



Foto: Gunnel Ilonen, SSHM.

Acke Lindberg till minne

AV CARLOLOF CEDERLUND

På senhösten 1999 avled Axel eller "Acke" Lindberg, 81 år gammal. Han kom att spela en vital roll inom den skeppshistoriska verksamheten i Stockholm under ett par årtionden i slutet av 1900-talet. Jag vill i den här texten med några personliga minnesbilder försöka teckna bilden av en vital och kunnig yrkesman med ett stort engagemang och en stor på livserfarenhet grundad klokskap – liksom även bilden av en god vän.

I september 1983 hade jag uppgiften att organisera ett seminarium med inbjudna experter liksom andra intresserade kring den replik, som då hade byggts av skeppsvraket *Helgeandsholmen V*, och som nu skulle utrustas och prövas. Det var den replik som kom att döpas till *Helga Holm*. Målsättningen med diskussionen var att föra fram olika åsikter om det ursprungliga fartygets typ och funktioner och om skeppsreplik-

ens kommande användning. En av huvudfrågorna var om det ursprungliga skeppet hade varit riggat eller om det endast varit ett roddfartyg. Om det hade varit riggat, hur hade i så fall denna rigg varit konstruerad och dimensionerad?

JAG MINNS diskussionen den kvällen 1983, den tredje oktober, ganska väl. Den blev livlig det fanns en hel del motsatta upp-

fattningar kring frågan, om det var så att farkosten hade seglats eller rotts under sin brukningstid. Man nådde till slut en kompromiss och landade i att det sannolikt hade varit ett kombinerat segel- och roddskepp.

Det jag också minns av den kvällen idag är att längst bak i föreläsningshallen stod en satt herre i övre medelåldern, som tog del i debatten med en alldeles ovanlig livaktighet och kunnsighet. Det var Acke som förde sin talan, och som – förstod jag – kunde mycket mer om skeppsbyggeri än vi arkeologer, som var med i diskussionen.

Under förberedelserna för mötet hade jag stått i kontakt med en rad experter på seglingstekniska frågor för att få kvalificerade deltagare i och kunna uppamma intresset för diskussionerna. Den trettonde september har jag skrivit i min arbetsdagbok: "fått entusiastiskt telefonsamtal från Acke Lindberg, som också kommer". Detta var troligen en av mina första kontakter med Acke. Den kom att följas av många fler under årens lopp.

DEN SISTA gången vi var ute i gemensamma, skeppsarkeologiska ärenden var den nionde mars 1996, då vi tillsammans reste upp till Norrtälje för att mäta med Viksbåtsföreningen där. Vi hade ombetts att komma och diskutera den replik, som skulle byggas av den s k *Viksbåten*, den tidigmedeltida rodd- och segelfarkosten, som påträffats i ett gärde vid Söderby-Karl vid sekelskiftet. Vi stod flera timmar i en iskall lada, där originalet till *Viksbåten* förvarades, och samtalade med gruppens ledamöter om rekonstruktionen av originalet och om byggandet av den planerade repliken. Vid bägge tillfällena, och vid en lång rad andra däremellan, var Acke den faktiske och den kunnige, buren av ett livs yrkeserfarenhet av skeppsbyggeri.

NÄR ACKE Lindberg steg in på den skeppsarkeologiska scenen, hade han ett helt yrkesliv som skeppstekniker och skeppsbyggare bakom sig. Engagemanget i historiska/arkeologiska skeppsprojekt var helt enkelt hans "pensionärsysselsättning". Den bestämningen av Ackes roll blir dock en i allo opassande benämning på

hans verksamhet i den skeppsarkeologiska branchen, när man betänker hans höga arbetstakt och de stora uppdrag, som han genomförde långt upp i åren.

ACKE LINDBERG föddes och växte upp i den marina staden Karlskrona. Han utbildade sig från början till maskiningenjör, och arbetade sedan med skeppsreparation och närsjöfart, bl a i Stockholms skärgård. Under en lång följd av år var han arbetsledare och verkstadschef på segelyachtvarvet i Neglinge i Saltsjöbaden, det berömda "Plymska" varvet, ägt av de legendariska båtkonstruktörerna Plym. Han var under sina senare år verksam med praktisk pedagogisk verksamhet i sjömansskap vid Skeppsholmsgårdens folkhögskola på Skeppsholmen mitt i Strömmen i Stockholm.

I BÖRJAN av 1985 startade Acke sin skeppsrekonstruktionsverksamhet vid det blivande Medeltidsmuseet i Stockholm, med uppdraget att återuppsätta *Riddarholmsskeppet*. Jag hade förmånen att få vara delaktig i detta och flera andra av Acke Lindbergs insatser på det skeppsarkeologiska området under 1980 och 1990-talen.

Dit hörde som sagt återuppbyggnaden av *Riddarholmsskeppet*. Det stora skeppet från tidigt 1500-tal hade varit utställt i Stadsmuseet, men där hade bristen på utrymme omöjliggjort en fullständig rekonstruktion av det. Det blev nu möjligt att sätta upp det stora skrovet i Medeltidsmuseet så att det kunde ses i ett avståndsperspektiv. I det nya museet var förutsättningarna att få plats med det stora skrovet betydligt bättre. Detta gav Acke Lindberg tillfälle att gå igenom och granska de delar av fartyget, som inte ingått i den tidigare skrovrekonstruktionen. Han kunde därefter med utgångspunkt i sin omfattande, praktiska erfarenhet av traditionellt, nordiskt skeppsbyggeri återuppbygga *Riddarholmsskeppet* på ett mer fullständigt sätt än tidigare, och dessutom på väsentliga punkter revidera rekonstruktionen av det.

Det väckte som ett exempel stor förvåning, och en hel del reaktioner bland skeppsarkeologer, när Acke kunde konstatera att fartyget hade haft akterspegel. Det

var därmed det tidigaste kända exemplet på ett sådant skepp i Norden. Att Acke drog en riktig slutsats på den punkten är självklart idag, och visar hur viktigt det praktiska skeppsbyggarkunnandet är i skeppsarkeologiskt arbete.

RIDDARHOLMSSKEPPET FÖLJDES av återuppbyggnaden av ett av de fartyg, som grävdes fram på Helgeandsholmen i samband med den stora utgrävningen där 1978 till 1980. Det var även det ett grannliga arbete, som krävde en gedigen skeppsbyggarkunskap. Denna storbåt eller marknadsbåt från senare delen av medeltiden visade sig vara svår att sätta samman så att den rätta skrovformen återskapades. Den ursprungliga kvaliteten i virket var mycket sämre än i *Riddarholmsskeppet* – ett förhållande som krävde ett omfattande praktiskt och tekniskt problemlösande.

NÄSTA PROJEKT blev byggandet av en replik i full skala av samma farkost, *Helgeandsholmen X*, något som på allvar förde Acke in på den historiska skeppsbyggarkonstens område. Projektet utfördes med syftet att utgöra en seriös tillämpning och ett grannliga utprovande av den traditionella skeppsbyggarteknik, som originalet var byggt i. Det innebar bl a att man på traditionellt båtbyggarsätt började med att avverka och radialspräcka de ekar som skulle lämna material till plankor till bordläggning – något som utfördes ute på Strömparterren några kyliga senvinterdagar.

Denna skeppsreplik blev skeppsbyggarmässigt sett en av de mest framgångsrika bland dem, som utförts av tidiga, klinkbyggda farkoster i Sverige. *Blanka*, som hon döptes till, blev också mycket framgångsrik, när hon riggats och hennes seglingsegenskaper prövades.

BÅDE REKONSTRUKTIONEN av *Riddarholmsskeppet* och *Helgeandsholmen X*, liksom byggandet av *Blanka*, utförde Acke i Medel-

tidsmuseets utställning och inför publiken där. Det gav honom rika möjligheter att utöva sina stora pedagogiska färdigheter genom att tillsammans med publiken diskutera det han och hans medhjälpare i den båtbyggerverksstad, som ordnats i museet, var sysselsatta med.

DET SISTA större skeppsrekonstruktionsarbetet, som Acke fick tillfälle att utföra, var återuppbyggnaden av *Viksbåten* i Sjöhistoriska museet i början av 1990-talet. Även det arbetet utfördes med stor ackribi och skicklighet.

BÄST MINNS jag kanske ändå Acke för hans många idégivande telefonsamtal. Dem lärde jag mig mycket av, och jag hoppas att han lärde sig något litet av mig. De erfarenheter, synpunkter och idéer som han då framförde, ofta livligt och med stor emfas, har jag fört in i mina arbetsdagböcker. Där ligger de som glimtar ur hans erfarenhet av hur man förstår och återskapar månghundraåriga skepp och båtar.

GÄSTFRIHETEN VAR stor vid Draget, 1600-talstorpet vid den trånga passagen på leden längs kusten söder om Nynäshamn, där Acke och hans familj hyrde sommartorp sedan flera årtionden. Det kändes tryggt att lägga ankar i lä om Majas och Ackes strand i kulna blåskvällar – även när de inte var hemma. Var de det, fanns det förhoppning om och möjlighet att bli bjuden på färsk, stekt strömming i Dragets gamla torpstuga.

MÄNNE ACKE har tagit sig en titt på Karons båt på färden över till landet på den andra sidan floden mellan liv och död? Det skulle förvåna mig, om han i så fall inte har givit sig tillfälle att under överfärden ta ett samtal med dess skeppare om hur hon seglar och lyder roder, och så.

Fast kanske inte – Acke var nog inte så intresserad av flodbåtar. Det skulle nog hellre vara de som tälde det öppna havet.

"Att Acke drog en riktig slutsats på den punkten idag, och visar hur viktigt det praktiska skeppsbyggarkunnandet är i skeppsarkeologiskt arbete."