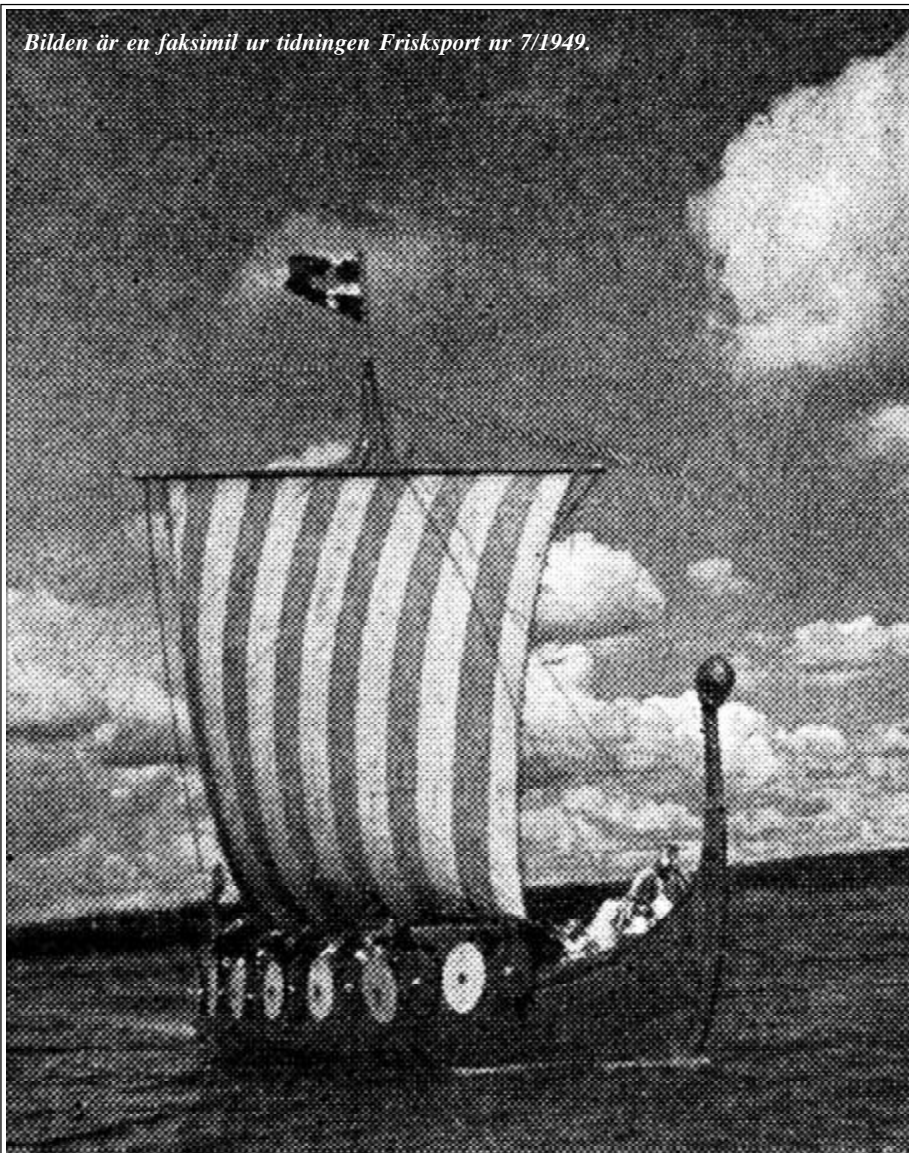


Bilden är en faksimil ur tidningen *Frisksport* nr 7/1949.



I sommar är det 50 år sedan vikingaskeppskopian *Ormen Friske* förläste med man och allt i Tyska bukten i Nordsjön. 15 unga svenskar drunknade. I dåtidens debatt fick besättningens påstådda brister i sjöfett och förment fusk vid båtbygget skulden, argument som fortfarande kan dyka upp när *Ormen Friske* nämns.

Men en granskning av dokumenten visar att orsaken till katastrofen var en helt annan. *Ormen Friske* slogs sönder mot Helgolands undervattensklippor sedan besättningen i svår storm tvingats försöka styra undan från amerikanska bombfällningsövningar.

Marinarkeologisk Tidskrift kan här avslöja sanningen om tragedin.

Flygbombning sänkte svensk vikingaexpedition

50 år sedan tragedin med *Ormen Friske* i Nordsjön

AV RUNE EDBERG

Nyheten chockade Sverige den 26 juni 1950. "Katastrof för *Ormen Friske* - bröts sönder på Nordsjön" ropade Aftonbladet ut på första sidan. "Föga hopp om överlevande från drakskepp" löd insidesrubriken.

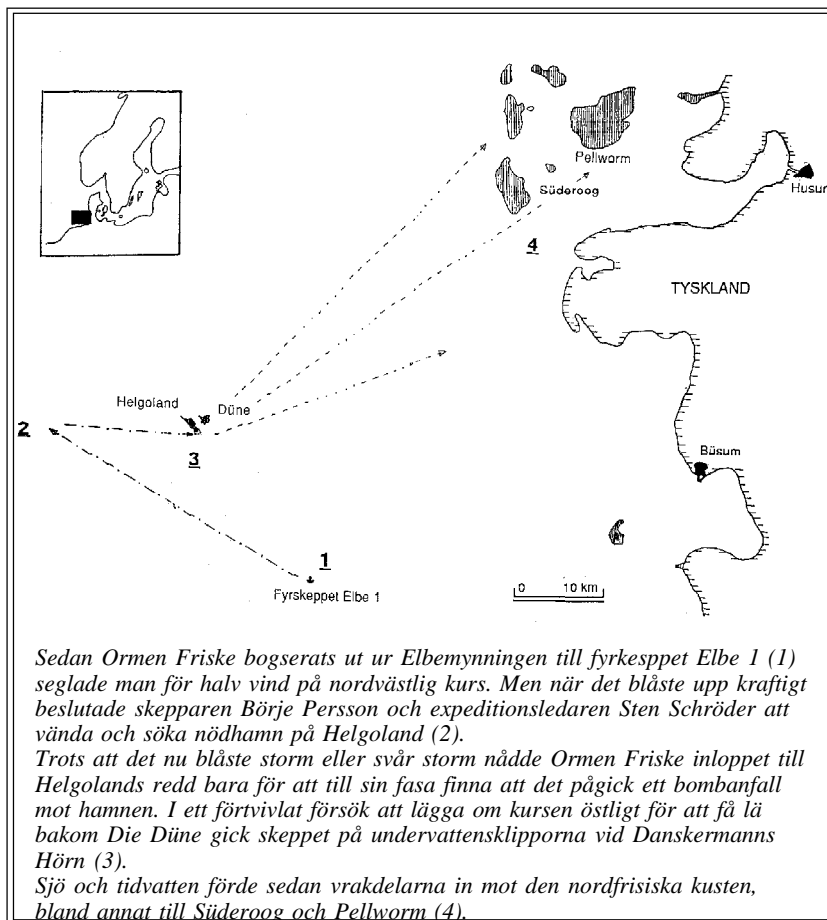
Dagen efter stod det klart att ingen ombordvarande hade räddats. "*Ormen Friske* bröts sönder i öppen sjö - ilandspolad på tys-

ka kusten" förkunnade Stockholms-Tidningen på sin förstasida. "*Ormen Friske* bröts som en sticka" ekade Svenska Dagbladet.

Ormen Friske var byggd med det norska 23 meter långa Gokstadskeppet, funnet i en 900-talsgrav, som förebild och bemannades av entusiastiska medlemmar i Svenska Frisksportförbundet.

Eldsjäl bakom projektet var en ingenjör, Sten Schröder, som var aktiv ledare inom frisksportarrö-

relsen. Som konstruktör angavs sjökaptén Sam Svensson, konserverator vid Sjöhistoriska museet. Båten sjösattes i juni 1949 vid frisksportarnas kursgård Stensund nära Trosa (till tonerna av Du gamla du fria), deltog i en uppvaktning när kung Gustaf V firade sin 91-årsdag på Tullgarn, och fortsatte sedan till en sportfestival i Stockholm. Allt var mycket lyckat och idéer om en långresa för att sprida frisksportarideal om



sunt leverne och mellanfolklig förståelse mognade. Planer gjordes upp för en färd till Paris, och därefter eventuellt en segling över Atlanten, liknande den som Harald Andersen 1893 gjorde med den norska Gokstadkopian Viking.

Hårt i Hanöbukten

Den ödesdigra resan började i Birka den 4 juni 1950. Målet hade ändrats från Paris till Rotterdam i Holland, där det pågick en sjöfartsmässa där man ivrade för ett besök av ett vikingaskepp. Resan gick till att börja med bra. Man hade ganska hårt väder i Hanöbukten, rodret lossnade och riggen fick en del skador, men inte värre än att allt kunde repareras. Alla besättningens intervjuuttalanden och brev hem andades stor tillförsikt. Avfärden från Ystad och Sverige försenades visserligen i flera dagar men inte på grund av skador på båten utan på grund av att besättningsmännens pass, med viseringar till den brittiska ockupationszonen, kommit på avvägar.

Ormen Friske bogserades genom Kielkanalen och ut ur Elbemynningen av Sveabolagets Ska-

raborg. Vid 11-tiden på förmiddagen den 21 juni 1950 halades kabeln in och Ormen Friskes besättning började ro västerut. Positionen var då vid fyrskippet Elbe 1. Något senare såg man från Skaraborg hur råseglet hissades och skeppet ändrade kurs mot nordväst.

Först fem dygn därefter slogs larm om haveriet sedan lik och vrakspillror spolats upp på Pellworm, Süderoog och andra nordfrisiska öar.

Spekulationerna om orsaken till tragedin började omedelbart och tog snabbt form av en frenetisk jakt på syndabockar. Friskportförbundet var noga med att markera distans från projektet, och underströk att det varit Sten Schröders privata, inte förbundets. Tidningsreportrar beskrev skeppet som ett "hastverk" och var indignerade över att det aldrig inspekterats och godkänts av sjöfartsmyndigheterna.

Rena spydigheter

Till och med rena spydigheter förekom. Ormen Friske hade första sommaren, 1949, vid ett tillfälle medverkat som rekvisita vid inspelningen av Sandrewsfilmen

"Sköna Helena" och Gerhard Albe, chef för Sjöhistoriska museet i Stockholm, betecknade i en tidningsintervju skeppet som "en teaterbåt" som "borde ha stoppats". En anonym Skånelots kallade i en annan intervju färden för "ett huvudlöst företag".

Flera utländska båtbyggare uttalade sig också mycket kritiskt. Bland dem en Harry Bach, som betecknades som "dansk specialist". Han kritiserade bland annat att skeppet var byggt i furu och inte i ek, att borden var spikade och inte sydda, att köl och spant inte var naturvuxna utan bestod av flera delar och att årorna var för bräckliga.

Fredrik Johannesen vid Vikingaskeppsmuseet i Oslo sade i en intervju att Gokstadskeppet var byggt för att klara hårt väder, vilket ju demonstrerades också av att Gokstadkopian Viking 1893 gjort en lyckad seglats över Atlanten. Han ville inte yttra sig om Ormen Friske eftersom han inte kände till båten, men underströk liksom Bach att vikingatidens skepp var byggda med naturvuxna, oskarvade stävar och spant.

Denna typ av argument har sedan dess harvats om och om igen av många skribenter, till exempel av Søren Vadstrup vid Vikingaskeppshallen i Roskilde när denne i sin 1993 utgivna bok "I vikingarnes kölvand" kommenterade Ormen Friskes förlisning. Där konstaterar han att det är omöjligt att ro ett skepp som Gokstadskeppet i storm, utan det måste seglas, och för att kunna seglas måste det också vara lämpligt barlastat. Av texten framgår att han misstänker att både barlastningen och seglingskunskaperna på Ormen Friske var bristfälliga. Men det största felet var enligt Vadstrup att bordplanorna var sågade, inte gjorda av kluvet virke.

(Till detta kan parentetiskt anmärkas att en hel rad norska experimentbåtar av vikingatida typ på senare år gått i kvav, både i hårt väder och vid helt andra tillfällen, trots att de byggts efter konstens alla regler. Att inga dödsoffer krävts vid dessa tillfällen är på grund av att de haft radio och all annan slags modern säkerhetsutrustning ombord, ofta följbåt och vid något tillfälle tack vare ren tur.)

Sjökapten chef ombord

Sam Svensson sade i en intervju efter tragedin att det var fel att kalla honom för konstruktör eftersom själva konstruktionen gjorts redan för över tusen år sedan. Han betecknade sig snarare som "rådgivare" till Sten Schröder. Han försvarade dock konsekvent *Ormen Friske* som båt även om han medgav att det varit olyckligt att bygget forcerats i slutskedet på grund av tidspress.

- *Ormen Friske* hade exakt samma sjövärdighet som de riktiga vikingaskeppen, den hade samma linjer och var byggd som en kopia, sade han i Svenska Dagbladet den 27 juni.

Kritiken sköt också in sig på att många besättningsmän saknade rejäl sjövana. Men chef ombord var Börje Persson, styrman i handelsflottan till yrket och med avlagd sjökaptensexamen. Också flera andra hade sjöerfarenhet.

Några besserwissrar ansåg att katastrofen berott på att besättningen var vegetarianer och renlevnadsmänniskor, och därför inte hade tillräckliga kroppskrafter för att ro ett vikingaskepp. Detta argument framstår som helt groteskt eftersom alla var frisksportare och av allt att döma ytterst vältränade, rena idrottstyper. De flesta var också i 25-årsåldern.

Mer substans var det i argumentet att *Ormen Friskes* besättning var alldeles för liten för att timme ut och timme in kunna ro i hård vind och hög sjö. I synnerhet som erfarenheterna från den föregående sommars färder visat att skeppet på grund av sin tyngd och stora vindfång i princip var nästan omöjligt att över huvud taget ro i motvind.

Fullständig äreräddning

Mot bakgrund av tidningskommentarerna för 50 år sedan, och den kritik som fortfarande dyker upp från skenbart sakkunnigt håll, är den decimetertjocka packe arkivmaterial som förvaras på UD i Stockholm högintressant läsning. Där finns bland annat en utredning av olycksförloppet, som gjordes av chefen för Tönningss kustbevakningsdistrikt, Martin Bahr. I denna ges en samlad bild av och förklaring till katastrofen, vilken innebär en fullständig äreräddning

i första hand för besättningen men också för *Ormen Friske* som båt.

Martin Bahr bygger sin rapport på förhör med flera olika fiskeskeppare som vistades i olycksområdet vid tidpunkten för haveriet och också i flera fall själva iakttagit *Ormen Friske* på relativt nära håll.

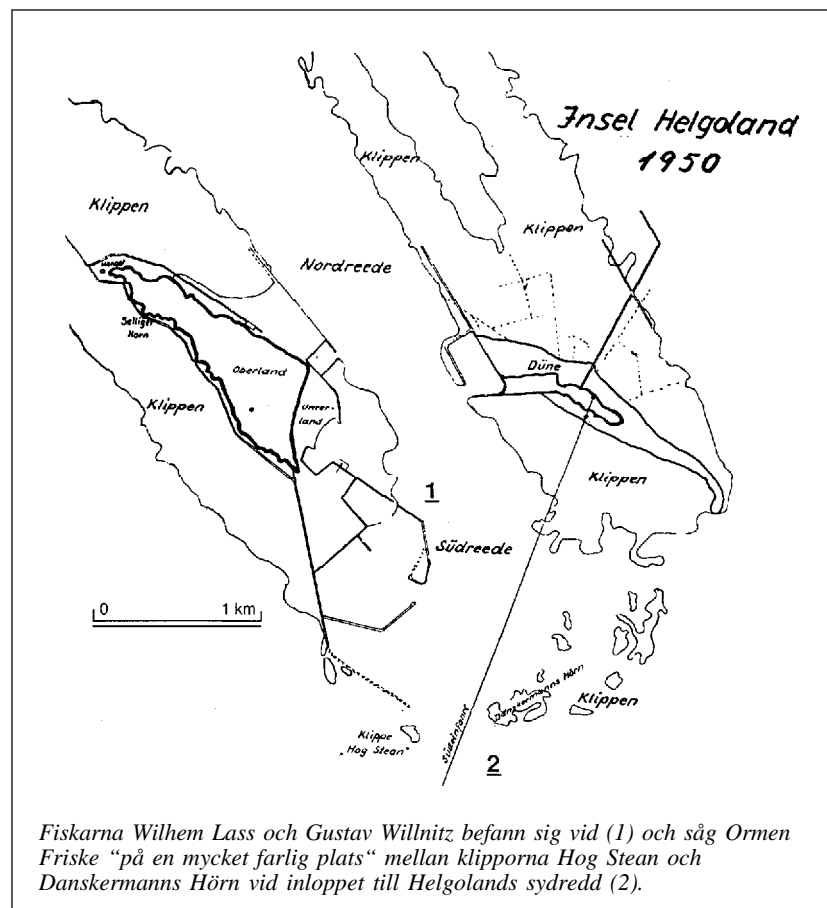
Det framgår i rapporten bland annat att *Ormen Friske* på kvällen den 21 juni sågs under segel väster om Helgoland av flera vittnen, däribland fiskaren Reinhold Kobs från Büsum. Vädret var bra och Kobs berättade att hade ögonkontakt med vikingaskeppet i sin kikare ända tills nattmörkret föll. Senare på natten blåste det upp väldigt snabbt och Kobs tvingades klockan 3 på morgonen den 22 upphöra med fisket.

Fiskeskepparna Jasper Denker, Hans Oesman och Sonne såg också *Ormen Friske*, den senare var till och med inom hörhåll från svenskarna. Tidigare på dagen hade en annan fiskare, Schultz, varit framme vid *Ormen Friske* och erbjudit bogsering eftersom skeppet gjorde mycket långsam fart, men detta hade avböjts. Då hade positionen varit 8 sjömil sydväst Helgoland.

Tvingades söka lä

Wilhelm Lass på kuttern Hör 9 från Hörnum på Sylt låg den 21 juni tillsammans med cirka 25 andra båtar på hummerfiske norr om Helgoland. När det blåste upp på kvällen den 21 juni ankrade hela flottan upp vid öns nordspets. På förmiddagen den 22 ökade vinden till stormstyrka vilket gjorde att Lass och hans skepparkolleger tvingades söka lä i den gamla ubåtshamnen på södra Helgoland, trots att ön var utrymd och det egentligen var förbjudet att löpa in där eftersom briter och amerikaner använde platsen som mål vid bombflygets övningar. Någon förvarning om bombningarna, som i regel skedde från mycket hög höjd - 6 000 meter eller mer - gavs aldrig.

Lass berättade att bombfällningen den 22 juni började omkring 12.30 och att alla besättningarna sökte skydd i en bunker från kriget utom han själv och hans bästeman Gustav Willnitz eftersom de inte ville släppa sin kutter ur sikte. Omkring klockan 13, då Lass och Willnitz befann sig på inre delen av den östliga piren, fick de syn på *Ormen Friske* på ungefär 1 200 meters håll i



Fiskarna Wilhelm Lass och Gustav Willnitz befann sig vid (1) och såg *Ormen Friske* "på en mycket farlig plats" mellan klipporna Hog Stean och Danskermanns Hörn vid inloppet till Helgolands sydredd (2).

sydöstlig riktning, precis väster om klippformationen Danskermanns Hörn, med rak kurs på det smala inloppet till Helgolands redd. För att hålla denna kurs var skeppet visserligen tvunget att ta sjön tvärs och Lass konstaterade att det befann sig på "en ytterst farlig plats". Men han uppger att ingenting tydde på att den svenska båten då var i sjönöd. Han beräknade vindstyrkan till 11 beaufort och tillade i sitt vittnesmål att han, även om bombningarna inte pågått, inte kunnat vara till stor livräddningshjälp med sin blott 11,8 meter långa kutter. 11 beaufort innebär ca 30 m/sek, svår storm.

I detta läge var *Ormen Friske* endast något hundratal meter från att nå redde och ca 700 meter från själva hamninloppet.

Bomber fortsatte att falla alldeles i närheten, uppgav Lass, och också han och Willnitz tvingades rusa in i skyddsrummet. En timme senare lämnade han bunkern men då kunde han inte längre se *Ormen Friske* trots att han spanade noga.

En granskning av SMHI:s väderkartor från 21 och 22 juni 1950 bekräftar vittnenas rapporter om det plötsliga ovädret. Kl 16.00 den 21 blåste en frisk till styv sydvästlig bris på Tyska bukten. Någon stormvarning hade ännu sent på kvällen inte utfärdats. Den svenska sjörapporten, som lästes i radio 22.25 hade följande prognos för Östra Nordsjön: "God till styv växlande bris, i de södra delarna dock övervägande sydvästlig. En del åskskurar, eljest måttlig sikt". Men ett lågtryck, som bildats över England, rörde sig åt öster och fördjupades snabbt med dramatiskt ökande vindhastigheter som följde. Kl 01.00 den 22 juni hade barometern börjat falla som en sten på de meteorologiska mätstationerna. Tolv timmar senare, kl 13.00, ungefär samtidigt som *Ormen Friske* gick under, låg lågtryckets centrum precis norr om Helgoland och det blåste sydvästlig storm på hela Tyska bukten.

Krossats mot klipporna

Vid inloppet till Helgolands sydredd stiger sjöbotten hastigt från över 50 meters djup till praktiskt taget havsytans nivå. Enligt Bahrs rapport innebär detta att det där

Ett sista nödrop från Ormen Friske? Hjälp! Ormen Friske! Bombardemang! står det på en lapp, nu i UD:s arkiv, som hittades i en flaskpost på Jyllandskusten en tid efter tragedin. Om meddelandet är äkta eller inte har aldrig undersökts.

*Hjälp!
Ormen Friske!
Bombardemang!*

vid sydvästlig storm uppstår en utomordentligt hög sjö, den svåraste som man kan erfaras längs hela den tyska Nordsjökusten.

Enligt ögonvittnet Wilhelm Lass hade vikingaskeppet troligen försökt nå Helgolands redd för att få skydd från stormen där, precis som fiskebåtarna gjort. Men besättningen hade överraskats när bombfällningen plötsligt inleddes och försökte troligen gira undan österut och söka lä bakom "Die Düne", Helgolands östra systerö. Men kursändringen misslyckades och skeppet hamnade mitt i de svåra bränningarna vid Danskermanns Hörn och krossades mot undervattensklipporna, tätt intill inseglingsrännan.

Skeppet bröts alltså inte sönder "i öppen sjö", på grund av svagheter i konstruktionen, som insinuerades från vissa håll, utan slogs itu mot sandstensklippor som under århundradenas lopp



Ormen Fiskes akterskepp med styråra spolades upp på Pellworm, där det i årtal var en turistattraktion. (Bild ur Albert am Zehnoffs bok: Sylt, Helgoland, Amrum, Föhr mit den Haligen, Pellworm und Nordstrand. Köln 1979)

förvandlat mångdubbelt större och kraftigare skepp till vrak.

Lass sade i sitt vittnesmål att *Ormen Friske* alldeles säkert nått den skyddande Helgolandsredde om inte bombningsövningarna ägt rum.

Den ansvarige svenske tjänstemannen i utredningen om *Ormen Friske*-tragedin var generalkonsuln i Hamburg, Torsten Bergendahl. Man ser av hans olika skrivelser att han inte vet riktigt vilket ben han ska stå på i bombningsfrågan, eftersom den uppenbarligen var en mycket het politisk potatis och att han dessutom misstänker att de tyska myndigheterna passar på att svartmåla de allierades militära verksamhet på tyskt territorium. Men vittnesmålet från Lass, som av kustbevakningschefen betecknas som en känd och trovärdig person, och de andra fiskeskepparna gick inte att avfärda. Och den svenska ambassadören i London, Gunnar Häggelöf, fick senare en diskret bekräftelse från britterna att amerikanerna verkligen fällt bomber över Helgolands hamn den aktuella dagen. Bombfällningen bekräftades för övrigt också av en talesman för den amerikanska tredje flygdivisionen på en fråga från Svenska Dagbladets Londonredaktion.

Därmed var rimligen olycksorsaken i princip utredd, men det hindrade inte konsul Bergendahl från att lägga locket på gentemot den svenska allmänheten. I en skrivelse till UD 19/7 1950 rapporterar han om att han framgångsrikt lyckats stoppa ett nyhetsbyråtelegram till Stockholm, där en av de omkomnas anhöriga hävdade att det var bombningarna som orsakat tragedin.

Tre månader efter olyckan hittade någon en flaskpost på den jylländska kusten och lämnade in lappen till den danska polisen. Där står med blyerts: "Hjälp! Ormen Friske! Bombardemang!"

Upphittaren hade tyvärr inte sparat själva flaskan och glasskärvorna kunde heller inte återfinnas. Statens kriminaltekniska anstalt i Stockholm, som fick hand om lappen, tyckte att en skriftprovundersökning skulle bli för omständlig och osäker så om detta desperata nödrop var äkta eller inte fick vi aldrig veta.

Sjömansmässig bedrift

Kustbevakningschefen Martin Bahr ger i sin rapport en samlad bedömning av katastrofens förlopp och orsaker. Han skriver där också, att enligt hans personliga uppfattning var skeppet *Ormen Friske* inte alls så sjö-ovärdigt som det ibland framställts i pressen, och att befälet ombord visade sig vara fullt ut vuxet sin uppgift.

Så här står det vidare i Bahrs rapport från Tönning i Schleswig-Holstein den 10/7 1950:

"Stormen blåste så ihållande och med en sådan styrka, som är ovanlig i juni månad, och som inte har registrerats på årtal. Att detta skepp med råsegel, som kvällen innan ännu befann sig omkring 16 sjömil väster om ön, kunde rida ut stormen så länge och under de svåraste förhållanden var nära att lyckas nå fram till Helgolands södra inlopp, är en sjömansmässig prestation, som ger ett synnerligen gott vittnesbörd om fartygets befäl och besättning. Det är tragiskt, att skeppet strax innan det nådde den skyddande redde, genom en följd av

ORMEN FRISKES UNDERGÅNG

21 juni 1950

03.40 Bogseras ut ur Kielkanalen vid Brunnsbüttel.

11.00 Släpper bogserkabeln vid fyrskeppet Elbe 1, cirka 14 sjömil SÖ Helgoland. Iakttas under segel på NV kurs.

21.00 Iakttas ca 12 sjömil V Helgoland på V kurs.

22 juni 1950

00.00? Tilltagande SV-vind och svår sjögång framtvingar beslut om att återvända på kontrakurs för att söka skydd på Helgoland.

12.30 Bombfällning inleds utan förvarning över Helgolands hamn.

13.00 Iakttas nära Danskermanns Hörn på Helgoland med rak kurs mot sydreddens inlopp.

13.30? Ändrar kurs för att inte bli bombade, men för sent och krossas mot undervattensklipporna vid Danskermanns Hörn. Vind och tidvatten sprider lik och vrakspillor åt öster och nordöst, över de östfristiska öarna.

25 juni 1950

Fiskaren M. Nickels-Liermann hittar akterskeppet och andra vrakrester på ön Pellworm.

26 juni 1950

Tyska tidningar får kännedom om förlisningen och kontaktar svenska konsulatet i Hamburg.

Strandfogden Hermann Paulsen hittar Åke Åkessons lik och en del vrakrester på ön Süderoog. Det står klart att alla ombord måste ha omkommit.

olyckliga omständigheter, gick på grund".

Många av besättningsmännen hittades aldrig och de vilar fortfarande i sin våta grav. Men några illa tilltygade lik spolades iland och kunde identifieras med hjälp av armbandsur, ringar och tandkort. I ett speciellt fall var identiteten mycket tveksam men pappan var säker på att det var sonen när han såg liket. Senare visade det sig att han trots allt tagit miste. Extra makabert var det eftersom pappan var lantpräst och liket tillhörde en judisk pojke, vars familj så småningom fick till stånd en gravöppning och ombegravning på en mosaik begravningsplats. Prästsonens kropp flöt iland senare.

Lika konsekvent som det officiella Sverige den gången teg om tragedins verkliga orsaker, - några ersättningskrav eller protester skickades aldrig till Washington eller London - lika ihärdigt krävde staten de dödas familjer på pengar.

De anhöriga debiterades som en självklarhet för hemsändning av liken, obduktion och andra kostnader. Ja, familjerna tvingades alla deponera 300 kronor hos polisen på respektive hemort för ändamålet. Men för flera blev kostnaderna högre. En pappa, som redan betalt 300 kronor, fick en räkning på ytterligare drygt 500 kronor som han inte kunde betala utan skrev "till kungs", alltså till regeringen, och begärde att av nåd få slippa. Han fick avslag! Till slut samlades pengarna in, dels på sjöfartsmässan i Holland dit *Ormen Friske* var destinerad, dels av Frisksportförbundet, och svenska staten fick tillbaka det som den lagt ut för hemtransporten av sina döda medborgare.

De som betalat in 300 kronor, men vars män och söner aldrig hittades, fick i alla fall tillbaka sina pengar - fast först sedan de begärt det.

Minnesstenar över *Ormen Friskes* besättning sattes upp på gamla kyrkogården på Pellworm och vid båtens byggplats, Stensund utanför Trosa.

Fotnot. Tack till Bengt Carlsson, SMHI, Norrköping, som tagit fram väderuppgifterna från olycksdygnet.



Artikelförfattaren vid minnesstenen över *Ormen Friskes* besättning vid Stensunds folkhögskola. "*Ormen Friske*. Byggt på Stensund 1949, förlist vid Helgoland 22/6 1950, femton svenska frisksportare följde den i djupet" lyder inskriften. Foto: Lars Tegman.