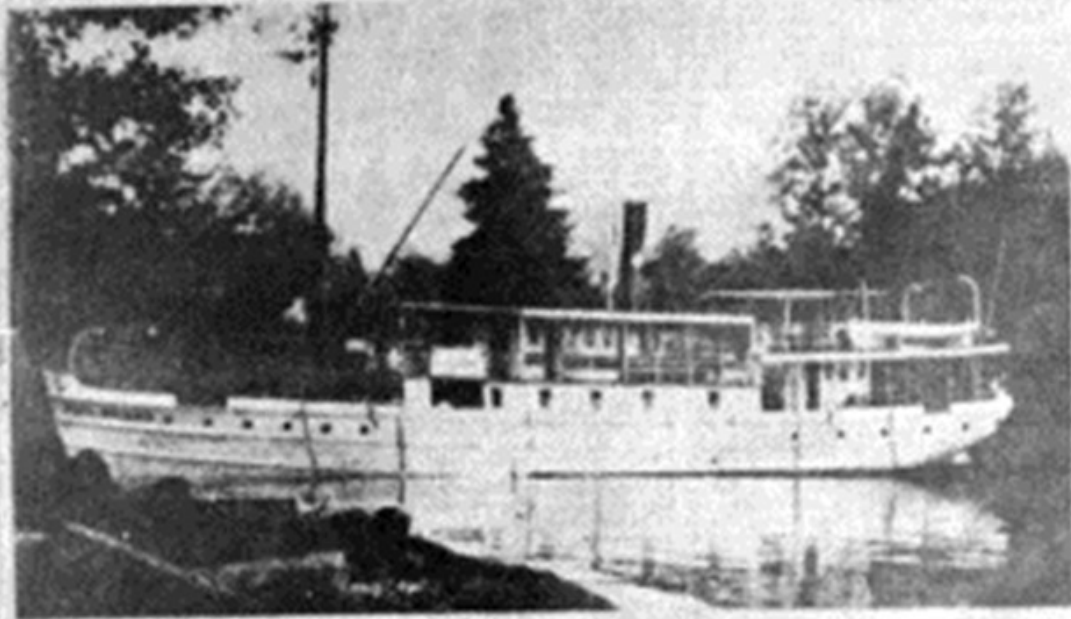


19
NOVEMBER
1918

Per Braheolyckan.

Sjunken med man och allt invid Hästholms
Vättern. 23 omkomna, däribland John B.



Per Brahe.

ångare Per Brahe var på väg till Stockholm från Jönköping, var

Myter och sägner kring Per Brahe

Det var vid den här tiden inte ovanligt att fartygen på Göta kanal tog ombord mer last än vad fartygen var byggda och avsedda för. Ett bonussystem gav kaptener och styrmän provision på intäkterna för det transporterade godset. För att inte äventyra fartygens stabilitet ansågs det att 2/3 av lasten borde stivas under däck och att endast 1/3 skulle placeras uppe på däck. Inte sällan kunde förhållandet vara det omvända. Då gods skulle lastas av och på vid nästan alla hamnar gick omlastningarna snabbare om så mycket som möjligt av lasten befann sig uppe på däck. Flera berättelser återger hur tungt just Per Brahe inte så sällan lastades. Några av dem kanske rent av något humoristiska bakom det stora allvaret.

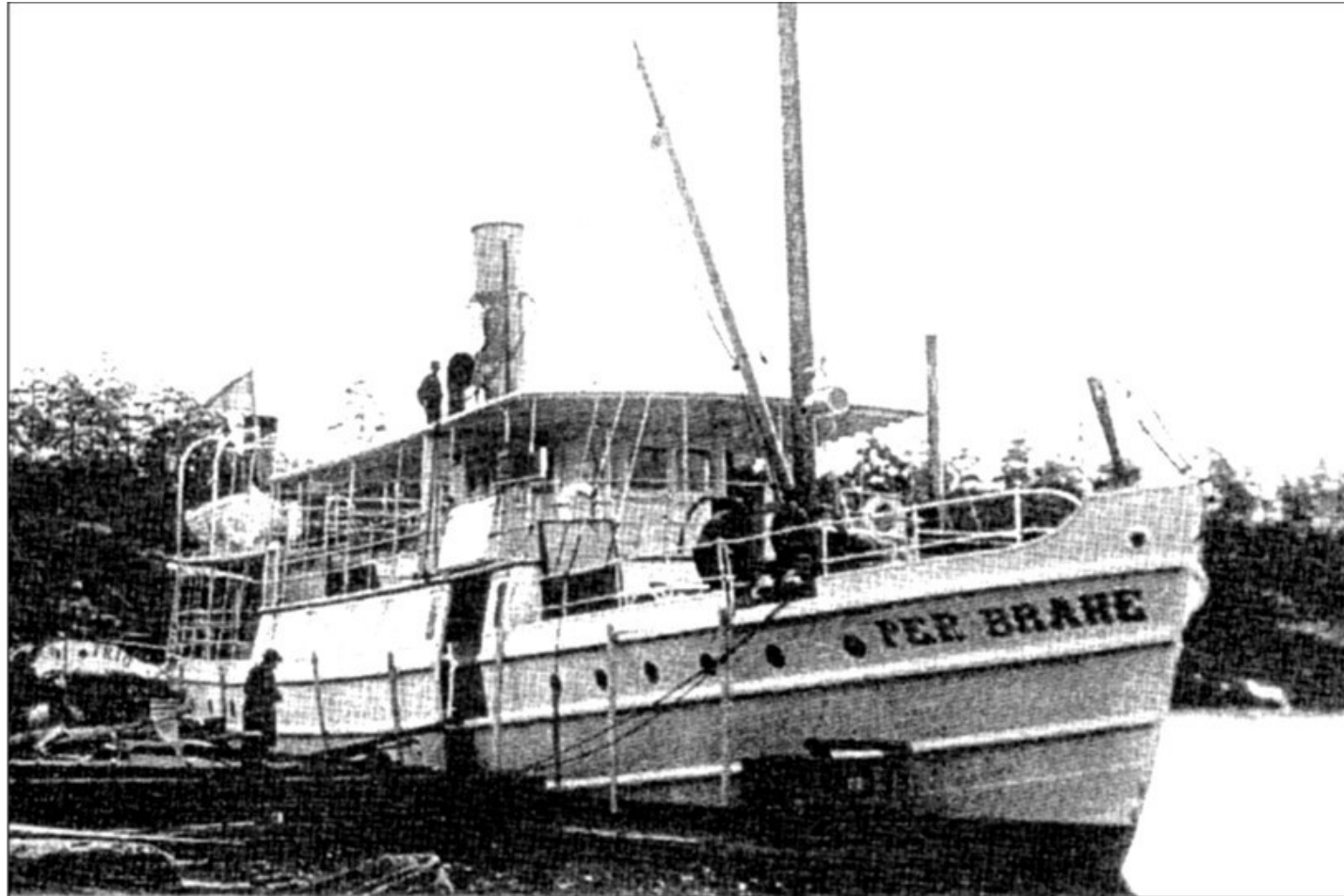
Under sin första resa 1858 hade Per Brahe lastats så tungt att han fastnade i kanalen vid Nordholm. Man hade då bett slussvakten att ”släppa på mera vatten”. Denne hade då svarat att ”i kanalen fanns 10 fot djupt vatten och att mera icke kunde åstadkommas”

Övriga missöden. Under sommaren 1917 hade man vid ett tillfälle i Gränna hamn lastat fartyget så tungt att man inte kunde avsegla. Fartyget stod på hamnens botten.

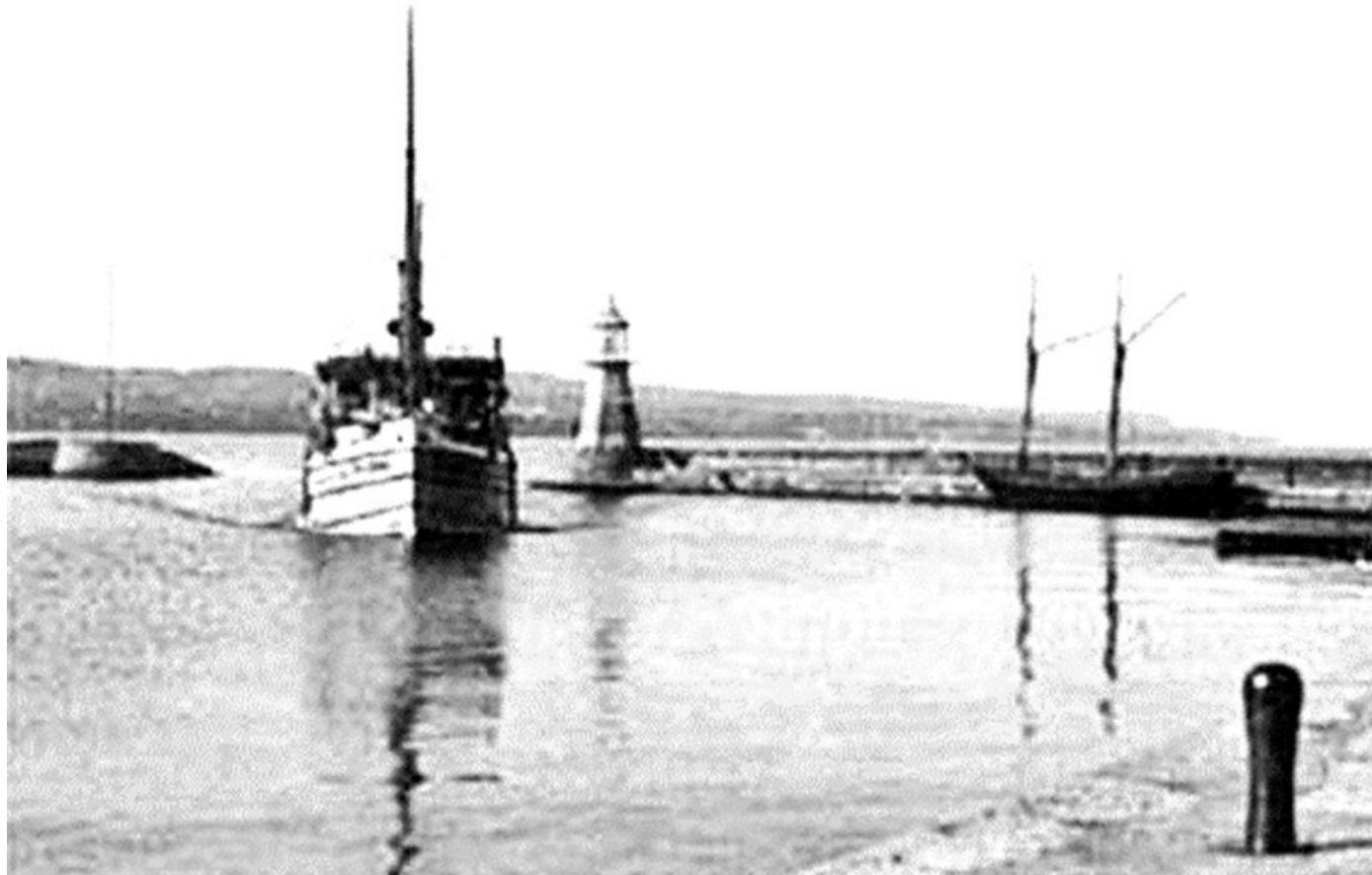
Från ett annat tillfälle berättas att man lämnat Köping med 120 ton tackjärn ombord. Fartyget låg då mellan 11 och 12 fot djupt i vattnet. Då man passerade sjön Galten vid Slätbaken där någon sjögång rådde gick sjön in över mellandäck så att passagerarna fick vada fram. Vid ankomst till Mem tvingades man lasta av 30 ton av lasten för att kunna komma in i kanalen vars djup är 10 fot.

Vid Mem stötte Per Brahe en gång under 1917 så hårt på grund att hon måste besöka Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm för reparation. En besättningsman berättade senare att han samtalat med en varvsarbetare som påstått att lastsiffrorna på fartyget hade flyttats. I så fall ett försök att undvika att visa att fartyget gick överlastat.

Under resa mot Stockholm i november 1917 hade Per Brahe lastats så tungt att hon ideligen stötte kölen mot kanalens botten. Till slut tvingades man att stanna för att invänta ett annat av rederiets fartyg, Viktor Rydberg, som kunde ta över en del av Per Brahes last varefter resan kunde fortsätta. Den 17 augusti 1918 kolliderade Per Brahe på Skeppa fjärden med en fiskebåt som klövs och en av de tre ombord på fiskebåten omkom.



Förlisningen. Den 19 november 1918 lastade *Per Brahe* i Jönköping bland annat järn-spisar, plogbillar och symaskiner. Allt gods fick inte plats i lastrummen. På däck lastades bl.a ett stort antal tunnor med fruktmos. På kvällen samma dag anlände *Per Brahe* till Gränna där ytterligare last togs ombord, bl.a sex ton potatis och två ton päron. I Gränna steg även ytterligare passagerare ombord, bland dessa konstnären John Bauer och hans familj. Familjen Bauer skulle flytta till Stockholm. Man hade ursprungligen avsett att göra resan med tåg, men efter en tågolycka vid Getå samma höst hade man sett det som säkrare att färdas med båt.



*S/S Per Brahe på
väg in i Jönköpings
hamn*

Per Brahe kom inte fram till Hästholmen. Dagen därpå upptäcktes vrakgods i Vätten omkring 500 meter utanför Hästholmen. Fartyget bärgades 12 augusti 1922. Man kunde då få en bild av vad som inträffat. Sedan fartyget svängt in mot Hästholmen hade fartyget fått vinden, som nått stormstyrka, från sidan. Däckslasten som inte surrats hade förskjutit sig mot styrbords reling. Gods på fördäck hade gått överbord med följd att förskeppet lättade och fartyget sjönk med aktern före. Samtliga 24 ombordvarande omkom. De flesta tros ha blivit instängda i fartyget genom att däckslasten hade förskjutits och blockerat dörrarna. Senare undersökningar har indikerat att kanske inte mer än 1/3 av lasten stuvats under däck medan kanske så mycket som 2/3 lastats uppe på däck och att däckslasten dessutom inte var surrad.

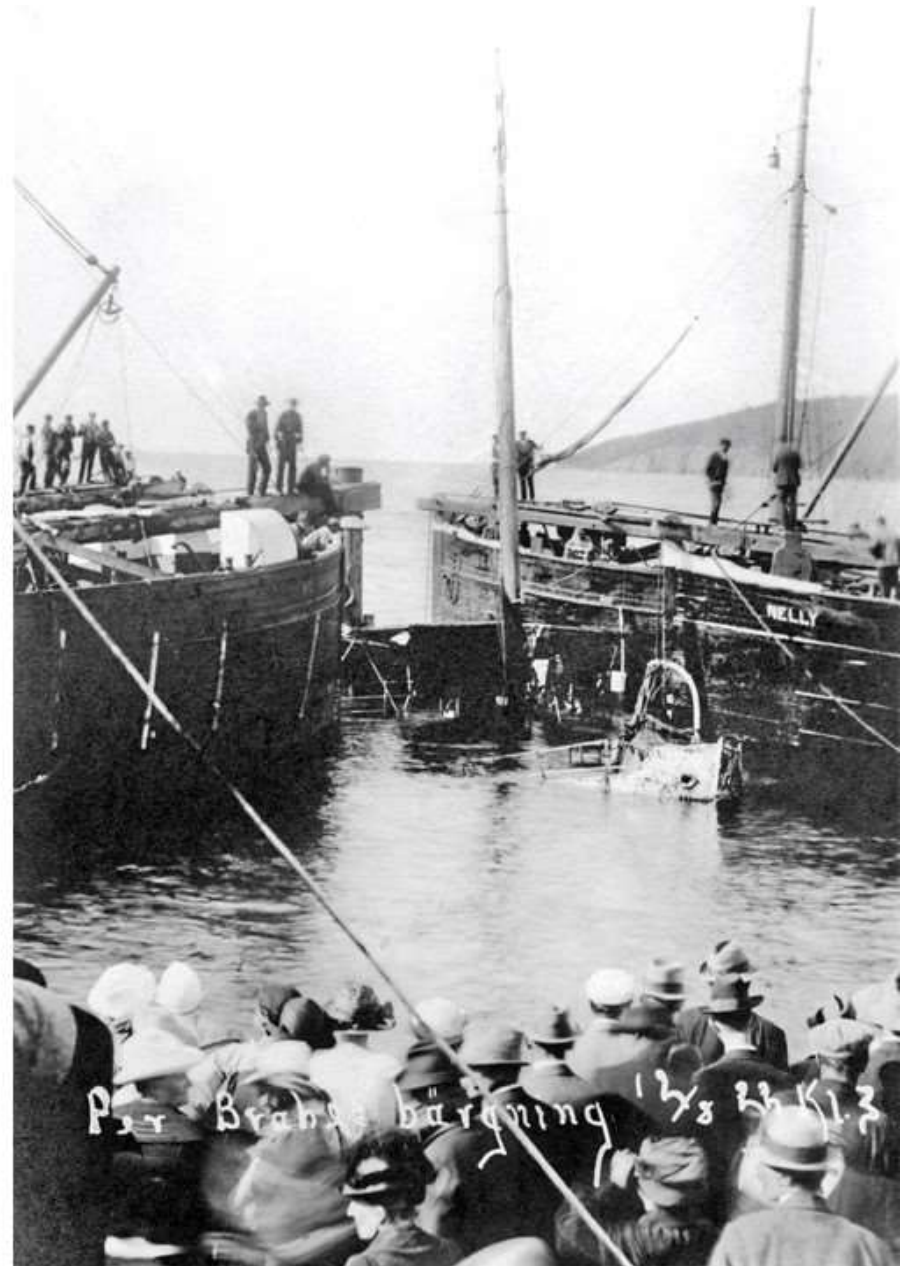
Samtliga 24, därav 16 besättningsman, blev kvar i djupet.

När bärgningen av fartyget påbörjades sommaren 1922 påträffades liken, söndertrasade, utan kroppsdelar och svåra att identifiera.

Gamla erfarna sjömän poängterade efter katastrofen att de aldrig skulle ha vågat göra den manövern som Per Brahes kapten gjorde den ödesdigra natten.

Från 32 meters djup lyftes fartyget till 12 meters djup av galeaserna Carl Gustaf och Don Carlos och fördes ca 40 meter närmare land.

Därefter lyftes fartyget till 6 meters djup. Då stack masten upp tio meter över vattenytan och skorstenen två meter. Ångfartygen Wisingsborg, Trafik och Motala Express gjorde "lustresor" till Hästholmen för dem som ville se bärgningsarbetet på närmare håll





Fram till slutet av juli beräknades att mer än 20 000 åskådare hade besökt platsen för att se det pågående bärgningsarbetet. Under början av augusti avslutades bärgningen i lugnt tempo inför mängder av åskådare som följde bärgningen från land. Kropparna efter de omkomna togs omhand och begravdes på Västra Tollstads kyrkogård 20 augusti 1922 i närvaro av flera tusen personer.

Kapten Theodor Boijas kropp återfanns aldrig. Däremot återfanns hans päls. Detta gav upphov till ryktet att han lyckats rädda sig, tagit hand om skeppskassan och farit till Amerika.

Under senare delen av augusti läns pumpades och rengjordes vraket, ångpannan proveldades och maskinen befanns vara intakt



Under senare delen av augusti läns pumpades och rengjordes vraket, ångpannan proveldades och maskinen befanns vara intakt. Andelsföreningen Per Brahe u.p.a. var nu ägare till vraket. En auktion på bärgat gods från vraket hölls 16 september 1922 i Hästholmen. Den gav långt ifrån de intäkter vrakets ägare hade hoppats på. Dagen därpå påbörjade *Per Brahe* för egen maskin en makaber uppvisningsturné vars syfte var att få in ytterligare medel för att täcka bärgningskostnaderna och att finansiera planerade reparationer av fartyget



Dagen därpå påbörjade *Per Brahe* för egen maskin en makaber uppvisningsturné vars syfte var att få in ytterligare medel för att täcka bärgningskostnaderna och att finansiera planerade reparationer av fartyget. Efter besök i Jönköping, Gränna, Hjo, Karlsborg, Vadstena och Motala gick hon vidare till Linköping, Norrköping, Söderköping och Stockholm innan hon återvände till Hästholmen.



Man räknade med att bärgningen kostade runt 50 000 kronor. Den såldes sedan för kustfart. Östergyllen hete fartyget när det gav sig ut på sin andra jungfrufärd, senare även Kallerö. Med namnet Ostkusten döptes båten till under sin tid som kustångare.

Så småningom såldes hon till Finland och trafikerade linjen Åbo – Mariehamn under namnet Åland II under vilket namn hon firade sin 100 årsdag. År 1961 såldes hon för skrotning. Hon var då Finlands äldsta Ångfartyg.