga och tekniska analys som sedan följde. Vi lär av våra misstag: i misslyckande och undergång ligger framsteget som utmaning. Vi lämnar våra rutiner, prövar om dem i ljuset av det vi nu förstår. *Så* skall det vara! Vi fattar pennan och föreslår de åtgärder som en gång för alla skall omöjliggöra kalamitetens upprepande.

– Precis! säger advokaten Mallmén i Jönköping,

sakägarnas ombud. Här föreligger en olycka som vållats av olämplig och överdriven lastning, ett missbruk som uppenbarligen pågått i årtal. Nu är det dags att ordentligt undersöka saken – framför allt att genom rättegång få fastslaget vilket rederiets ansvar är för regelstridig lastning. Annars får vi snart en ny Per Brahe-olycka, skriver Mallmén i ett av sina många memorial till Kommerskollegium:

”Vägen till starkare garantier mot ett sådant återuppre-
pande går över noggrann tillsyn och straffhot rörande
försummelse i lastningen; ett straffhot som utsträcker att
gälla jämväl rederiets försumlighet att öva tillsyn över
lastningen och fartygsförhållandena i övrigt.”

Så blev det ej. I ett protokoll av den 5 december 1919 slog kollegiet fast att fartyget uppenbarligen varit fel lastat. Men rederiet var ej ansvarigt härför, och något åtal kunde ej väckas. Ej heller ansåg man sig böra föreslå en lagändring som ökade rederiets ansvar för lastningen. Bärningen 1922 ansågs ej tillföra saken något nytt – ingen förnyad prövning bedömdes påkallad.

I huvudsak tycks detta innebära att myndigheterna godtog den syn på det inträffade som rederiet redovisade några år efter olyckan. Jag citerar ett uttalande av kapten Hellberg i Nya Dagligt Allehanda den 11 augusti 1921:

”Rätta sammanhanget är, förklarade kapten Hellberg, att det redan vid de första vittnesförhören efter olyckan blev fastslaget, att Per Brahe *icke* varit överlastad, men däremot

felstuvad . . . Lastningen hade tillgått så, att kapten Boija reserverat (aktre) lastrummet för några större poster potatis om inalles 9 ton. Säckarna hade emellertid gått sönder och vållat besvär vid stuvningen, varför Boija – tydligen åtskilligt jäktad – givit order om att lasta om potatisen på backen – över den last av fruktmos i helläglar, som förut placerats där utan stuvning. Resultatet blev alltså att lastrummet icke var fullt, utan lasten hade på ett olämpligt sätt placerats på backen. Detta har rederiet erkänt som konstaterat, men det kan av helt naturliga skäl icke läggas rederiet till last. Dessutom bör det påpekas, att Boija lastat fruktmosfat på Per Brahe mot uttrycklig order från rederiet, som dirigerat en särskild båt från Motala för att hämta denna last.”

På det rättsliga området ledde olyckan alltså ej till några radikala åtgärder. Däremot föreslår Kommerskollegium en del mindre förändringar i gällande förordningar. Det bör i framtiden uttryckligen stadgas att ingen däckslast får placeras högre än mellandäck, och att all däckslast skall surras och stuvast. Kollegium skall också verka för att livbåtsövningar – redan föreskrivna i en särskild förordning – verkligen äger rum: hösten 1918 hade inga övningar skett ombord på Per Brahe.

Ytterligare? Kollegiet föreslog hos Kungl. Maj:t en utredning om anställande av särskilda tillsynsmän för kontroll av lastningen i våra hamnar. Frågan överlämnades till experter.

Jag går igenom den tjocka dossiern, läser med nöje raderna av vördsamt inlämnade memorial, missiv skrivna med sirlig handstil, ordentligt uppsatta skrivelser, undertecknade in fidem, i trohet. Jag möter en

försvunnen formvärld med hierarkiska strukturer som speglas i språkets tunga och solida syntax. "Undertecknad"; skriver advokaten Mallmén

"som vid Rådstuvurätten i Jönköping under därstädes handlagt sjöförhör med anledning av ångfartyget Per Brahes förolyckande på grund av vederbörliga fullmakter fört talan för i till Kungl. Kommerskollegium översända protokollsutdrag rörande sagda förhör upptagna sakägare, får i denna min egenskap till Kungl. Kommerskollegium vördsamtt göra följande framställning:"

Här är allt legitimerat, inskrivet i och hänförligt till det offentligrättsliga sammanhang där vi vederbörligen bemyndigade, berättigade, examinerade, legitimerade passerar instansernas noggrant reglerade slussar. Väl klarerade översänder vi fullmakter och protokoll till nästa avsats. Här öppnas nya utsikter. Vi kanske går vidare i trappan, mot den molnomhöljda spets där samhällsvinkelns skänklar möts. Var instans har sin vokabulär, sin efter höjden anpassade vördnadsgrad. Villigt och stolt demonstrerar vi vår mödosamt förvärvade förmåga att spela efter reglerna.

Fredagen 18 augusti

Det är sista dagen för urlastningen – hamnmagasinet som också är museum är nu fyllt av föremål. Till ledning för värdering och eventuell auktion har tull-

vaktmästaren J. R. Lindh från Motala gjort noggranna anteckningar:

"1 Soppse
4 st. Teskedar
11 st. Fruktknivar
10 st. Bordsknivar
1 st. Tårtspade
2 st. Ströskedar
2 st. Gafflar
3 st. Hornskedar senap
1 Nötknäppare
1 Frimärksask
2 Armband
4 st. Broscher
2 st. Ringar
1 Hjärta av guld
1 Halsprydnad
1 Bordsur"

Nere i Jönköping begravs familjen Bauer på Östra Kyrkogården. Jag avstår från reportage, noterar bara författaren Cyrus Granérs minnesord. Granér är redaktör för Bland tomtar och troll och har själv skrivit flera sagor som John tagit till utgångspunkt för sina akvareller:

"Vid klockors malmmusik och orgeltoners mollackord ha vi följt dig och de dina, John Bauer, till Ditt rum å denna evighetens örtagård. Längre har sorgen legat tung över oss och den sorgen känns idag dubbelt stark, när vi stå vid ditt stoft, ryckt ur havstrollets jättemamn. Vi sörja dig, John Bauer, vi begråta dig som den allt för tidigt bortgångne konstnären, som åt hundratusenden små och stora barn

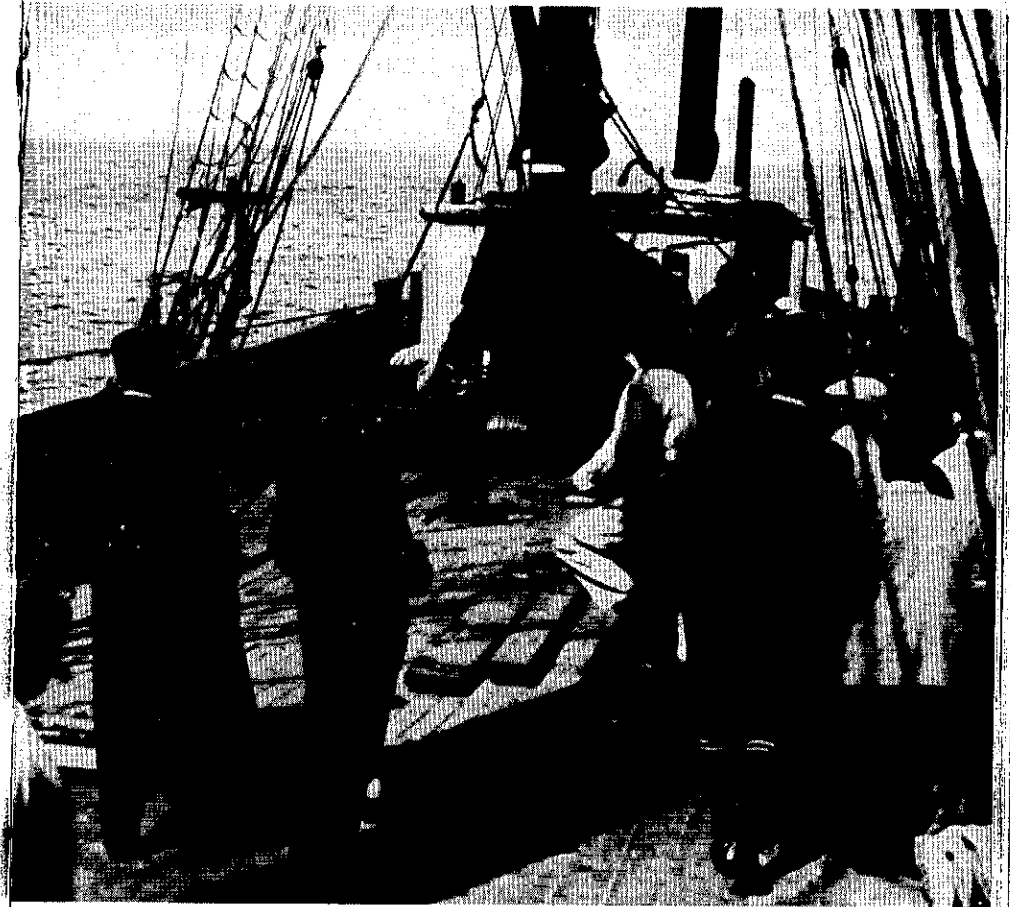
skänkt oförgängliga syner och drömmar. Vi begråta dig som den trofaste kamraten med det varma handslaget och den öppna famnen; vi begråta i dig den oförgätlige vännen med det blida sinnet och den goda blicken. Men icke blott vi i verklighetens underfulla värld sörja – det är kungssorg ock i 'landet östan om sol och västan om måne'.

I 'tomtar och trolls' mystiska ängd där du och jag så ofta tillsammans lustvandrat, är det tyst och vemodsstill. Det tiger i klytt och snår och skuggorna falla så långa. Din gamle vän Dunseklump har stängt sig inne i sin kulas mörkaste vrå och stora klara trolltåror tillra ned i hans toviga skägg. Domborgamor vankar av och an i orosvånda, Vill-Vallaremans skogsflöjt spelar ej mer. Humpe-Lilltroll glömmmer sin yra lek för att gråta ut under täta vildmarks-snår och den lilla skogsprinsessan med rosor och nattviol kring sitt gyllenhår snyftar som om det lilla hjärtat ville brista.

Tag emot John Bauer, vid din öppnade grift, allas tack för det vackra du gjort, allas tack för vad du var, främst från oss, som du glädde och hedrade med din orubbliga vänfasthet. Farväl, John Bauer, ditt vackra, ljusa minne skall länge leva!"

Jag hastar därifrån, upp för Vättern till vår hamn i Hästholmen. Tullvaktmästare Lindh är alltjämt i farten:

"1 Kikare
2 Revolvrar
1 Sockerask
1 Pärlband trasigt
2 Kammar
1 Armband
2 st. Manschettknappar



Tullvaktmästare J. R. Lindh m.fl. övervakar lossningen

6 st. Broscher
 6 st. Ringar
 1 Fickur
 1 Armband
 1 Ring
 1 Kikare
 2 Knivar
 1 Sked 1 Gaffel
 3 st. Blå fat porslin
 1 Form av eldfast lera
 1 Tesked
 1 Glasskål
 1 Silverkedja
 1 Portmonnä (av silver)
 1 Damur
 1 Ring obekant metall
 1 Pincenez
 4 st. bleckflaskor innehållande denaturerad sprit
 Dessutom till fartyget hörande inventarier såsom trossar, 1 ankare m.m.”

Nu är Lind färdig. Sedermera, på tullexpeditionen i Motala tillägger han:

”Att förestående förteckning förts så noggrant som möjligt delvis efter uppgifter av dykarna Bergmark och Lagerström försäkras.”

Söndagen 20 augusti

Västra Tollstads socken gränsar till Vättern och omfattar södra delen av Omberg, stenåldersgravarna och klosterkyrkan i Alvastra. Strax norr om Hästhol-

men bor socknens berömdhet Ellen Key i sin villa Strand. John Bauer besökte henne ibland – man sade ofta att hans sagotroll Humpe liknade den berömda författarinnan.

På Västra Tollstads kyrkogård skall nu de tio oidentifierade offren från vraket begravas – omkring 3 000 människor är församlade. Kanalbolaget står för kostnaderna. Kyrkoherden i Rök, Carl-Axel Påhlman, skall förrätta jordfästningen. Man vet att sex av de döda är kvinnor. Eftersom Bauers, Falcks och Velis Allard är identifierade måste bland de döda finnas tjänsteflickorna Linnea Brickman och Greta Ståhl, restauratrisen Augusta Backlund, städerskan Elsa Holmberg, uppasserskan Elsa Hagberg och kokerskan Hilda Bard. De fyra mansliken är enligt Stockholms-Tidningen maskinisterna K. B. Johansson och C. M. Almqvist, en av eldarna L. L. Björklund och E. E. Sandberg samt en av de båda matroserna K. A. Johansson och E. H. Sundin.

Kyrkoherden har valt 69 psalmen i Psaltaren som utgångspunkt för sin betraktelse.

”Fräls mig, Gud;
 ty vattnen tränga mig in på livet.
 Jag har sjunkit ned i djup dy
 där ingen botten är;
 jag har kommit i djupa vatten,
 och svallet vill fördränka mig.”

Det är kung David som ropar. Kanske det mest är för ropandets egen skull, och på grund av den kraft som ligger i orden. Talande är bättre än tigande. Formu-



Jordfästningen på Västra Tollstads kyrkogård. Kransen hålls av K. A. Johansson

lera eländets villkor! Vi har litet tid på oss: somliga klockor stannar om någon minut, elva över ett, andra fyra minuter senare.

”Flera än håren på mitt huvud
äro de som hata mig utan sak;
många äro de som vilja förgöra mig,
de som äro mina fiender utan skäl;
vad jag icke har rövat
det måste jag gälda.”

I det sjunkande fängelset bekänner David sina synder – ej helt obetydliga, som bekant. Också bekännelsen har betydelsefulla verkningar: orden föder en lättnad, och en fadersgestalt skymtar kanske, mitt i larmet. Med större tillförsikt kan han åter be om en väg ut:

”Rädda mig ur dyn, så att jag icke sjunker ned;
låt mig bliva räddad från dem som hata mig
och från de djupa vattnen.
Låt icke vattensvallet fördränka mig
eller djupet uppsluka mig;
och låt ej graven tillsluta sitt gap över mig.”

I slutet på psalmen bevittnar vi Davids bärgning. Han flyter på sina ord, går på vattnet:

”Men mig som är betryckt och plågad,
mig skall din frälsning, o Gud, beskydda.”

Officianten tackar andelsföreningen och bärgarna. De har, säger han, i människokärlekens namn offrat ett ofta till synes fruktlöst arbete för att dessa döda skulle få vila i vigd jord.

Jag ser på Johansson och Thunborg. Var det syftet

med er aktion? I stundens allvar kanske de menar som prästen. Men jag gissar att det snarare gäller en biavsikt, vad romarna på det straffrättsliga området kallade dolus eventualis.

Genom bärgningen har de anhöriga äntligen fått bevisa de bortgångna kärlekens sista tjänst, fortsätter kyrkoherden. ty, "det vore ändå en lisa att få tillbringa en stund vid sin närmastes grav och lägga en blomma på kullen". Vi nickar instämmande. Fyra år har gått, smärtan brinner ej längre. I början, strax efter den bråda döden, kanske vi ej orkat tillbringa så många stunder här – tvärtom ofta beslutsamt gått förbi i känslan av att det ännu är för nära. Sedan, när åren gjort sitt, kan kanske stunderna vid kullen bli ett stilla och vänligt samtal.

"Vi förstå och känna eder sorg, och vårt hjärta klappar av deltagande", säger han. Här kommer de tre skovlarna mull. Orden blåser bort i de yviga träd Kronorna, och kyrkokörens sång. Nå, vad som sägs finns kvar i tidningsläggen. Men den verkligt fast förankrade realiteten finns strax under talarens fötter – solid och triumferande i de av Kanalbolaget bekostade zinklådorna. Uppväckas på den yttersta dagen? Kanske – men redan nu finns en ovedersäglig frihet, och rörelse.

När kyrkoherden slutat, läser byggmästare Johansson en dikt, skriven av en församlingsbo. Här är mycket blommor.

"Ångfartygs AB Göta Kanal hade sänt en krans till varje kista (gula och blå band), bärgningsbolaget nedlade en

ståtlig krans å vars blå-gula band lästes: 'Nu bärgade ni hunnit i hamn, sov ljuvt i vigda jordens famn', kapten Boijas företrädare kapten Hellberg hade sänt en krans, familjen Bauer en och dessutom nedlades en mängd kran-sar av resp. anhöriga till de bortgångna m.fl."

Hösten

Kanalbolaget fick en bekymmersam höst. Det var lågkonjunktur, med kris på fraktmarknaden och sjunkande passagerarantal. I oktober kantrade ångaren Viktor Rydberg utanför Stenskärs fyr i Mörköviken. Fartyget gick till botten, och tre personer omkom.

Ungefär samtidigt firade Göta Kanal 100 år, med jubileumsbankett och kungatal.

Nere i Hästholmen sökte andelsföreningen få en överblick över sina affärer. På creditsidan kunde man nu föra både fartyg, inventarier och last. Jag citerar ett besiktningssinstrument ur Motala tullkammarens sjöfyndsjournal, daterat den 22 augusti:

"På grund af vad vid besiktningen framkommit samt särskilt med hänsyn till de afsevärda utgifter bärgarna för bärgningens utförande fått vidkännas, har bärgarlön för såväl fartyg som för allt från samma fartyg bärgat redskap och gods satts till värdet af det bärgade, och hafva vi dessutom vid besiktningen funnit att sammanlagda kostnaden för bärgningens kungörande samt för fyndets vård och försäljning måste beräknas till så högt belopp att efter gäldandet af nämnda kostnad skäligen bärgarlön icke kan ur fyndet utgå."

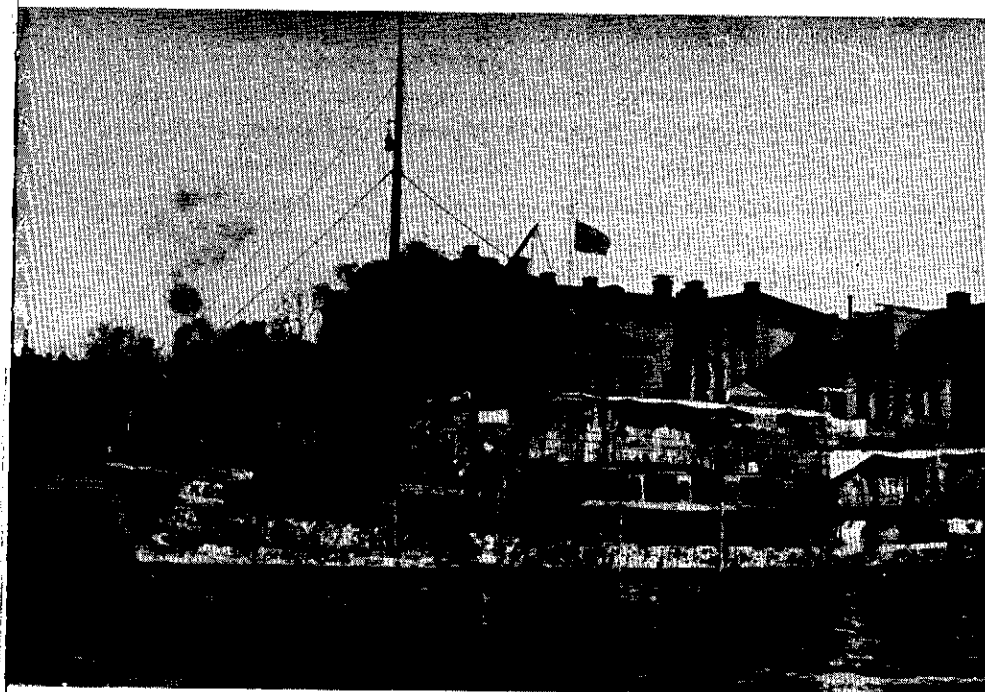
Besiktningsmännen uppskattar det sammanlagda värdet till 26 365 kronor. därav är fartyget värt 14 000. De största lastposterna är symaskinerna – 3 755 kronor, och plogbillarna, 2 400.

Men bärgningskostnaderna är långt större. Enligt en sluträkning i september har de sammanlagt gått på 68 000. För att minska förlusten beslutar föreningen att samma höst låta Per Brahe fara runt till sina gamla hamnar och visas för pengar. Söndagen den 17 september börjar man turnén med att låta Per Brahe för egen maskin ta sig ned från Hästholmen till Jönköping. Med byggmästare Johansson och dykare Bergmark ombord fortsätter fartyget sedan upp till Gränna och Vadstena, och går sedan kanalvägen upp till Stockholm.

Inträdet är 1 krona per person. Hur mycket fick man in? Resultatet kan ej ha varit dåligt. Vid ett sammanträde i slutet på december, då Per Brahe redan lagts upp för vintern i Vadstena hamn, uppgavs andelsföreningens förlust till blott 10 000 kronor.

I tidning efter tidning anmäler man Per Brahes ankomst, och det välbekanta ljudet av ångvisslans hälsningssignaler. Jag går igenom artiklarna. De liknar varandra: häpnad över hur litet som förstörts, rysningar inför de ramponerade hytterna, den egendomliga lukten ombord.

”Maskinen, som är ganska åldrig, har klarat sig nästan oskadd. Vår interlokutör påpekade att ett rör reparerats för några kronor, och att detta var den enda egentliga



Per Brahe förtöjd vid Eiraplan nedanför Karolinska Institutet på Norr Mälärstrand

reparation, som maskinen underkastats. Annars hade den blott sönderplockats och rengjorts och kunde nu som förut driva fram fartyget med nio knops fart. Och dock är maskinen 52 år gammal! Hytterna se ju ruggiga ut, men matsalongen är väl bibehållen."

Akteröver har man ordnat ett litet Per Brahemuseum:

"Här visas de väldiga taljor, som användes vid lyftningen, här ligga wires, block och brustna järnbalkar. Här finnes en del av lastens 1 700 hinkar staplade, påmålade med gula bokstäver 'Minne av Per Brahe', och den som sätter värde på en makaber souvenir kan förvärva en dylik hink för en billig penning. Vidare finnas här dykarens dräkt, en symaskin ur lasten samt en mycket instruktiv liten modell av hur Per Brahe lyftes från Vätterns botten."

Den 28 oktober förtöjdes Per Brahe utanför gamla Karolinska Institutet vid Norr Mälarstrand i Stockholm i Stockholm. Signaturen Finn i Dagens Nyheter reagerar mot hela företaget:

"Det passar sig inte att göra affär på andras nöd, död, sorg och olycka. Det borde man förstå t.o.m. i Gränna och Hästholmen. Men man tycks inte göra det, ty nu ligger Per Brahe vid en Stockholmskaj, och det kostar en krona att gå ombord på det ruskiga skrovet, där visioner av förmultnade lik och hopplös, förtvivlad dödskamp stiga ur den unklara luften som slår en till mötes. En beskäftig vykorts-handlare schackrar med bilder från det i och för sig aktningsvärda bärgningsarbetet och en skylt berättar att man för ytterligare en krona kan få tillhandla sig en pekoraliesamling om olyckan och olycksbåten.

Vämjelsen stiger en i halsen.

Vad är Panoptikons skräckällare och de gamla marknadernas 'anatomiska vaxkabinett' mot detta snuskiga geschäft för begravningshyenor och pöbel?

Och asgamarna flaxa omkring och kraxa sina frågor var den ene eller den andre dog, i vilken hytt den eller den sov sin sista sömn, i vilken trappa den eller den kämpade med dödens övermakt eller stupade.

Det är ett snyggt söndagsnöje man bjuder stockholmaren. Hur många ska ha vett att i förtrytelse vända ryggen till?"

När turnén avslutats ligger Per Brahe i Vadstena över vintern. Sedan repareras vår båt, och byggs om på Bastedalens varv i södra Närke. Andelsföreningen likvideras och återuppstår som rederibolag för någon tid. Så säljer man båten. Den byter namn och ägare flera gånger.

År 1929 kom Per Brahe till Finland. Den hette Åland II, och gick mellan Mariehamn och Åbo. Under kriget sjönk den i Finska viken, men bärgades. Slutligen, 1961, sålde Rederi AB Åland ångaren till nedskrotning. Den var då Finlands äldsta fartyg i drift.

"Ångaren sänktes på skeppens egen kyrkogård", läser jag. Var då? Tar man ej tillvara järnplåt och mässing? Trägolv?

Man kan säkert få reda på saken. Per Brahe kanske ligger något stycke utanför finska kusten?

Ju mer jag söker, ju mer finner jag. Arkiv, tidningslägg, brev fungerar som kinesiska askar: ur sin slumner väckta fakta visar vägen till nya data, nya frågor. Berättelsen fortsätter av sig själv, men jag bryter här.

Fredagen 24 augusti

Jag reser med motorfartyget Juno kanalvägen från Vadstena till Stockholm: det är en vacker sensommardag. Boken är färdig, tror jag. Jag vill gärna själv fortsätta resan som avbröts i Hästholmen.

Juno är byggd 1874 på Motala Verkstad, sjutton år efter Per Brahe. Skrovet är av myrmalm, säger kaptenen. Det rostar inte.

Placerad i en fällstol med filtar kring benen slussas jag långsamt ned mot Östersjön. Sitter med penna och block – jag hade tänkt att här skulle boken definitivt avslutas. Jag skulle se det Boija brukade se, röra mig i och på samma ram som han: kanalen, slussarna, fartyget.

– Men det går inte, skriver jag klockan fem på morgonen, i min hytt. Jag har redan rest färdigt, brutit upp från fartyg och last och söker mig mot något annat. Berättelsen om ångarens undergång och bärgning är slut.

Vi slussas förbi Söderköping. Nyss var jag ute på däck. Sensommarmorgonen – folktom så när som på

en slussvakt och en jeansklädd flicka som tillhör besättningen – välvde fram mot fartyget i dimma och sol. Trähus i gråvitt, lövträdsgrönska, mörka slussportar. Jag lutade mig mot det nattfuktiga räcket och mötte brottet mellan natt och morgon – ett ögonblick då dagen syns.

Ett fynd, en arkeologisk minut. Här är fuktdroppar på en fernissad reling, på sina håll redan upplösta och förvandlade till en sval, klistrig yta. Och här, ett femtiotal meter från kajen, sover husen med lätta dimmor över taken, fullkomligt tydliga och sedda i mitt andlösa nu, och vår långsamma och gnisslande färd därifrån.

Här kunde berättelsen fortsätta. De pedagogiskt tydliga slussanordningarna, de över gavlarna utskjutande vinkeltaken, de stora lövträden, relingens nätverk av spensliga järnstänger, däckets oregelbundenheter – detta och allt annat häromkring står berett till noggranna redogörelser, labrynter utan slut.

Så far vi ned mot Mem och Stegeborg. Jag går och lägger mig igen, tänker på vad jag sett.

Vad skall hända nu? Vi fortsätter, kommer fram så småningom, gör avbrott för rikliga måltider. Jag läser mina böcker, antecknar, noterar. Så småningom skall jag se fram mot att resan är slut, stå beredd när vi lägger till vid Riddarholmskajen.

Det kommer att vara vindstilla hela vägen, kaptenen är erfaren och kan farvattnen. Pannexplosioner är knappast tänkbara – sedan 1957 är ångpannan bytt mot dieselmotorer. Minor finns väl inga kvar?

Ingenting talar alltså för att vår resa denna augus-

tidag skall klarläggas och utredas. Innanmätet i vår båt kommer aldrig att förtecknas av noggranna tullvaktmästare – de 27 passagerarna och den också i dag 16 man starka besättningen lämnar fredagen den 24 augusti, vid sextiden på kvällen, motorfartyget Juno utan att ytterligare förtydligas som grupp. Bordssamtalen i den lilla matsalen får förtona som ett mummel på tyska, engelska och svenska, ackompanjerat av ljudet från bestick och tallrikar.

Lyckliga resor har ingen historia. Vi fyller i, katalogiserar, dramatiserar först vid katastrofens rand: kata – strof betyder utanför versraderna, det som redan har hänt eller skall snart hända, som dramats osynliga förutsättning eller slutpunkt.

Nu är klockan sju, vi stävar fram över Slätbaken. Farten ökas på öppet vatten från tre–fyra knop till nio. Snart serveras frukost. Det är definitivt morgon nu, och allt, änder, stilla vatten, öar och stränder döljer sig som bäst i en vanlig dag.

Flertalet citat är hämtade ur svensk dagspress från 1918–1922. Jag har härvid huvudsakligen använt mig av Dagens Nyheter, Stockholms-Tidningen, Svenska Dagbladet, Jönköpings-Posten, Smålands Allehandan, Grenna Nya Tidning och Vecko-Journalen.

Jag har också citerat ur Kungl. Kommerskollegiums dossier, "Angf. Per Brahe: förolyckad 1918" (Grupp: 17 avd: P. Mål: 17) (Riksarkivet).

Vidare ur Handlingar från Motala tullkammare A1:2, 1922 (Vadstena landsarkiv), samt John Bauers brevsamling på Kungl. Biblioteket.

Tryckta källor: Sign. Jerker Ring (Sven Jerring): Boken om Per Brahe. Vadstena 1922. Ernst Lagerström: Mitt liv som dykare. Stockholm 1952. Harald Schiller: John Bauer. Sagotecknaren. Stockholm 1935.

Jag ber att få tacka 1:e bibliotekarien dr John Rohnström, Kungl. Biblioteket, för vänligt bistånd. Vidare tackar jag särskilt tjänstemännen på Sjöfartsmuseet och Dagens Nyheter och Svenska Dagbladets klipparkiv för värdefull hjälp.

L.B.