

» **B**ndertecknad, 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 nedspolad. 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.«

Skeppare G Carlsson i Gränna i intyg till Kanalbolaget i samband med sjöförhören i Jönköping efter Per Brahes förlisning 1918.

När solen går upp över hamnen i Jönköping den 19 november 1918 har kapten Theodor Boija på kanalångaren Per Brahe varit igång sedan länge. Från bryggdäcket följer han lastningen på fördäck, där ett par besättningsmän och några stuveriarbetare vinschar ombord fyra ton plogdelar.

Samtidigt i ett litet hus vid sjön Bunn packar konstnären John Bauer. Det är idag flyttlasset till Stockholm ska gå. Runt om i huset står koffertar och lådor. Bauers hustru Esther förbereder avfärden. Deras treårige son Bengt – med smeknamnet Putte – leker i röran. Med höstens stora tågolycka i Getå, som krävde 45 människors liv, i färskt minne har Esther förespråkat båtvägen via Göta Kanal till den nya villan i Stockholm. Där väntade också ett nytt liv. Esther saknade huvudstadens människor och gemenskap.

Strax efter åtta lämnar Per Brahe Jönköping för Huskvarna. Här ska man lasta järnspisar, radiatorer och symaskiner från Huskvarna Vapenfabrik. Vid lunchtid är arbetet i Huskvarna klart och Per Brahe går tillbaka till Jönköping. Där lastas ett femtiotal tunnor med fruktmos. Lasten surras inte, endast några presenningar späns

över den. Väderleksrapporten talar om sydostlig svag vind. På kvällen frisk bris från nordost. Kapten Boija har därför ingen anledning till särskilda försiktighetsåtgärder.

I Torstorp, nästan närmsta granne med Bauer, tar David Helgesson sikte på paret Bauers bostad på Björkudden med sin hästvagn. 14.00 var bestämt och Helgesson är punktlig. Bauer likaså. Putte har flyttat ut sin lek på verandan. Hans röda toppluva förmigen studsar över trätiljorna. Med en oregelbundenhet som bara ett barns rörelsemönster kan förmå. Det råder ett slags bedrägligt lugn. Med Esther som ser fram emot flytten medan John är mer tveksam. Inte minst inför att resa med båt på Vättern. Sjön som han både lärt sig älska och frukta. Det faktum att de ska lämna Björkudden för gott påverkar också situationen. Möbler och större bagage är redan kört till Jönköping och lastat på Per Brahe. Familjen sitter upp i vagnen, men John i rutig kostym får cykla bredvid. Cykeln skulle med till Stockholm och det fanns inte en möjlighet att den skulle kunna få plats i vagnen. Esther småpratar hela resan och glädjen åt att lämna den isolerade tillvaron på Björkudden lyser åter igenom. Helgesson släpper av sällskapet för middag hos konstnärsvännen Bengt Hedberg med fru Elna i Gränna.

Per Brahe ska lämna Jönköping omkring sju. Kapten Boija vinschar ombord ytterligare fruktmosfat och familjen Bauers bohag som lastas på däck. Boija intar middag i sin hytt, besättningen i försalongen. Sedan dags för avfärd. En passagerare till Gränna följer också med från Jönköping. En major Ohlson som senare i sjöförhören avlägger följande rapport:

»Då Ohlson omkring klockan sex om 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 och 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.«

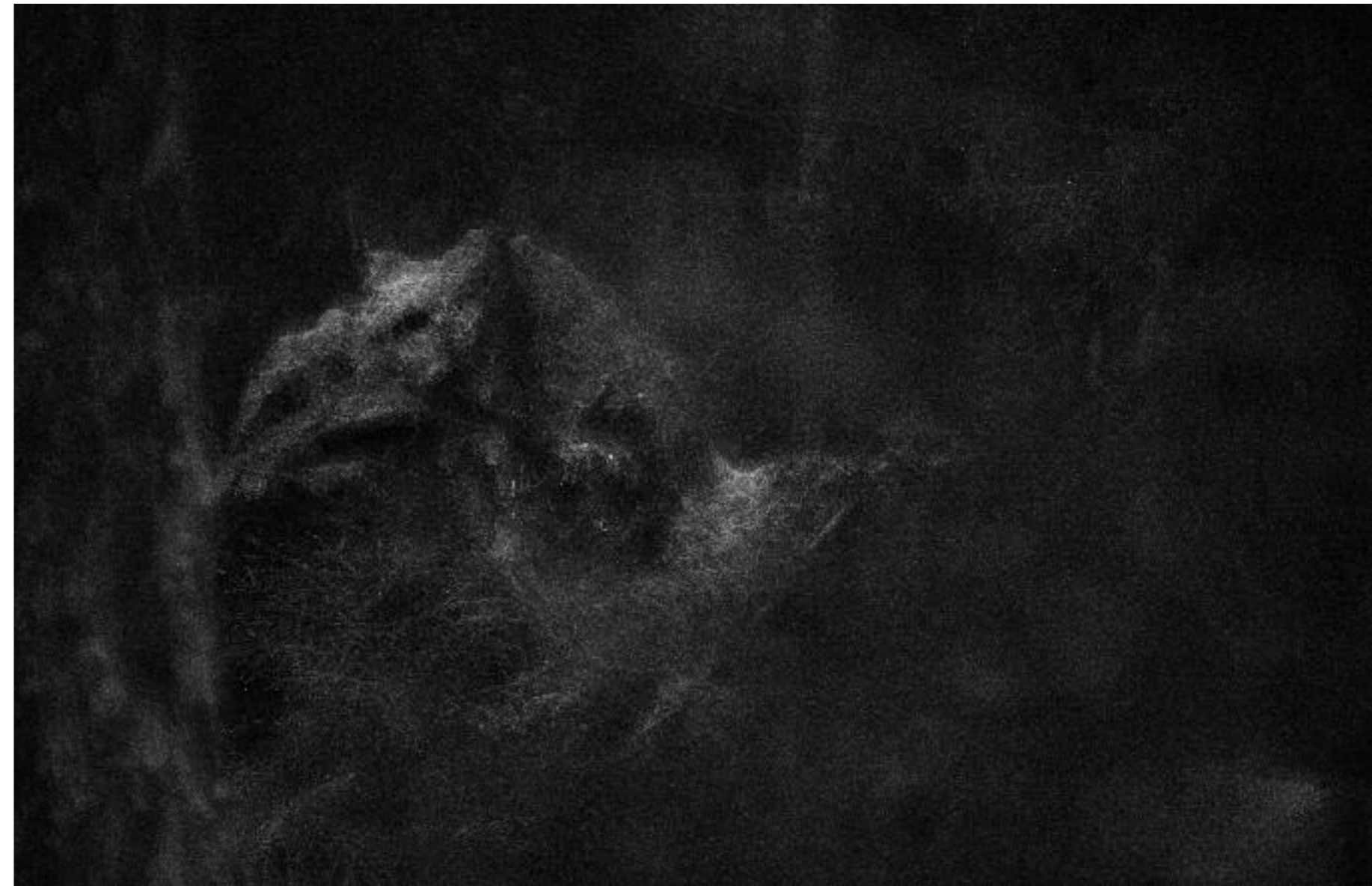
Det fladdrar till i Esthers sjaal när de kommer ut på slätten ner mot hamnen i Gränna. Den varma gemenskapen hos konstnärsvännen är ersatt av vrålande vindar och isande kyla. I novemberkvällens dunkel syns nu Vätterns vågor som en grå pulserande massa. Som en samlad armé där skvadron efter skvadron går till attack mot hamnens vågbrytare. Snöblandat regn slår mot ansiktet när familjen och barnflickan kliver ombord.

Kapten Boija har noterat att vinden växlat från sydost till väst, ökande i styrka. Strax innan elva avgår ändå båten. Trots att stormen tilltagit ytterligare. 16 besättningsmän och åtta passagerare stävar mot Hästholmen strax söder om Omberg. Fartyget har styrbords slagsida och fören ligger djupare än aktern. Men det verkar gå bra. Kapten Boija håller hårt i rodret och styr rätt mot de höga brott-sjöarna. Hamnfyrens blinkande ljus försvinner bakom dem. Vinden är nu nordvästlig och sveper diagonalt över Vättern. I maskinrummet eldar man under pannorna med stora vedklabbar.

Klockan är några minuter över ett på natten när Per Brahe närmar sig Hästholmen. Kapten Boija girar styrbord för att ta fartyget in till hamn. Vågorna slår nu mot babords sida. Men de är större än väntat och slår över däck. Sveper med sig fruktmosfaten som krossar styrbordsräcket. Hela fördäckslasten sköljs överbord. En stark slagsida uppstår och aktern pressas ner. Livbåtarna är belamrade med gods. Den förskjutna lasten täpper till dörrarna till hytter och salongen. På morgonen den 21 november börjar hamnpersonalen i Hästholmen fundera på var Per Brahe blivit av? Kanske hade det hårda vädret gjort att hon stannat kvar i Gränna hamn?

Då börjar vrakgoods flyta i land. Katastrofen är ett faktum. Klockan tio på morgonen når budet Gränna där flaggorna sänks till halv stång.

Samtliga ombord på Per Brahe omkom. Deras klockor hade stannat på 01.11–01.14. En stor konstnär hade dragits med ner i djupet. Paradoxalt nog föddes hans legendstatus som Sagokonstnären i precis det ögonblicket.



Det dröjde ända till 1922, alltså fyra år, innan Per Brahe, med de omkomna, som i många fall hittades instängda i sina hytter, och det mesta av lasten kunde bärgas. Det var ett mycket krävande arbete som fordrade den tidens yttersta expertis. Fortfarande fascinerar för-lisningsplatsen sportdykare:

»Jag hade fått kontakt med Thomas Helmerson, som hade dykt mycket i Vättern. Han hade ett förflutet som militär dykare. Vi pratade om diverse vrak i Vättern. Per Brahes för-lisningsplats kom givetvis på tal.

Första dykningarna gjordes redan 1920 för att sedan falla lite i glömska. Sedan var det ett gäng dykare som hittade platsen igen någon gång på 1970-talet. En av dem var Thomas.

Jag frågar om han kommer ihåg platsen.

– Visst! Jag kan följa med er dit om ni vill!

Sagt och gjort. Den 7 januari 1989 är vi på plats i Hästholmen. Det är kallt. Vi byter om så fort det går.

– Jag kan bara hitta platsen om vi simmar efter kompass här från viken, säger Thomas.

Vi går ner i det kalla, mörka vattnet. Thomas tar ut kompassriktningen och så börjar vi simma. Han simmar fort och jag får verkligen ligga i för att lyckas hålla samma tempo. Vi följer botten. Till en början är det lite större stenblock. Djupet är fem-sex meter. Men det faller ganska fort. De stora stenarna försvinner och en plattare botten tar över. Vi simmar nu på cirka 15–17 meters djup. Det är kallt i vattnet. Termometern visar 5°C. Efter ca 15–20 minuters simmande når vi cirka 25 meters djup. Det är rätt mörkt nu. Thomas sänker farten. Jag hinner återhämta andningen lite. Ser att vi redan gjort åt ganska mycket luft. Vi simmar sakta på 27 meter nu. Där framme. Mörka siluetter av något. Vi närmar oss sakta. Och till vår stora förvåning hittar vi stora delar av lasten här. Trälådor med symaskiner. Detta måste sannolikt vara orsaken till att båten gick under så fort. Lasten försköts. Och så tappade alltså båten en stor del

av lasten. Vi fortsätter utåt. Nu blir det fort betydligt djupare. Efter ytterligare ca 5–10 minuters simmande hittar vi avtrycket efter båten. Vi dyker nu på 38 meter. Det är riktigt mörkt. Termometern visar 4°C. Fingrarna har domnat bort. Jag skakar lätt. Avtrycket efter båten är ett par meter ner i lerbottnen. Det ligger en hel del saker utspridda runt vrakplatsen. Vi hittar även skelettdelar. Obehagskänslor. Tittar på manometern och ser att det är hög tid att vända inåt. Inte mycket luft kvar. Vi enas om att vända och börja hemsimmet. Hinner dock inte speciellt långt förrän min regulator fryser. Befinner mig på 30 meters djup. Regulatorn friflödar och tuben töms nu i rask fart. Mina kompisar har inte heller speciellt mycket luft kvar – så enda utvägen är att ta sig upp till ytan så fort som det går. Den kraftiga luftströmmen från regulatorn skapar en iskall luftström in i munnen. Det bildas is som skär upp sår. Jag känner en lätt blodsmak. Vi simmar mot ytan med cirka 18 m/min för att undvika dykarsjuka. Dykdatorn piper ilsket. Vi går upp aningen för fort – har inget val. När vi väl når ytan är tuben i stort sett tom. Det är ganska grov sjö. Vi får ett mycket jobbigt hemsim på ytan. Väl inne vid land så var det bara att hämta en ny tub så fort som möjligt – och så kasta sig i vattnet igen för att ta sig ner till 5 meter och avsluta dekompressionen för att undvika dykarsjuka.«

Mats Andersson om ett dyk vid Per Brahes för-lisningsplats 1989.

