

Döden vid Helgoland

– Ett facit över Ormen Friskes haveri

Av Rune Edberg

Under de år som jag intresserat mig för vikingatidens sjöfart och för sentida experiment med rekonstruerade vikingaskepp har jag i litteraturen ofta funnit omnämningen av Ormen Friskes haveri 1950 (figur 1). Uppgifterna har dock som regel varit vaga.

I standardverket om vikingaskeppskopior, Søren Vadstrups bok *I vikingernes kølvand*, heter det:

”De närmare omständigheterna omkring Ormen Friskes tragiska förlisning 1950 under en våldsamt storm i Helgolandsbukten, när samtliga de drygt 40 ombordvarande omkom, är på goda grunder inte klarlagda” (Vadstrup 1993:28. Författarens översättning från danskan).

Det bör understrykas att Vadstrup missuppfattat antalet omkomna. Det var 15 personer, varken mer eller mindre, vilket naturligtvis var illa nog. Vadstrup har däremot rätt i

att det inte fanns några överlevande.

Vi vet från många andra haverier där människor omkommit att ryktesfloden ofta är strid och sökandet efter enkla orsakssamband och syndabockar alltid kommer igång. Tänk bara på moderna fall som färjan *Estonias* undergång i Östersjön eller atomubåten *Kursks* förlisning i Barents hav. Eftersom jag inte kände mig tillfredsställd av uppgifterna i sådana källor som Vadstrups bok bestämde jag mig, inför 50-årsminnet av tragedin, att försöka få fram lite fler uppgifter. Det föreföll mig orimligt att tro, att haveriet aldrig utretts.

Amerikansk flygbombning

Det var heller inte så svårt att få fram grundläggande fakta i målet, och jag redovisade min utredning i min



Foto: Sjöhistoriska museets arkiv

Figur 1. Ormen Friske i Mälaren på sin sista resa, som slutade med tragedin vid Helgoland. Bredvid roängaren står Sten Schröder.

förra artikel. Sammanfattningsvis kunde jag, genom att referera de vittnesförhör och den utredning som gjordes av ansvariga tyska myndigheter veckorna efter haveriet, påvisa att Ormen Friske brutits sönder mot en formation undervattensklippor kallad Danskermanns Hörn vid inloppet till Helgolands sydredd. Indirekt orsakades haveriet dels av en plötslig storm, som vädertjänsten inte varnat för, dels – och mest spektakulärt – av de allierade segrarmakternas flygbombning av den tyska ön den aktuella dagen. Ögonvittnen och andra pålitliga källor visar nämligen, att amerikanska plan i övnings syfte inledde höghöjdsbombning av Helgolands hamn ungefär samtidigt som Ormen Friske nått i sikte av ön, dit besättningen satt kurs för att få lä för det våldsamma överhandsvädret (Edberg 1999).

Slutsatserna i den tyska haveriutredningen återgavs också 1950 i några svenska tidningar, fast med ganska små rubriker och långt bak. Skillnaden var mycket stor i förhållande till förstasidesrubrikerna och det allmänna ståhejet några veckor dessförinnan, då rapporteringen helt dominerades av själva händelsenheten. Den enda fullständiga redogörelsen för haveriutredningen, som den gången publicerades, inflöt i tidningen Frisksports julnummer (Håkanson 1950). Förhoppningsvis lindrade den artikeln något de anhörigas ångest, men något genomslag i eftervärldens bild av förlisningen gjorde den inte.

Huvuddelen av utredningsmaterialet från 1950 visade sig finnas i kopia hos utrikesdepartementet i Stockholm. Jag gick också igenom svenska dagstidningslägg och en del tyska tidningsklipp.

Sedan min första artikel publicerats har jag fått tillgång till ytterligare uppgifter, som inte ändrat något i sak men gjort bilden av händelseförloppet tydligare. Därbland kan speciellt nämnas arkivmaterial från Schiffahrtsmuseum Nordfriesland, Husum, som främst omfattar tidningsklipp och foton av vrakspillror men också ett maskinskrivet, odaterat manuskript betitlat "Chronik der Wasserschutzpolizei, Husum" där haveriet beskrivs. Jag har nu också läst de rapporter, som den holländske journalisten Giel Bakker i juni 1950 publicerade i tidningen Het Vrije Volk. Holländaren var med på delar av Ormen Friskes sista resa och gick från bord endast några dagar före katastrofen. Jag har slutligen, genom tillmötesgående från några av de omkomnas familjer, i förtroende fått läsa en del privatbrev och kunnat granska opublicerade privata foton både från bygget och från den sista resan.

Lögner fick ett försprång

Från det ögonblick som den svenska vikingaskeppskopian

saknades till dess att lik och vrakspillror började hittas, ilandflutna på de nordfrisiska dynerna och öarna, dröjde det fyra eller fem dygn. Därefter tog det ytterligare någon dag innan haveriets totala omfattning stod klar, och under denna långa följd av dagar spekulerades och anklagades det hejdlöst i pressen.

"Ge en lögn 24 timmars försprång och sanningen hinner aldrig ikapp" är en maxim som tillskrivs den nazistiske propagandaministern Joseph Goebbels. I fallet Ormen Friske har inte bara lögnerna utan också irrelevanta uppgifter och rena dumheter hängt med i 50 år. Går man igenom pressklippen så kommer man heller inte ifrån intrycket att man den gången från visst håll kände dold skadeglädje över misslyckandet. I min förra artikel gav jag en rad exempel på "vad-var-det-jag-sa"-uttalanden. Rekordet slogs, tror jag, av tidskriften Teknikens Värld som med hjälp av en person som deltagit i bygget (dock oklart i vilken egenskap), gjorde gällande att skeppet varit ett fuskbygge i stort sett från kölen till masttoppen (Broman 1950). Återkommande påståenden i detta och andra snarlika reportage var att Ormen Friskes besättning saknade sjövana och att skeppet bröts sönder i öppen sjö på grund av svagheter i konstruktionen. Vid en konfrontation med de faktiska förhållandena och händelseförloppet vid haveriet faller emellertid dessa uppgifter platt till marken.

Ormen Friske var kopierad efter Gokstadskeppet, som projektledaren Sten Schröder redan före kriget fascinerats av vid besök på Bygdøymuseet i Oslo (figur 2). Vid bygget lades mycket energi ned på att få fram fullgott material, bland annat var det den då mycket kände kyrkobåtbyggaren Anders Bondeson på Sollerön i Dalarna som tog ut virket. Sjökapten Sam Svensson, en auktoritet på traditionellt båtbyggeri och riggning av äldre segelfartyg, engagerades vidare som rådgivare.

Bygggritningarna och annan dokumentation som kan ha funnits, har dessvärre inte kunnat påträffas och har troligen gått förlorade. Därför är det omöjligt att få en helt säker bild av hur skeppet exakt var byggt. Foton från byggplatsen, på vrakdelar och intervjuer med personer som var med tyder emellertid på ett noggrant utfört arbete. En köllask och laskar i en del bottenstockar representerade i och för sig givetvis försvagningar men – och detta är avgörande – det var inte dessa konstruktionslösningar som gjorde att skeppet gick under. Det framgår tvärtom av haveriutredningen (se min förra artikel) att skeppet i omkring 12 timmar framgångsrikt red ut den mycket svåra stormen innan det krossades mot Helgolands undervattensklippor.



Figur 2. Ormen Friske (ovan) var kopierad efter det norska Gokstadskeppet, som är 23,2 m långt och har en största bredd av 5,2 m. Deplacementet har beräknats till strax över 20 ton.

Som en följd av förlisningen bröts skrovet i tre delar, som alla senare tillvaratogs av tyska fiskare och bogserades iland. Men någon sjöfartsteknisk undersökning av skrovpartierna gjordes egendomligt nog aldrig – ändå låg akterstaven kvar i trädgården hos upphittaren på Pellworm ända till 1998, då mannen dog och fastigheten rökades. Vissa smärre detaljer från skeppet förvaras för övrigt numera i sjöfartsmuseet i Husum (figur 3). Inom parentes kan nämnas att en av dagens lokalforskare på Pellworm (Karin Lipski) gör gällande att Ormen Friske inte krossades mot Helgolands klippor utan istället blev påseglad av ett lastfartyg. Beviset för detta ska bland annat vara de skarpa snitten i skrovets brottytor.

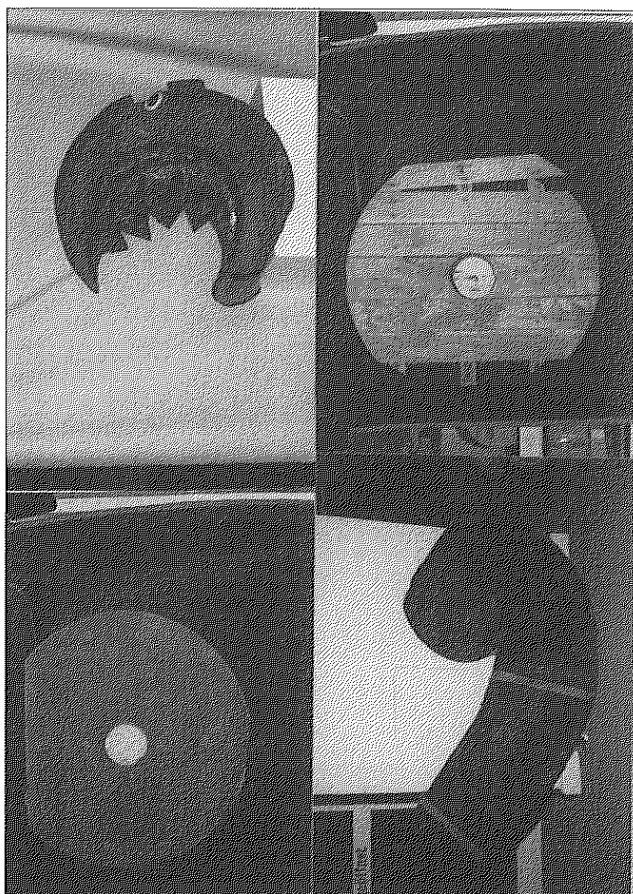
“Junge Sportler” – “Kräftige Schlange”

Expeditionsledningen och besättningen bestod alla av frisksportare, något som i Tyskland vållade en hel del missförstånd, besättningen kallades för “Junge Sportler” och liknande.

Svenska Frisksportförbundet, som fortfarande existerar, är emellertid ingen idrottsorganisation i vanlig mening och var det heller inte 1950. Numera är det i första rummet en nykterhetsorganisation som liksom den övriga nykterhetsrörelsen för en rätt tynande tillvaro. Den klart mest framgångsrika delen av verksamheten är folkhögskolan Stensund nära Trosa, för övrigt belägen vid den plats där Ormen Friske byggdes 1949.

Frisksportarrörelsen växte fram på 1920- och 1930-talen och enligt förbundets egna historieskrivare sögs idéerna upp ur sådana vitt skilda rötter som de tyska Vandervögelgrupperna, den sovjetiska Fizkulturaungdomen och den amerikanska Physical Culturerörelsen (Johanson & Lindgren 1985:14ff).

Förbundet kan sedan sägas ha förenat dessa internationella inspirationskällor med inhemska natur- hälso- och helleidealer till en salig blandning på ett sätt som endast kan förstås i relation till den specifika svenska folkrelsetraditionen, med dess demokratiska uppbygg-



Figur 3. Stävprydnader och några sköldar från Ormen Friske finns bevarade i Tyskland.

nad, betoning av medlemmars rättigheter och skyldigheter samt möteskultur med fri inre debatt.

Frisksportförbundets aktivister förenas nu som då av en stark moralkodex där de bland annat får lova att inte dricka alkohol och inte röka eller snusa. "Sund livsstil" är fortfarande ett nyckelord, och för 50 år sedan var principfastheten ännu mycket mer accentuerad.

Om man bläddrar i tidskriften Frisksport för dessa år får man intrycket att verksamheten kretsade kring råa grönsaker, kruskagröt, muskelbyggande och käckt friluftsliv i skog och mark. Socialt tycks förbundet främst ha rekryterat inom arbetarklassen och allmän mellanfolklig förbrödring var ett starkt uttalat ideal. Rörelsen var vid denna tid programmatiskt icke-politisk och icke-religiös men att det sunda liv som medlemmarna praktiserade sågs som vägen till mänsklighetens räddning är tydligt. Ormen Friskes färd passar väl in i detta missionerande mönster.

I pressklippen från haveriveckorna syns att inte bara besättningens organisationstillhörighet utan också skeppets namn Ormen Friske skapade förvirring i Tyskland, då man inte alltid förstod att "Ormen" var lånat från sagalitteraturens namnkunniga skepp och att "Friske" anspelade på Frisksportförbundet. Olika besynnerliga för-

sök till direktöversättningar som "Kräftige Schlange" och liknande förekom flitigt.

Fredsresa i krigisk stil

Ormen Friskes färd betecknades av expeditionsledaren Sten Schröder i intervjuer konsekvent som en "fredsresa" (figur 4). Projektet framstår också i press och brev som en äkta, starkt engagerad, positiv viljeyttring med stark folklig resonansbotten. Vid sidan av målet att sprida frisksportpropaganda så spelade förhoppningar in om att ungdomar från Sverige, ett land som varit neutralt och förskonat under andra världskriget, ute i det förhärjade och politiskt kluvna Europa kunde ses som en förebild. Ormen Friskes syfte var en "propagandafärd för högre ideal" som det uttrycks i ett nummer av Frisksport.

Valet att företa en fredsresa med ett vikingaskepp verkar i efterhand inte direkt självklart. På destinationsorterna ses vikingar historiskt knappast som några fredsbringare. Målet för expeditionen var Rotterdam och Paris, vid en kust där vikingar som sådana är starkt förknippade med 800-talets blodiga plundringståg mot frankerrikets kloster och städer. Ormen Friske utrustades också som för örlog: ässingarna försågs med bjärt målade träsköldar och stävorna gavs ett allt annat än fredligt utseende. Förstävans "drake" var för övrigt snidad efter förlaga av ett skräckinjagande, grinande fågelhuvud med dödsstela ögon, rovfågelsnäbb och huggtänder. Originalen är funnet i floden Schelde 1939 och har daterats till 800-talet



Figur 4. Sten Schröder till rors på Östersjön under Ormen Friskes sista färd.

(Ohlson 1963 m. ref).

På håll såg skeppet rätt så krigiskt ut med sina sköldar och stävmonster – men när man kom närmare in på förändrades intrycket. För besättningen hade inget av det teatermässigt krigiska utseende som deltagare i dagens vikingajippon ofta excellerar i. Här fanns inga ringspännerydda mantlar, päsjackor, yxor, svärd eller hjälmar. På Ormen Friske bars istället frisksportarnas vanliga "civila uniform" träningsoverall, vindtygsjacka och toppluva. Frisksportarnas förbundstecken, en torshammare inskriven i en ring, har i och för sig fornnordisk anknytning och på foton från den sista färden ser man att några i besättningen bär förbundsnaalen eller har symbolen tryckt på overallsjackorna.

Vid sidan om etablissemangen

Vad som är slående, jämfört med senare tiders olika vikingaskeppsprojekt, är avsaknaden av forskningsanknytning och problemorientering. Expeditionen ägde således rum helt vid sidan om det vetenskapliga etablissemangen och kan knappast betecknas som experimentell arkeologi eller något i den stilen (Sam Svensson som Ormen Friskeprojektet samarbetade med tjänstgjorde visserligen på Sjöhistoriska museet men han var ingen akademiker, en vid denna tid mycket viktig distinktion). Färden och haveriet väckte heller inget vetenskapligt intresse på arkeologiskt håll, i vart fall inget som kom att dokumenteras.

I en stor översiktsartikel från 1962, publicerad på danska och närmast en föregångare till Vadstrups ovan refererade bok, berörde en av tidens största specialister på järnålders- och medeltidsfarkoster, Harald Åkerlund, visserligen Ormen Friskes undergång men ytterst lapidariskt. Han skrev att skeppet hade svårigheter att kryssa och hänförde detta till ovana vid manövrering av ett skepp av detta slag (Åkerlund 1962). Det är möjligt att Åkerlund i princip hade rätt, men hans omdöme motsägs för det första av uppgifter i besättningsmännens brev, postade i Ystad och Kiel, som berättar om att Ormen Friske kryssade sig fram stora delar av resan från Birka. Kryssningen tog tid, och den optimistiska tidsplaneringen sprack, men fram kom man. För det andra visar det faktum att Ormen Friske i timme efter timme red ut en rasande storm på Nordsjön på kvalitéer hos befäl, besättning och fartyg. Detta faktum underströks också, som jag visade i min förra artikel, starkt av den tyske haveriutredaren.

Åkerlund uttalade sig visserligen inte direkt om haveriorsaken, men hans antydan om att sjömanskapet brast ombord måste tolkas som en tydlig fingervisning om hans

uppfattning.

En pikant sak i sammanhanget är att det mellan Sam Svensson och Harald Åkerlund fanns en för omgivningen välkänd, stark yrkesmässig animositet. Att Åkerlunds omdöme om Ormen Friske i någon mån färgats av detta kan inte påvisas men inte heller uteslutas.

Søren Vadstrup hänvisar i sin bok till Åkerlunds påstående om bristande kryssningsskicklighet och spär på med tolka ett foto av Ormen Friske på jungfrutur 1949 (året före olyckan!) som att skeppet inte varit tillräckligt barlastat och av den anledningen saknade förmåga att kryssa. Han klagar också på att Ormen Friske var byggt i sågat virke och inte i kluvet och säger att sådant material håller till en viss gräns "men vid extrema belastningar som i stormväder går det galet" (Vadstrup 1993:28. Författarens översättning)

Tomas Johansson, expert på förhistorisk teknik och på 1980-talet bland annat drivkraft bakom bygget av skeppskopian Arnljot, har också yttrat sig om Ormen Friskes förlisning. Han säger ingenting direkt om sjömanskapet ombord men om bygget skriver han: "...eftersom man haft svårt att hitta självvuxet ekvirke till bland annat bottenstockar och knän och istället använde furu som skarvades blev hållfastheten för dålig och stormen tog både båt och besättning" (Johansson 1993:134)

Både Vadstrup eller Johansson uttalar sig tvärsäkert, utan reservationer. Men eftersom ingen av dem uppenbarligen tagit reda på någonting om hur det gick till konkret när Ormen Friske gick under utan baserar sig på tidningsspekulationer, kan deras utsagor omöjligt godtas.

Ögonvittnen ifrågasattes

Den svenske konsulin i Hamburg försökte, som jag visade i den förra artikeln, tysta ner uppgiften om de allierade flygbombningarna av Helgoland. Jag kan nu också avslöja att Hamburgkonsulatet dessutom försökte ifrågasätta trovärdigheten hos skepparen Wilhem Lass på hummerkuttern Hör 9, som vittnat att han under bombfällningen tillsammans med sin bästeman Gustav Willnitz med egna ögon sett Ormen Friske styra mot räddningen, inloppet till Helgolands sydredd. Konsulatets försök omintetgjordes dock genom att bästemannen signerade ett vittnesmål, som helt stämde med skepparens. Till yttermera visso bekräftade besättningsmän från andra kuttrar skriftligt, att Lass och Willnitz befunnit sig på den plats som de uppgivit (skrivelse 22/7 1950 från Wasser- u. Schiffahrtssamt i Tönning till svenska konsulatet i Hamburg – saknas i UD:s arkiv).

Det är i detta perspektiv skeppets dystra öde och efter-

måle måste sättas in. Sverige var vid denna tid visserligen formellt alliansfritt och skulle så förbli fram till det kalla krigets slut. Men det var en neutralitet på bestämda villkor och vårt land befann sig vid denna tid i den världspolitiska händelsestormens öga. Fortfarande var de minsvepta korridorerna i Östersjön och Nordsjön långtifrån säkra och för att få gå genom Kielkanalen krävdes viseringar inte från Tyskland utan från den brittiska ockupationsmyndigheten. Och samma dag som det första liket från Ormen Friske flöt upp på Süderoogsand, den 25 juni 1950, bröt Koreakriget ut.

”Bomboffer vid fredsfärd” rubricerade tidningen Frisksport sin sammanfattande rapport om tragedin. Under rubriken löd: ”De ville en bättre värld – kanske fann de den ...” och tidskriftens redaktör berättar i artikeln att projektledaren Sten Schröder smidde planer om att fortsätta vikingafärden över Atlanten för att lämna över ett fredsbudskap till FN från Nordens ungdom (Håkanson 1950).

Att frisksportarna vid sin fredsfärd kom att bombas till döds var naturligtvis en tragisk tillfällighet men framstår i efterhand också som ett politiskt memento. Det fanns en djup klyfta mellan den officiella svenska freds- och neutralitetspolitiken och dess retorik, som vilade på brett stöd inte minst från folkrörelserna, och den politiska klass som under hela efterkrigstiden bedrev ett raffinerat spel under täcket med Nato och USA.

Ormen Friskeprojektet saknade varje form av officiell ställning. Visserligen var frisksportarrörelsen livaktig men inte speciellt stor eller inflytelserik – frisksportarna var outsiders, som kunde nonchaleras. Som särskilt flagrant och symptomatiskt framstår det faktum att myndigheterna, trots att 15 medborgare omkommit, helt underlät att markera mot de politiskt ansvariga för bombningarna i Washington och London.

Klyftan mellan ”fredsprojektet” Ormen Friske och det politiska etablissemanget med dess dolda agenda var minst lika djup som den mellan projektet och den arkeologiska och sjöfartstekniska expertisen. Tragedin kan läsas som ett av många haverier för den troskyldighet, som behäftade det folkliga engagemanget i den svenska neutralitetspolitiken.

Visserligen hölls det så småningom en minnesgudtjänst i Stockholms storkyrka för de förolyckade, men några nationella förtjänster hade aldrig projicerats på dem så några hjältar eller fosterländska förebilder skulle de aldrig bli. Kontrasten mot det eftermäle som bestått andra misslyckade svenska äventyrare, som till exempel Andréemännen 1897, kunde inte vara större (för att då inte nämna FN-chefen Dag Hammarskjöld, som behand-

lades som en halvgud och vars död 1961 i flygkraschen i Ndola allmänt sågs som ett offer på världsfredens altare). Om detta är väl inte mycket att säga. Däremot är det angeläget att rentvå männen på Ormen Friske från de på spekulationer och osanna uppgifter grundade vanhedrande omdömen som spridits under åren som gått sedan tragedin.

Detta är den andra och avslutande artikeln om Ormen Friske. Den första artikeln var införd i *Marinarkeologisk tidskrift* 4/1999.

Tack

Tack till Svenning Altgård, Växjö och Jan Mellring, Nynäshamn för värdefull hjälp med källmaterial.

Rune Edberg är arkeolog och forskare vid Södertörns högskola.

Referenser

Skriftliga källor

- Bakker, G. 1950. Osignerade artiklar i dagstidningen *Het Vrije Volk*, 6, 13, 15 och 20 juni 1950. Haag.
- Broman, S. 1950. ”Ormen Friske” var ett fuskverk! *Teknikens Värld* 13/50. Stockholm.
- Edberg, R. 1999. Flygbombning sänkte svensk vikingaexpedition. 50 år sedan tragedin med Ormen Friske i Nordsjön. *Marinarkeologisk tidskrift* 4/1999. Stockholm.
- Frisksport*. 1950. Årg. 1949. Stockholm.
- Håkanson, G. 1950. Nytt ljus över dramat vid Helgoland: bomboffer under fredsfärd. *Frisksports Jul*. Stockholm.
- Johanson, K. E. & Lindgren, H. 1985. *Frisksportens historia*. Stockholm.
- Johansson, T. *Förtida teknik*. Västerås.
- Ohlson, M. 1963. Sjöfartsmuseet i Antwerpen och Ormen Friske. *Rospiggen* vol. 23. Väddö.
- Vadstrup, S. 1993. *I vikingernes kølvand. Erfaringer og forsøg med danske, svenske og norske kopier af vikingeskibe 1892–1992*. Roskilde.
- Åkerlund, H. 1962. Vikingeskibe. *Søens verden* nr. 12. Köpenhamn & Odense.

Tidningsartiklar

Tidningsartiklar i Svenska Dagbladet, Stockholms-Tidningen, Aftonbladet, Smålands-Posten (publicerade TT:s rapporter), *Nordfriesische Nachrichten, Husumer Nachrichten, Sylter Rundschau, Hamburger Abendblatt* m. fl.

Arkiv

Arkivalier i Schiffahrtsmuseum Nordfriesland, Husum, Tyskland, Utrikesdepartementet, Stockholm (R19D/574, R90F), Sjöhistoriska museet, Stockholm (foton). SMHI, Norrköping. Privatbrev, se texten.