

**ÅNGFARTYGET  
PER BRAHES  
UNDERGÅNG  
OCH  
BÄRGNING  
AV  
SVEN JERRING  
(Jerker Ring)**

*Tillägnad de män, vilkas se-  
ga energi efter fyra år förde  
olyckskeppet i hamn.*



*PrC  
lokalsaml.  
nr 5*

**ÖSTGÖTA-BÖCKER**

**Karin Bergsbo & Ann-Sofi Topelius**

## FÖRORD

*Avsikten med föreliggande lilla häfte är att i all anspråkslöshet ge en sammanfattande skildring av det ihärdiga, alla motigheter övervinnande bärgningsarbete, som i Hästholmen helt nyligen krönts med en lysande seger. Per Brahes bärgning är en prestation väl värd att överlämnas åt minnet på ett varaktigare sätt än som kan ske genom de dagliga tidningarna, lästa i dag och undankastade och förgättna i morgon. Ett dåd förtjänar sin runa — och att Per Brahes bärgning är ett dåd, så vackert som något annat, det har de tiotusental bevisat, som med spändaste intresse och djupaste medkänsla följt varje fas av det djarva företaget.*

*Vadstena i augusti 1922.*

FÖRFATTAREN.

## OLYCKOR PÅ VÄTTERN.

Den oroliga Vättern med sitt lätt upprörda vatten och sina nyckfulla stormbyar har intet gott rykte bland sjömän. De olyckor av större omfång som ägt rum är dock, dess bättre, lätt räknade och en tragedi sådan som Per Brahes undergång är enastående i sjöns olyckskronika.

En liten återblick:

Den 1 juli 1855 avgick från Vadstena en ångare kallad Kommendörkaptenen. Den skulle söderut. Redan i Vadstena hade en liten eldsvådeunge uppstått under däck, men man tog för givet, att man utan svårighet skulle övervinna densamma. Vid Kampudden på Östnässja slog lågorna upp och passagerarnas liv svävade i den största fara. Emellertid fanns någon ombord, som kände till ett djupt ställe vid stranden, och båten stävade dit, de ombordvarande fick så kasta sig i vattnet, och de icke simkunniga släpades i land av ett par goda simmare. Med båten följde bl. a. ett resande teatersällskap som lyckades bärga största delen av sin rekvisita, dock i betydligt nedblött tillstånd. Kulisser och mer eller mindre prydliga kostymer hängdes på tork. En person, som vid tillfället var vid Nässja, lär ha sagt, att "så vacker som Nässjaskogen den gången var, har den aldrig varit förr".

Knappt ett år senare, den 6 juni 1856, råkade ångaren Erik Nordevall vara för närgången mot Jungfrun med påföljd att den sjönk på 20 famnars djup. Vid denna

olycka torde alla ombordvarande hunnit rädda sig.

I december 1895 gick en ångare, Östern, under dimma eller snötjocka rakt in i viken på Visingsös östra sida. Fartyget blev sittande fast på stranden utan vidare men för de ombordvarande.

Under en stormig höstnatt 1895 sjönk ångaren Guldkroken invid västra stranden. Ångaren, hemmahörande i Jönköping, var på väg från Hjo, då den råkade ut för katastrofen. Den ombordvarande besättningen lyckades med knapp nöd rädda sig, när ångaren som var alltför hårt lastad, sjönk på några minuter. Först på vårsidan kunde det bli tal om bärgningsarbete, och det var främst numera avlidne sjökaptenen C. F. Larsson i Göteborg, vilken tog initiativ till detta och släppte till allt nödigt bärgningsmaterial. En kapten Lind, som på den tiden förde fartyg på Vättern, deltog också i arbetet, i vilket hans erfarenhet från nio års seglats på den svårbegripliga sjön kom till sin rätt. Hans berättelse härom förtjänar att återgivas på grund av de paralleller som lätt nog kunna dragas mellan Guldkroks- och Per Brahebärgningarna:

”Vi började i maj månad, och var då försedda med dykare, bogserångare, kraftiga bärgningspumpar och annat smått och gott, som var brukligt på den tiden. Och dessutom ett par jättar till prämar, vilka vi kanske mest satte vår lit till. Av fartyget syntes endast några fot av masttoppen, då vi började. Det första, som gjordes var,

att ett par dykare efter en del besvärligheter fick två järnkättningar under kölen på den sjunkande ångaren, en i fören och en i aktern. Sedan förlades en pråm på vardera sidan om ångaren och mellan pråmarna sex tjocka ekstammar, på så sätt, att de sträckte sig utanför pråmarnas bortre sida. Den under ångaren dragna järnkättningen fastgjordes i ekstockarna och så fylldes pråmarna med vatten samt fick sjunka nästa till vattenytan. Därefter kom det högtidliga ögonblicket då vi skulle börja lyfta ångaren. Bärningspumparna började arbeta med att länsa pråmarna, och vi såg noga till, att de arbetade jämt, för att få samma lyftkraft på båda sidorna. Men nu kom bakslaget. Ångaren låg där den låg, men pråmarna började vicka över.

Det var ingenting annat att göra än att börja om med den sista proceduren. Att principen ver riktig och skulle hålla, tvivlade vi alls inte på. Pråmarna fylldes på nytt med vatten och kättingar, som sammanband den stora kättningen placerades vid sidorna av pråmarna. Alla tre, både pråmarna och ångaren på djupet, kom således att vila som i gunga. Så försökte vi igen. Pumparna kom på nytt i verksamhet och snart hade vi tillfredsställelsen att se mer och mer av masttoppen. När pråmarna länsats, hade vi ju inte kommit så värst långt upp med ångaren, men metoden var tydligen riktig och det gällde bara att arbeta vidare. Ångaren med sina pråmar bogserades in mot land, tills kölen tog emot. Sedan började samma

historia igen med pråmarnas vattenfyllning och läns-pumpning, varje gång med lyckligt resultat. Slutligen hade vi nått så långt, att vi kunde börja tänka på att pumpa läns själva båten och därmed var bärgningsarbetet praktiskt taget lyckligen fört i hamn, liksom också fartyget. Jag förde sedan själv denna ångare och kan intyga att det inte var något fel med den”.

En av de första dagarna i december år 1918 förliste lastångaren ”Kung Ring” vid den lilla ögruppen Erker-na utanför Motala. Intet människoliv gick förlorat.

Och två veckor tidigare hade Vättern ryckt åt sig det byte, som den först efter fyra långa år tvangs att ge åter — Per Brahe.

## KATASTROFEN

Tisdagen den 19 november 1918 vid 11-tiden på aftonen lämnade Per Brahe i rykande storm Gränna, med Hästholmen som destinationsort. Den skulle ha anlänt dit vid 1-tiden på natten — men timmarna gick och ångaren hördes aldrig av. Per Brahe var försvunnen i stormen och mörkret.

På onsdagsmorgonen var det fullt klart, att en fruktansvärd olycka måste ha inträffat och budet härom spred sig snabbt över bygden och hela landet.

Redan vid 3-tiden på onsdagsmiddagen lyckades man fastställa platsen för katastrofen: då löpte nämligen ångaren Trafik in i Hästholmens hamn efter att vid de s. k. "Markerna", 4—500 meter utanför Hästholmen ha upptäckt en del vrakgods, fruktmosfat, klädespersedlar, livbojar m. m., flytande i vattnet.

Några personer i Hästholmen uppgav sig under olycksnatten ha hört ett starkt brus utifrån sjön, möjligen härrörande från utrusande ånga eller från vattnets nedsugning i skorstenen och ventilerna. Exakta iakttagelser hade emellertid ingen gjort, intet vittne fanns till den gamla ångarens dödsfärd — mer än de, som inte längre kunde tala.

Om orsaken till katastrofen bröt sig meningarna. Man förmodade den till en början vara förorsakad av en pannexplosion, en åsikt som kunde ha visst fog för sig,

då enligt uppgift ångpannan var lika gammal som ångaren själv d. v. s. jämt 60 år. Man gissade även på botten-skada men stannade slutligen för den hypotesen, att Per Brahe måste ha kantrat under giren in mot Hästholmens hamn, utsatt som den då var för den rasande stormens och vågornas förenade anlopp. Den stora — allför stora — däckslasten måste ha råkat i glidning åt styrbord och så djupt pressat ned fartyget, att det sedan ej mer kunnat resa sig. Det hela hade varit några korta, fasansfulla ögonblicks verk.

På grund av den förfärande snabbhet, med vilken olyckan ägt rum, lyckades ingen av de ombordvarande rädda sig. Vättern, den rovgiriga sagosjön, skördade i denna dystra höstnatt ett större antal offer än någonsin: 25 personer följde dödsskeppet i djupet. Bland dessa var väl de mest kända John Bauer, den blide, högt begåvade sagotecknaren, samt Per Brahes egen befälhavare, den runt Vätterns stränder bekante kapten Teodor Boija.

Dödslistan upptog följande namn:

Artisten John Bauer, född 1882, Stockholm, fru Lisa Bauer, född Ellqvist, en fyraårig son till paret Bauer, deras tjänsteflicka Brinkman, fröken V. Allard, Gränna, född 1883, handelsresanden Svante Falk och fru Hanna Falk, Linköping, tjänsteflickan Greta Ståhl, Gränna, född 1900, Per Brahes befälhavare kapten Th. Boija, född 1887, Stockholm, styrman E. G. A. Blanke, född 1892, Norrtelje, förste maskinisten C. B. Johansson,



född 1888, Stockholm, andre maskinisten E. M. Almkvist, född 1895, Häverö, rorgångaren F. O. Andersson, född 1887, Jönköping, däcksmannen O. H. Karlsson, född 1878, S:t Anna, däcksmannen J. H. Sundin, född 1891, N. Sandsjö, däcksmannen C. G. J. Karlsson, född 1893, eldaren L. L. Björklund född 1899, Häverö, matrosen R. E. Sundberg, född 1897, Stockholm, restauratrisen fröken A. Backlund, född 1872, Sundsvall, upppasserskan E. Hagberg, född 1896, Stockholm, städerskan E. Holmberg, född 1888, Stockholm, däcksmannen K. A. Johansson, Jönköping, kokerskan Hilda Baud, Vetlanda, diskerskan S. Johansson, Jönköping, och 14-årige skeppsgossen Gunnar Lind från Jönköping.

En av de sista dagarna i november påträffades liket av däcksmatrosen C. G. J. Karlsson flytande i närheten av olycksstället. De övriga förblev borta.

### *VARSEL OCH RYKTESSMIDERIER*

Per Brahes mystiska undergång kunde icke undgå att kraftigt påverka folkfantasin, starkare än annorstädes levande på stränderna kring det mytomspunna Vätterhavet, som ej för intet fått sitt namn av folktrons vättar. Det föreföll omöjligt, att en så uppskakande och ödesdiger olycka kunnat vållas på ett så självfallet sätt som av en dånande jättevåg och en däckslast i glidning, likaså att alla de olyckliga ombord kunnat försvinna utan

ringaste spår — Vättern och dess traditioner krävde mera! Legendbildningen kring katastrofen tog otroliga proportioner, Per Brahe blev ett sagoskepp, vars öde antagligen i generationer kommer att sysselsätta hjärnorna i Hästholmstrakten.

Flera personer påstod sig t. ex. ha haft för avsikt att följa med olycksfärden men avstått i sista stund, varnade av obestämda aningar om en förestående fara. Sådant hör emellertid ingalunda till sällsyntheterna efter en tilldragelse som denna och det "övernaturliga" inslaget skulle kanske vid närmare eftertanke kunna reduceras till något så naturligt som — rädsla för sjösjuka. Men man tror gärna det man vill tro, har ingenting emot den angenäma övertygelsen att stå under högre makters speciella beskydd.

Märkligare är berättelsen om "varslet", vilken lär härröra från fullt trovärdiga källa. Den lyder sålunda:

Dagen före katastrofen, vid 12—1-tiden på middagen, befann sig ett litet sällskap på en höjd invid Gränna, varifrån man hade utsikt över Vättern. Någon pekar ut mot sjön och utropar: "Se där går Per Brahe!" men får till svar, att ångaren vid den tiden borde ligga i Jönköping. Alla ser emellertid fartyget, som ångar framåt med god fart. Plötsligt sjunker det i djupet med aktern före och stäven några ögonblick pekande mot skyn... och blir borta...

Skildraren av denna underliga upplevelse förklarade

sig beredd att bekräfta sin sannfärdighet med ed. Härmed må förhålla sig hur som helst, detta års dykarundersökningar har faktiskt givit vid handen, att Per Brahe gått till botten med aktern före och att stäven måste ha varit så pass länge över vattnet, att besättningsmännen i den i förpiken belägna skansen hunnit ta sig ut.

Vättern . . . sagosjön . . . trolldjön . . .

Åtskilliga kringflytande klädespersedlar bärgades, däribland kapten Boijas päls, och man kunde därav sluta, att några av besättningen måste ha kommit fria från ångaren och i vattnet. Som nyss nämnts återfanns emellertid blott ett enda lik. Vart har de övriga tagit vägen? Strax sattes fantasin i rörelse: än hade den ene lyckats rädda sig, än den andre, t. o. m. från Amerika kom underrättelse, att en av de på dödslistan uppförda blivit sedd. Behöver det påpekas, att alla dessa historier kan rubriceras som rena fantasifoster?

Det var i synnerhet kapten Boija, vilken på detta sätt skulle ha dykt upp lite varstades. På det hela taget var f. ö. han den av de omkomna, vars öde gav mest näring åt gissningar — otaliga är t. ex. de gånger hans lik i sommar 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.

Men folkfantasin godkänner ej en så enkel, om än ald-

rig så sannolik förklaring . . .

Många funderingar har ägnats möjligheten för de i hytterna instängda olyckliga att längre eller kortare tid överleva själva katastrofen. Så har personer med uppriktiga anspråk på att bli trodda uppgivit, att passagerarna i hytterna skulle ha varit vid liv ännu vid de första dykarnedstigningarna, i december. Dykarna skulle ha sett människor röra sig därnere men blivit så upprörda av den fasansfulla synen, att de först långt efteråt förmått berätta om skräcksynerna.

Nonsens av denna art är givetvis knappast värt en axelryckning.

Under loppet av innevarande års bärgningsarbete nådde ryktessmideriet sin höjdpunkt, och tog alltmera kuriösa former ju längre bort man kom från händelsernas brännpunkt. Vederbörande i Hästholmen har otroliga ting att berätta om de förryckta uppgifter, varpå man från skilda delar av landet sökte bekräftelse per brev, telefon och telegraf: om omfångsrika vapenfynd i lasten, om väldiga penningssummor etc. etc. Intet var för vanvettigt att ej vinna tilltro hos den sensationshungliga allmänheten.

Katastrofens direkta orsak var som förut antytts däckslastens förskjutning, vilket å andra sidan måste ha berott på bristfällig surrning eller bristfällig stuvning; eller bådadera. Allmänna meningen var också att båten varit illa och för hårt lastad och att rederiet, Göta Ka-

nal A.-B., därför i första hand bar ansvaret för det timade. Om skuldfrågan så utan vidare kan lösas torde vara ovisst, det har dock ådagalagts, att lastens stuvning och storlek kunde ha givit anledning till allvarlig kritik. Rederiet vände i varje fall genom sina åtgärder i övrigt — eller snarare genom sin brist på åtgärder — opinionen emot sig även härutinnan och blev i allmänhetens ögon syndabocken, på vilket allt ansvar borde vältras. Förmodligen sköt man över målet i iver att nå rättvisa och förmodligen är även flertalet av de i svang varande ryktena om rederiets försummelser att beteckna som mer eller mindre grundlösa. Full klarhet torde aldrig vinnas.

Den hetsiga stämningen mot Göta Kanal A.-B. är emellertid ett slående bevis för den intensitet varmed Per Brahe-affären satte lidelserna i svallning.

#### *DYKAREN JOHANSSON OCH BÄRGNINGS- FÖRSÖKET ÅR 1921*

I början av december månad 1918 anlände till Hästholmen två dykare från Stockholm, hrr F. Gillström och E. Lagerström, vilka företog en rad nedstigningar till vraket. Något egentligt nytt utöver redan uppgjorda teorier bragte inte undersökningarna, lastförskjutningshypotesen bekräftades emellertid under det att antagandet om en pannexplosion visade sig vara felaktigt. Bå-

ten konstaterades ligga på rät köl med fören c:a två meter högre än akterskeppet. 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.

Under två år gjordes ingenting åt vraket, man talade på sina håll om möjligheterna av en bärgning men fann riskerna vara för stora och den eventuella vinsten särdeles problematisk — Per Brahe var ju lindrigt sagt något ålderstigen och skulle dra alltför stora summor i reparation. Det hela var för vågsamt.

Men i Gränna bodde en gammal man, som icke fick någon ro för Per Brahe, han räknade och kalkylerade och kom slutligen till det resultatet, att företaget borde kunna bringas i hamn och löna sig. Han beslöt att våga sitt under ett helt, strävsamt liv hopsparade lilla kapital på experimentet. Han beslöt att trotsa alla huvudskakningar och alla olycksprofetior, vilka delvis kom från så omdömesgilla håll som t. ex. från den kände bärgningsexperten kapten Edlund i Neptunbolaget.

Hans namn var E. M. Johansson och han var f. d. dykare, ej främmande alltså för ett företag som det beramade. Själv kunde han ju ej deltaga 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 all hans självöverskattning och trots hans brist på förutseende, något storvulet över honom, något betvingande i den åldrige invalidens järnhårda förlitan på sin lyckliga stjärna. ”Det är skönare lyss till en sträng, som brast, än att aldrig spanna en båge . . .”

I slutet av juni började han med sina förberedelser och i mitten av juli var han klar att sätta i gång. Till sitt förfogande hade han två galeaser, förhyrda av ingenjör Giöbel i Bastedalen, vilka mellan sig medelst spirspel skulle höja haveristen och successivt släpa honom mot land. För arbetet nere vid vraket stod dykarna Andersson från Stockholm och Melin från Vargön, vilka dock inom kort avlöstes av dykaren Gustafsson från Vargön.

Lördagen den 16 juli gjordes en förberedande nedstigning, varvid en av lastens många symaskiner fick följa dykaren upp i dagsljuset. Man trampade på dess pedal — och si! den gick. Symaskinen blev genast riksbekant.

Redan under första dagarna visade sig vädret ogint mot bärgarna och man måste avbryta arbetet innan man egentligen hunnit någon vart. Det var ett dåligt omen, menade gammalt folk, ”som förstår sig på sådant” och det talet besannade sig också senare.

Den 26 juli tog man under tillslutning från hundratal's åskådare nya tag och grep sig omedelbart an med att vid vraket fästa de ståltrossar, vari lyftlinorna skulle fästas. En sådan tross hann man med, den anbragtes i fören och var den första av fyra. Vidare upptäcktes på sjöbotten ett lik, vilket man i början antog vara kapten Boijas men som sedan, då det blivit upptaget, befinns vara kvarlevorna efter fröken Velis Allard från Gränna.

Oturen hängde emellertid i: dykaren Melin överansträngde sig, angreps av den s. k. dykaresjukan och inlades, svår medtagen, på Vadstena lasarett.

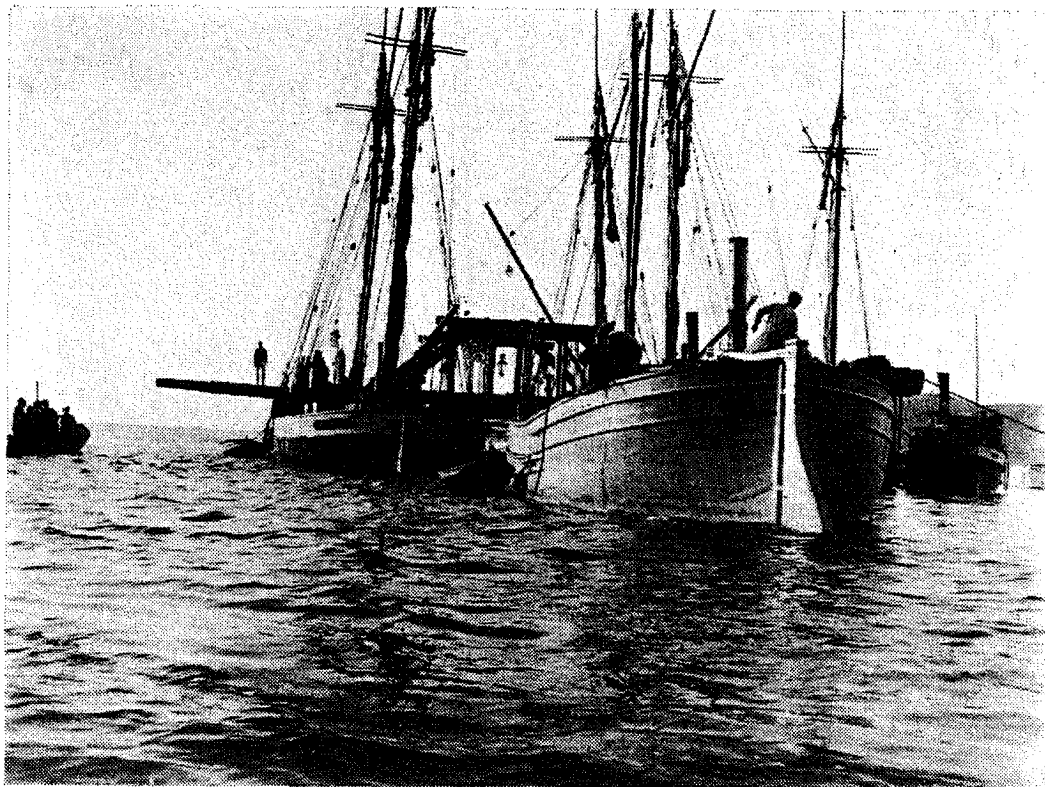
Onsdagen den 3 augusti var man klar för en första lyftning, alla fyra lyftlinorna var fastsatta och Vättern visade för övanlighetens skull sin nådigaste uppsyn. Frågan var bara, om de båda tvärs över galeaserna placerade spirorna skulle uthärda den väldiga tyngd av närmare 20 ton, varmed man måste räkna. De var visserligen av grövsta och segaste virke . . . men ändå!

Pessimistiska förutsägelser saknades ingalunda, men hrr Johanson och Gustafsson, vilken sistnämnde börjat ta ledningen i sina kraftiga nävar, var beslutna att försöka — det månne bära eller brista.

Det brast!

Till en början gick allting bra, vraket restes upp på rätt köl och förskeppet höjdes någon meter från botten. Men så knäcktes den akterliga spiran, den som hade den





*Från försökslyftet 1921.*

•

största tyngden att bära, och ingenting annat var att göra än att släppa trossarna i vattnet igen.

Det stora ögonblicket flöt ut i ett fiasko och åskådarna av vilka många väntat i dagar, hade ingenting för sin uthållighet. De 25 dagskorrespondenterna — så gott som varje större tidning hade sin representant i Hästholmen — fick nöja sig med att skicka sina blad detaljerade redogörelser för missödet, avslutade och uppiffade med dykaren Gustafsons eviga: "Pelle *skall* opp:" Han var

av bättre virke än den brustna spiran från Smålands skogar, Gustafsson, han gav sig inte — inte ens, då t. o. m. hr Johanssons tillförsikt ibland sviktade. "Pelle skall opp" blev ett ordstäv och en lösen i Hästholmen, och med den lösen på läpparna segrade man ju också i tidens fullbordan.

Förstärkningsanordningar vidtogs omedelbart, två kraftiga bjälkar placerades i den brustna spirans ställe, och deras motståndskraft bättrades på med en järnräls. Också förut anbragtes en räls.

På lördagskvällen den 6 augusti var man redo att lyfta igen. Stämningen var hoppfull — då hördes under en paus i arbetet ett dovt dån nedifrån ungefär som knallen av ett i fjärran avlossat sprängskott. Lyftlinan på förens styrbordssida måste ha brustit på något ställe. Den halades genast upp och man blev mycket riktigt varse, att den krok som påhäktats lyftanordningarna i vrakets ventiler rätats ut och slitit sönder wiren. Händelsen, ledsam nog i och för sig, var dessutom i så måtto betänklig, som den gav belägg för tvivlen på den otillräckliga styrkan hos materielen överhuvud. De övriga krokarna skulle ju lika lätt kunna ge efter och alltsamman väckte även hos lekmannen misstankar om alltför stor vekhet och sprödhet.

Ett par dagar senare träffades de käcka dykarna av ett ännu hårdare slag: de båda galeasernas skeppare förklarade sig ha för avsikt att lämna Hästholmen, sade sig

ej vilja ligga i det oändliga och vänta till ingen nytta. Alla föreställningar tjänade till intet och följda av Hästholmsbornas hotfulla blickar for fartygen sina färde, utan vidare lämnande hrr Johansson och Gustafsson — och Per Brahe! — i sticket.

Företaget hade på allvar kommit in i en återvägsgränd. Ny materiel och nya pråmar måste anskaffas. Och därtill kom, att hr Johanssons resurser i det närmaste var uttömda: c:a 6.000 kr. hade han offrat utan ringaste vederlag, och vad som återstod av hans surt förvärvade slantar, var inte mycket att bygga på.

Hr Gustafsson reste till Göteborg för att söka skaffa nya bärgningsfartyg och nya redskap. Hans underhandlingar med Götaverken och andra firmor därstädes ledde dock ej till resultat. Utsikterna för dödsskeppets upptagande syntes mörkare än någonsin.

Då, i medio av augusti, bildades i Hästholmen, där intresset för företaget vuxit sig allt starkare, i samförstånd med hr Johansson en andelsförening med Per Brahes bärgning som syftemål. Den trädde omedelbart i verksamhet, rekvirerade ny material och gick i författning om förhyrande av två galeaser.

Det ljusnade åter. I spetsen för andelsföreningen stod några av samhällets mest kända och aktade personer, den ekonomiska sidan av saken behövde icke längre vålla bekymmer, man hade erfarenheter att bygga på och begärde icke bättre än att få ta ett nytt nappatag med

den nyckfulla Vättern. Allt var på sin plats, endast galeaserna lät vänta på sig.

Den ena anlände visserligen så småningom, men dagarna och veckorna gick utan att något hördes om den andra. Augusti led mot sitt slut och i september hade man höststormarna att vänta, vilka skulle göra varje tanke på bärgning omöjlig. Andelsföreningen beslöt att för året inställa arbetet men också att återupptaga det i god tid följande vår.

Så slutade 1921 års ansträngningar att lyfta Per Brahe med dess dystra last av döda ur Vätterdjupet. I många, kanske de flesta, ögon var resultatet lika med noll och lätt räknade var väl de, vilka efter detta fruktlösa försök hoppades att någonsin få se den gamla ångaren dyka upp över vattenytan — deras antal begränsade sig kanske till en handfull män i Hästholmen, vilka visste vad de ville och ansåg det vara en hederssak att driva sin vilja igenom.

Och sålunda hade dykaren Johanssons insats, så hårad och förlöjligad på sina håll, icke varit förgäves. Den gav impulsen till innevarande sommars bragd, den pekade på möjligheten att nå målet.

Det gällde bara att gripa den möjligheten och att, trotsande alla motigheter och all misstro, icke släppa taget.

## ANDELSFÖRENINGEN GRIPER SIG VERKET AN

I medio av maj hade andelsföreningen hoppats vara i stånd att ta upp arbetet på olycksplatsen, men vinterkylan hade hållit i sig allt för länge och vattnet hade varit för kallt för dykarna att arbeta i. Man fick jämka på beräkningarna — ingenting ovanligt ifråga om Per Brahe. Det brådskade ju heller inte.

I början av juni började bulletinerna från Hästholmen dugga tätare. Planerna för sommaren lades fram.

Dykarna Enst Lagerström och C. G. Bergmark från Stockholm engagerades — Lagerström hade redan 1918 varit nere vid vraket och kände det till punkt och pricka — och i samråd med dessa män, som inom kort skulle ernå en så enastående popularitet, anskaffade andelsföreningen nödigt materiel. Vis av skadan ämnade man denna gång inte gå till verket med don av sekunda beskaftenhet, allting måste vara prima och kapabelt att stå rycken. De två grova wirer, på vilka största ansvaret vilade, var starka nog att vardera lyfta över 100 ton. Ett par stadiga galeaser förhyrdes från samma håll som förra året och förseddes med taljor och spelanordningar i stil med de använda, endast mycket bastantare och byggda med mycket större omsorg och förutseende — en jämförelse mellan fotografierna av 1921 och 1922 års pontonfartyg visar tydligt nog den väsentliga skillnaden

härvidlag. Fyra stycken sexskurna block skulle underlätta lyftningen, som alltså kom att utföras av 48 linor, vardera uppbärande en tyngd av 17,5 ton. Lyftlinorna skulle i olikhet mot förra året icke fästas i vrakets ventiler, utan man ämnade sticka en sökkättning under fören och sålunda låta linorna löpa runt fartygets botten.

De rent tekniska förberedelserna handhades av andelsföreningens ordförande, byggmästaren K. Johansson från Ödeshög, som sedan blev företagens allt i allo, samt de båda dykarna. Mera framträdande roller i ledningen spelade dessutom medlemmarna av föreningens styrelse, hrr O. E. Fredriksson i Hästholmen och A. Thunborg i Ödeshög. Deras namn gick under bärgningens lopp via pressen ut över hela Sverige.

Onsdagen den 14 juni anlände de två galeaserna. Bryggor och spel började genast uppmonteras på desamma, och några dagar senare rådde livlig verksamhet på olycksplatsen. Dykarna gjorde upprepade nedstigningar och efter diverse missöden kom sökkättingen på sin plats. Några symaskiner och en del annat gods fördes upp — sjöbottnen kring vraket var som beströdd med Per Brahes beryktade däckslast, som på sin tid orsakat katastrofen.

Dykaren Lagerström konstaterade vid en förberedande nedstigning, att Per Brahe inte låg med stäven rakt in mot Hästholmen utan mera snett utåt sjön, mot Omberg. Många anslöt sig av denna anledning till den åsik-

ten, att kapten Boija visserligen skulle ha varit på väg in mot Hästholmen men ansett det omöjligt att under den våldsamma stormen förtöja i hamnen, vars låga pir oupphörligt överspolades av vågorna och därför hade föga skydd att bjuda. Han skulle ha styrt ut igen och mitt under denna manöver skulle kantringen ha skett. Denna teori låter ganska trolig men vederlägges därav, att Per Brahe ännu i djupet låg för styrbords roder, ett roderläge, som vore otänkbart, ifall katastrofen inträffat vid gir ut från hamnen i stället för in mot densamma. Per Brahe gick säkerligen under vid kursförändringen mot land men vred sig under färden nedåt i den riktning, vari den stannade på botten.

Det arbetades under högtryck några veckor. Tid efter annan lade sig dålig väderlek hindrande emellan, tid efter annan inträffade små kalamiteter. Men söndagen den 2 juli var man så långt kommen, att det första större slaget kunde slås.

Vättern var lugn och tidigt på morgonen gick bärgningsflottiljen ut. Dykarna begav sig ett tiotal gånger ned i sitt våta element och fäste wiren vid förbroken. Under obeskrivlig spänning sattes spelen så sakta i gång och efter en stund hade man lyckats lyfta vrakets förskepp c:a en halv meter i höjden, så att akterbroken kunde föras ett stycke vidare — det var dennas anbringande det närmast gällde. Emellertid snodde sig ett par av wirens tolv länkar och man blev nödsakad att

sänka fören igen för att avhjälpa felet.

Trots allt väcktes den dagen de bästa förhoppningar hos dykarna och alla övriga intresserade. Visserligen hade man inte kommit mer än ett tuppfjät framåt . . . men grejorna hade hållit för den hårda påfrestningen! Och vidare hade förskeppet lossats ur bottenleran, vilket väsentligt borde underlätta arbetet nästa gång.

”Nästa gång” lät inte vänta länge på sig, endast ett par dygn. Onsdagen blev en lyckodag av första ordningen, och utsikterna — och med dem ansiktena! — ljusnade alltmera i Hästholmen.

Vid 3-tiden på morgonen var dykarna i farten, det ombord på galeaserna logerande manskapet purrades samtidigt. Hr Lagerström gjorde en nedstigning och fann allt vara ganska gott: ”Spela nu gubbar!” var hans korta kommando, så snart han fått kopparhjälmens av huvudet. Och ”gubbarna” spelade. Tum för tum steg Per Brahes förskepp för att slutligen befinna sig härmare 2 meter över botten. Allt gick förträffligt i lås.

”Nu är Per Brahe såld” dekreterade Lagerström stolt i hågen. Nu var han viss om framgången.

Men ännu återstod många svårigheter att övervinna. Så brast t. ex. kättingen, då man på onsdagskvällen höll på att föra fram wiren under akterskeppet, ett missöde, som dagen därpå upprepades inte mindre än fyra gånger. Dock — svårigheter är till för att övervinnas och Per Brahes bärgare tappade icke modet vare sig vid



första eller tjugoförsta mothugget.

De fällde inte humöret ens för det svåra slag, som drabbade dem natten mellan den 9 och 10 juli, det hotfullaste tillbudet under denna sommars bärgningshistoria.

Söndagen den 9 var stämningen hoppfullare än någonsin, galeasernas lyftbryggor förstärkta genom dubbla spännbockar i för och akter, linor och block var i tadellös ordning och man var färdig för den avgörande uppgörelsen med Vättern.

Vinden var sydostlig med obetydlig sjö. Sent på söndagskvällen började lyftningen, wirerna hämtades in sakta men säkert och tidigt på måndagsmorgonen var båten i det närmaste fri från botten. Blåsten friskade i, men man hade nu hunnit alltför långt för att vara hågad att ge upp i första taget.

Våldsammare och våldsammare blev emellertid vinden och allt besvärligare sjöhävningen. Brisen gick över i storm, stormen i tjutande orkan.

Mellan 8 och 9 på morgonen blev situationen ohållbar. Det gällde bara att räddas, vad som räddas kunde.

Den fraggande sjön bröt med oerhördt raseri mot bärgningsfartygen, det brakade som kanonskott i de sviktande bryggorna, linorna spändes intill bristningspunkten. Flotten, på vilken blocken skulle läggas av, skadades, de som pontoner fungerade tunnorna revs loss och flöt i land. Endast två av de väldiga blocken kunde bärgas, de övriga två måste, sammankopplade med en ställina, sän-

kas i djupet och lyftlinorna kapas.

Galeaserna fördes i land, rätt skamfilade — det främre spännblocksparet hade t. ex betydligt förskjutits och kunde förmodligen inte hållit ihop så mycket längre. De övriga anordningarna hade bestått sitt prov.

Natten hade tillbragts under spänning och ångest, men då Hästholmen frampå måndagseftermiddagen vilat ut efter strapatserna, stod luften tät av rykten och gissningar. Telefon- och telegraflinjer var överbelastade: är allt förlorat? skall bärgningen avbrytas?

Ingen tanke på den saken! sade hrr Fredriksson, Johansson och Thunborg, och på tisdagen sade hela föreningen detsamma. Den bestämde sig för att fortsätta. ”Per Brahe skall upp!” var parollen, nu som alltid.

Vad som behövdes repareras, skulle repareras. Vad som gjorts förgäves, skulle göras om på nytt — och Per Brahe skulle upp!

Detta blev resultatet av Vätterns försök att avskräcka de energiska bärgningsmännen. Det var, som om den ej velat släppa sitt byte utan ett sista, förtvivlat försvar men därefter insett sin underlägsenhet i kampen mot människornas orubbliga vilja och resignerat.

Ty efter denna hotande, farofyllda stormnatt gick företaget framåt med jättesteg. Bladet hade vänt sig, missödenas och de svikna förhoppningarnas period gick över i framgångens och den slutliga segerns.

## PÅ VÄG MOT LAND

En vecka efter stormnatten hade dykarna rätt ut den trassliga härva, vari wirerna befann sig på botten och bärgat de båda blocken. Allt var på sin plats igen, alla mankemang avhjälpna.

Det definitiva angreppet förestod — och för att vara så mycket bättre rustad hade man till de båda bärgningsfartygen lagt en tredje, en stor pråm, som skulle bära upp en del av det besvärliga akterskeppets tyngd. Hål slogs i två av haveristens akterventiler, en ters fästes i varje, tillsammans bildande liksom en grep över fartyget och via ett block och en wire stående i förbindelse med pråmen, där ett par mindre spel monterades upp.

Under sitt arbete med wirehärvan gjorde dykarna en glädjande upptäckt: Per Brahes akterskepp hade lossnat ur leran och skrovet låg någon meter från sin förra plats. Denna omständighet ökade naturligtvis i hög grad förutsättningarna för ett lyckligt resultat av den stundande lyftningen.

Det första försöket hade alltså ändå inte varit helt förgäves.

Per Brahe skulle upp, säkrare nu än någonsin!

Fredagen den 21 juli kungjordes som den stora dagen. Och blev det också — den första av många stora dagar för de okuvliga bärgarna.

Det drog svagt från sydväst, men ej så mycket, att man hade skäl befara en ny storm med ty åtföljande förödelse.

Spänningen var oerhörd, ej minst hos allmänheten. Mitt på blanka vardagen slog sig hundratals åskådare ned på Hästholmens kala strandklippor, den senare otroliga turistflodens förelöpare.

Talrika roddbåtar sniglade fram och åter mellan stranden och den sakta vaggande lilla fartygsgruppen några meter ut i sjön. Hästholmens yngsta generation lade en god grund till ett framtida lysande välstånd på den tra-



*Intresserade åskådare på Vättern.*

fiken: 75 öre per person kostade turen, och var det någon som knorrade över priset, så kunde han ju stanna på landbacken. Affärerna gick med glans ändå.

Den s. k. Per Brahe-febern hade redan slagit sina klor i litet var!

— — —  
Det är alltså ingenting annat att göra än att ta skeden i vackra hand och vara glad att alls få vara med på ett hörn.

Att komma upp på galeaserna går inte för en vanlig dödlig, stora ting stunda och ingen får vara i vägen. Byggmästaren 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 sevärdigheterna 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 ska lyfta Per Brahe!”

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

På dykarbåten är man mindre hårdhärtad mot den å

yrkets vägnar nyfikne och efter något parlamenterande kryper jag över relingen lagom för att bevittna, huru som hr Lagerström gör sig färdig till en sista nedstigning före lyftningen. Han skall fästa en extra wire i haveristenn akterskepp.

Han drar på sig den ena tjocka islandströjan efter den andra, det ena paret långa, rejäla yllestrumpor efter det andra — det är svalt därnere på 32-metersdjupet! — kryper i sin vattentäta dräkt och får skorna med tums-tjocka blysulor på. Så döljs hans bronsbruna, kraftigt skurna ansikte under kopparhjälmens och han försvinner ned till det förlista ångaren, där han vid detta laget bör känna sig lika hemma som i sin egen stuga.

De två männen vid syremaskinen sköter mekaniskt och resonerande om ditt och datt sin syssla och vid vattenbrynet låter en tredje besättningskarl helt likgiltigt sugande på en cigarett den röda luftslangen fot för fot ringla ned i vattnet. De bär dykarens väl eller ve i sina händer, men detta är en vardagssak för dem och de fäste sig ej därvid. Det gör inte heller dykaren — han sätter dagligen sitt liv på spel och ägnar inte många tankar åt risken. Den hör till yrket.

Efter en kvarts timmas förlopp är wiren på ort och ställe, den klotrunda, glänsande hjälmen visar sig i en bubblande vattenvirvel.

Dykaren ser ut som belåtenheten själv, hans förnöjda lende säger mer än ord.

Allt har förutsetts, ingenting kan klicka! Per Brahe kommer att vila i sina linor som i en hängmatta, när som helst kunna vinscharna sättas i rörelse.

Det blir liv ombord. De femtio man, vilkas kraftiga armar skall slita Per Brahe ur Vätterns dödsbringande famn, får sina instruktioner, grupperar sig kring de olika spelen.

Och en obetydlig pennfäktare har ingenting annat att göra än att fortast möjligt ta sin Mats ur skolan. Ingen pardon ges mera — han är obehövlig och skall alltså bort.

Per Brahe skall lyftas!

Vid 5-tiden på eftermiddagen sattes spelen i funktion. Man gjorde sig dock ingen brådska utan avlyssnade noggrant varje misstänkt knäppning i taljor, linor och lyftbryggor. Brådska bringar ringa vinst!

Vid 7-tiden anlände passagerareångaren Trafik från Hjo för att assistera, förbands med en kabel med Per Brahes för och lät med stäven vänd mot land sina maskiner arbeta. En av dykarna steg några timmar senare ned för att avhjälpa ett mindre mankemang och kom med det lovande budet att haveristen nu kommit så pass fri att propellerbladen skymtade — de hade förut varit dolda i leran. Det avgörande momentet nalkades.

Och så strax före kl. 11 på kvällen inträffade äntligen det, som man, varnad av så många föregående besvikelser, trots allt knappast hade vågat hoppas: Per Brahe

släppte botten, galeaserna höjde sig med ens åtskilligt, som hade de befriats från en stor tyngd.

På fartygen höjdes rungande hurrarop, besvarade av jublet från massorna på stranden — åskådarna hade troget hållit ut.

I sakta takt vidtog nu bogseringen, som avbröts först då ett missöde med ett av spelen inträffade. Felet var snart avhjälppt men då Trafik skulle ut på sin dagliga tur till Hjo och manskapet behövde vila, nöjde man sig med de redan vunna resultaten.

Per Brahe hade lyfts 6 meter och förts c:a 200 m närmare land. Bärarna kunde äntligen anse sig vara på den säkra sidan.

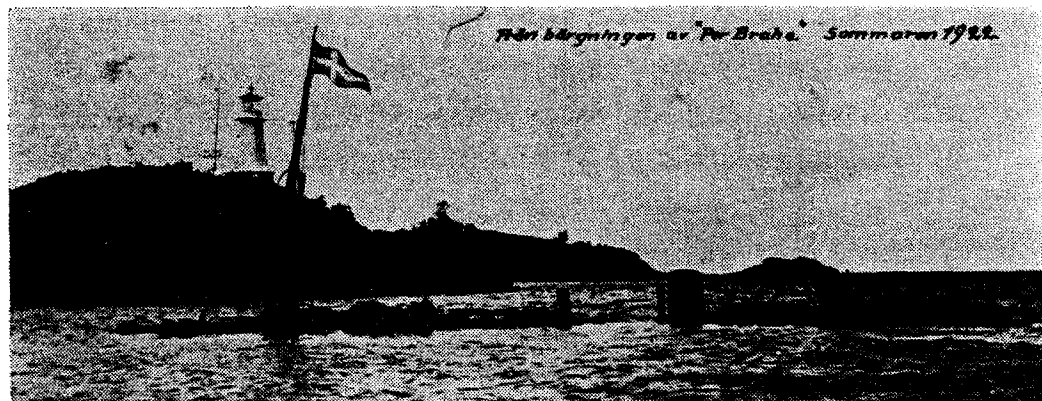
På måndagen fortsatte bogseringen, nu utförd av en av galeaserna och på tisdagskvällen utsändes följande kommuniké från Hästholmen:

”Lyftningsarbetet med Per Brahe har nu fortskridit så långt, att haveristen förts in på 15 meters vatten. Masttoppen höjer sig tre meter över vattenytan. Svenska flaggan har hissats på toppen.”

— — —  
Målet var nu så gott som nått. Intet kunde vidare äventyra det slutliga resultatet — praktiskt taget var Per Brahes bärgning ett faktum.

Blott den slutliga triumfen återstod.





### *PER BRAHEFEVERN OCH MARKNADSLIVET.*

Av dykaren Johanssons bärgningsförsök år 1921 gjordes onekligen ett ganska stort nummer, såväl bland allmänheten som i tidningsspalterna — de 25 journalister i Hästholmen har redan blivit omnämnda. Man resonerade hit och dit om möjligheterna att få upp den gamla båten, de som inte bodde alltför långt borta kostade kanske också på sig en Hästholmsvisit. Men abnormt stor var tillströmningen av nyfikna i alla fall inte — några hundra per dag betraktades som mycket höga siffror.

Först i år blev Per Brahefebern akut. Redan under bärgningens tidigare skede kunde åskådareantalet ibland överskrida tusendet och mot slutet svällde turistströmmen

ut till en hel syndaflood. Rekorderna slogs från söndag till söndag, enligt dagspressen skulle t. ex. under en av de "stora" dagarna inemot 20.000 människor varit samlade i Hästholmen. Prutar man ned denna siffra till hälften — vilket förmodligen inte är ur vägen, det lilla samhällets utrymmen är dock ej obegränsade — så har man emellertid skäl nog att tala om en formlig folkvandring.

Hundratals privatautos, representerande alla Sveriges län från A allt till X för att tala med de bilisters tungomål, trängdes om kvadratmeterna, långa rader av tunga omnibussar parkerade här och var och extratågen, vilka för en tid var att betrakta som mera extra än ordinarie, tog tusendehövdade tillskott till den oerhörda massan av nyfikna.

Hästholmen översvämmades av skådelystna med ett ord sagt — och beklagade sig förmodligen inte. Ty dropparna i denna flood var människor med hungriga magar att mätta och törstiga strupar att fukta — och litet var kom underfund med möjligheten att skaka fram en källarmästare i miniatyr ur egen kappa. "Kaffe, smörgåsar och läsk" .-. . den skylten har hängt på vartannat hus i Hästholmen.

"Läsk" — ja, läskedryckerna! Det skulle vara roligt att veta, hur många tiotusental "läsk" och "Klass II" eller vad gudadrycken pilsnerdricka nu officiellt heter, som konsumerats i Hästholmen denna sommar!

Vid hamnen uppblomstrade ett sannskyldigt marknadsliv. Grosshandlare i kaffe, frukt, karameller, "glace" och läsk, naturligtvis, etablerade sig tjogvis och stånden växte upp som svampar ur jorden, varhelst en möjlighet fanns.

Här görs en lysande affär i Per Brahefotografier, och här sysslar en annan med porslinsmålning, motiv Per Brahe, där har en tredje fattat posto med en ambulerande bokhandel: "Visor för i dag" och "Drömboken" kursas gladeligen till höger och vänster.

Framför ett "Världspanorama" står en väntande kö med slanten färdig i näven — hela världen för tio öre, det är ju billigt!

"Här se vi fästningen Port Artur med regnande japanesiska bomber, här se vi den stora staden Venedig där spårvägarna är kanaler och vagnarna kallas gondoler . . ."

"Naturdiktaren" Wallin från Jönköping stegar högtidligt omkring, prydd med mässingsplåt i mössan och täta rader av skramlande medaljer på bröstet. Han bjuder ut sin garanterat hemgjorda Per Brahepoesi:

"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.

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

Det var egentligen bara karusellerna och skjutbanetälten som saknades för att göra marknadsillusionen fullständig. Per Braheaffären var bliven ett folknöje — den hade dock sin upprinnelse i en ohygglig olyckshändelse, som krävde många människoliv . . .

Hur många av de tiotusen tänker på den saken nu? Ekot av den bullrande tingeltangelglädjen rullar ut över den vida vattenytan, under vilken de döda sover.

Vid själva hamnen blev trängseln tidvis så riskabel, att ett större område måste avspärras. Länspolisen hade ett styvt arbete att hålla massorna tillbaka från den förbjudna rayonen.

I ett magasin vid hamnen hade anordnats ett litet Per Brahe-museum, som aldrig behövde stå tomt. De två livbåtarna, hinkarna, symaskinerna o. s. v. utövade en oemotståndlig dragningskraft, det fingrades girigt på de märkvärdiga föremålen, ”som man inte alls kunde se på, att de legat fyra år på sjöbottnen.”

Men den naturliga nyfikenheten tog sig även direkt osmakliga uttryck: så stals t. ex. en av de allbekanta symaskinerna, knackades sönder och bjöds bitvis ut till salu, à 1 kr. biten. Men det motbudande är inte i första hand stölden, utan att dessa egendomliga souvenirer verkligen fann köpare!

Ofoget avslöjades emellertid snart av vederbörande myndigheter och stoppades självklart ögonblickligen. Men det utgjorde så länge det tilläts florera ett ytterligare bevis för den föga framträdande försyntheten hos en avsevärd del av de "Per Brahebesatta" — om nu ett dylikt var av nöden.

Bärgarna själva var föga förtjusta över den sensation, deras strävanden åstadkommit, och förklarade sig mycket hellre ha velat arbeta utan denna oanade invasion av skådelystna. Det kan man inte förtänka dem, det måste ha varit ganska prövande att i veckotal bestormas med de mer eller mindre besvärliga utslagen av allmänhetens vetgirighet och nästan lika besvärliga hjälpsamhet — varom mera senare.

Sedda på avstånd liknade klipporna vid stranden jättemyrstackar, myllrande av människor som de var. Man kom med matsäckskorgar, kaffehurror och termosflaskor och etablerade sig för hela dagar därute, ville inte gå miste om en enda minut av skådespelet. Detta alltifrån mitten av juni, då lyftningarna och bogseringen började. Många dröjde kvar nätterna igenom, kamperade i tält



*Tältliv under bärgningen*

eller som våra vördade urfäder sökande skydd i en bergsskrevla eller under en lummig buske.

Vad väntade man på? Trodde man, att Per Brahe helt plötsligt skulle stiga upp ur djupet och mellan de eskorterande galeaserna stolt gå i hamn — ånej, bättre under rättad var man nog. Det fanns bara en förklaringsgrund och den var — Per Brahefebern. Som borde ha varit ett tacksamt studieobjekt för psykiska forskare. Något motstycke i Sverige har den knappast haft.

Hur som helst, övermåttan populärt har företaget varit och folk har gärna velat stå bi både med dåd och råd.

Arbetet vid vinscherna var en ytterligt eftersökt sysselsättning och brokig var också den skara, som vid spelen brottades med Vättern om Per Brahe. De flesta var väl arbetslösa, som traskat de många, tunga milen till Hästholmen, lockade av möjligheten att tjäna en slant och få ro för brödbekymren några dagar, men där fanns också andra, sådana som inte stort behövde bry sig om timpeningen utan ställde sig i de arbetsvilligas led för att få följa det hela på nära håll ett par timmar — turister av alla yrken och stånd.

Hur som helst: göra skäl för sig fick sannerligen alla de, som trampade "Don Carlos," och "Karl Gustafs" däck. Där fanns intet latmangöra och ingen plats för "maskare".

Hjälpsamheten tog sig ävenledes mera ideella uttryck, andelsföreningen har sålunda i sitt arkiv en hel packe brev, vari personer från skilda trakter av landet mot eller utan vederlag erbjuder sina tjänster. En del är rena affärsförslag, som exempelvis från ingenjör Wallner, vilkens bekanta "tub" användes vid Södra Sveriges bärgning 1897, och som ansåg sig kunna lämna företagsmän många goda uppslag. En affärsman från Eskilstuna skrev och anhöll om att få vara med om läns pumpningen och lossningen av "det sista i lasten emedan detta för mig är av alldeles särskilt intresse". Vad detta intresse bestod i talade han däremot icke om. Men det fanns också ko-



*"Per Brahes" bärgning.  
Flaggan i topp.*

*Flaggan åter i topp!*



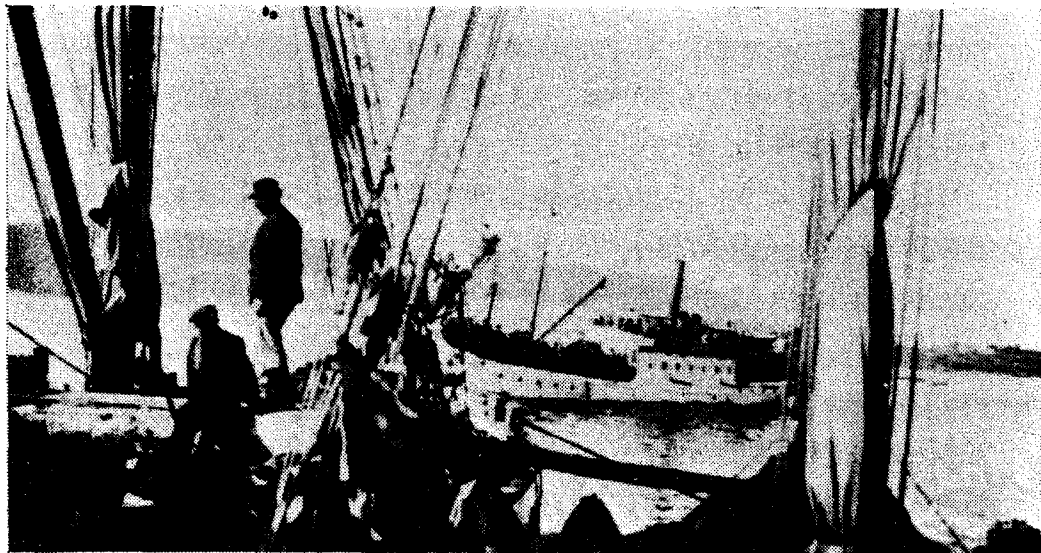
miska förslag. Sålunda skrev en man från Norrköping, som sade sig vara född med segerhuva, och undrade varför det förstörts så mycket pengar på bärgningen, då den i alla fall måste misslyckas, eftersom den påbörjades i september, och eftersom man arbetat före klockan 6 på kvällarna. Vänd er till mig, skrev han, för mat och husrum skall jag snart ha Per Brahe på det torra. En annan visste ett mycket bra sätt att få upp båten, och mot mat och ringa pekuniär ersättning var han villig att lära bort knepet.

De många vänliga själarna hade förgäves gnuggat geniknölarna och nött pennorna: andelsföreningen besvarade aldrig skrivelser av denna art. Den hade helt enkelt inte tid. Och dessutom ville den sköta bärgningen själv.

Då och då ordades dock man och man emellan samt i pressen om lämpligheten att anordna en nationalinsamling till de ihärdiga bärgarnas förmån, att tilldela dem statsunderstöd o. s. v. Kostnaderna för företaget hade under arbetets gång vida överskridit de beräknade, aktiekapitalet måste i flera omgångar utökas. Det fanns duktiga poster på debetsidan: dykarna skulle t. ex. ha 150 kr. om dagen, hyran för galeaserna gick likaså lös på 150 kr., arbetsmanskapet hade en timpenning på 64 öre etc., etc. Dagsutgifterna gick i medeltal upp till 800 kr., och när Per Brahe äntligen låg i hamnen, hade dess ditorsling från olycksplatsen 500 meter längre bort dragit den lilla nätta summan av c:a 50.000 kr.

Man hade visserligen inte räknat med någon vinstmarginal, ens den allra blygsammaste. Men ändå . . .

Det enda påtagliga utslaget av allmänhetens erkänsla för den duktiga bedriften blev en av Stockholms-Tidningen anordnad insamling, vars medel skall användas till ett guldur, en "dykareklocka", åt var och en av de båda omtyckta dykarna, jämte hrr Fredriksson, Johansson och Thunborg, företagets centralfigurer.



*Bärgningen i full gång.*

## SEGERN

Söndagen den 30 juli vid 6-tiden på kvällen lades Per Brahe till ro på endast 9 meters djup, skorstenen stack upp två meter över vattenytan och båtens konturer kunde tydligt skönjas. Den befann sig då på den plats där lossningen skulle företagas, endast ett par stenkast avlägsen från stenpiren. Så gott som i hamn alltså.

Entusiasmen var allmän och det av hr Fredrikson utbragta fyrfaldiga levet för företaget besvarades med rungande hurrarop från den väldiga åskådarmassan som förvisso inte heller sparade på sina röstresurser vid nästa leve — det gällde dykarna.

En av okända beundrarinnor i Motala skänkt svensk flagga hissades på haveristens mast och på masttoppen placerades en från samma håll förärad sejnfallsknapp av förgylld metall.

Lossningen av lasten kunde börja — och blottandet av de dystra hemligheter, Per Brahe så länge dolt inom sitt skamfilade skrov.

Man satte omedelbart i gång för fullt med demoleringen av lyftningsanordningarna. De väldiga, grova bjälkarna, järnbalkarna och vindspelen hade gjort sin tjänst och bestått sitt hårda prov med glans, nu skulle alltsammans ned och bort, så fort sig göra lät. Sedan skulle den ena galeasen fara sin färde mot mindre ro-

mantiska och mindre omfattande uppgifter, den andre däremot stanna för att biträda vid lossningen.

För att kunna arbeta i fred och slippa störas av nyfikna avspärrade man det närmaste området kring haveristen. En rad små vita flaggor markerade gränsen.

Onsdagen den 2 augusti lossades de första kollina; några stycken av de talrika fruktmosfaten, en del symaskiner samt en låda, innehållande kläder och filter. I de sistnämnda var köttstycken invirade — minnen från kristiden och ransoneringen. Lämningar av kött, smör, mjöl och andra de årens sällsynta läckerheter fann man f. ö. litet varstans i passagerarnas gepäck.

Proceduren vid godsets upphämtande i dagsljuset var ganska besvärlig, då varje särskilt kolli blev sitt eget lilla kapitel och krävde åtskilliga omsorger. Detta gäller i synnerhet lastrummets innehåll, som stycke för stycke måste följas av dykarna på vägen uppåt. Fartyget hade nämligen slagsida och värmeelementen, symaskinerna etc. måste därför ömt lotsas fram för att icke fastna i den trånga passagen och bli sittande.

En tulltjänsteman anlände från Motala med uppdrag att tillsvidare ta de bärgade artiklarna i förvar, stort som smått, även de omkomnas privattillhörigheter. Lagen stadgar så.

Fruktmosfaten slapp han dock till sin egen lycka att ta befattning med. De flesta brast i vattenbrynet stadda

i jäsning, som de var och det klara Vätternvattnet förorenades till den grad av den ruttnande massan, att dykaren måste gå upp. Han kunde inte se . . .

Några av läglarna höll emellertid ihop och vinschades upp på galeasen för att sedermera fortast möjligt sänkas i sjön på det ställe, där Per Brahe förolyckades. Dit kom ändå inte Vätterns fiskare.

Men dessförinnan hann marmeladfaten förljuva de närmaste luftlagren med sin outhärdliga stank, kryddad av den tvivelaktiga odören från bl. a. en stor lår, som innehållit kött. Bärgningsmanskabet hade sannerligen inget angenämt arbete just då.

På onsdagen hittades på mellandäck det första liket, en kvinna, av vilkens kläder endast några fragment återstod. Den döda lades genast i en av de för ändamålet rekvirerade zinkkistorna, som omedelbar hoplöddes.

Flaggan på Per Brahes mast hissades på halv stång — den hängde oftast så under de närmaste dagarna — och arbetet avbröts.

På torsdagsförmiddagen återfanns ännu ett lik på mellandäck, också det av en kvinna. Det lades i sin kista, som genast fördes i land, övertäckt av en svensk flagga. Det verkade beklämmande, skrev en tidning, att se, hur icke ett enda huvud blottades eller böjdes, då den okända döda fördes tätt förbi åskådarmassorna, som ej ens i detta ögonblick kunde återkalla 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. Vördnanden för döden tog överhand över sensationslystnaden.

Även manskapet på bärgningsbåtarna var synbarligen djupt gripet av den ohyggliga stämning, som vilade över dessa dagar, de mörkaste i företagets historia. Intet onödigt buller förekom, inga friska hejarop och muntra visor, som så många gånger förut. Männen gjorde sin plikt, det var allt. Döden stod mitt ibland dem, ofattlig och skrämmande.

De båda dykarna, som förut verkat så öppna och tillgängliga gick tysta och slutna. Deras liv hade varit rika på skiftande upplevelser men detta sorgespel blev även dem för mycket.

På fredagen bärgades ytterligare två lik, dessa hittades flytande i rökhytten.

De döda var en man och en kvinna och identifierades snart som handelsresanden S. Falck, Linköping, och hans maka. Antagligen hade de ämnat stiga av i Hästholmen och höll sig beredda härför — båda var nämligen iförda ytterkläder. Vid katastrofen måste hyttens dörr ha blockerats av utanför uppstaplat gods och motstått de olyckligas förtvivlade ansträngningar att komma ut. Den bar tydliga spår av att ha blivit utsatt för uppbrytningsförsök.

Lastanhopningen på passagerardäcken vari själva verket så stor, att dykaren Lagerström sade sig aldrig ha sett maken — överallt symaskiner och fat, som rullat om varandra och bildat veritabla förskansningar framför de redan förut abnormt trånga passagerarna. Och livbältslådorna var absolut oåtkomliga under godsmassorna, måste ha varit så från första början. Passagerarna var sålunda tillspillogivna, även om icke olyckans snabba förlopp hade berövat dem varje möjlighet till räddning.

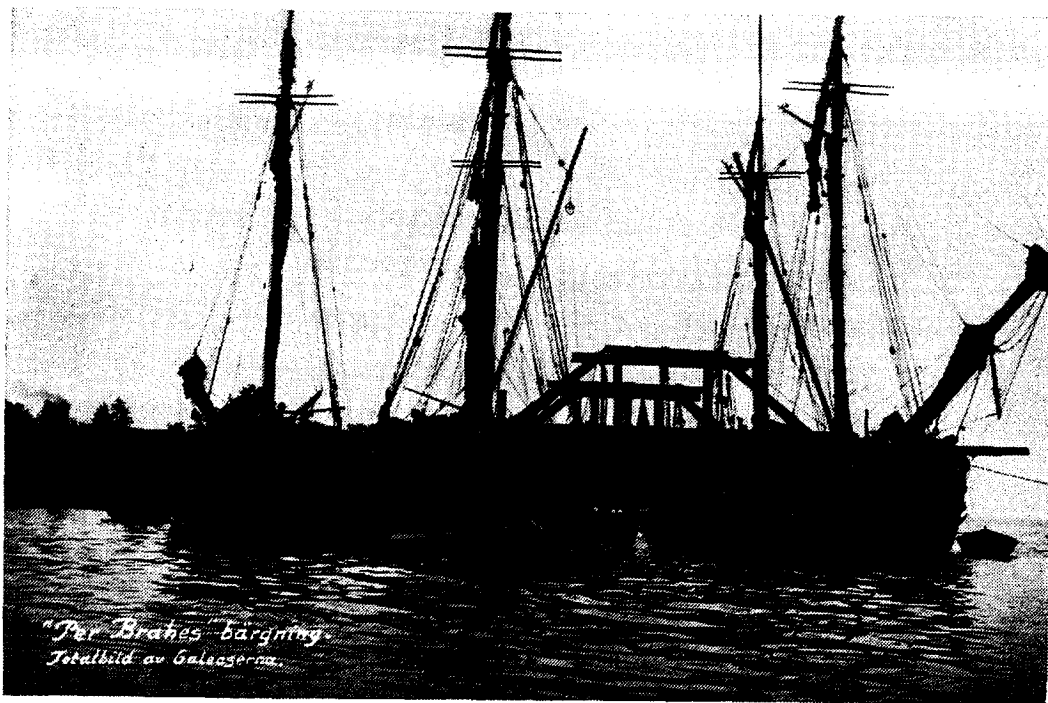
En tidning riktade till kommerskollegiums sjötekniska biträde, kapten Frankman, följande fråga:

— Anser Ni det vara fullt bevisat, att proportionerna mellan däckens och rummets last varit felaktiga?

Kapten Frankman svarade ett obetingat ja och bestyrkte i detta sammanhang, att lasten varit otillfredsställande surrad på däckens och över huvud taget oriktigt stuvad.

Tillvaron av ännu ett lik konstaterades av dykarna — i gången ned till akterhytterna — men med hänsyn till risken att skada den döda kroppen under transporten genom den smala gången vågade de sig icke på försöket att ta den med upp. Den fick ligga kvar till dess ångaren blivit läns-pumpad.

Dykarna begränsade sig i stället till lossning av det gods, de kunde komma åt, och fick så småningom akterdäcket fritt — så när som på lagret av suglera, tre fot tjock, vilket välld in över fartyget, då detta under olycksnatten med aktern före borrhade sig ned i bottenlammet.



*Totalbild av galeaserna*

Hr Lagerström sökte med en skovel skyffla undan leran, men denna visade sig vara så fast, att han måste resignera och skicka upp skoveln igen.

I lastrummet påträffades bl. a. de evigt återkommande fruktläglarna, vidare symaskiner, värmeelement m. m. Med hjälp av vinsch fraktades åtskilligt av rummets innehåll upp i dagsljuset.

Undersökningen av kaptenshytten, eller rättare sagt kaptenshyttens skrivbord, gav ännu ett bevis för den hastighet, varmed kastastrofen förlupit. I skrivbordet återfanns nämligen kapten Boijas plånbok med innelig-



gande 580 kr. och en del för honom värdefulla papper, aktier i Göta Kanal A.-B. etc. Kaptenen, som väl uppehållit sig i hytten eller på kommandobryggan strax framför, hade sålunda icke hunnit fram till skrivbordet, vars innehåll han säkerligen varit angelägen om att bärga.

Egendomligt nog var allt fullkomligt oskadat efter fyra år i vattnet: sedlar, tryckta eller maskinskrivna handlingar och handskrivna brev, en sparbanksbok på 2.000 kr., ett B. K.-tillstånd för erhållande av bränsle — ett talande dokument från kristiden! — och några fotografier, bland dem en bild av Per Brahe, tagen vid ångarens sista besök i Hästholmen för olyckan. Vidare innehöll skrivbordet två revolverar, en kråsnål, en växelkassa med liksom allt övrigt väl bevarade silver- och kopparmynt m. m.

Inemot slutet av augustis andra vecka ansåg man sig ha fått undan så pass mycket av lasten, att den definitiva lyftningen kunde företagas — man ville också äntligen komma i tillfälle att bärga de ännu kvarliggande liken.

Vraket tätades provisoriskt, bl. a. genom att i ventillerna, vilka nu befriats från wirer och krokar, koniska träpluggar indrevs.

Från Motala Kraftverk rekvirerades tre kraftiga pumpar för länsningen, kapabla att sammanlagt pressa fram 1.400 liter vatten i minuten. En liten transformator för den nödiga elektriska kraften monterades upp.

Fem assisterande ångare anskaffades, Nelly, Skattkärr, Nya Hermes, Vänern och Wille.

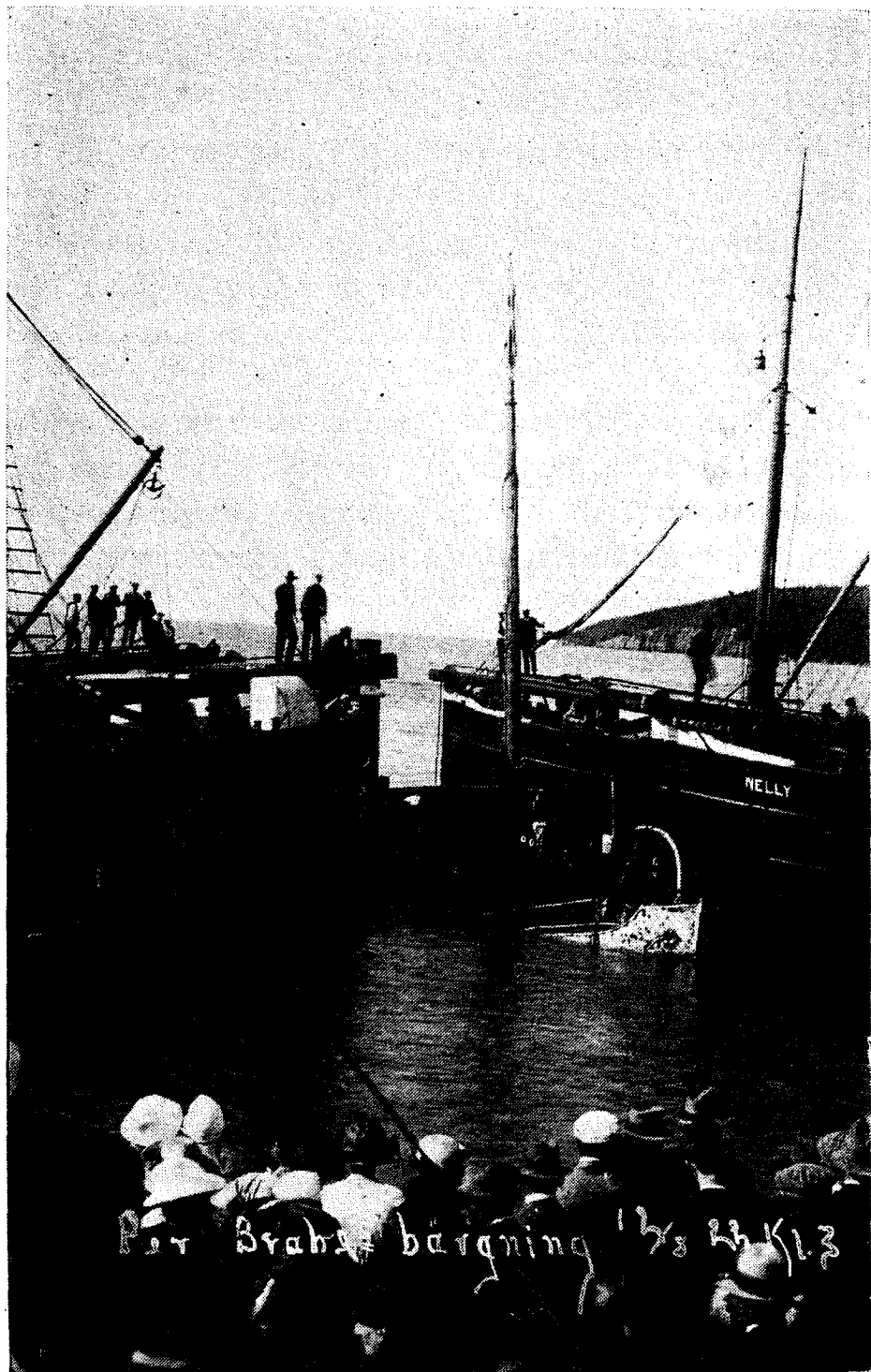
Tidigt på lördagsmorgonen den 12 augusti inleddes sista kapitlet i berättelsen om Per Brahes bärgning. Ångarna Skattkärr och Nelly angjordes vid haveristens babordssida, vid styrbordssidan placerades ångarna Nya Hermes och Vänern och akterut förlades motorfartyget Wille.

Fältmarskalk i dagens drabbning, så att säga, var dykaren Lagerström, uppflugen i en av Nellys vantstegar, under det att "staben", hrr Johansson, Thunborg, Bergmark och förste maskinisten Uno Larsson fördelats på den övriga eskadern.

Vid 8-tiden fick de vid de fem spelen, ett på varje fartyg, otåligt bidande männen order att hugga in. Långsamt reste sig haveristen på rätt köl, mast och skorsten pekade rakt upp — Per Brahe stod på bottnen i riktigt läge. Då blev det stopp: gångspelet på Nya Hermes krånglade. Lyftningen måste avbrytas men 1½ timme senare hade byggmästaren Johansson ersatt den för hårt ansträngda axeln, på vilken missödet berodde, med en ny, och lyften kunde gå igen. Muskler och senor spändes — så steg ett sorl från massorna på stranden, inom ett par sekunder stegrat till ett brusande bifall.

Skorstenen höjde sig tydligt, Per Brahe var på väg upp!

Nu styrde hela flottiljen med den ännu så länge osyn-

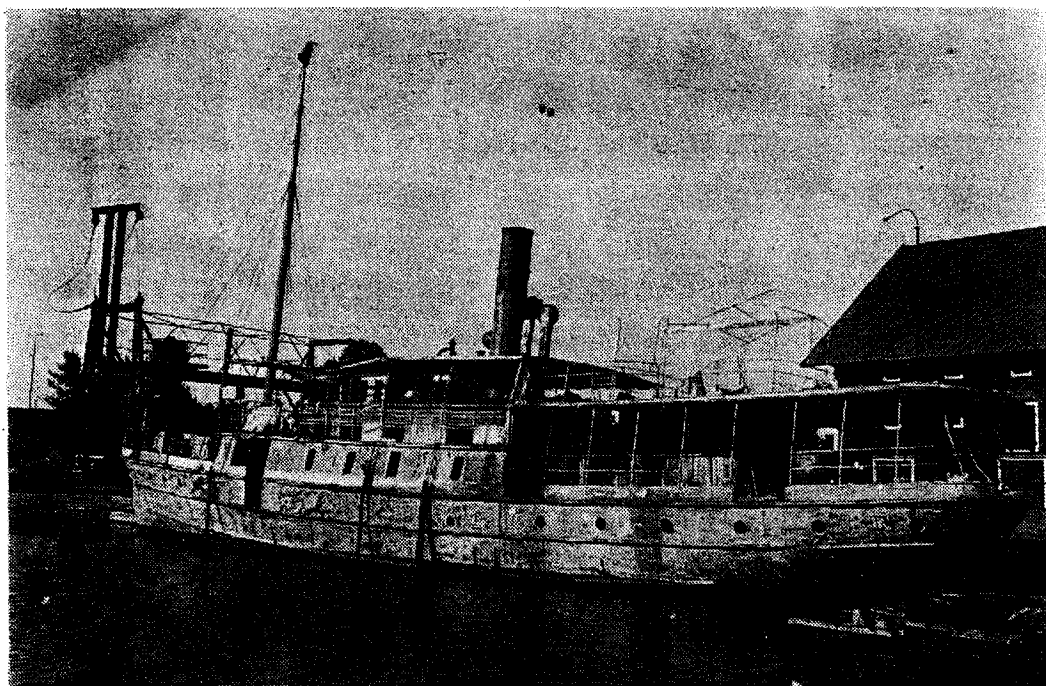


*På väg mot land!*

liga Per Brahe i-mitten helt sakta in mot piren ytter-  
spets. Man måste in på grundare vatten för säkerhets-  
skull, ville inte riskera att i händelse av något nytt mot-  
hugg förlora, vad man redan vunnit.

Muskler och senor spändes alltjämt ivrigare, svetten  
pärlade på solstekta pannor, breda bröst hävdes tungt och  
flämtande, men — decimeter för decimeter steg Per Bra-  
he upp över vattenytan, förstäv, fördäck, styr-, kaptens-  
och rökhytterna och till slut även akterdäck med dess  
tjocka skorpa av lera.

Då kommenderades det halt vid spelen för en stund  
och hrr Lagerström, Johansson och Thunborg gick om-



*Äntligen i hamn!*

bord 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 bar de budet om människans och människoviljans triumf.

Flaggan flög åter i topp på Per Brahes mast.

De många seniga armarna högg i på nytt och inom kort låg Per Brahe i hamn säkert skyddad av pirens stenbarriär. I hamn efter fyra långa år!

— — —  
På lördagskvällen började läns pumpningen. Pumparna arbetade för full kraft, vattnet forsade i strida kaskader — men ej en tum höjde sig Per Brahe. Man funderade hit och dit, utan resultat. Slutet blev att man lät alltsammans vara så länge och nöjde sig med de redan vunna framgångarna.

Morgonen därpå steg emellertid dykaren Lagerström ned i haveristens innandömen för att utforska mysteriet och avslöjade det också fort nog: klosettröret stod öppet! Pumparna hade kunnat pumpa till domedag utan annan effekt än en smula oro i Hästholmshamnens vatten.

Nu blev det fatala röret genast tilltäppt med en träpropp och sedan detta gjorts hade pumparna avsedd verkan.

Vid middagstiden kunde man gå ned på mellandäck

och företaga undersökningar i båtens inre.

De återstående liken skulle sökas upp.

Kistor stod redan beredda, vilka sedan direkt forslades till V. Tollstads kyrkogård i stället för att, som tidigare skett, t. v. uppställas i det stora magasinet vid hamnen.

På förmiddagen upptogs två lik, ett av en kvinna och ett av en man. Det senare var det, som förut observerats i trappan till ytterhytterna. Intet kunde till en början identifieras, men senare fastställdes mannen såsom varande konstnären John Bauer.

Hytterna genomsöktes under eftermiddagen. Man fann i dem sju lik, av vilka fem var oigenkännliga, under det att de övriga två identifierades som fru Bauer och hennes lille son. Dessa båda anträffades i aktersalongen, vilket tyder på att de suttit uppe under natten. Modern hade i dödsögonblicket slutit barnet i sin famn. Herr Bauer hade väl även vistats där, men rusat upp under villervallan vid katastrofen för att skaffa hjälp eller höra efter, vad som stod på. Han hann dock ej längre än till trappuppgången, där möttes han av det allt vidare framträngande hindrande godset — och vattnet . . .

På kvällen hade akterdäcket spolats och rensopats och liken av fru Bauer och hennes son fördes i land. De vilade i en gemensam ekkista, smyckad med vilda blommor. Bland bärarna märktes hrr Thunborg och Fredriksson och bakom kistan gick konstnären Bauers två bröder

samt fru Bauers två systrar.

Antalet anträffade lik var nu 16, men i maskinrummet kvarlåg ytterligare två, varför endast sju av de tjugofem omkomna ej kunde finna ro i vigd jord. Liken efter styrmannen A. Blanke och bästemannen C. G. J. Karlsson hade kort efter olyckan flutit upp och liket efter fröken Allard bärgades under 1921 års bärgningsförsök.

Under söndagen undersöktes vidare styrmanshytten och man hittade där den mycket omdebatterade skeppskassan. Den uppgick blott till några hundra kronor i stället för de många tusen, varom ryktena ordat.

Av det stora belopp, inemot 60.000 kronor, som hr Bauer skulle ha fört med sig i och för ett villaköp i Stockholmstrakten fanns heller icke ett spår. Det var väl också en myt, såväl som alla de andra förmodade Per Brahe-skatterna.

— — —  
Stockholms-Tidningens korrespondent har gjort den iakttagelsen, att makarna Falks klockor stannat på 1.11 medan de hos ett par av hyttarnas döda, antagligen styrmannen och förste maskinisten, funna uren hunnit fyra minuter längre, eller till 1.14.

Denna omständighet kan ju helt enkelt bero på att klockorna gick olika, men det *kan* också varit så att dessa fyra minuter för de i båtens inre inspärrade olyckliga betytt en kvalfylld kamp med en långsamt men oblidkeligt annalkande död.

Måndagen den 14 augusti hade författaren av detta lilla arbete tillfälle att som en av de första utomstående göra ett besök ombord på haveristen.

Den såg märkvärdigt väl bibehållen ut på avstånd, men man behövde inte komma den alltför nära för att få ett begrepp om den förödelse de fyra åren på Vätterns botten anställt. En ruin... Kanalångaren Viktor Rydberg, som vit och skinande vaggade vid pirens andra sida, utgjorde en slående kontrast mot den olycksdrabbade kamraten från Vätterhamnarna.

Akterdäcket hade befriats från sitt lerlager och man kunde göra den iakttagelsen att plankorna utomordentligt väl motstått vattnets inverkan. Själva aktern hade däremot fått ett par duktiga bucklor, varjämte stöden till skyddsäckets tak böjts inåt och delvis lossnat från sina fästen.

I rökhytten, där makarna Falk gått sitt öde till mötes låg allt om vartannat, ännu vått. Dörrens glasruta var sönderslagen, dess handtag avbrutet på utsidan, hela dörren nedtill utåtbänd — de hade kämpat för sina liv de därinne... Men akterdäckslasten hade bildat som en ogenomtränglig mur framför den enda vägen till räddning.

Mellandäckets gyttjiga golv var fritt från gods, men man kunde se att åtskilligt fanns kvar av lastrummets innehåll, staplar av värmeelement urskildes i dunklet därnere.



Jag kastade en blick i lastrummet, länsmpat för endast några minuter sedan. Ävjan låg ännu tjock på golvet, jag stannade på lejdaren, tveksam. Alldeles invid mina fötter upptäckte jag då ett av de två liken därnere — eller rättare jag förstod, att detta måste vara ett lik.

Och jag fick en föreställning om identifieringens oändliga svårigheter, ofattbara för den, som icke *sett*...

Överbyggnaden var svårt ramponerad, styrhytten delvis försvunnen och navigationshytten nästan lika illa åtgången. Taket hade slitits loss och tycktes när som helst kunna släppa taget helt. En våldsam storm vid den tidpunkt, då haveristen låg på 9 meters vatten hade vållat denna förödelse, som först och mest föll i ögonen och mer än något annat gav haveristen dess utseende av ett fartyg som varit, av vrak. Ty såg man sig noggrannare omkring, så måste man medge, att Per Brahe dock är en stark och bra båt och att skadorna icke kunna vara obotliga.

Per Brahe kommer kanske att ånyo ta upp striden med Vätterns stormar och vreda vågor...

Trappan från kommandobryggan ned till fördäck var borta, men sedan man väl tagit sig ned, kunde man med egna ögon bilda sig ett begrepp om katastrofens inledning: fördäckslastens förskjutning. Styrbordsräcket hade fullkomligt spolierats, skansklädnadens övre plåtar var lösslitna. Det bastanta räcket kring skylighet bar även spår av godsets framfart och slokade hårt över åt styrbord, ehuru det på grund av sitt läge mitt på däck

ej kunnat träffas med tillnärmelsevis samma kraft och endast haft att stå rycken mot babordssidans hälft av de tunga fruktmosfaten.

De måste ha kommit rullande med en lavins våldsamt.

Babordsräcket var fullkomligt orört. Inga som helst lämningar av surrtåg fanns därpå, ett förhållande som berättigar till den fast otroliga slutsatsen att den väldiga lasten icke surrats fast mellan relingarna utan legat helt och hållet fri på däck.

Sannerligen, Per Brahe utmanade ödet, då den löpte ut från Grännas hamn den stormiga novembernatten 1918!

Och då jag på återväg ännu en gång passerade båtens inre med dess fabulöst trånga passager och prång, slog mig tanken på passagerarna, som i dessa råtthål icke haft den ringaste möjlighet till räddning, ej ens om lasten varit av normal storlek och icke, som då staplats upp i varje upptänklig vrå av dödsskeppet.

### *DE NAMNLÖSAS JORDAFÄRD*

Allteftersom de bärgades, hade de oidentifierade offren för katastrofen förts till V. Tollstads kyrkogård, där deras kistor nedsattes i en gemensamhetsgrav tätt vid kyrkans västra sida. Tio namnlösa delade slutligen denna sista vilostad.

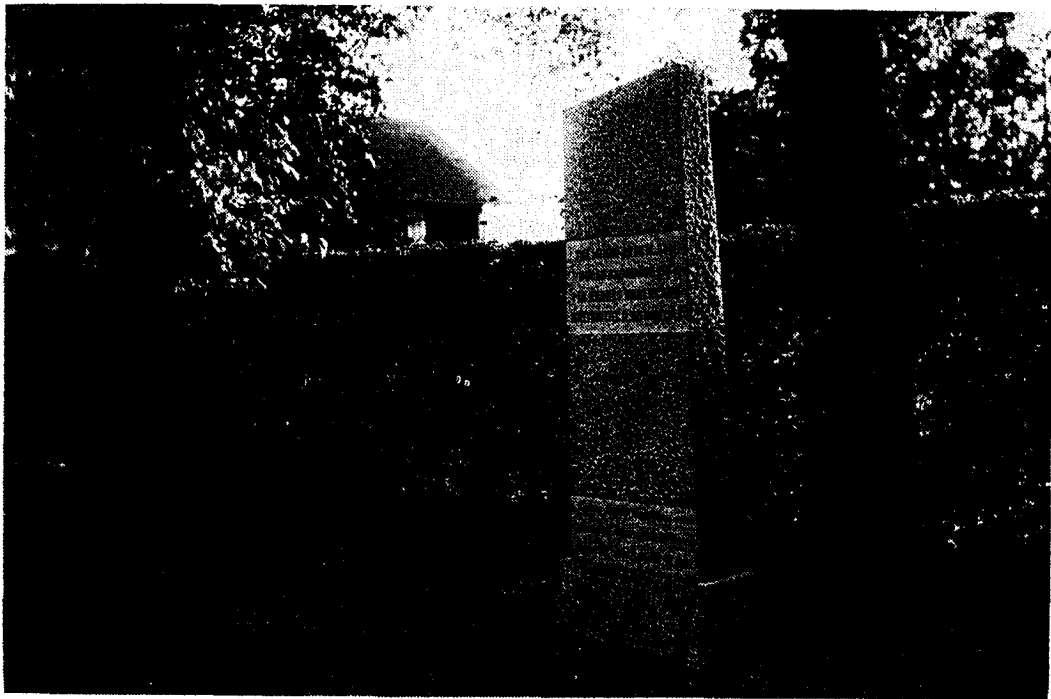
Jordfästningen ägde rum söndagen den 20 juli.

Överallt vajade flaggorna på halv stång, dagens sorgeskakade hade satt sin prägel på hela Hästholmsbygden. Vågorna vimlade av tysta och allvarliga människor, — väl 3.000 personer torde ha varit samlade, alla behärskade av den ogripbara, högtidliga stämning, som olyckan och dess efterspel hade skapat fram.

Närmast graven stod de dödas anhöriga samt förgrundsmännen i bärgningsbolaget, däromkring, led vid led, den väldiga menigheten, stilla och andaktsfull. Det drog sakta i de yviga trädkronorna, genom vilka en beslöjad sensommarsols strålar silade ned över raden av blomhöjda kistor, över de tusentals blottade huvudena . . .

Jordfästningen förrättades av kyrkoherde Pålman i Rök.

Med ledning av orden i psalm 69 "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" erinrade han om den gripande tragedin som föregått denna begravning, och som väl ingen kunnat undgå att i sitt innersta uppröras utav. Här mera än vid andra gravar, trängde sig allvaret på vid denna grift, gömmande så många av dem, som en stormfylld natt mötte döden därborta. Det skulle ligga nära till hands att upprulla hemska tavlor från detta tillfälle eller skildra den kamp för livet som då utkämpades, men det vore att riva upp gamla sår utan



*På V. Tollstads kyrkogård står minnesstenen över de omkomna.*

gagn. Officanten begagnade tillfället att bringa ett tack till de behjärtansvärda män, som i människokärlekens namn offrat ett många gånger till synes fruktlöst arbete, för att dessa döda skulle få vila i vigd jord. Hur hade icke för den anhöriga sorgen ökats genom att de icke kunnat få bevisa de döda den sista kärlekens tjänst? — ty det vore ändå en lisa att få tillbringa en stund vid sin närmastes grav och lägga en blomma på kullen som gömmer den kära. Till de sörjande anhöriga riktades även ord av tröst och hugsvalelse.

— Vi förstår och känner eder sorg, och vårt hjärta klappar av deltagande!

Kyrkokören sjöng en psalm och gården av kransar nedlades i griften, varpå byggmästaren Johansson å andelsföreningens vägnar uppläste ett minnespoem, författat av en ortsbo och mynnande ut i dessa okonstlade men vackra rader:

Ur varma hjärtan ifrån oss alla  
mång bön till Gud för Er frid nu går  
och minnets tårar som daggstänk falla  
bland blomsterprakten vid Eder bår.

Sov ljuvt i kullen  
tills dagen bräcker,  
då Gud ånyo  
till liv er väcker,  
och sluter åter i Faderns famn,  
er som här slumra förutan namn.

Annun en dikt upplästes, skriven av en vän till en av de bortgångna. Så tonade psalmsången åter, officianten lyste frid över griften och de närvarande defilerade förbi.

Per Brahe-dramats sista akt var ändad.

Kransar och blommor nedlades i sådan mängd att kistorna helt och hållet täcktes av den prunkande, doftande minnesgården.

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 hamn, sov ljuvt i vigda jordens famn", kapten Boijas företrädare kapten Hellberg hade sänt en krans, familjen Bauer en och dessutom nedlades en mängd kransar av resp. anhöriga till de bortgångna m. fl.



*Bärningsbasen, byggmästare Johansson, Ödeshög i kretsen av sina medhjälpare.*

## .. KRING PER BRAHE-BÄRNINGEN

Den tålmodighet, som av arbetsledare och dykare visades gent emot den icke alltid så hänsynsfulla allmänheten, var verkligen beundransvärd. Jämt och ständigt var de bestormade av frågor, mer eller mindre onödiga, men alltid hade de ett vänligt svar, en upplysning till hands. Vem som helst kunde ha tappat koncepterna för mindre, men de redliga männen i Hästholmen, vilka med ett slag fann sig stå mitt i offentlighetens ljus, lät sig

ingenting bekomma, berömmelsen frestade dem inte att sätta sig på sina höga hästar. De förblev vad de varit — blygsamma, kärnsunda svenskar.

Journalisterna, vilkas kall nödgar till en viss grad av hänsynslöshet, är dem i all synnerhet stor tack skyldiga för deras beredvillighet att hålla pressen à jour med händelserna. Sällan torde de under utövandet av sitt yrke ha mött ett sådant tillmötesgående.

Pressen ägnade f. ö. ett otroligt intresse, en otrolig massa spalter och en otrolig mängd klichéer åt bärgningen — allmänheten ville ha det så. Stockholms-Tidningen kom väl in som god etta därvidlag, dess signatur "Danilo" utförde ett journalistiskt jättearbete i Hästholmen och blev förresten en känd och populär figur därstädes. Telegrafverket har allt skäl att vara honom och de övriga tidningsmännen tacksamt, men personalen på Hästholmens telefonstation torde vara i behov av en rundlig tids semester.

Bland turisterna i Hästholmen märktes prins Eugen, som med synbart intresse tog arbetet i betraktande.

Referat av ett samtal mellan två hederliga odalmän, indiskret avlyssnat på tåget mellan Hästholmen och Vadstena:

— Si, jag tycker, att di ä för omständiga med sina galeaser och vad det är, di har allt. Det vore väl bättre, om de satte spel på land och hala' in Pelle direkt.

— Nä, det går inte, förstår du, då skulle skrovet skra-



pas sönder precis. Men vad jag inte begriper, det är att di inte pumpar'n läns där han ligger. Då skulle han ju flyga opp som i kork, vetja, och se'n var det väl en smal sak att få'n i hamn- . . .

Konversationen utgör inte alldeles ett bevis för svenska folkets hjärnskräpa men belyser på sitt sätt Per Braheproblemets makt över litet var.

Dykarna uttryckte upprepade gånger sin motvilja mot likbärgningen men reste inga krav på att slippa från detta ohyggliga arbete.

Utom den lilla skaran män i Hästholmen, var det nog inte många, som trodde på företagets framgång. Avsevärda summor, satta på vadhållning, bytte förmodligen ägare, då Per Brahe äntligen förtöjdes vid Hästholmens pir.

De hos de döda funna klockorna har, som nämnts stannat på 1.11 och 1.14. Fartygsuret på mellandäck visar emellertid 12.15 — det har antagligen skakats om för hårt av den väldiga sjögången under olycksnatten och råkat i olag redan på halva vägen till Hästholmen.

Då man fått ångaren in på grunt vatten och som bäst höll på med att taga upp så många döda, som under detta skede av arbetet kunde bärgas, lät Göta Kanal A.-B helt plötsligt höra av sig. Det sände en representant till Hästholmen med förfrågan om möjligheterna att — bärga de eventuellt i båten befintliga döda! Bolaget utfäste sig också att i händelse av behov anskaffa nya dykare.

Då gjorde man stora ögon i Hästholmen.

Och det var ju inte att undra på!

En av de stora publiksöndagarna sände Svenska Livräddningssällskapetets avdelning vid Simpnäs sin motor-drivna livbåt "Danelius" till Hästholmen och utförde därigenom god reklam för sin gagnarika verksamhet. Danelius gjorde passagerarturer runt bärgningsplatsen och sällskapetets kassa ökades med en ej obetydlig slant.

Lyckönskningstelegrammen regnade, då till slut företaget definitivt bragts i hamn — över andelsföreningen, över dykarna och t. o. m. över gamla Per Brahe själv, som fick en speciell välkomsthälsning, lyx n:r 1!

Förslag ha framkommit om upprättande av ett Per Brahemuseum i Hästholmen. Ett riktigt "museum" ordnar man väl knappast ihop men en del av bärgningsattiraljen blir förmodligen kvar som minne av bärgningsbragden.

Andelsföreningens stöttepinnar drog en förståelig lättnadens suck, då haveristen till sist förtöjts vid Hästholmens kaj.

— Det skall bli roligt att få känna, hur det är att sova ut en natt, sade byggmästare Johansson. Jag har inte fått göra det på två månader . . .

Den 23 augusti gjordes vid Medhamra i Vadstenatrakten ett överraskande fynd — konstnären John Bauers rock, en blå jaquette, hittades i strandvattnet och bred-

vid den pärmarne till en sparkassebok, utställd av en enskild bank, jämte en hundrakronorsedel samt två delvis fördärvade tior. Något hundratal meter från platsen påträffades fragment av ytterligare en del 100- och 10-kronorsedlar, inalles c:a 330 kr.

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.

## SLUTORD

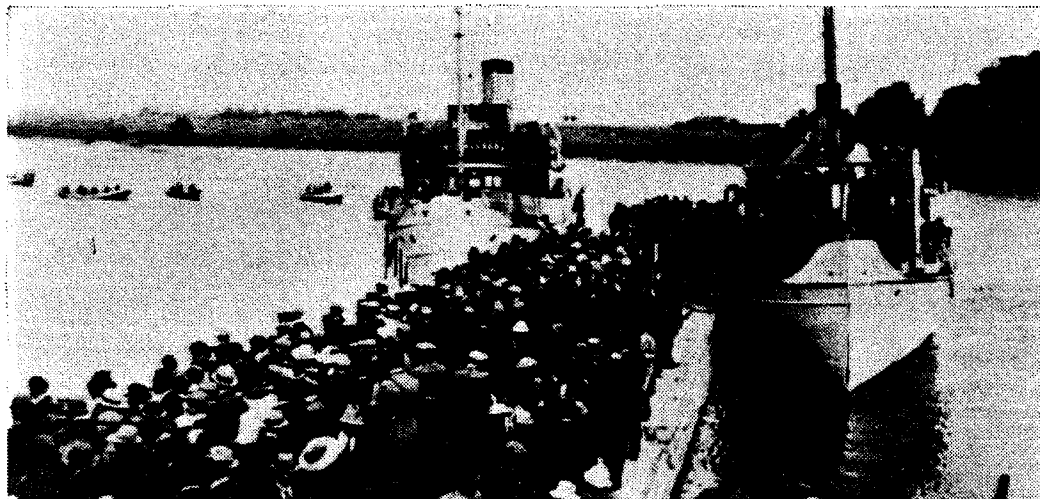
Jag hade under denna rubrik tänkt ge en översikt av bärgningsplanernas och bärgningsföretagets utveckling under årens lopp. Men jag uppgav denna tanke en sida, som hittills icke behandlats och dock bjuder stoff nog till och kräver kapitel för sig: Vad gjorde Per Brahe-bärgningen till nationalsak?

Jag tror mig icke kunna besvara denna fråga bättre än genom återgivande av nedanstående lilla artikel, skriven någon gång i slutet av juli detta år. Och jag tror mig heller icke kunna avsluta detta lilla minnesarbete om Per Brahebragden på ett lämpligare sätt.

”Längs vägarna rinner mot Hästholmen en oavbruten ström av bilar och motorcyklar, vanliga cyklar och hästskjutsar. Telefonlinjerna till Hästholmen är nästan ständigt blockerade: ännu har det inte lyckats mig att få anslutning vid första försöket, knappast vid andra eller tredje.

Ty Per Brahe skall bärgas — Per Brahe, som för ett par månaders tid gjort Hästholmen till Östergötlands medelpunkt. Alla tidningar, från Ystads-Tidningen till Haparanda-Bladet, är uppfyllda av Per Brahe, hela Sverige vet hur de båda berömda galeaserna ser ut — som dock inte är ett spår olika vilka andra galeaser som helst.

Bara det, att där ligger några grova bjälkar emellan



*Per Brahe i Hästholmens hamn.*

dem, att vindspel är uppmonterade på deras däck...  
och att de skall lyfta Per Brahe!

Som alla andra har jag farit till Hästholmen, många gånger. Jag har för en ren syndapenning av smärta pojksvalpar låtit mig ros runt bärgningsflottiljen, jag har suttit på strandklipporna och lyssnat på vinscharnas gnissel. Som alla andra har jag timme efter timme väntat och stirrat på den långsamt mot land glidande lilla gyttningen av oansenliga fartyg, som under vattnet släpar med sig ett annat, lika oansenligt: Per Brahe!

Ingenting som helst märkvärdigt har jag sett eller ens väntat att få se, jag vet ju så väl, att det dröjer veckotal innan Per Brahe visar sig ovan Vätterns yta. Faktiskt är intet att skåda som skulle intressera mig under normala omständigheter, absolut ingenting. Jag antar att det

förhåller sig likadant med alla de andra tusentalen åskådare.

Varför i all världens namn utövar då Hästholmen och denna lilla bärgningshistoria en sån dragningskraft? Mångdubbelt mera omfattande bärgningsföretag har ägt rum utan att väcka tiondelen så stor uppmärksamhet. Här blir varje detalj rapporterad och kommenterad av dagspressen, varje wire, varje block, varje dykaredstigning skildras utförligt för den nyhetshungriga och vetgiriga allmänheten. Det går så långt, att en stor, ansedd tidning med fullt allvarlig min, såvitt jag kan bedöma, i telegramform beskriver en av dykarnas möte med — en lake och noggrannt analyserar hans sensationer därvid. Världsviktiga bud från London, Berlin, Paris, Moskva får snällt maka åt sig för den laken.\*

Detta borde vara löjligt och är det nog också. Men man tänker inte på löjligheten, man håller tacksamt tillgodo med laken, som högtidligt simmar in i historien tack vare sin visit på sjunkna Per Brahe.

Hur kan detta vara möjligt? — vi är dock annars sunda människor, med sinne för proportioner och omdömesförmåga. Massuggestion? Masshypnos?

Åja, delvis! Man kan ju inte undgå att ta intryck av det man hör vid varje steg, ser i varje tidning man slår upp.

Men jag skall antyda, hur det djupast står till, enligt min mening: det är sportinstinkten som regerar oss ifrå-

ga om Per Brahe!

Hade båten förlist någonstans, där man haft tillgång till moderna bärgningsfartyg och förstklassig attiralj så hade det hela inte rört oss det ringaste. Men här, varest man måst gå till verket med de primitivaste redskap och nödsakats att experimentera sig fram tum för tum, här är det helt annat. Här står naturen och människan i envig med varandra under samma villkor, här har inte människan tillgång till de fullkomnade tekniska hjälpmedel, som skulle ha gjort henne till segrare utan vidare. Segermöjligheterna står lika, människan har bara sin fasta vilja: vattnet *skall* ge sitt rov tillbaka, jag släpper inte taget, kosta vad det kosta vill!

Detta är ärlig strid, detta är sport, detta kittlar nerverna och värmer hjätat tillika, detta gör — eller kanske man nu törs säga har *gjort* — Per Brahebärgningen till en dåd, icke en bagatell, vilken blåsts upp över det tillbörligas mått. Därför följer vi den med yttersta spänning och skänker vår varma beundran åt de män som tagit upp den eviga kampen och vunnit.

Ty kampinstinkten, sportinstinkten, är väl människans första och ursprungligaste men också hennes ädlaste. Och skall så förbliva!”.

# De odödliga Skillingtrycken



## ÅNGAREN PER BRAHES UNDERGÅNG

*Under nattens tysta timmar,  
ifrån Gränna stad och hamn.  
Tycks en ångare utglida  
med det gamla kända namn.  
Ångaren Per Brahe lastad,  
ut på Vätterns böljor blå,  
sista gång, som knappt man anar,  
att till staden Stockholm gå.*



*Nordanvindens stormar susa,  
när som ångaren glider fram,  
uppå Vätterns vreda böljor,  
där man längtar uppnå hamn.  
Under sorg och vemods tankar,  
passagerarna tycks gå,  
med besättning, ej med aning,  
snart sin grav i djupet få.*

*Liten 3-års gosse, älskad,  
med sin moder, därtill far,  
under nattens tysta timmar,  
med på resan kommit har.  
Tjugofem med allesamman,  
var det uppgett, med ombord.  
Utanför Hästholmens brygga,  
resan snart är sagd och gjord.*

*Allt omkring är tyst och stilla,  
blott i mörkret vågens brus,  
under vad som timat höres,  
därtill nordanvindens sus.  
Ingen räddning finns att finna,  
inget hopp på böljan blå,  
för de arma människors själar,  
inför döden där de gå.*

*Ångaren Per Brahe sjunker,  
med besättningen ombord,  
Passagerare desslikes,  
nu kaptenens uttrycksord,  
här besannas under färden.  
Uppå Vätterns böljor blå,  
där oväntat dessa vänner,  
nu sin grav i djupet få.*

*Inom några få minuter,  
ångaren försvunnen är,  
uti djupet jämjren tystnat,  
ibland dem som här är med.  
Under olyckan som timat,  
allt förnimmes tyst igen,  
dagen efter olycksnatten,  
saknas båt och mången vän.*

*Ingen anat vad som timat,  
ingen räckt en hjälpsam hand,  
under natten i dess mörker,  
ej det märktes ifrån strand.  
Blott ett brus rätt starkt förnummits,  
ifrån sjön av tvenne män,  
hamnvakten där ner vid stranden,  
med en annan känder vän.*

*Där från klockan elva vandra,  
dessa vänner ner vid strand,  
intill klockan tre på natten,  
allt är tyst och lugnt vid land.  
Intet ljussken eller ljud.  
Alarm ej från ångaren höres,  
ej det givs det minsta ljud.*

*Stjärnorna i natten tindra,  
ovan därifrån Guds hus,  
uppå himlafästet klara,  
männe något hopp och ljus,  
här för evighetens ägas,  
utav någon med ombord.  
Männe någon älskat Jesus,  
trott uppå hans rika ord.*

John Wallin

Teckning av Liselott Lambertz-Hallberg

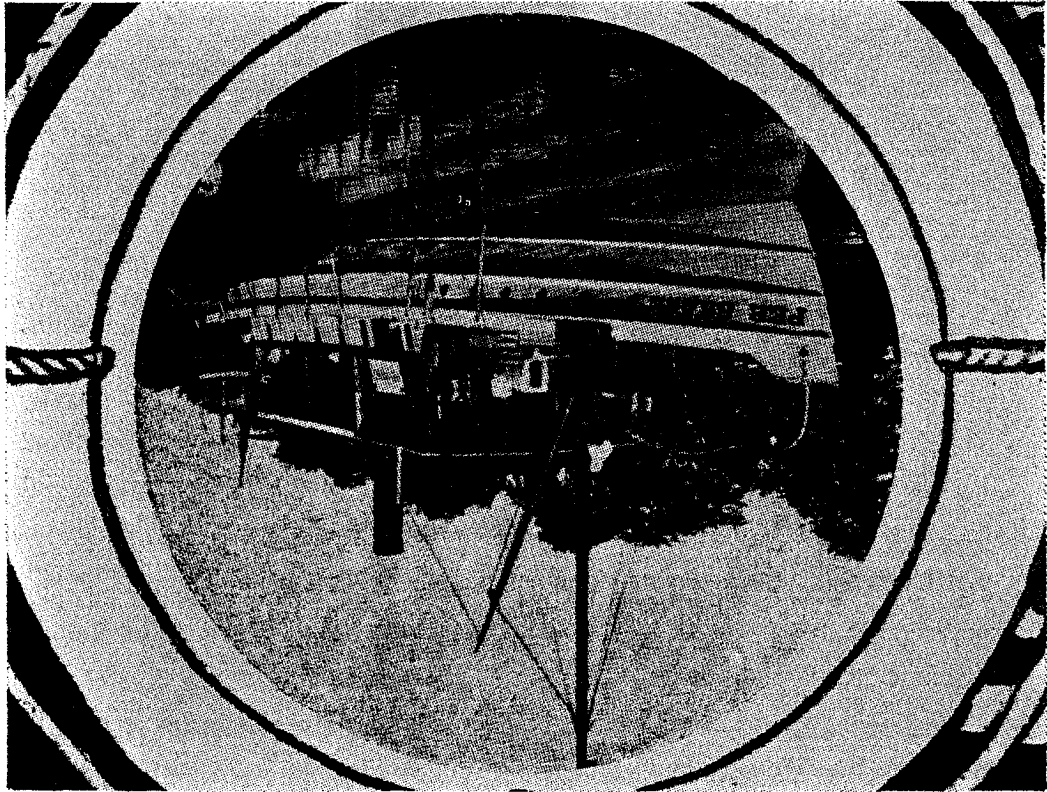
Melodi: Elvira Madigan.

## *"PER BRAHE" HAR GJORT SIN SISTA FÄRD!*

Ett märkligt bogsersläp drog förbi Kalmar med kurs sydvart under fredagen. Det var den från tragedin på Vättern år 1918 bekanta passagerareångaren Per Brahe, som av motorbogseraren Jupiter av Hamburg släpade mot sin slutgiltiga undergång.

Per Brahe förliste den 20 nov. 1918 på Vättern under en svår senhöststorm varvid många människor både passagerare och besättning omkom. Bland de förstnämnda befann sig Konstnären John Bauer och hans familj. Olyckan skakade djupt hela svenska folket. Efter några år bärgades båten och såldes till Finland.

*Gränna Tidning den 14 dec 1954.*





Som ung och ambitiös medarbetare i Östgöta-Bladet hade Sven Jerring, som då ännu inte fått kontakt med radion, år 1922 rika tillfällen att personligen närvara vid den sensationella bärgningen av ångaren Per Brahe, som sjunkit utanför Hästholmen i en rykande novemberstorm år 1918. Det obeskrivligt mödosamma bärgningsarbetet tog fyra år och tack vare några modiga mäns uppoffrande slit och tro på sitt företag kröntes företaget med framgång. De årslånga mödorna blev något av en riksangelägenhet — på samma sätt som bärgningen av regalskeppet Vasa 40 år senare — och intresset från allmänhetens och pressens sida var enormt stort. Aldrig tidigare hade en olycka engagerat så många. Och många finns fortfarande som i levande minne har de dramatiska sommardagarna i Hästholmen då Per Brahe, med sin tragiska last av 25 omkomna, äntligen dök upp ur de förrädiska Vättern-vågorna . . .

Förlaget har därför tyckt det varit goda skäl att åter publicera den unge journalisten Sven Jerrings starkt engagerade och dramatiska reportage från år 1922.

Till de mest bekanta av de omkomna hörde konstnären John Bauer, älskad av svenska folket för sina underbara sagoteckningar, som tillsammans med sin hustru och lille son som passagerare i Gränna stigit ombord på Per Brahe på dess sista färd över Vättern.

ÖDESHÖGS KOMMUNBIBLIOTEK



201 03 19 0509 67