

Per Brahe, Ödeshög

ID: 6953 · Bekræftet position

www.vragguiden.dk/vrag/6953



Position & Dybde

Kort ikke tilgængeligt

WGS84	Dybde (top)	Dybde (bund)
58:16,960N 14:37,785E	3 m	3 m
ED50	Stævnretning	Afstand til kyst
58:16,988N 14:37,859E	Ukendt	97,6 km

Beskrivelse

Svenske kildeoplysninger fra Fornsök **Registrering:** RAÄ L2008:317 **Kilde:** Riksantikvarieämbetet, Fornsök (CC0 1.0) **Dato:** 13-09-2026 **Kildens position (WGS84):** 58:16,960N 14:37,785E **Område:** Ödeshög, Östergötland [Åbn den originale registrering i Fornsök](https://app.raa.se/open/fornsok/lamning/956d767d-630e-4d0c-9697-ed5c2c365ae8) ### Dansk sammendrag Dampskibet Per Brahe blev bygget 1854-57 på Motala Verkstad, søsat 16. juni 1857 og kostede 90.000 rigsdaler. Det var bestilt af Jönköpings Förenade Ångbåts Bolag og fik senere flere ejere. Den 19. november afgik skibet fra Jönköping omkring kl. 19 og anløb Gränna kl. 21, hvor otte passagerer og last blev taget om bord. Med 16 besætningsmedlemmer var der 24 personer om bord. Den stramme sejlplan gav ikke tid til forsvarlig stuvning, og kaptajn Teodor Boija skal efter inspektionen have ytret, at hvis det ikke gik ad helvede til nu, ville det aldrig gøre det. Per Brahe afgik kl. 23 med kurs mod Hästholmen, hvor det skulle ankomme omkring kl. 1. Skibet havde 47 tons last på dækket og 34 tons i lastrummet. Vinden, som var løjet af ved Gränna, sprang efter afgangens om i nordvest og tiltog til fuld storm med snebyger. Det præcise hændelsesforløb kendes ikke, men forliset skyldtes sandsynligvis, at bagbord side tog søen over under indledningen af en styrborddrejning mod Hästholmens havn. Fordækslasten gik over bord, den øvrige last forskubbede sig, og skibet sank formentlig meget hurtigt. Ingen overlevede. Blandt passagererne var kunstneren John Bauer, hans hustru Ester og deres søn Bengt. Ved det efterfølgende søforhør blev rederiet frikendt, selv om det var kendt, at kaptajnen var blevet presset af stramme sejltider og opfordret til at tage store laster. De efterladte fik ingen erstatning, men rederiet udbetalte frivilligt 300 kroner til skibsdrengen Gunnar Lings forældre. Et bjærgningsforsøg i 1921 mislykkedes, men i sommeren 1922 blev skibet hævet af en andelsforening. Bjærgningen blev en sensation med filmforevisninger, udflugtssejls og ekstratog; en søndag i august besøgte 20.000 mennesker Hästholmen. Per Brahe sejlede derefter for egen maskine rundt på Vättern, gennem Göta kanal til Mälaren og Stockholm, hvor skibet blev udstillet mod entré. Efter renovering kom det igen i fart som Östergyllen, men passagererne var tilbageholdende med at rejse med det. Det fik senere navnene Kallerö, Ostkusten og Åland II. Efter en omfattende ombygning i 1929-30 forblev det i drift, indtil det blev solgt til ophugning i 1959 og ophugget på Tykö bruk i Mathildedal i Finland vinteren 1959-60. På forlisstedet lå i 1990 et cirka 3 meter dybt og 15 meter langt aftryk efter skroget samt dele af lasten. Skibsklokken blev bjærget i 1918, mens rattet blev bevaret ved ophugningen. --- ### Svensk originaltekst fra Fornsök **Beskrivelse:** Historik: Fartyget byggdes under åren 1854-57 på Motala Verkstad. Hon sjösattes den 16 juni 1857 och bygget hade kostat 90 000 riksdaler. Hon beställdes av Jönköpings Förenade Ångbåts Bolag i Jönköping men kom sedermera att ha flera ägare. År 1914 förvärvades hennes dåvarande rederi, Ångbåts AB Jönköping, av Ångfartygs AB Göta Kanal. Händelseförlopp: Den 19 november avgick Per Brahe från Jönköping ocmkring klockan 19:00. Klockan 21:00 ankom hon till Gränna och tog ombord 8 passagerare och last. Tillsammans med de 16 besättningsmännen uppgick de ombordvarande till 24 personer. Med en pressad tidtabell hann man inte med att stuva lasten ordentligt. När kaptenen Teodor Boija inspekterade lasten i sken av en lampa lär han ha muttrat: "-Går det nu ej åt helsicke, så går det aldrig dit". Man

avgick från Gränna klockan 23:00 samma kväll för att anlända till Hästholmen vid ettiden på natten. Fartyget hade nu 47 tons last på däck och 34 ton i rummet. En stark sydlig vind vid avfarten från Jönköping hade mojnät i Gränna, men sedan fartyget lämnat denna hamn slog vinden om till nordväst och ökade till full storm med inslag av snö. Vad som exakt hände därefter vet man inte. På Hästholmen trodde man att fartyget stannat kvar i Gränna över natten på grund av vädret och i Gränna förutsatte man att fartyget redan nått sin destination. När förfrågningar från de olika hamnkontoren gjordes förstod man att en svår olycka inträffat men inga vittnen till det inträffade fanns. Orsaken till att Per Brahe förläste var sannolikt att babordsidan, när man påbörjade en styrbordsgir in mot hamnen på Hästholmen, fick sjön över sig, vilken medförde att fördäckslasten gick överbord. Den övriga lasten förskjöts och fartyget sjönk. Det hela gick troligen väldigt snabbt och ingen överlevde. Bland de ombordvarande passagerarna fanns konstnären John Bauer och hans hustru Ester, samt sonen Bengt. Vid det efterföljande sjöförhöret frikändes rederiet helt, trots att det var känt att de pressat kaptenen med snäva gångtider och uppmuntrat till att ta stor last. De anhöriga tillerkändes ingen ersättning men rederiet betalade i ett känt fall, skeppspojken Gunnar Lings föräldrar, ut 300 kronor frivilligt. Bärgningar: Rederiet, Ångfartygs AB Göta Kanal, hade inga intressen av att bärga Per Brahe men år 1921 försökte den invaliderade dykaren E M Johansson att få upp fartyget. Hans utrustning var dock inte tillräcklig. En andelsförening bildades dock för att man skulle få ihop tillräckligt med medel för en bärgning. Året därpå, under sommaren 1922, lyckades man få fartyget ur djupet. Det hela blev en sensation och tiotusentals människor följde arbetena med stort intresse. Man visade dokumentärer på biograferna i landet om hur arbetet fortskred, man anordnade lustresor med ångfartyg förbi arbetsplatsen och man satte in extratåg för att besvara det enorma besöksstryck som Hästholmen nu utsattes för. En söndag i augusti 1922 besöktes Hästholmen av inte mindre än 20 000 människor. Efter bärgningen, och för att få igen en del av utgifterna, gick Per Brahe för egen maskin runt Vättern, via Göta kanal till Mälaren och slutligen till Stockholm, för att mot entré visas upp för allmänheten. Publikanslutningen var mycket god på de flesta platserna. Den andelsförening som bärgade fartyget ombildades till rederi och satte, efter renovering, Per Brahe åter i trafik. Övrigt: Den andelsförening som bärgade fartyget satte det åter i trafik omdöpt till Östergyllen. Oviljan var emellertid stor att resa med henne. 1927 såldes hon till AB Olex och döptes om till Kallerö men såldes vidare redan nästa år och fick namnet Ostkusten. År 1929 inköptes hon av Ångbåts AB Åland som döpte henne till Åland II. Hon genomgick vintern 1929-30 en omfattande renovering och ombyggnad och ändrade i samband med detta utseende kraftigt. År 1957 firades fartygets 100-årsjubileum. Två år senare såldes hon till skrot. Motala stad erbjöds, enligt obekräftade uppgifter, köpa fartyget men tackade nej. Åland II skrotades på Tykö bruk i Mathildedal i Finland vintern 1959-60. Styrratten skänktes dessförinnan till hembygdsföreningen i Motala som deponerat den på Motala Folkets hus. Skeppsklockan, som bärgades redan 1918, skänktes året därpå till Sjöfartsmuseet i Göteborg. Fyndlista: Skeppsklockan, som bärgades 1918, skänktes året därpå till Sjöfartsmuseet i Göteborg. Styrratten, vilken togs tillvara vid skrotningen, skänktes till Motala hembygdsförening och är numera placerad på Motala folkets hus. Ett antal symaskiner av märket Husqvarna, skänktes till Husqvarna fabriksmuseum. Status: På Per Brahes förlisningsplats finns idag ett avtryck efter skrovet, 3 meter djupt och 15 meter långt samt en del av lasten (status 1990). Bärgning: Sjöhistoriska museet gjorde, tillsammans med Ödeshögs brandkår, en dokumentation av vrakplatsen den 19 maj 1990. **Alternative navne:** - PER BRAHE **Orientering:** Vättern, Hästholmen **Placering:** Synlig över havbunden **Tradition:** Per Brahes förlisning är mycket sägensomspunnen. Det finns ett antal nedtecknade "varsel" om förlisningen, bl a detta: "I tisdags förmiddag mellan klockan 11 och 12, alltså innan Per Brahes undergång, befann sig ett sällskap på en höjd i närheten av Gränna varifrån man blickade ut över Vättern. Någon pekar ut mot sjön och säger: "Se där går Per Brahe" men får till svar att ångaren vid tillfället borde ligga kvar i Jönköping. Samtliga sågo emellertid fartyget, som gick med god fart. Plötsligt reser det sig upp med fören och försvinner i djupet. Åskådarna, som med förfäran sågo skådespelet, voro övertygade om, att man här stode inför ett varsel och det blev besannat. Kapten Boijas lik återfanns aldrig och i folkfantasin måste han ha överlevt. Därför lät man honom försvinna till Amerika: "Jo, natten när Per Brahe förläste så berättas det att till en liten bondgård ovanför Hästholmen så kom det en man upp och knackade på. Det har berättats av en liten pojke som bodde där. Den här mannen hade fina kläder, uniform, och ville köpa kläder utav pojkens pappa och fick göra det också. Betalade med en stor summa pengar. Samtidigt så berättas det att det låg en båt i Göteborg, som skulle gå till Amerika och den kvarhölls ett helt dygn för att nån som skulle med och så säger sägnen, att det eventuellt var en broder, en släkting skulle det vara...han skulle följa med till Amerika." Det sägs även att skeppskassan ombord på Per Brahe skulle varit

extremt stor. Per Brahe såldes till Finland och blev sedermera skrotad, men det finns muntliga traditioner som gör gällande att fartyget sjunkit i Finska viken eller bogserats som pråm till Tyskland. ****Terræn:**** Dybotten ****Antikvarisk vurdering:**** Ingen antikvarisk bedömning ****Antikvarisk kommentar:**** Rättad efter fellista inför migrering av FMIS ****Begrundelse:**** Den antikvariska bedömningen är migrerad från äldre databas. Motivering av den antikvariska bedömningen kan eventuellt finnas under antikvarisk kommentar. ****Anbefalet vurdering:**** Övrig kulturhistorisk lämning ****Aktualitet:**** Fundet er bekræftet ved en fysisk undersøgelse ****Undersøgelsesstatus:**** Helt undersøkt ****Skadestatus:**** Okänd — Grad av skada är migrerad från äldre databas. Skadebeskrivning kan eventuellt finnas under Beskrivning av lämning. ****Egenskaber:**** - Framdrivning: Maskin - Material: Järn/stål ****Skriftlige kilder:**** - Litteraturhänvisning: Braaten Ö Symaskiner i Per Brahes last - Legenderna lever än (Sportdykaren eller tidningen Dyk) - H. L. 1947 25-årsminnet av Per Brahe-sensationen, Kring kajutlampan, Svensk Sjöfartstidning, nr 32 - VLT 1986 01 23 - Wetterholm C-G Ångaren Per Brahes märkliga öden, utställningskatalog. - Wetterholm C-G 1990 Ångaren Per Brahes märkliga öden, Dyk, nr 4 - Arkivhandlingar: Svenskt marinarkeologiskt arkiv (SMA) - Extern identitet: Ansvarig organisation: Statens maritima museer, Externt register: SjöMIS, Extern identitet: 121:008 ****Registreringsaktivitet:**** Migrering 2018-08-27 ****Publiceret:**** 27-08-2018 ****Senest ændret:**** 27-08-2018 ****Registreringsgrundlag:**** Sjøkort ****Målemetode:**** Manuell inprickning ****Positionsfejlmargin:**** 10 m ****Indlæsningsusikkerhed:**** 100 m

Sidst rettet af: twm

Dato: 13-09-2026