

BYGGNADSRITAREN SOM BLEV SKEPPSFORSKARE

av Carl Olof Cederlund

Ett samtal med Harald Åkerlund om hans yrkesutveckling och skeppsarkeologiska arbetsmetoder

När jag på allvar började intressera mig för skeppsarkeologins arbetssätt i början av 1970-talet stötte jag gång på gång på Harald Åkerlund, både som författare till viktiga publikationer och som auktoritet. Själv hade han av ålderskäl då lämnat yrkeslivet, och levde som pensionär. Jag hade med Ole Crumlin-Pedersen vid Vikingaskeppshallen i Roskilde diskuterat utvecklingen av den skeppsdokumentationsteknik, som tillämpats på vikingaskeppen från Skuldelev på 1960-talet. Jag förstod då att Harald Åkerlunds arbete på området på 1930- och 1940-talen i väsentliga avseenden hade utgjort utgångspunkt för de förras utformning. Själv hade jag dock varken mött eller varit i kontakt med Åkerlund, vilket kändes frustrerande.

1977 hade jag intresserat mig för Äskekärrs-skeppets roll som objekt för skeppsteknisk rekonstruktion och uttolkning. Jag hade i Sjöhistoriska museets arkiv hittat ett omfattande ritningsmaterial, skrivna rapporter mm, främst av Åkerlunds hand, men

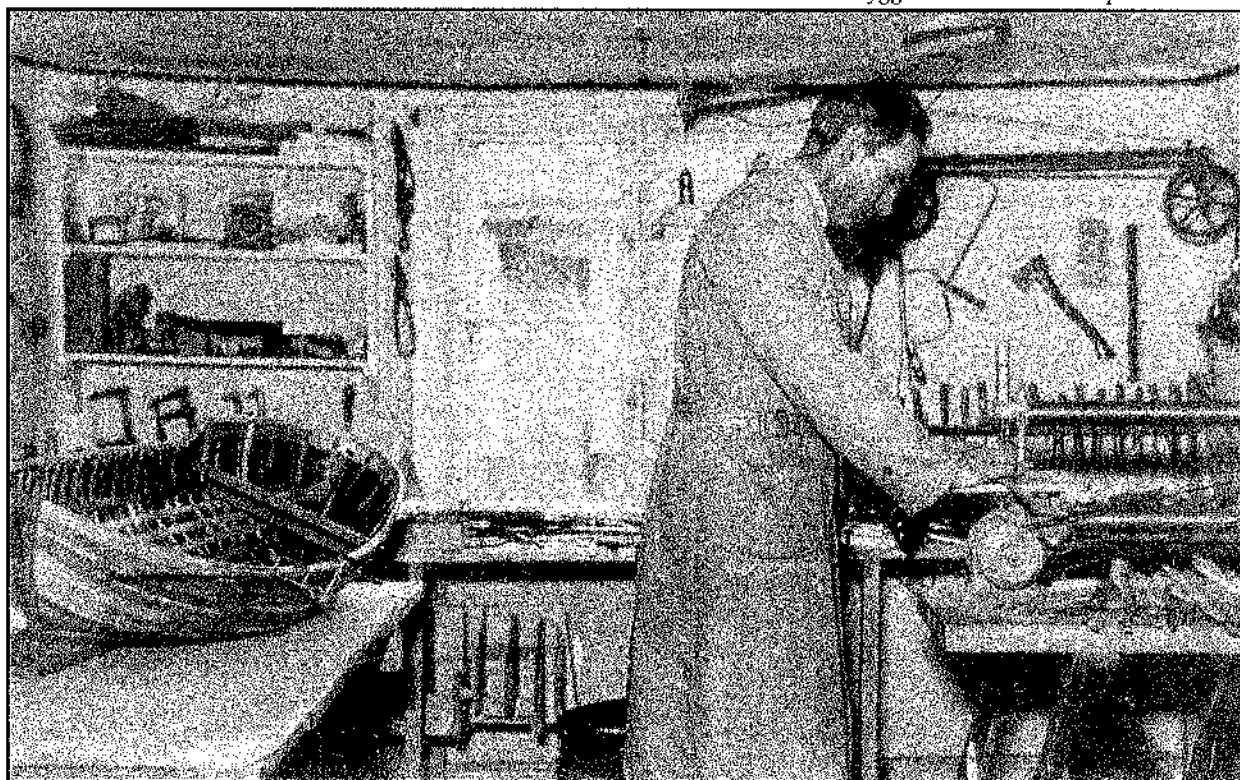
även av andras. Materialet signerat Åkerlund avsåg hans arbete med flera efter varandra följande rekonstruktioner av Äskekärrsskeppet. Jag började förstå att detta, det första fyndet av ett svenskt vikingaskepp, var "det mest rekonstruerade" av svenska, arkeologiska skeppsfynd. Flera generationer av skeppsarkeologer hade sedan 1930-talet gjort rekonstruktioner i vilka de lagt in nyvunna kunskaper på området. Som bekant har denna utveckling fortsatt. Ytterligare en rekonstruktion gjordes genom Arkeologiska museet i Göteborg i slutet av 1970-talet, och ännu en är under vägs idag. Dokumentationen och bearbetningen av skeppsfyndet framstod som av en genombrytande betydelse för skeppsarkeologisk dokumentation som vetenskaplig teknik genom Åkerlunds arbete. Det var av vetenskapshistorisk betydelse.

Med dessa tankar i sinnet blev det angeläget att söka kontakt med Harald Åkerlund. Jag behövde bättre kunna förstå den forskningsprocess, som utvecklats först kring Kalmar-skeppsfynden på 1930-talen och sedan kring Äskekärrsskeppet på 1940- och 1950-talen, genom Åkerlunds arbete med dessa. Jag kontaktade

honom och bad om att få göra ett besök. Svaret blev positivt och på Luciadagen 1977 besökte jag Harald Åkerlund i hans och hans familjs hem på Lidingö, utrustad med anteckningsblock och bandspelare.

Intervjun har blivit liggande efter utskrift. Få idag verksamma marin- arkeologer har haft en direkt kommunikation med denne föregångsman inom svensk skeppsarkeologi. Av det skälet föddes tanken hos mig att i en artikel redovisa det samtal vi hade. Mitt syfte är att i någon blygsam mån berika bilden av Harald Åkerlunds person, arbete och arbetssätt. Jag tänker då i första hand på att förmedla hans egna ord om uppläggnings- och genomförandet av de skeppsarkeologiska fartygsundersökningar han svarade för - av vilka utgrävningen av Kalmarskeppen och hans rekonstruktioner av Äskekärrsskeppet hörde till de mest omfattande. Litet mer än två år efter intervjun gick Harald Åkerlund ur tiden. Här är vårt samtal - ord för ord (På några, korta ställen är bandinspelningen inte tydlig. Detta har då markerats med punkterad linje...):

Harald Åkerlund i arbete i sin modell- byggar-verksad i Kalmar på 1930-talet.



Harald Åkerlund: - Jag föddes på det lilla fiskeläget Knäbeck, en mil norr om Kivik, som numera är utplånad, som du kanske inte känner till. Man har byggt ett skjutfält där nere. Min far var fiskare. Vi var sex syskon och hade rätt så fattigt, ja, mycket fattigt kan man nog säga för det mesta. Fisket var inte så vidare lysande då, de fick inte mycket betalt från fisket. Jag växte upp där på Knäbeck. De sa alltid "på Knäbeck" och det heter det fortfarande där nere och t ex "på Kivik", varför vet jag inte, men "på Knäbeck" och "på Kivik", det säges det alltid där nere. Först när jag var 24 år gammal hade jag lyckats spara ihop så mycket att jag, med hjälp av ett lån också, kunde gå igenom några terminer i Hässleholms Tekniska skola. Det var min första skolutbildning efter den vanliga folkskolan och den var ganska primitiv. Vi hade en lärarinna som hade alla klasserna. Det var fyra klasser och dem skulle hon lära upp samtidigt. Så man förstår hur besvärligt det kunde vara. Den skolutbildningen blev inte precis så lysande. Därefter gick jag igenom en del kurser på Hermods och studerade lite böcker. Samma år som jag gått igenom Hässleholms Tekniska skola, fick jag anställning hos en arkitekt, Leo Nilsson i Ignaberga. Han höll just då på med att restaurera Ignaberga gamla ödekyrka. Det var det första rekonstruktionsjobb jag kom in på. Jag gjorde uppmätningar där. Jag rekonstruerade inte utan det gjorde han själv, men jag gjorde uppmätningar. Sedan kom jag ut på uppmätningar under honom, i Skåne på några herrgårdar och slott, på Skarhult t ex, en renässansgavel som var litet trasig och det var flera sådana saker. Leo Nilsson, han var arkitekt, ja han var inte arkitekt direkt, utan han var ledare för restaureringsarbetet i Kristiansstad kyrka. Det var 1928, då jag började. Jag kom dit då och gjorde uppmätningar på kyrkan och alla gav-larna där och en del annat. Och det var just där jag träffade Martin Olsson (Martin Olsson, professor, sedermera riksantikvarie), han var byggnadsstyrelsens representant för rekonstruktionsarbetet. Han blev intresserad av mina ritningar där. Han bad arkitekt Nilsson att få låna mig tre månader 1928 för arbete på Kalmar slott. Det fick han gärna göra, så jag var där i tre månader. Sedan lånade han mig fyra månader nästa år och jag blev sedan fast hos honom från och med 1929-1930. På vintern

1931 var det väl som jag var i Stockholm och gjorde ritningarna till Stockholms gamla slott, rekonstruktionserna som det byggdes en modell av sedan (modellen av slottet Tre Kronor i Stockholms stadsmuseum). På sommaren kom jag ner till Kalmar igen och gjorde utgrävningar där. Vi började 1932 i Slotts-fjärden.

- *Får jag fråga, du gjorde en modell till Stockholms slott?*

- Nej den modellen har inte jag byggt, det var en konstnär som hette John Österlund. Men det var efter mina ritningar.

- *Vilka samarbetade du med och vilka källor hade du, när du gjorde de här ritningarna?*

- De var inte så märkvärdiga i konstruktionen, det finns en väldig massa källmaterial om du studerar Martin Olssons beskrivningar. Han har ju många ritningar. Erik Dahlberg bla har tecknat en hel del skisser. Så finns det de Hogenbergska sticken från 1520-talet. Så det var inte så svårt egentligen. Men det var mycket jobb med ritningarna.

- *Sedan kom du tillbaka till Kalmar och började. Var det första gången du fick att göra med båtfynd?*

- Ja, det var första gången.

- *Vad fick du för roll i samband med de här utgrävningarna av Slotts-fjärden?*

- Ja, jag var liksom dagkontrollant för alla arbetarna. Jag skulle mäta upp alla fynden och ta tillvara dem, keramik och allting-fartygsfynd.

- *Vilka samarbetade du med i den här utgrävningen, fanns det flera med i själva ledningen av utgrävningen, vilka var det som...?*

- Ja, ledningen eller vad jag ska kalla det, där hade vi Martin Olsson. Men han kom bara stundvis, för han var ju arkitekt i byggnadsstyrelsen och professor på konstakademien. På vintrarna var han nere kanske ett par gånger. På somrarna var han där rätt mycket för han hade sommarnöje där nere i Stora Rör på Öland. Då kom han in, kanske inte varje dag i veckan, men fyra, fem dagar ibland, det berodde väl på. Men utgrävningarna i Slotts-fjärden dem hade jag ju själv.

- *Det var inga andra med?*

- På slutet var det en fil. kand - Lagerholm - han kom ner och skulle - han var elev till Martin Olsson - och skulle ha ett sommarjobb och praktisera. Han hjälpte mig lite med uppmätningarna, men det var obetydligt. Han var över vintern

hos Martin Olsson på konstakademien.

- *Under vilka år pågick upptagningen av fynd - särskilt fartygsfynd - i Kalmar Slotts-fjärd?*

- Ja, upptagningen det gjordes år 1933-1934, 1933 nästan samtliga, kanske något som var kvar till 1934. 1932 kunde vi inte ta upp några för då var muddret så fuktigt, det måste torka innan man kunde bearbeta det. Så det fick ligga kvar så länge.

- *Får jag fråga så här, hur gick det till, när ni undersökte och grävde ut och bärgade ett av fartygsfynden? Kan du bara berätta om er procedur, från det att ni hittade fartyget till dess att ni lade det i magasin.*

- Ja, vi avtäckte så mycket vi kunde utan att rubba några delar av fyndet och sedan efter hand så fick man ju utmätt vad som var helt. Jag spände då dels en lina i skeppets längsriktning i midskeppet ovanför skrovet. Sedan spände jag en lina på vissa avstånd vinkelrätt mot den linan och fastgjorde vid sidorna av skeppet. Från de punkterna kunde man ta mått vertikalt och horisontalt och loda ner på den punkt man ville ha - punkt för punkt - och ritade sedan på milimeterpapper.

- *Hur hittade ni fynden i det här tjocka muddret? Gjorde ni så att ni skalade av allt i hela Slotts-fjärden?*

- Nej, det gjorde vi inte, det gick inte att gräva ut allting.

- *Det var ingen svårighet att hitta fartygen i det här - det var ju ett stort område, Slotts-fjärden?*

- Ja, dem kunde man skönja i ytan på muddret. Och muddret sjönk, det sjönk nog en fyra decimeter under tiden det torkade. Då kunde det sticka upp spantändar. Men några stycken träffade de inte på förrän de kom fram vid grävningen i schaktet. Schaktet såg ut så här - som här på en bild, så här tjockt med muddar var det. Här låg fynd 1 och fynd 2 låg ända här borta. Så låg det flera här, en del av dem kunde man inte se förrän man kom in vid grävningen.

- *Sedan ett fartyg hade blivit uppmätt som det låg, hur gjorde ni sedan, transporterade ni bort det sedan eller?*

- Ja, en del fick väl ligga en tid övertäckta tills Martin Olsson hade varit nere och jag hade diskuterat med honom, vilket vi skulle bevara helt och hållet, eller om vi bara skulle ta vissa delar. Vi kunde inte härbärgera alla fartygen. Jag beskriver i min bok "Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar" vilka vi tog tillvara helt och vilka vi tog bara bitar av. Det krävs ju

en väldig massa konservering också och det är dyrbart. Vi kunde inte konservera mer än några stycken.

- *Då tog ni in dem i Kalmar slotts källare med en gång? Där var det då någon som skötte konserveringen?*

- Konserveringen stod jag för efter anvisning av konservator Gillis Olsson, som var konservator vid Riksantikvarieämbetet och Historiska museet.

- *När började du uppmättningsarbetena på båtarna?*

- Det började jag när vi grävde ut dem, vi var tvungna att mäta upp meddetsamma.

- *Det var alltså uppmätningen av de planer och profiler du redovisade i "Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar", men när det gäller konstruktionsritningar?*

- Ja, det gjorde jag sedan efter hand, undan för undan. Det tog flera månader innan det var klart.

- *Du var anställd för att göra inte bara uppmätningarna ute i Slottsfiärden, utan även på fartygsdelarna som sådana, när ni tagit in dem i slottet?*

- Ja, det var inte något direkt preciserat vad jag skulle göra, utan jag fick göra vad som behövdes. Jag hade ju slottsuppmätningarna också att göra samtidigt, det tog ju flera år. Sedan var det flera grejor, t ex i Gamla stan 1933 och 1934.

- *Du menar att de uppmätningarna på båtarna, även de som visar konstruktionsdetaljer och sådant, det gjorde du direkt i samband med upptagningen?*

- Ja, det är det enda raka, särskilt om man inte kunde konstatera meddetsamma, om de krymper, vrider och ändrar form kollossalt ibland. Man känner inte igen bitarna efter en tid.

- *Vilka år var det du höll på med Kalmarfynden? Du började 1932, sade du.*

- Ja, det var 1932-1934, sedan sysslade jag med beskrivningen på fritiden.

- *Det som sedan blev boken "Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar". Du har en princip när det gäller presentationen av båtarna i den publikationen, som verkar att innebära att du har presenterat de bäst bevarade på ett visst sätt och de sämre bevarade på ett annat sätt?*

- Ja, det hörde helt samman med hur pass intressanta de var, hur många detaljer det fanns, som verkli- gen var någonting att nämna.

- *Du har alltså i vissa fall bara visat plansektionerna som ligger i Slottsfiärden, och så några konstruktionsritningar av kölar och sådant och i andra fall har du gjort rekonstruktioner och mera fullständiga rekonstruktionsritningar?*

- Ja, t ex på fynd 11, det var inte så mycket kvar av det, och det var utgrävt samtidigt som schaktet nådde fram till fyndet, så det gled delvis. Det var likadant med den lilla båten fynd 3, det gled isär delvis. Man kunde inte göra en fullständig uppmätning på platsen där, utan man fick sätta ihop rekonstruktioner efter de uppmätta delarna.

- *På vissa fynd ifrån Kalmar så har du gjort rekonstruktioner, vilka uppmätningar är det som ligger till grund för dem? Hur har du gått tillväga för att göra de här rekonstruktionerna?*

- De flesta uppmätningarna gjordes på mm-papper fastän i skala, jag tror det var 1:20 som regel, kanske större ibland. Det berodde på hur stora fynden var. Sedan fick jag passa in detaljerna, först och främst tvärsektioner och längdsektioner.

- *Kan du ta ett exempel, ta uppmätningarna av vraket Kalmar 1 t ex. Kan du beskriva mer i detalj hur du gick tillväga, från det att du hittade fartyget? Du kan hoppa över själva fyndplanerna och ta det som kommer sedan.*

- Ja, det var ju det lättaste att rekonstruera. Det var inte några större problem, där var överpartierna det svåra, sedan var det ingen tvekan.

- *Ta något av de andra som du rekonstruerat.*

- Ja, jag har väl de som inte var möjliga att rekonstruera något så när med fakta, utan schematiskt, fynd 2 och 4.

- *När du säger schematiskt, vad menar du då?*

- Jag har inte boken här, men jag har ju angivit med prickade linjer vilket som är rekonstruktion t ex, och det är, kan man säga som man själv bedömer att det skulle kunna vara. Här finns ju många möjligheter till avvikningar i detalj.

- *Du hade liksom inte några principer för uppmätningen här, som du lade till grund för rekonstruktionerna, jag tänker på ditt senare arbete med Åskekärrsskeppet, där hade du ju en....?*

- Det var en helt annan sak. Det var bara lösa bitar. Här hade vi fynden som de låg. Hade jag varit med vid Åskekärr från början så hade det

varit en annan sak, då hade det blivit en annan exakthet.

- *Om du nu skiljer på schematiskt rekonstruerade, så valde du olika slag av typer av ritningar, för att presentera de olika rekonstruktionerna, vilka använde du för....*

- Ja, typerna av ritningar, det var ungefär samma typ, mer eller mindre utförliga i rekonstruktionen. Det beror ju på hur komplett fyndet var. Man kan ju inte göra mycket av ett fynd som är i fragment.

- *I de fall du gjort linjeritningar - det är rekonstruktioner då - vad baserar du linjeritningarna på? Eller rättare sagt, hur gjorde du linjeritningarna?*

- Linjeritningarna har jag bara gjort på fynd 1 och fynd 5, vad jag kan minnas. Jag måste ta fram boken - man glömmer bort. Ja, linjeritningarna gjorde jag bara på de två bäst rekonstruerbara, det var fynd 1 och 5. Det var inte stora problem, när man har sådana tvärsektioner och längdsektioner.

- *Men hur utförde du de linjeritningarna? Du har alltså tvärsektionerna här.*

- Ja, det är som man gör en vanlig linjeritning.

- *Du har använt tvärsektionerna...*

- Ja, tvärsektionerna och längdsektionerna.

- *Du hade fartygsvraken lig- gande i sin helhet? Du har inte utgått ifrån de där sektionerna, utan...?*

- De låg så, så de är rekonstruerade utan svårighet.

- *Ja, de är rekonstruerade - tvärsektionerna - som du har utgått ifrån?*

- Ja, man hade ju allting här.

- *Ja, just det.*

- *På vrakfynd Kalmar 5 var ju bara ena sidan bevarad något så när, men det räcker ju om man bara har lite tvärbalkar och så. Där har jag ju gjort en linjeritning själv för att kunna göra en modell.*

- *Skrovet fördubblade du så att säga - hade du ena sidan, så gjorde du rekonstruktion av den andra. Du gjorde linjeritning på grund av de rekonstruktionerna där också då, menar du?*

- Här gjorde jag ett misstag, jag trodde att det där var bara en beting och så pumpstången, men det har säkert varit en sådan beting som finns i vrakfynd Kalmar 1. Så har jag rekonstruerat den på modellen i Bergens Sjöfartsmuseum. Det var som sagt bara de två som jag gjorde

linjeritningar på.

- Och de andra har du gjort uppmättningsritningar på in situ och så vissa konstruktionsdetaljer som köl och sådant. Är det rekonstruerade sektioner? I slutet har du rekonstruktioner....

- Ja, av de medeltida båtarna, där är vrakfynd Kalmar 5 och 1, det är de bästa, annars är det bara mycket schematiskt.

- Du var alltså färdig med utgrävningen och uppmätningarna av de här fynden - var det färdigt 1934?

- Ja, utgrävningarna var klara 1934, men rekonstruktionsarbetet fick jag ju hålla på med. Dels gjorde jag litet på slottet, när jag satt där, men det mesta har jag gjort hemma. Och det kommer man ju på undan för undan, mer och mer när man håller på med saker.

- Det höll du på med ända fram till publiceringen av arbetet, eller?

- Nej det gjorde jag inte, det låg nere i flera år. Det blev inte publicerat förrän 1951.

- Vad arbetade du med efter Kalmarfynden och vad hände sedan, när Kalmarutgrävningen var klar?

- Ja, det tog slut på hösten 1939 när kriget bröt ut.

- Du var delaktig i den ända till dess?

- Ja, jag var ju inte på slottet (Kalmar slott) så mycket de sista åren, för jag byggde modeller då. Jag byggde dels den här... Sjöhistoriska och dels byggde jag först den här modellen av Kalmar slott, som står i Kalmar museum. Sedan byggde jag "Makalös" (modell av palatset Makalös i Stockholm) och den är på Stadsmuseet i Stockholm. Så jag var inte på Slottet (Kalmar slott) mer än ryckvis då, när det var någonting som behövdes. Vi hade ju egentligen avslutat det mesta av arbetena 1936, sedan var det bara sporadiskt.

- De modeller du byggde för Sjöhistoriska museet, det var Kalmar fynd 1 och fynd 5. De är i skala 1:12, hur kom det sig att du gjorde dem?

- Jo, det var för att museet ville ha dem i den skalan. Det var väl för att det skulle liksom gå i stil med övriga fartygsmodeller, som är i fotskala 12-delar, 24-delar, 48-delar osv.

- Det var Albe (museidirektören vid Sjöhistoriska museet) som bad dig att göra dem, arbetade du på museet med dem eller?

- Nej, jag hade en liten verkstad i Kalmar.

- Då är vi framme i slutet av 30-

talet -1939. Om vi koncentrerar oss på de fartygsfynd som du arbetat med, vad hände närmast på den fronten?

- 1945 kom jag till Sjöhistoriska.

- Vad hade du gjort mellan 1939 och 1945?

- 1939 var jag ett tag uppe på Kronoberg, ovanför Växjö på Kronobergs slott. Det var en arkitekt Paul Boberg i Växjö, som bad att få låna mig dit ett par månader, då mätte jag upp slottsruinen. De ritningarna finns i en bok som Armin Tuulse (byggnadshistoriker, antikvarie, sedermera professor) har publicerat. Sedan gick jag arbetslös ryckvis 1938-39 och sedan när kriget bröt ut blev jag inkallad i luftbevakningstjänst. Det var i Kalmar, så jag fick bo hemma och jag tjänstgjorde där på..... Där var jag då, sedan 1940 blev jag inkallad på tre månaders militärutbildning, som man gjorde då med alla möjliga som var lämpliga för det och då var jag i Växjö och fullgjorde den utbildningen. Så kom jag in på FO-staben i Kalmar som biträde åt en major Berlin, som hade hand om fortifikationsarbetena, så jag ritade mycket åt honom. Jag var där ända till kriget slutade. Sedan började jag det här jobbet på Sjöhistoriska.

- De här fartygsfynden, Riddarholmsskeppet, Åskekärsskeppet, Galtabäcksskeppet och Falsterboskeppet, har du varit engagerad i dem före 1945?

- Nej, det var inte förrän jag kom till Sjöhistoriska. Falsterboskeppet och Åskekärsskeppet, det var inte förrän 1947, förut var jag på Sjöhistoriska.

- Men den rekonstruktionen du gjorde på Galtabäcksskeppet, den är gjord i början på 40-talet - är den inte det, eller har jag fel nu? - Galtabäck - din revidering.

- Ja, Galtabäck, den gjorde jag i Kalmar.

- När då ungefär?

- Det var 1942.

- Ja, jag har för mig det, hur kom det sig att du gjorde den?

- Det var för att jag studerade Humblas (Philibert Humbla, konsthistoriker och etnolog, intendent vid Historiska museet i Göteborg sedermera landsantikvarie i Gävle) beskrivning, "Galtabäcksbåten" den kom ut 1937 och där fann jag en massa felaktigheter, så jag gjorde en ny rekonstruktion. Då hade jag ju lite lodning av Kalmarfynden också att jämföra med.

- Du utgick ifrån Humblas publikation, för du var inte i Göteborg och tittade på originalbåten?

- Ja, Galtabäcksskeppet har jag inte sett förrän 1947, när jag kom och skulle mäta upp Åskekärsskeppet.

- Då stod Johannesens rekonstruktion kvar (Fredrik Johannesen, norsk skeppsbyggnadsingenjör, som rekonstruerat norska vikingaskepp och även flera skeppsfynd i Sverige och Danmark)?

- Den stod kvar då i arkeologiska museet i en sal där. I samma sal låg kölen till Åskekärsskeppet och en del andra detaljer.

- Falsterboskeppet, som också är ett 30-talsfynd, det såg du inte förrän du kom till Sjöhistoriska museet, eller?

- Det var Klas Hommerberg i Falsterbo som begärde att få låna ner mig och titta på delarna.

- När du kom till Sjöhistoriska museet, vilka uppgifter fick du arbeta med och i vilket sammanhang?

- Det var mest modellbyggen jag höll på med och så var det en del ritarbeten när det behövdes. Jag var ju anställd som modellbyggare.

- Du arbetade inte bara med förhistoriska och tidiga fynd utan även med andra.

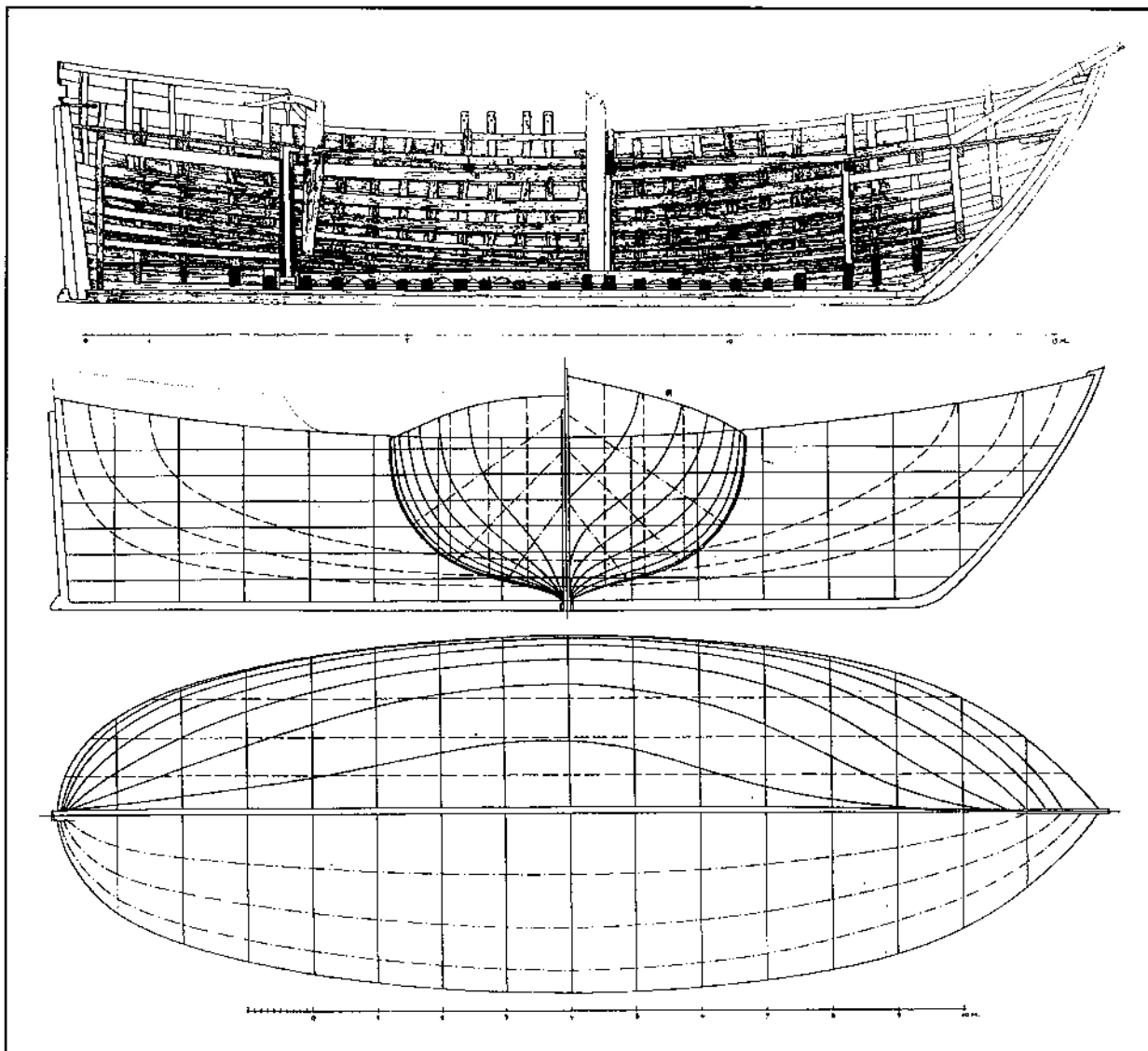
- Ja, vi sysslade t ex med Sutton Hoo (gravskeppsfynd från 600-talet Sutton Hoo, England), den gjorde jag en modell av.

- Alla modeller, som står i första rummet i skeppsbyggnadsavdelningen på Sjöhistoriska museet, är det dina modeller?

- Konga gjorde några, han gjorde Nydamskeppet (Waldemar Konga, modellbyggare). Kalmarfynden gjorde jag själv. Hjortspringbåten gjorde jag och Konga byggde en liten modell av en båt från en av Valsgärdegravarna. Det var någon mer han byggde - vilken var det? - man glömmer bort...

- Men den första fartygsundersökningen du kom i kontakt med på Sjöhistoriska, det var Åskekärssundersökningen? Jag har ju fått förkopiering här dina rapporter (rekonstruktionsrapporten i Åkerlunds ägo, som intervjuaren fått tillstånd att kopiera). Var det någon form av samarbete mellan Göteborgs sjöfartsmuseum och Sjöhistoriska? Hur gick det till det där?

- Nej, det var nog så att Hasslöf (Olof Hasslöf, docent i etnologi, då verksam vid Sjöhistoriska museet) hade nyss kommit till Sjöhistoriska då och han hade tidigare lätit



Harald Åkerlunds rekonstruktion av fartygsfynd V vid utgrävningen av Kalmar Slotts fjärd

Magnusson (ingenjör Harry Magnusson, Göteborg) göra rekonstruktioner i ritningar av Äskekärr. Jag vet inte om han visade dem, jag fick ju se dem, jag kommer inte ihåg, men sedan fick jag ju uppdraget att åka ner och mäta upp alla detaljerna, för han Magnusson hade inte mätt detaljerna, utan han hade mätt spanten. Jag talade med honom i telefon och han sade att han hade mätt spanten men inte något annat.

- Jag läste i Sjöhistoriska museets verksamhetsberättelse för 1948 tror jag att du och Hasslöf fick pengar - resemedel - för resan till Göteborg. Var Hasslöf inblandad i den här uppmätningen, som du höll på med? Gjorde ni den tillsammans eller var han engagerad på något sätt?

- Nej, han gjorde ingenting.
- Var han inte med en gång?
- Det var en vaktmästare som

hjälpte mig. Han skaffade bl a en lång, flat ribba, som jag satte ut jämna meter på. Den var en 6-7 kanske 8 m lång. Den lade vi bredvid varje bord - vi lade upp den på ett bord - långt bord, hade man ribban där, kunde man utgå från metertalen. Jag hade gjort likadant på fynd 1 och 5 i Kalmar, när jag mätte dem.

- Vilka samarbetade du mest med på Sjöhistoriska museet, när det gällde de här fartygsundersökningarna?

- Ja, jag samarbetade inte med någon. Jag satt hemma och gjorde rekonstruktioner på vintern. Det fanns inga lokaler man kunde sitta i där.

- De som fanns, som var intresserade av den där problematiken på Sjöhistoriska museet, det var väl närmast Albe och Hasslöf samt Svensson (Sam Svensson, sjökaptan) måste det väl ha varit?

- Svensson var väl inte intres-

serad så särskilt mycket av Äskekärrskeppet.

- Men de andra två - Hasslöf måste ju haft intresse i.....?

- Hasslöf hade ju sysslat med det genom Magnusson. Så det var väl han som.....

- Och hur du gick tillväga, det har du beskrivit i de här rapporterna (rekonstruktionsrapporten)?

- Ja, jag gjorde mitt bästa, det bästa sättet som jag tyckte - det fanns ingen annan möjlighet att göra det.

- I de papperna fanns det också beskrivet arbetet med de här modellerna - med de här provmodellerna som du har talat om tidigare (avser provmodellen som Harald Åkerlund utförde för att testa sina rekonstruktioner om Äskekärrskeppet)?

- Ja, det står i min bok "Nydamskeppen", sid 48 också.

- Det här arbetet avbryts då i slutet på 40-talet, du fullföljer alltså

inte modellen på Äskekärrskeppet 1949?

- Nej det gjorde jag 1956, jag höll på med de här småmodellerna och Kalmarfynden.

- Vilken skala är de modellerna i - de små Kalmarmodellerna?

- De är i skala 1:60 och det tror jag de andra små modellerna också gjordes i, Nydam - och Gokstadskeppen osv.

- Du slutade alltså på Sjöhistoriska museet, vilket år var det du slutade?

- Det var i december 1956.

- Och då hade du alltså inte fullföljt Äskekärr, utan du hade....?

- Jag hade gjort bordläggningen till hälften färdig ungefär, men på all inredning hade jag inte gjort något.

- Det var det som Konga gjorde innan den ställdes ut.

- Han kunde ju inte veta vad jag hade i huvudet, som jag liksom provat mig fram, därför har det blivit lite..... inte riktigt vad jag hade tänkt. Men det kunde ju inte han rå för.

- Jag har pratat lite med honom om det där och han sade just ungefär detsamma som du.

- Jag hade ju bara mina uppmätningar av detaljerna, som gällde att prova in balkarna, spant och allting, men det var ju bara delvis gjort, men jag gjorde två modeller och skulle fortsätta sedan på den riktiga modellen. Jag gjorde provmodellen så att jag fick ut formen på den, så jag tyckte det såg riktigt ut.

- Var det några andra fartygsundersökningar som du höll på med under tiden 1945-1956, som du arbetade med på Sjöhistoriska museet?

- Ja, Hasslöf och jag var uppe i Roslagen och mätte upp en roslagsjakt och det hade jag varit med och gjorde ritningar till Sjöhistoriska museet. Något annat kommer jag inte ihåg just nu.

- Falsterboskeppet, var du nere och arbetade med?

- Ja, men det var ju privat liksom, det var inte i Sjöhistoriska museets regi. Sedan höll jag på med det här votivskeppet i Storkyrkan och restaureade skrovet. Riggen gjorde Sam Svensson. Originalen har ingen rigg men kopian i Storkyrkan har fått en.

- Originalen var mera trasigt än vad det ser ut nu idag?

- Nej, jag har byggt modellen efter originalet.

- Men jag tänkte att det var förstört eller att originalet var nermonterat, men det var det inte.

Efter 1956, är det några... Nydamskeppen hur....?

- Sedan 1956 publicerade jag den här artikeln "Ass och Beiti-ass" i Unda Maris. Då jag hållit på med det ett par år, sedan kom den här artikeln i Kryssarklubbens årsbok, om vikingaskepp. Sedan kom den där.... Vikingskib - det var 1962 den kom ut, sedan kom boken "Nydamskeppen" 1963.

- Vilken var bakgrunden till de publikationerna? Var det eget initiativ eller var kom de ifrån?

- Ja, Kryssarklubben, det var Manne Ginsburg, hette han, som var chefredaktör för Kryssarklubbens årsbok. Han skrev till mig och frågade om jag ville skriva en artikel om vikingaskepp. Han hade förhört sig på Sjöhistoriska museet, jag var inte där längre, och de hade då rekommenderat mig. Det var så det gick till. Ass och Beiti-ass var mitt eget initiativ.

- Nydamskeppen ja, då var du ju nere i Nydam?

- Ja, där var jag nere tre gånger. Ja, i Nydam var jag bara en gång, men jag var nere i Schlesvig Holstein.

- Var det på eget initiativ eller?

- Ja, det var på eget, på egen bekostnad. Sedan när jag skrev, då fick jag ett bidrag av Sjöfartsmuseet i Göteborg.

- När du gjorde själva manuskriptet så att säga.

- Ja, och sedan tryckte de det - bekostade tryckningen.

- Efter det så har du inte skrivit om fartygsfynd eller om fartygsundersökningar?

- Nej, inte vad jag minns. Nej, det har jag väl inte..... Det var så många som verkligen gjorde och jag visste inte hur de hade gått tillväga med dem, utan jag hittade själv på metoderna, uppmätningarna osv. Det är kanske mycket som kunde ha gjorts bättre, men jag gjorde så gott jag kunde.

- Är det någon eller några i Sverige eller de andra nordiska länderna, som du haft mycket utbyte av att diskutera de här sakerna med?

- Ja, det är många som har frågat mig om sakerna, men jag har nog inte haft något särskilt tillfälle att fråga någon annan om det. Det är många som har skrivit till mig, både i från Amerika, Tyskland och Polen.

- Jag tänker på de här norska vikingaskeppen och deras rekonstruktör Johannesen, har du någon kontakt med honom?

- Nej, aldrig.

- När försvann han ur bilden?

- Ja, jag vet inte vilket år han dog. Men det var i alla fall efter det att jag rekonstruerat Äskekärrskeppet. Det står i rapporterna att han hade vissa anmärkningar.

- Kände du Humbla?

- Nej, jag skrev och frågade om saker men....

- Hasslöf känner du förstås?

- Hasslöf visste inte något särskilt om äldre fartyg.

- Hans intresse inriktade sig huvudsakligen på modernare fartyg

- Sam Svensson var ju också en sådan människa som.... men han jobbede ju inte heller med den här typen av material?

- Han var duktig förståsig på alla sätt på allt som rör segelfartyg, både nutida och 1600-talet och äldre. Han kunde mycket - förstå riggar och så där.

- Det fanns ju fler som sysslade med det här i Norden, vad jag förstått. Eskeröd har ju skrivit lite.

- Men det är först på senare år. Däremot den här Ernst Klein har skrivit lite om roslagsbåtar.

- Ja, om vikingatida reminiscenser. Det är ju en väldigt smal forskningsgren. Hur som helst, de personer som har sysslats med det här, kan man räkna på ena handens fingrar under det här århundradet.

- Det framhåller jag också i "Kalmarfynden" i förordet.

- Tyckte du att du hade stor hjälp av din bakgrund som fiskarpojke, där hade du ju levt med båtar och båtbygge?

- Ja, man hade ju lite hum om hur en båt var byggd - sådan där klinkbyggd båt, men annars var det ju inte någon större erfarenhet, det kan man inte påstå.

- Alla, om vi jämför dig, Olof Hasslöf och Philibert Humbla med varandra, så har ni alla tre maritim anknytning från början, så att säga. Du är fiskarpojke, Hasslöf är fiskarpojke och Humbla var sjöman.

- Men jag tror inte det har gjort så väldigt mycket, men det är klart att man hade en viss fördel av att ha varit med i båtar och sett hur de byggdes.

- Jag ber att få tacka så mycket för intervjun.

Carl Olof Cederlund, Statens Sjöhistoriska Museer