

## **Ormen Friske, Havhingsten och plan B**

I förra numret av Marinarkeologisk tidskrift (nr 2-3 2015) uppmärksammades åter frågan om orsakerna till Ormen Friskes förlisning 1950. Eftersom del kritik mot min forskning framfördes så vill jag göra några kommentarer.

En betydande del av Peter Baelings text består av försök att ge en ny bild av Sam Svenssons engagemang i Ormen Friske-projektet (Baeling 2015). Baeling är son till Svensson och hans, av privata skäl framförda synpunkter, är värda all respekt. Jag har i egna arbeten tidigare behandlat Svenssons roll, som den är känd i källorna, och refererat dennes uttalanden. Jag har inget att tillägga. Christer Kiselman, också han son till Svensson och likaså föremål för Baelings förargelse, får svara för sig själv.

Peter Baeling luftar också vissa världspolitiska åsikter, som jag heller inte tänker polemisera mot utom på en punkt. Han insinuerar att Sten Schröder och frisksportarna var nazistiskt lagda, ett påstående som är fullständigt osant, djupt förolämpande och rentav fånigt. Idrott och sport tillhörde svensk ungdoms största intressen då som i dag. Gunnar Nordahl, som första svenska utlandsproffs, gjorde 1950 succé i Milan. Han var tidens Zlatan. Ordet kroppskultur må vara föråldrat, men säg istället Friskis och svettis så vet alla vad det handlar om. Det är möjligt att Baeling inte idrottade som ung eller ens är sportintresserad, men vi är oerhört många som är det, utan att det på något sätt hindrar oss att ha intellektuella intressen.

Vad sedan gäller Ormen Friskes haveri så har Baeling många intressanta idéer, och jag är glad att han publicerat dem. Mycket viktigt är att minnas att vad vi ser av vrakdelarna är resultatet av haveriet, inte orsaken. Eftersom varken jag, Baeling eller någon haveriexpert undersökt själva föremålen utan känner dem i princip enbart från foton blir resonemangen utpräglat hypotetiska. Hur matematiskt elegant en beräkning än kan te sig, har den föga bevisvärde om ingångsvärdena är okända eller mycket osäkra.

Stormen på Tyska Bukten kom plötsligt. Att Ormen Friske försökte att komma i lä under land vet vi helt säkert, genom ögonvittnen. Den bästa hypotesen är, som jag betonat tidigare, att Ormen Friske drabbats av rigghaveri, kommit tvärs sjön, vattenfyllets varpå skrovet brutits sönder.

Peter Baeling nämner att Ormen Friske byggdes på sex veckor i furu medan Havhingstens bygge tog flera år och att det danska skeppet byggdes i ek. Jämförelsen är intressant fast kanske på ett annat sätt än Baeling avsett.

Ormen Friske var ett idealistiskt lågbudgetprojekt, oförsiktigt, våghalsigt och med facit i hand dumdrigt. När något sket sig, fanns det ingen plan B. Men å andra sidan hade färden mycket väl kunnat lyckas, och då hade alla varit glada för stunden och båten i dag bortglömd.

Havhingsten var ett nationellt prestigeprojekt med mångmiljonbudget och kanske det närmaste som "lilla Danmark" kommit till USA:s Apolloprogram. Färden Roskilde – Dublin tur och retur genomfördes, som man kunde vänta, på ett synnerligen professionellt sätt. Men detta kan inte dölja hur utomordentligt riskabel som den egentligen var och den katastrof som hela tiden låg latent.

För det första var Havhingsten barlastat med åtta ton sten. Om skeppet vattenfyllts hade så sålunda sjunkit med en gång. Med över 60 personer ombord!

En oberoende iakttagare, Tom Jackson, senior editor på den amerikanska facktidskriften *Wooden Boat*, deltog som besättningsman under återresan från Irland 2008. Han noterade att Havhingstens säkerhetsanordningar inbegrep ”*chase ship, radar, GPS, chart plotters, deep inventory of emergency devices, individually fitted survival suits, double-chambered life vests and two days mandatory in-the-water safety training for all crew*”. Följebåten användes för övrigt några gånger för att evakuera sjösjuka och nedkylda besättningsmän. Han nämner också den kända olyckan på 1980-talet med en kopia av Osebergsskeppet, som ”sjönk på 24 sekunder” som en anledning till denna danska försiktighet. (Jackson 2009.) Här kan man verkligen tala om en plan B! Havhingstens besättningsmän var däremot faktiskt inte, som Apollo-astronauterna, utrustade med blöjor. De fick, precis som frisksportarna på Ormen Friske, använda en hink.

Baeling ger referens till en del av mina arbeten och jag upprepar dem inte här. Men hans sätt att återge mina uppfattningar är på flera punkter starkt tendentiöst så jag uppmanar den intresserade att gå till källorna. Det finns ytterligare ett par, nyare arbeten av min hand som han inte nämner (Edberg 2011, 2013). De bör inte förbigås av den som vill skapa sig en fullständig forskningsbild.

*Rune Edberg*

Fil. dr arkeologi, Uppsala

### **Referenser**

Baeling, P. 2015. Bidrag till omständigheterna vid Ormen Friskes förlisning 1950. *Marinarkeologisk tidskrift* 2-3 2015, s. 12–21.

Edberg, R. 2011. *Samtidsarkeologi och moderna vikingafärder*. Reviderad och utökad upplaga. *Stockholm Marine Archaeology reports*, 6.

Edberg, R. 2013. In the Wake of a Viking Ship Tragedy. An archaeologist's challenge to a Cold War cover-up. *Journal of Archaeology and Ancient History*, 7.

Jackson, T. 2009. Running with the Stallion. Dublin to Denmark in a Viking longship replica. *Wooden Boat*, February 2009, s. 64–73.