

*Ulf Lavergren utforskar platsen där Aegir sjönk 1929.*

*Text och foto: Aron Hejdström*

## En havsgud i spillror

*Att ta ett djupt andetag och dyka ner i havet är spännande, men att med hjälp av dykapparat kunna stanna och utforska denna parallella värld är något helt annat. I text och bilder skall jag ta er med på ett karlsödyk i både submarin och historisk bemärkelse: till vraket efter Aegir.*

Lördag den 16:e augusti 2014. Vädret verkar lovande. Vinden håller fyra–fem sekundmeter och ligger på från väst, det borde betyda relativt lugnt i sjön utanför Lilla Äske. Jag håller tummarna. Förra året gick det åt skogen, då tvingade en frisk sydvind och höga vågor oss till reträtt. Vi fick dyka i Norderhamn istället för att utforska vraket efter Aegir.

### **Dimma över Karlsö**

Olyckan med lastångaren Aegir utgör en intressant och dramatisk del av Stora Karlsös moderna historia. Grundstötningen ägde rum vid Lilla Äske på öns sydsida klockan

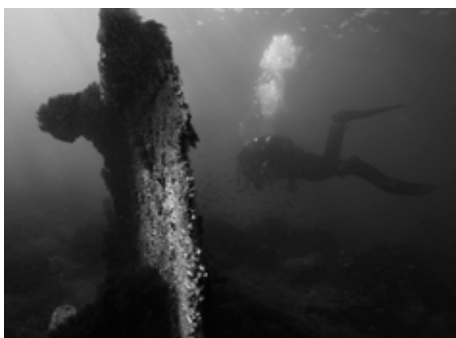
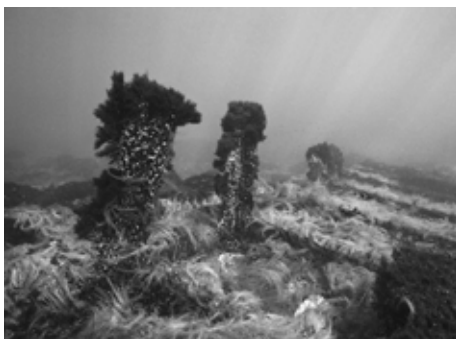
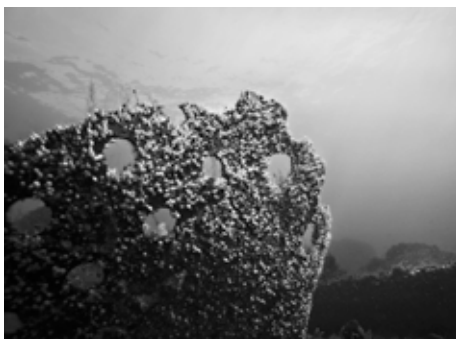
10:10 den sjätte december 1929. Vid tillfället blåste en frisk bris från syd-sydväst och Stora Karlsö var insvept i en tjock dimma, vilket förmodligen var anledningen till att det gick som det gick.

Grundstötningen i sig var inte fatal för skeppet, men det var däremot den sydvästliga storm som blåste upp medan man väntade på bärgningshjälp. Stora revor slets upp i skrovet när det slogs mot stenbotten och på kort tid var vattennivån på insidan lika hög som den på utsidan. Enligt besättningsmannen Willy Gaiser, som senare kom att bosätta sig på Gotland, hade detta kanske kunnat undvikas om kaptenen tagit emot ►

► hjälp från Neptunbolagets bärgningsbåtar Herakles och Mercur, som fanns tillgängliga. Kapten insisterade istället på att vänta på en tysk bärgningsbåt. Hur det verkligen förhöll sig med detta är inte lätt att veta, men fyrpersonalen på Stora Karlsö skall i alla fall ha lånat en raketapparat från Herakles och med hjälp av denna upprättat en sorts linbana mellan Aegir och stranden. Under tjutande storm evakuerades femton av fartygets tjugoen besättningsmän denna väg. Olyckligt nog försökte fyra besättningsmän också ta sig iland på egen hand med hjälp av en mindre båt. Båten slog runt i vågorna och man lyckades endast rädda tre av männen, den fjärde drunknade. Hans lemlästade och huvudlösa kropp flöt iland vid Buckekliv först två månader senare!

### Bilar och lastbilar i lasten

När olyckan inträffade var Aegir på väg från Köpenhamn till Stockholm med en last bestående av 177 bilar och lastbilar samt stora mängder motorcykeldelar och maskingods. Bland bilarna fanns bland annat Ford, R.E.O., Federal och Graham Paige. Många av bilarna var riktiga dyrgripar med prislappar på 30 000–40 000 kr styck ( motsvarande 800 000–1 milj i dagens valuta). Att bärgningsarbete var angeläget råder det ingen tvekan om, men det var också tidsödande och svårt på grund av det hårda vintervädret och att lasten var svårtillgänglig och otymplig. Det nedre av de tre fraktdäcken stod under vatten och för att få upp lasten för bärgning var man tvungen att seriekoppla en godshiss på Aegir med en ångmaskin på ett av bärgningsskeppen. Arbetet pågick under flera vintermånader och avbröts ofta av dåligt väder. Till slut hade man dock fått upp och räddat huvudparten av lasten. När det stod klart att skeppet inte gick att rädda sålde rederiet det till en skrot-



*Den spännande miljön under havsytan  
utanför Suderhamn.*



*En ensam järnbalk sticker fortfarande  
upp ur vattnet vid Lilla Åske.*

► firma som högg upp det på plats och transporterade iväg det mesta av materialet och allt annat av värde.

### Kejserligt pansarskepp

Det nesliga slutet för Aegir var nog inte vad skeppet tänkt sig när hon som militärt pansarskepp gled ner från det kejserliga varvet i Kiel år 1895. Aegir byggdes som en del i kejsar Vilhelm II:s försök att stävja kejsardömet Tysklands interna stridigheter genom att satsa på internationell expansiv och imperialistisk politik. Det hela gick som bekant inte så bra och kejsardömet gick under i och med förlust i första världskriget 1918. Året därefter demilitariserades Aegir och 1922 byggdes hon om till fraktfartyg.

I sin glans dagar bar det 86 meter långa och 15 meter breda skeppet en besättning på över 300 man, sista resan bar hon endast 21. Som pansarskepp hade Aegir ett passande namn, uppkallad efter en havsgud och jätte i den fornnordiska mytologin. Enligt denna var Aegir också son till Fornjótr, kung av Finland, Kvänland, – och Gotland! Sannerligen en ödets ironi att hon då fick sluta sina dagar vid Stora Karlsö.

### Järnbalk visade vägen


Från stranden vid Gjaushäll kan man fortfarande se tecken från olyckan. Bland strandveden ligger plåtbitar med nitar som rosten deformerat till mjuka bulor och en liten bit ut i vattnet sticker en ensam svart järnbalk upp som vägvisare till det fördolda. Det var nog denna invit som framförallt lockade mig och dykkamraten Ulf till platsen. Om så bara en enda balk har orkat stå emot stormar och isar i över 80 år så var vi säkra på att det måste det finnas minst tio till under ytan ...

Väl i vattnet blev balken vårt första rikt-  
märke och utgångspunkten för dyket. Under

en knapp timma simmade vi sedan runt och bekantade oss med området. Något sammanhängande skrov eller något som faktiskt påminde om ett fartyg hittade vi egentligen inte. Botten var istället dekorerad med större och mindre delar av järnskrot med nitar, balkar och hål. Grönt och rödburnt sjögräs växte på det mesta av skrotet, liksom vita havstulpaner i mängder. I solstrålarna som bröt ner genom det ljusgröna vattnet flammade ibland orangeröda rostpartier upp som små eldar och vägledde vår uppträcksfärd. Vi gjorde några avvikande fynd i form av bland annat deformerade kopparrör och ett mindre drivhjul, men ingenting mer spektakulärt.

### Svårtillgänglig dykplats

Som dykplats är området runt Aegirs vrak inte idealiskt. För det första är det otillgängligt. Har man inte egen båt så får man släpa tung dykutrustning tvärs över ön och blir hänvisad att dyka endast de två veckorna mellan fågelskyddssläppet och karlsöbåtens sista turer för säsongen. På sensommaren är det också varmt i vattnet och alger och plankton ger en begränsad sikt. För det andra försvåras själva dykningen av att det är grunt, max fyra–fem meter. Vid apparatdykning är det högre vattentrycket lite längre ner en fördel eftersom det stabiliserar och därmed underlättar avvägningen (rörelsekontrollen). Det grunda vattnet gör också att vågrörelser hela tiden flyttar dykaren fram och tillbaka, något som både är tröttsamt och kan skada utrustningen.

Trots, eller kanske delvis på grund av detta, kändes det kul att lyckas genomföra dyket. Svårigheter blir till utmaningar och en dykares mål behöver inte nödvändigtvis vara att dyka till de djupaste platserna, det kan också vara att lyckas ta sig till särskilt svårtillgängliga platser eller platser med spännande historia, så som denna. 





*Solstrålarna som letar sig ner  
i Östersjön tänder ledljus  
i rostfläckar och havstulpaner.*

