

Sam Svensson och Ormen Friske

Christer Kiselman

Innehåll:

1. Inledning
2. En handskrift om Ormen Friske
3. Några brev rörande Ormen Friske
4. Dag för dag
5. Egna reflexioner
6. Sammanfattning
7. Källor och litteratur

1. Inledning

”Skeppet Ormen Friske var”, skriver Sam Svensson i en efterlämnad handskrift, ”en enda mans verk.” Denne man var ingenjör Sten Schröder, som länge planerat att bygga en kopia av Gokstadsskeppet, och som med stor energi drev projektet.

Emellertid var Sam Svensson själv på olika sätt engagerad i tillkomsten av Ormen Friske 1949, liksom i seglandet med skeppet 1949 och 1950. Beskrivningen av hans roll varierade i pressen: ”sakkunnig övervakare” (Dagens Nyheter 1949-06-13), ”fackexpert” (Svenska Dagbladet 1949-06-13), ”befälhavare” (Morgontidningen 1949-06-17), ”konstruktör” (Arbetaren och Svenska Morgonbladet 1950-06-27). Själv ville han karakterisera sig som rådgivare, eftersom han hävdade att konstruktionen gjorts av vikingarna redan för tusen år sedan (Edberg 1999:8).

Sam Svensson seglade skeppet från Stensund till Stockholm 1949. År 1950 var han ombord under färden från Björkö 1950-06-04 till Oaxen, där han gick i land 1950-06-05. Han var alltså inte med på Ormens sista färd, som slutade med förlisning 1950-06-22 och de femton besättningsmännens död.

Sam Svensson var född i Stockholm den 2 december 1896 och dog där den 23 januari 1966. Han gick till sjöss 1914, möjligen ännu tidigare. Han utbildade sig till segelmakare och tog sedan styrmansexamen år 1922, sjökaptensexamen 1923, navigationslärarexamen 1924 och certifikat som radiotelegrafist år 1926. Han seglade på flera segelfartyg, bl.a. som andre och förste styrman på Beatrice 1926—1930 och som befälhavare och lärare på skolskeppet Sunbeam somrarna 1947, 1948 och 1952. Han engagerades av Sjöfartsmuseet 1931 för att bygga modeller, anställdes vid museet 1932, och blev sedan konservator vid det nyinrättade Sjöhistoriska museet 1935. Han var en mycket kunnig sjöfartshistoriker och känd för sitt starka engagemang för de försvinnande segelfartygen. Hans bok *Handbok i sjömansarbete* kom ut i åtta upplagor på svenska (1941—1977) och översattes till engelska, danska, italienska, ryska och finska. Den användes som lärobok vid navigationsskolorna och sjöbefälsskolorna och används fortfarande läsåret 2003/04 som litteratur i utbildningen till sjökaptten i Kalmar. Han publicerade många artiklar

om nautiska ämnen, speciellt om fartygens tackling genom tiderna. Han framträdde ofta i radio. Han anlätades av flera församlingar för att restaurera deras kyrkskepp, bl.a. votivskeppen i Ekerö, Ulvö, Utö, Tyresö och Rimbo kyrkor, samt av Storkyrkan i Stockholm, där han och hans medhjälpare byggde en helt ny modell eftersom den gamla var för trasig. Sam Svensson var ovanlig genom att han kombinerade unika erfarenheter som sjöman och ett stort praktiskt kunnande (segelmakeri och modellbygge) med djupa historiska kunskaper och teoretisk begåvning, bl.a. i matematik (speciellt sfärisk trigonometri, som behövs för att navigera efter stjärnorna, och geometri, som behövs för att konstruera tredimensionella fartygsmodeller).

Som son till Sam Svensson, född 1939, har jag en del minnen från den tid då Ormen Friske byggdes och seglade. Skeppets undergång blev ett svårt slag för honom. Tecknen på att det var så var emellertid inte så synliga.

Det är naturligt att undra över omfattningen av hans medverkan i skeppets tillkomst, liksom över hans egen uppfattning om dess faktiska utförande. Jag skall försöka att belysa dessa frågor utgående från dokument som jag har tillgång till och från mina egna minnen.

Eftersom jag sedan 1995 (med många avbrott) håller på att skriva om min fars liv letade jag i oktober 2002 på den världsvida väven efter uppgifter om Ormen Friske och hittade på så sätt två artiklar som Rune Edberg publicerat (1999, 2001). Jag tog kontakt med honom genom ett brev 2002-10-31. Denna kontakt blev upptakten till föreliggande uppsats.¹

I en efterlämnad handskrift har Sam beskrivit Ormen Friskes tillkomsthistoria och förlisning samt givit auktoritativa upplysningar om hur det byggdes. I avsnitt 2 kommenterar jag denna handskrift.

Bland brev som Sam skrivit eller mottagit har jag bara hittat tre som omnämner Ormen Friske. Det första är ett brev från Lars Grönstrand i Åbo till Sam daterat 1950-08-22. Jag återger det stycke som handlar om Ormen Friske i avsnitt 3. Det andra är ett brev av 1956-02-27 med förfrågningar från Robert Barnett i USA; det tredje är en text daterad 1956-04-25, som är ett utkast till svar till Barnett. Några brev till eller från Sten Schröder har jag inte hittat.

Jag har kvar Sams fickkalendrar för bl.a. åren 1949 och 1950. De innehåller lakoniska anteckningar om Ormen Friske och mycket annat. Sam har vidare efterlämnat ett antal tidningsurklipp från åren 1949–1951 rörande Ormen Friske och dess undergång. Utgående från dessa källor gör jag i avsnitt 4 en genomgång dag för dag av vad han gjort under våren 1949 och våren 1950 med anknytning till fartyget. Jag nämner särskilt när det finns uttalanden av Sam eller Sten Schröder. Bland dessa urklipp finns det för tiden efter katastrofen blott två uttalanden av Sam, nämligen de likalydande i Arbetaren och Svenska Morgonbladet samt ett i Svenska Dagbladet, i båda fallen 1950-06-27. Jag har skickat kopior till Rune Edberg av de urklipp som han inte redan hade.

I avsnitt 5 för jag fram några egna reflexioner, avslutade i en sammanfattning, avsnitt 6.

Jag är glad och tacksam för att Rune Edberg velat ta in min fars manuskript och mina kommentarer till detta som appendix i sin bok.

¹Den bygger på en opublicerad, något utförligare text.

2. En handskrift om Ormen Friske

Sam har efterlämnat en ofullbordad handskrift (Svensson MS) omfattande 11 blad, varav tre har text på baksidan. Texten var uppenbarligen avsedd att en gång publiceras: den är mycket noggrant utformad; endast några få korrigeringar och kompletteringar återstod för att denna del skulle ha blivit publicerbar. Men den är oavslutad i det att den inte innehåller det som förutskickas i inledningen. Den text som nu publiceras är lätt redigerad genom att stavningen normaliserats, datumangivelser korrigerats och referenser lagts till.²

Handskriften är odaterad. Den fyrmastade barken Viking omnämns som liggande i Göteborg. Eftersom Viking ankom till Göteborg 1951-06-22 (Svensson 1960-61:92), har vi en säker bortre tidsgräns för handskriftens tillkomst.

I inledningen skriver författaren: "Avsikten är här endast att redogöra för hur ett skepp byggt på Gokstadsskeppets linjer bär sig åt i sjön under ett ensamt råsegel." Skeppet visade "rent otroliga seglingssegenskaper". Men manuskriptet innehåller ingenting om detta. Däremot beskriver han skeppets tillkomsthistoria och förlisning, och uppehåller sig utförligt vid några aspekter av dess konstruktion, något som tillåter oss att dra vissa slutsatser om hans uppfattning om skeppet och dess eventuella svagheter.

Inledningen har en viss polemisk ton: "Redan nu torde det emellertid kunna sägas att framlagda teorier vilka motsägas av aerodynamiska lagar måste vara felaktiga. Är detta påstående riktigt betyder det att forskare som ej själva förstå segling i teori och praktik aldrig kunna gissa rätt när de försöka lösa gåtan om hur vikingarna seglade." Han citerar inga sådana forskare. (Logiken är inte oantastlig: det är väl snarare de forskare som håller fast vid aerodynamiskt felaktiga teorier som inte kan gissa hur vikingarna seglade.)

Han underlåter att nämna sin egen roll vid några tillfällen. Han skriver att han haft tillfälle att se skeppet under segel – men inte att han själv fört det. Han beskriver hur perfekt skeppet kom till anvisad kajplats utan att ha brukat åror eller bogserbåt – men inte att det var han själv som förde skeppet dit. Han diskuterar relativt utförligt vantens placering – utan att nämna att det var han själv som beslutat om denna.

Varför började han skriva på denna skrift? Ett uppenbart – kanske sant – svar är att ämnet var så intressant att han ville berätta om det. "På några punkter avvek denna hennes manöverförmåga från allt vad som tidigare skrivits om vikingaskeppens segling", skriver han, och sådana nyheter måste ju bekantgöras! Men det är faktiskt möjligt att han inspirerades, eller snarare provocerades, av andras skrifter, till exempel Harald Åkerlunds uppsatser. Detta kan också förklara den polemiska tonen i inledningen.

Många kopior av Gokstadsskeppet har byggts genom åren: den första var Viking, byggd redan 1893, och de två närmast följande var Hugin, byggd år 1948 eller 1949, och Ormen Friske. I en uppsats publicerad 1956 redogör Åkerlund för hur Viking med stor framgång seglade över Atlanten, men att skeppet då använde inte bara råsegel utan även "ett förstagssegel, fock, för att kunna kryssa bättre" (1956:41). Hugin använde av samma skäl en beiti-åss³ (Åkerlund 1956:42, figur) under sin seglats till England 1949.

²Jag har även gjort en textkritisk version som återger författarens text utan korrigeringar och med utförligare ordförklaringar.

³På modern svenska *betås* (Åkerlund 1959:79) eller *beitås* (Svensson 1962:11), med *klostång* och *spridstång* som synonymmer. På danska finns hos Vadstrup termerna *bidevindsås* (1993:22) och *bidevinds-ås* (1993:178); i Åkerlunds uppsats (1961-62:379) använder översättaren Kaj Lund termen

Det skulle ju ha varit naturligt om Åkerlund hade omnämnt även den tredje Gokstadskopian i sin uppsats. Men han nämner inte med ett ord Ormen Friske i denna skrift; däremot förekommer en insinuant indirekt referens till skeppet: ”Det vore värdefullt, om man, nästa gång en kopia av gokstadsskeppet bygges – med den takt, som hittills hållits, lär väl detta inte dröja så värst många år – ville offra tid och intresse även på experiment med rigg och segelföring.” (1956:82). Denna passus syftar uppenbarligen på det faktum att det i både Danmark och Sverige ungefär samtidigt byggdes kopior av Gokstadsskeppet, men Ormen Friske omnämns som sagt inte, medan däremot Viking och Hugin avbildas och får sina seglingsegenskaper utförligt beskrivna. Det handlar alltså inte om en saklig, neutral redogörelse för tre skepp, utan om ett anmärkningsvärt förtigande av ett av dem. Det är uppenbart att Sam måste ha känt ett behov att reagera på detta.

Åkerlund fortsätter med formuleringar som Sam skulle ha hållit med om, till och med i starkare varianter: ”Teori har ju inte alltid samma värde som praktik, i varje fall bör de helst följas åt. Särskilt då det gäller segling kan endast praktisk erfarenhet beträffande den ena eller andra metoden giva *full* klarhet ifråga om användbarheten.” (1956:82). Sam menade sig ju ha just sådana erfarenheter.

Åkerlund skriver vidare att åtskilligt har skrivits om vikingaskeppens skrov, ”men någon mera ingående utredning beträffande deras rigg och segelföring torde inte vara gjord hittills. Man höll länge för troligt, att vikingarna inte kunde kryssa eller segla bidevind – sedermera har det klarlagts att de säkert kunde detta mycket bra.” (1956:48). Denna passus måste ju ha fått Sam att känna att han borde skriva om sina egna erfarenheter av att kryssa med Ormen Friske.

Vad gäller frågan om vantens placering skriver Åkerlund (1956:60) att en del av relingen på babordsidan hade blivit förstörd på Gokstadsskeppet, nämligen ”från ca 1,50—ca 3,20 meter akter om masten, alltså var den för ett par vantfästen lämpligaste delen av relingen förstörd på babordssidan.” Relingen på styrbordssidan var ännu mer förstörd. Man kan inte säkert veta om Gokstadsskeppet hade vant – men Åkerlund argumentar för detta – och inte veta var de i så fall hade sina fästen. I sin handskrift uppehåller sig Sam utförligt vid frågan om vantens placering. Det är tänkbart att han gör detta just på grund av Åkerlunds beskrivning. Placeringen i Ormen Friske var vid det första spantet akter om masten, alltså en liten sträcka akter om tvärs, inte längre akterut där Gokstadsskeppets babords reling var förstörd. Kanske kände han ett behov av att försvara sin egen placering just på grund av att den avvek från den tänkbara hos Gokstadsskeppet.

De sagda kan indikera att manuskriptet kom till efter 1956 eller i varje fall efter det att Sam fått kännedom om Åkerlunds text.

Harald Åkerlunds diskuterar ingående förmågan att segla bidevind i en uppsats som publicerades 1959. Den omfattar 59 sidor och repeterar visst material från den nyss nämnda. Ormen Friske nämns nu vid namn. Han skriver: ”En lockande uppgift för nordiska sjösportare kan vara att genom segling med båtar av vikingatyp försöka komma bättre underfund med, hur våra vida beryktade fornfäder skötte rigg och segel under sina djärva färder över haven.” (1959:78). Han redogör för hur Viking visade sig vara en utmärkt bidevindseglare, men tillägger: ”Det bör dock anmärkas, att »Viking»

krydse-stage. På engelska förekommer ordet *betas* i Oxford English Dictionary och *beatas* (Svensson 1963:121).

förutom råsegel förde även stagflock. Segelföringen var alltså icke fullt jämförbar med originalskeppets.” Vidare seglade Hugin fint bidevind med enbart råsegel, dock med betås: ”Man förstod här att använda en »betås», med vilken man spände fram förliket, och betåsen sägs ha gjort utomordentlig nytta.” (1959:79). Här kan noteras att Sam Svensson i sin bok med Gordon Macfie *Segel genom sekler* uppger att Gokstadsskeppet använde betås: ”Boliner saknades, men i stället brukade man en klostång, beitås, som vid bidevindsegling sattes mot seglets lovarts lik och spände detta föröver, så som norska nordlandsjakter och fiskebåtar från Lofoten gjorde långt senare.” (Svensson 1962:11).

Angående den tredje kopian av Gokstadsskeppet hävdar Åkerlund: ”Det förolyckade svenska frisksportarskeppet »Ormen Friske» var däremot »nästan omöjligt att kryssa med».” (1959:79). Citatet ”nästan omöjligt att kryssa med” står utan källa. Vems uppfattning är det han återger? Åkerlund påpekar att det finns bilder av Ormen Friske seglande bidevind eller i varje fall med vinden för om tvärs, nämligen i Dagens Nyheter 1950-06-27 och i Se nummer 28 samma år. ”Av bilderna framgår också, att man här saknade betås och ej heller använde boliner i seglet. Med ett riktigare proportionerat segel – betydligt bredare – och med boliner och betås skulle »Ormen Friske» seglat fint bidevind.” Han anför dock inga argument för att ett bredare segel skulle vara bättre.

Sam, som inför mig hävdade att han hade kryssat med Ormen Friske redan i juni 1949 (utan betås och boliner och utan det bredare segel som Åkerlund skulle komma att rekommendera tio år senare), måste ju ha känt ett behov av att reagera på detta. Det är möjligt att han skrev manuskriptet så sent som 1959 efter att ha läst vad Åkerlund skrivit här. Dateringsfel i hans manuskript tyder på att det skrevs på ett visst tidsavstånd från förlisningen.

I en tredje uppsats nämner Åkerlund ånyo Ormen Friske (1961-62:377): ”Også i detta skib havde man vanskeligheder å krysse. Dette må dog uden tvivl ligesom i »Hugin« have beroet på »ukendskab til skibets manøvrering« for at citere kaptajn Folgerø.”⁴

I en bok som publicerades 1963 hävdar Sam att vikingarna kunde segla bidevind med ett argument som är helt oberoende av hur vikingaskeppen var riggade och hur vikingarna seglade: ”The long journeys made by the Vikings in European waters and over the Atlantic Ocean would have been impossible, if their ships had not been able to sail in all kinds of wind.” (Svensson 1963:96). Han nämner inte att segling 1893 och 1949 med kopior av vikingaskepp visat att de kan segla bidevind. Varför? Han brukade annars hävda erfarenhetens och de praktiska sjömanskunskapernas primat över teoretiska argument.

Varför fullbordades då inte manuskriptet; varför ledde det inte till en publikation? En tänkbar anledning är att det var avsett att ingå i ett större bokprojekt, som sedan lades ned. Om det skrevs efter Åkerlunds artikel 1956, kan en förklaring vara att ett annat förlist skepp då började uppta hans tid: 1956-08-25 kom Anders Franzén med en uthuggen träbit till Sam, som identifierade träslaget som ek och uppskattade bitens ålder. ”Det som är mest spännande här är Skeppet Vasa, som står på botten i Stockholms ström sedan 1628, och om det håller att ta upp så blir det en världssensation.” (Svensson 1956-12-30).

⁴Gerhard Folgerø hade 1926 seglat över Atlanten i en blott 12 m lång öppen båt (Åkerlund 1961-62:375).

3. Några brev rörande Ormen Friske

Lars Grönstrand (1909-07-10—1993-09-14) var en vän till Sam. De hade träffats första gången 1936, då Lars besökte Sam i Stockholm. Han var lärare i matematik och fysik i Åbo och kom då och då på besök i Stockholm. Han var intresserad av fartyg – mest engagerad i Sigyn – och målade även av dem. Han utgav 1978 boken *Åländska skeppsporträtt i ord och bild*.

Lars Grönstrand skrev ett stort antal brev till Sam under tiden 1936-12-29—1962-02-01. Likaså skrev Sam många brev till Lars under tiden 1936-12-22—1965-03-12.

I ett brev daterat "Nåtö, Mariehamn, den 22 aug. 1950" berör Lars Grönstrand Ormen Friske:

Försökte få tag på Dig de dagar jag var i Stockholm (1—8 aug) men hörde att Du var på ledighet. Hälsade på Sternvall⁵ och var på Kommerskollegium och satt där en timme och pratade. Hörde av honom att Ditt namn på något sätt kopplats samman med den sorgliga ORMEN FRISKE-affären; ledsamt för Dig, och så vitt jag förstår alldeles oriktigt. Hur alltsammans tillgått är ju svårt att säga: en kombination av flera olyckliga omständigheter, av vilka en viss brist på sjömanskap inte är utesluten, är väl det troliga. Sternvall var ju för sin del övertygad om att skutan blivit nedskuren av en ångare. Fartyg av Gokstadsskeppets typ borde ju annars vara synnerligen sjödugliga: den norska replik, som seglades över till New York-utställningen på 90-talet, klarade sig ju med glans. Konstigt förefaller det mig dock att de tydligen inte haft någon som helst livräddningsattiralj ombord, annars skulle ju med säkerhet de flesta kunnat bli räddade: en god livbåt hade förstås gjort sig bäst, och hade mycket väl kunnat tagas ombord.

Lars Grönstrand nämner här ingenting om bombningen, trots att brevet är skrivet en dryg månad efter det att denna blivit känd. Är det Sigurd Sternvall eller någon annan som försöker tona ned Sams engagemang i Ormen Friske? Visste Lars Grönstrand inte om att Sam ritat på "Gokstadsskeppet" och seglat med Ormen Friske? Tydligen är det så. Men hans okunskap kan förklaras av att han förmodligen inte haft tillgång till tidningar från Sverige och av det faktum att Sam i sina brev till honom inte nämnt ett ord om Ormen Friske.

Det första brevet från Sam till Lars efter detta brev är daterat 1950-12-15. Inget nämns där om Ormen Friske. Detsamma gäller om alla andra brev under den aktuella perioden. Speciellt anmärkningsvärt är att Sam i sitt brev 1950-06-06 till Lars, det som i samlingen närmast föregår brevet av 1950-12-15, inte nämner något om Ormen Friske, trots att han lämnat henne vid Oaxen dagen innan.

Robert Barnett, 1107 Lyon St., Carthage, Missouri, USA, skriver 1956-02-27 ett brev adresserat till "Sam Svensson, & Gerhard Albe,⁶ Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm, Sweden". Han önskar "plans": "Will you please ask this firm [Frisk-sportförbundet] if they know where I might get photo-stats of the Ormen Friska plans?"

⁵Sjökapten [Oskar] Sigurd Sternvall (1886-08-06—1951-07-01) var en annan vän till Sam. Hans tilltalsnamn var Sigurd. Namnet Oskar, som jag inte kände till tidigare, nämns inom hakparenteser i Libris. Han hade varit flodinspektör för övre Jiangtsekiang. Han har skrivit flera böcker, bl.a. *Resan till Käpp-Kina* (1928) och *Under regnbågsflaggan* (1929). Vidare utgav han kulturskatten *Sång under segel* (1935).

⁶Gerhard Albe, född 1892-08-10, var museidirektör vid Statens sjöhistoriska museum 1945—1960 (Vem är det 1963).

Han söker efter orsaker till haveriet: "some think it was not built exactly like the Gokstad ship, and so was not as strong."

Sam svarar två månader senare, 1956-04-25. Jag har en maskinskriven text, inte en karbonkopia, så det handlar om ett utkast till ett brev. Det brev som han troligen postade var gissningsvis mycket likt denna version. Texten är skriven på Sams privata brevpapper. Han skriver:

Your last letter dated February 27th was addressed to me, and I have the pleasure to answer it privately. Really, we don't understand why you must have the Ormen Friske plans. You cannot have them because there are no plans. I always understood that the late Mr Schöder didn't prepare any special plans for his ship, as she was a replica of the Gokstad ship.

Now, when you ask I can tell you why the Ormen Friske sank or, rather, was sunk. Investigation after the loss proved that she was accidentally bombed by American Air Forces.

After the war the English - American Forces did their best to destroy the Heligoland, which was a strong German sub-marine base. Landing was prohibited, and the fishermen were warned not to go there, as the Heligoland was frequently used for bombing-practice. The Ormen Friske not knowing much about this, during a gale went into the Helgoland Harbour to take refuge, and as she came into the harbour a hail-storm of American bombs fell over it. And that was all. Two days afterwards splinters and a few corpses were found [on] the coast Northeast of Heligoland.

4. Dag för dag

Utgående från Sams fickkalendrar och några tidningsurklipp gör jag här en kronologisk genomgång av händelser i hans liv med anknytning till Ormen Friske.

1949-04-10. Sam åker enligt kalendern från Stockholm klockan 08:55 till Vagnhärad. Troligen var han vid Stensund under dagen och kom hem igen på kvällen.

1949-04-15, långfredagen. Enligt kalendern åkte han bil till Stensund. Någon måste ha skjutsat honom. Han ägde aldrig någon bil och hade inte körkort. Hela familjen (Sams hustru Elsa och deras tre söner Christer, Peter och Torkel) var med och bodde på Stensund över påsken. Jag har fyra fotografier från Trosa från detta tillfälle.

1949-04-16, påskafton. Sam skriver att han "ritade på Gokstadsskepp[et] på Stensund."

1949-04-17, påskdagen. Sam var i Trosa med hela familjen.

1949-04-18, annandag påsk. Sam skriver att han var på Stensund och ritade på "G skepp" (alltså Gokstadsskeppet). Hem på kvällen.

1949-06-12. "Sjösätta Stensundskeppet" klockan 13:00. Det framgår inte om han var med vid sjösättningen.

1949-06-13. Tidningarna rapporterar om sjösättningen. *Dagens Nyheter* skriver: "Ledare för arbetet har varit båtbyggare Bror Westerlund och ingenjör Sten Schröder, tillika initiativtagare till bygget, och som sakkunnig övervakare har konservator Sam Svensson vid Sjöhistoriska museet och kommandörkapten Harald Schultze fungerat." *Svenska Dagbladet* nämner att ingenjör Sten Schröder lett arbetet och att man haft konservator Sam Svensson som fackexpert.

1949-06-15. Sam reste till Stensund.

1949-06-16. Sam har noterat att han tagit semester denna dag. Han fortsätter: ”Rodde från Stensund 8.40, till Tullgarn 1030. fr. T 10.55. Till Södertälje kl 1900 fr. S 2035, till Kiholm 2110 övernattade”. Tydligt låg Ormen Friske blott 25 minuter vid Tullgarns brygga. Kung Gustaf V fyllde 91 år 1949-06-16 och var då på Tullgarn, vilket var en anledning till uppvaktningen där.

1949-06-17. *Morgon-Tidningen*. Sam nämns som befälhavare. Rodd in mot Tullgarn. ”Kapten Svensson satte segel och med god fart sköt Ormen Friske fram emot nästa mål, Södertälje.” ”Strandhugget i Södertälje blev en stor publiksuccé.”

1949-06-17. Sam har antecknat att han tagit semester denna dag och skriver: ”från Kiholm 7.40 rodde; bogsering av VIK A I kl 9.30 till 11.30 till Björnholmen. Seglade och bogserade genom Skanstull av ”. Enligt *Expressen* samma dag var Vika I en cementbåt, som bogserade Ormen Friske över Björköfjärden.

1949-06 (odaterat). *Tidningen Se*. ”[...] den gemytliga kapten Sam Svensson – historiens förste viking i långbyxor och basker.”

Sam seglade alltså Ormen Friske från Stensund till en plats nära Sjöhistoriska museet och jag minns att han berättade för mig att han var mycket nöjd med dess förmåga att kryssa.

Dagen efter ankomsten till Världssportutställningen stod det i någon tidning att Ormen Friske hade lagt till med svårighet eller liknande.⁷ Jag minns att min far var litet irriterad över detta; han menade att han lagt till vid bryggan med elegans och lätthet, och att journalisten inte kunde bedöma sådant – jämför med Sams egen beskrivning i manuskriptet.

1949-07-02. *Såningsmannen*. Omslaget visar Ormen Friske. Inne i tidningen ett reportage: ”Vecko-Tidningen Såningsmannens medarbetare Gunnar Rönn var den ende journalist, som medföljde frisksportarnas vikingaskepp hela färden från Stensund till Djurgården.” Foto av bl.a. Sten Schröder och Sam Svensson.⁸ Sten uttalar att han fick idén redan 1936. Om Sam heter det:

På akterskeppet tronar jungfrufärdens kapten, f.d. djupvattenseglaren och numera konservatorn vid Sjöhistoriska museet, Sam Svensson.

Expert på förhistoriska farkoster som han är, har han tillsammans med ing. Schröder utarbetat ritningarna och i övrigt frikostigt delat med sig av sitt myckna vetande.

Det finns inga direkta citat av vad Sam säger.

1950-01-04. ”Schröder kl 1900.” Jag gissar att Sten Schröder kom hem till Sam på Tulegatan 36 den kvällen.

1950. Det finns ett fotografi som visar Sam stående i Ormen Friske och hans son Peter sittande på mastfisken. Det finns ett annat fotografi, uppenbarligen taget vid samma tillfälle och med samma kamera, som visar Sten Schröder och Peter, båda sittande på mastfisken. Fartyget ligger på marken och har ungefär 16° slagsida. Masten är

⁷Jag kunde inte hitta någon sådan tidningsartikel när jag 2002-12-01—02 gick igenom Sams urklipp om Ormen Friske.

⁸Sam ser stolt och allvarlig ut och har vit basker, vit skjorta, mörk slips, mörk kavaj och vita byxor på sig. Han avviker därmed ganska mycket i klädseln från Sten Schröder och rorsmannen Fritz Seiergaard.

borttagen. Dessa fotografier är enligt Rune Edberg tagna vid rustningen av skeppet våren 1950. Det finns ingen anteckning i almanackan om något besök vid Stensund 1950. Det måste ändå anses vara säkerställt tack vare fotografierna.

1950-06-04. Sam seglar med Ormen Friske från Björkö.

Det finns ett foto i Edberg (2001:11) som uppges föreställa Sten Schröder, men det är Sam. Det är enligt Rune Edberg (personligt meddelande 2003-08-21) taget 1950-06-04 eller 1950-06-05 på färden mellan Björkö och Oaxen. Sam har på detta foto mörk basker och storrutig skjorta på sig. Han ser glad och stolt ut.

1950-06-05. *Dagens Nyheter*. "Ingen ville försäkra »Ormen Friske» // 14 frisksportare på väg mot Paris." Sten Schröder omtalas som hövding och Sam som hederviking. "Han [Sten Schröder] ringde runt till landets alla sjöförsäkringsbolag för att få sina vikingar och sitt skepp försäkrade mot vidriga öden, och på sjöförsäkringsbolagen stod experterna på huvudet i sjöförsäkringsbestämmelserna för att reda ut vad det blir för en premie på ett fartyg försett med 1) röd och vit-randigt segel, som det inte går att kryssa med, 2) 16 par åror, 3) sköldar, 4) drakhuvud, 5) draksvans. Man försökte också hitta motsvarande bestämmelser rörande besättning som livnär sig på 1) vetekli, 2) vitlök, 3) mycket sur surmjölk och som saknar 4) livräddningsbåt och 5) livbälten. Man måste svara ingenjör Schröder att man tyvärr inte kunnat hitta några sådana bestämmelser. Senare har ingenjör Schröder av hedersvikingen ombord, Sam Svensson, också känd som konservator på Sjöhistoriska museet, inhämtat att endast ett ringa antal av de äkta vikingarna torde ha nedlåtitt sig att ta sjöförsäkring. Därmed var saken naturligtvis klar. »Ormen Friske» och dess 14 vikingar reser oförsäkrade."

Vikingahövdingen lovar att Ormen Friske inte skall ta emot bogsering. "Om så sommarrens alla motvindar stämmer möte längs Östersjökusten, om vi så skall spolas upp som vrak på Gotland, så ser vi inte åt en bogsertross! Lovade hövdingen." Artikeln är skriven av "Tore" och publicerades alltså sjutton dagar före förlisningen.

1950-06-05. Sam skriver: "lämnade Ormen F. i Oaxen kl 5."

1950-06-06. Sam skriver: "Ormen på kvällen i Gryt skg".

1950-06-09. "Ormen vid Skägganäs [Skäggenäs] på kvällen kl 2100. SV. stilla".

1950-06-13. "Ormen seglade fr. Ystad på kv."

1950-06-21. Sam skriver: "O. F. sedd V. om Helgoland av fiskare i skymningen."

1950-06-22. Sam skriver i sin kalender: "Ormen Friske förlist."

1950-06-27. *Arbetaren*, troligen ett ledarstick: "Men om någon av de fjorton ynglingarnas öde lär sig att respektera havet en aning mer och värdera sin obefintliga seglingskonst en smula mindre, så har dessa unga inte dött helt förgäves." Reportage med rubriken "Föga hopp att hitta överlevande från Ormen Friske". Sam omnämnes som konstruktör: "Skeppets konstruktör, kapten Sam Svensson vid Sjöhistoriska museet, som var med under färdens första dygn, meddelar att båten då visade sig vara fullt sjövärdig. Men om den av de starka tidvattenströmmarna vid Nordsjökusten eller av stormen drivits på grund, så kan man givetvis inte vänta sig att den skulle stå emot påfrestningarna. Det skulle större och starkare fartyg inte heller göra. Att även små och öppna båtar i och för sig kan rida ut svåra stormar, det har däremot visat sig vid många atlantfärder i mindre farkoster."

1950-06-27. *Svenska Dagbladet*. ”En som haft tillfälle att på nära håll konstatera överensställningen är kapten Sam Svensson vid Sjöhistoriska museet. Han har följt byggandet, och han följde också med farkosten på den första etappen av olycksresan. — »Ormen Friske» hade exakt samma sjövärdighet som de riktiga vikingaskeppen, den hade samma linjer och var byggd som en kopia. Det är alltså inte fråga om någon fantasikonstruktion. Men däremot tror jag, att pojarna ombord var bättre frisksportare i skogen än sjömän på sjön, säger han.”

I en annan artikel på samma sida står det: ”Sv. D:s medarbetare var med »Ormen Friske» under den första färdetappen mellan Björkö och Södertälje och hade därvid tillfälle att dryfta den förestående resan med kapten Svensson. Det var tydligt, att f. d. Sunbeamchefen var långt ifrån nöjd med förhållandena ombord, men han var besluten att rätta till så mycket som möjligt, innan han gick iland.”

1950-06-27. *Svenska Morgonbladet*. ”20 sek.-m. storm bröt vikingaskeppet”. Samma uttalande av Sam som i Arbetaren denna dag (kanske för att det är TT som har sänt ut det): ”Skeppets konstruktör, kapten Sam Svensson [...] mindre farkoster.”

5. Egna reflexioner

Jag träffade Sten Schröder någon eller några gånger då han kom hem till Sam på Tulegatan 36 med ritningar. Detta tyder på att det var innan fartyget var byggt, således på våren 1949. Dock finns ingen anteckning om detta i Sams fickkalender för 1949. Det finns en anteckning från 1950-01-04 som kan tolkas så att Sten kom hem till Sam den dagen, men då var skeppet alltså redan färdigt.

Sam var, som framgått i avsnitt 4, på Stensund under påsken 1949 och ritade på det han då kallade Gokstadsskeppet. Hela familjen var med, även om det inte står något om det i hans fickkalender. Hans korthuggna anteckningar bekräftas av Sten Schröder i dennes uppsats i *Solvarv*: ”En vecka efteråt⁹ stod två män lutade över ett bord med ritningar. Det var den hjälpsamme djupvattenseglende Sjökaptenen tillika konservatorn vid muséet med historisk sjöfart samt ovannämnde »yngling» [dvs. Sten Schröder själv]. Arbetsritningar skulle fram. Det enda som fanns att tillgå var några mycket förminskade ritningar eller skisser i en norsk bok från 1890-talet. Skalan vållade åtskilligt besvär. Men det arbetades hela påskhelgen – så gott som dag och natt.” (Schröder 1950a:23–24). Jag minns att jag såg den sträckta kölen och vissa spant. Det verkar vara litet sent att rita då, men så var det nog i brådskan.

Enligt Bertil Östberg (i ett uttalande i Västra Hälsinglands Tidning 1950-07-01) byggdes skeppet på sju veckor, vilka ju får plats i intervallet från annandag påsk 1949-04-18 till sjösättningen 1949-06-12. Enligt Sam (Svensson MS) träffades överenskommelsen med ledningen för Världssportutställningen så sent som sex veckor innan utställningen skulle öppnas, och det var tydligen först då som bygget kunde börja på allvar.

Att sanningen om bombningen av Helgoland inte kom fram tydligt i pressen var en stor besvikelse för Sam. (Detta har också starkt influerat min uppfattning om medier och det politiska livet.)

Jag har en hel del brev som Sam mottagit, liksom karbonkopior av brev som han skrivit och några utkast till brev, och dessutom de nämnda kopiorna av breven till

⁹Denna tidsangivelse skall förstås som en vecka efter ”Tidigt våren 1949” (Schröder 1950a:22).

Lars Grönstrand. I en pärm med brev från de aktuella åren som jag tidigare ordnat i tidsordning finns inget brev om Ormen Friske under åren 1949 och 1950. Under perioden 1950-02-22—07-24 finns överhuvudtaget inget brev i denna serie.

Bland breven från Lars Grönstrand finns det ett som berör Ormen Friske. Där tonas Sams roll ned, oklart av vem.

Vidare finns brevet från Robert Barnett av 1956-02-27 och ett utkast till svarsbrev av 1956-04-25. I detta utkast förnekar Sam att det skulle finnas "plans" för Ormen Friske. Han skriver att han förstått ("always understood") att Schröder byggt Ormen Friske som "a replica of the Gokstad ship" utan att ha några "special plans". Det handlar om de ritningar som han själv gjorde våren 1949 enligt anteckningar i sin fickkalender, som jag sett Sten Schröder komma med till Tulegatan, och som denne berättar om i sin uppsats: "Arbetsritningar skulle fram" (Schröder 1950a:23). Schröder skriver att de ritningar som fanns (de av N. Nicolaysen 1882, som kortfattat omnämns i Sams manuskript) var "mycket förminskade ritningar eller skisser" (Schröder 1950a:24).

Sam beskriver i detta brevutkast bombningarna på ett sätt som går mycket längre än det som kan utläsas från tidningsartiklarna: "a hail-storm of American bombs fell over it." Detta är en grövre version av det som jag hörde som barn: det jag minns att min far berättade för mig var att några fiskare såg Ormen på nära håll; skeppet var nära räddningen. Fiskarna måste sedan ta skydd mot bomberna, och när de kom ut igen var skeppet försvunnet. Lyssnaren fick då själv avgöra om det bombats eller gått under mot klipporna; i brevutkastet nämns blott det första alternativet utan att lämna utrymme för någon tvekan. Jag tror att han drog till med detta för att avvisa en nyfiken frågare (från USA). I sitt odaterade manuskript ger han en nyanserad bild av förloppet, en bild som överensstämmer med den som ges i Dagens Nyheter 1950-07-18.

Som framgår av tidningsreferaten fanns det 1950 olika uppfattningar om Ormen Friskes sjövärdighet och orsakerna till katastrofen. Utgående från tidningsreferaten, Rune Edbergs artiklar och mina egna minnen av min far vill jag göra följande reflexioner.

Frisksporten

Sam läste Are Waerlands böcker om vegetarisk mat och blev vegetarian (eller, som man ibland sade på den tiden, waerlandist) omkring 1949. Jag tror att han kom in på detta själv utan att vara influerad av frisksportarna på Stensund. Kanske hörde han något föredrag av Are Waerland. Det är möjligt att det var genom dessa intressen som han fick kontakt med Stensund, även om det troligaste är att Sten sökte upp honom eftersom han var känd som fartygshistoriker.

Denna omständighet har, menar jag, ett intresse för att förstå Sams engagemang i bygget, eftersom han måste ha känt sympati för frisksportarnas idéer om mat, och förstod det utanförskap i det svenska samhället som vegetariska matvanor på den tiden orsakade.

Sam övergav efter några år dessa matvanor. När jag frågade honom om anledningen, svarade han att det sociala trycket gjorde det omöjligt att fortsätta. (Vegetarisk mat var något mycket konstigt i Sverige på den tiden – attityderna har ändrats).

Skeppets "linjer"

Eftersom Ormen Friske var en kopia av Gokstadsskeppet kan man hävda att hon konstruerades av vikingarna för över tusen år sedan. Detta är emellertid en otillåten

förenkling. Det torde ha funnits en mängd detaljer i Gokstadsskeppet som inte återfunnits och andra som återfunnits utan att man vet var de suttit. Viktigare är förstås att man inte vet mycket om riggen. Annat, som vantens placering, kan inte avläsas eftersom relingarna blivit förstörda. Vantens placering har kanske betydelse för seglingsegenskaperna, eftersom de påverkar hur vindens kraft överförs till fartyget, men för övrigt är den av betydelse för hur man kan fälla masten: sitter ett vantpar för om masten måste det lossas innan denna fälls bakåt. En annan viktig omständighet som påverkar seglingsegenskaperna och som inte med säkerhet kan avläsas i det arkeologiska fyndet är skrovets form: skrovet kan geometriskt betraktas som en krökt yta med viss böjlighet, vilken gör att det ursprungligen kan ha haft flera möjliga former.

Ett vikingaskepps seglingsegenskaper beror på vilken form det har, och denna kan som sagt inte avläsas från det arkeologiska fyndet, eftersom detta deformerats och eftersom det finns många sätt att återskapa formen, från mer långsträckta former till mer rundade. Den som gör en kopia av skeppet måste alltså fatta ett beslut om vilken form kopian skall ha, och alla sådana former är inom vissa gränser lika riktiga i jämförelse med originalet. Man kan följa Nicolaysens ritningar, eller man kan välja att inte följa dem och rita en annan form. Som Sam Svensson själv skriver byggdes Ormen Friske efter de av Nicolaysen angivna linjerna, som inte med nödvändighet är lika med den form Gokstadsskeppet hade när det seglade.

I sitt uttalande i Svenska Dagbladet 1950-06-27 talar Sam om att Ormen Friske "hade samma linjer" som "de riktiga vikingaskeppen". Och det är uppenbart att han kände en stor stolthet över att ha medverkat vid tillkomsten av detta nya skepp, som han i sin kalender kallade för Gokstadsskeppet (1949-04-16). Han visste då att ett skepp med dessa linjer kunde klara atlantfärder i hårt väder. Detta var ju praktiskt bevisat 1893 och ingen teoretisk slutsats. Den bild som Edberg publicerat av honom när han seglar »Ormen Friske» (Edberg 2001:11) visar en klar stolthet, tycker jag, liksom bilden i Såningsmannen 1949-07-02. Fick denna glädje och stolthet honom att medvetet eller omedvetet bortse från de svagheter som onekligen fanns i realiserandet av arbetsritningarna?

Skeppets utförande

Det har hävdats att det använda virket och skarvningen av kölen inte var bra; se artikeln i Teknikens Värld 1950, nummer 13. Varnade Sam för detta? Hans uttalande i Svenska Dagbladet 1950-06-27 talar om "linjer", dvs. sådant som kan avläsas från en ritning, och nämner inget om svagheter i realiserandet av hans ritningar. Han försvarar linjerna men förtiger deras realiserande. Det är ett ganska egendomligt utelämnande. Han drar från påståendet att linjerna är desamma som Gokstadsskeppets slutsatsen att också sjövärdigheten är exakt densamma. Om linjerna är desamma, men de många skarvarna och virkets kvalitet inte är det, så följer väl inte att sjövärdigheten är densamma. Sjövärdigheten måste väl också påverkas av de många skarvarna och kvaliteten på virket. Inga sådana överväganden framkommer i reportaget. Naturligtvis kan vi inte veta huruvida han är korrekt citerad och inte heller huruvida han skulle ha uttryckt sig mera nyanserat om han skrivit själv.

I sina uttalanden i Arbetaren och Svenska Morgonbladet 1950-06-27 säger han att inte heller större och starkare fartyg skulle ha klarat en grundstötning, och något tal om bristande sjömanskap förekommer inte.

Vad gäller frågan om hur mycket skrovets kvalitet påverkat olyckan finns två skolor. Den ena företräds av sjökaptén S. M. Svensson (Svenska Dagbladet 1950-07-09) som skriver att Ormen Friske skulle ha "gått sitt öde till mötes även i mindre svår sjögång." Den andra av bröderna Mattus (Dagens Nyheter 1950-07-18), som anser att inga ekplankor skulle ha hållit när Ormen Friske slungades mot klipporna vid Danskermanns Hörn. Sam själv ansluter sig som vi sett till den senare uppfattningen.

I det efterlämnade manuskriptet ger Sam ett intryck av att vara nöjd med det faktum att till exempel kölen limmats (med "vattenfast konsthartslim"); han hävdar i alla fall inte att det skulle vara något dåligt. Gokstadsskeppet var byggt i ek, likaså dess kopia Viking. Virket i Ormen Friske omnämns som "utsökt kvistfri kärnfuru i upp till 12 meters längd och 20 tums bredd", medan Gösta Jonsson i Teknikens Värld 13/50 menar att virket var "långt ifrån bra". Han nämner inget om att virket från Dalarna inte skulle ha räckt till hela bordläggningen (Gösta Jonsson hade hävdad att man använde "ännu sämre" virke sedan det från Dalarna tagit slut). Ingen kritik av limningsförfarandet, dåligt virke eller skarvar återfinns här.

Jag har hos mig inte hittat något brev där Sam kommenterar hur skeppet var byggt. Hans odaterade manuskript ger dock en ganska klar fingervisning om vad han ansåg (efter förlisningen): han kritiserar där ingenting rörande detta.

Besättningens sjömanskunskap

I Svenska Dagbladet av 1950-06-27 dömer Sam ut frisksportarnas sjömanskunskaper i hårda ordalag. Uttalandet gjordes vid en tidpunkt då man inte visste särskilt mycket om olyckan. Den första tryckta nyheten om förlisningen kom den 26 juni – radion rapporterade förmodligen tidigare – och just den 26 eller möjligen något tidigare gjorde Sam detta uttalande utan att veta hur olyckan gått till. Man kan jämföra med Oberregierungsbaurat Bahrs utredning.

Jag har svårt att begripa att han kunde göra ett sådant förhastat, offentligt uttalande. Kanske måste man förstå det mot bakgrund av den fruktansvärda chock och besvikelse som skeppets undergång blev för honom. Även om uttalandet hade varit fullständigt sant, så skulle det ändå vara mycket grymt med tanke på att han måste ha insett att de omkomnas familjemedlemmar, till exempel Sten Schröders hustru och två söner, skulle läsa det. Dock kan man givetvis inte vara säker på att han har blivit korrekt citerad.

Bombningarna

Sam skriver i brevkastet av 1956-04-25 att skeppet träffats av en hagelstorm av amerikanska bomber. Jag tror (men vet förstås inte) att detta är en överdrift utan stöd i observationer, och den passar in i textens polemiska ton; han förnekar där att det skulle finnas "plans". Det troligaste är väl att fartyget var nära att nå nödhamn på Helgoland, men gjorde undanmanövrer för att undvika bomberna, och därmed kom för nära undervattensklipporna, precis som bröderna Mattus hävdar. Hans egen beskrivning i det odaterade manuskriptet stämmer med detta. Utan bomber skulle besättningen kanske ha kommit i hamn och kunnat vänta där tills stormen bedarrat.

Två frågor

Var det planerat att Sam skulle följa med? Vi kan väl anta att Sten Schröder gärna ville det. Jag har inte hittat något brev eller dokument som belyser denna fråga. Det finns i själva verket ett fullständigt tillräckligt skäl varför han inte följde med: han hade

inte råd. Han skulle ha kunnat offra semestern, men det skulle inte ha räckt. Familjens ekonomi var inte så bra att han kunde avstå från en månadslön.

Ett ytterligare skäl, som vi kan lägga till det nämnda, var att det troligen skulle ha varit mycket svårt för honom att få tjänstledigt för en längre resa. När han blev ombedd att bli befälhavare för Sunbeam 1947 begärde Rydbergstiftelsens ordförande tjänstledigt för hans räkning, och denna beviljades (Svensson 1947-10-05). Han kunde alltså inte själv ansöka om tjänstledighet och få den beviljad; stiftelsens ordförande måste ingripa, men några speciella svårigheter nämns inte i brevet. År 1948 var det däremot mycket svårt: "Det satt hårt åt för mig att få tjänstledigt från museet, egentligen kunde jag inte klara det själv, men Rydbergiska Stiftelsen körde hårt och sa att jag var oundgänglig för Sveriges sjöfart, och det var museets intressen att den hjälptes osv" (Svensson 1948-12-30).

Det är uppenbart att de påtryckningar som Rydbergiska stiftelsen kunde utöva 1948 inte var möjliga i fallet med Ormen Friske 1950. Ormen Friske var inte oundgänglig för Sveriges sjöfart, det enda skäl som skulle ha kunnat beveka museiledningen.

En annan fråga är huruvida Sam varnade eller avrådde (i förväg) på grund av skeppets utförande, som han ju kände väl till. Det finns inget som tyder på att han gjorde det. I en artikel i Svenska Dagbladet 1950-06-27 sägs visserligen att han "var långt ifrån nöjd med förhållandena ombord, men han var besluten att rätta till så mycket som möjligt, innan han gick iland." Det sägs inte vad det handlar om, men det måste ju vara saker som kan göras under färden mellan Björkö och Oaxen; det kan knappast gälla frågan om furu och ek eller skarvarna i kölen. Allt annat tyder på att han var "gemytlig", glad och stolt över att få vara med. I sina uttalanden i Arbetaren, Dagens Nyheter och Svenska Morgonbladet 1950-06-27 försvarar han skeppets sjövärdighet. Kan det helt enkelt vara så att varningsklockorna inte fungerade när allt var så roligt och kopian av Gokstadsskeppet seglade så bra – hon visade ju "rent otroliga seglingssegenskaper"?

6. Sammanfattning

Vi kan slå fast att Sam Svensson i sitt efterlämnade manuskript inte har ett enda kritiskt ord att säga om kvaliteten hos virket eller i utförandet av Ormen Friske; han försvarar också i sina uttalanden i pressen konsekvent dess sjövärdighet trots starkt kritiska uttalanden av andra och frågor från journalister i ämnet. Han berör inte frågan om ek kontra furu eller sågat kontra klivet virke, trots att den borde ha varit het.

Däremot framstår bilden av Sam Svenssons betydelse för Ormen Friskes tillkomst efter denna genomgång som motsägelsefull. Detsamma gäller hans egna känslor inför skeppet.

Det står klart att han bidragit väsentligt till Ormen Friskes tillkomst. Han ritade på skeppet 1949. Han besökte Stensund såväl våren 1949 som våren 1950. En mängd beslut måste fattas i situationer där Nicolaysens ritningar av Gokstadsskeppet inte kunde ge någon vägledning, till exempel om skeppets exakta form och var vanten skulle fästas (Gokstadsskeppets relingar var förstörda). Endast han kunde fatta sådana beslut (jag avser här förstås beslut i praktiken, inte i juridisk mening).

Men han tonade ned sin roll. Han förnekade 1956-04-25 till och med att det fanns några "plans".

Det är uppenbart att han var glad och stolt över att vara med på Ormen Friske och att själv segla denna vikingaskeppskopia med dess ”rent otroliga seglingsegenskaper”. I själva verket tror jag att glädjen att själv segla ett sådant skepp och att försöka ”lösa gåtan om hur vikingarna seglade” var den starkaste drivkraften för honom att engagera sig i projektet.

Men han omnämnde aldrig med ett ord Ormen Friske i sina många brev till den mångåriga vännen Lars Grönstrand, vare sig före eller efter katastrofen – inte ens dagen efter det att han lämnat Ormen Friske på dess sista färd, och inte heller när Lars frågar i ett av sina brev. Detta står i en skarp kontrast till hans omsorgsfulla och uttömmande svar på alla andra frågor som Lars ställer och hans redogörelser för alla andra skepp som han var engagerad i och som han berättade utförligt om, till exempel Gerda, Sunbeam och Vasa, liksom beträffande alla andra skepp som diskuterades dem emellan, Sigyn, Pamir, Passat, af Chapman,..., samt kyrkskeppen som han restaurerat. Det är som om hans olika fartyg levde inom olika sektorer hos honom. Korrespondensen med Lars ville han kanske (medvetet eller omedvetet) ha som en fredad zon, där katastrofen inte trängde sig på. Det vore inte onaturligt, men det kan inte förklara hans tystnad före förlisningen.

Nu i efterhand kan vi läsa Sam Svenssons efterlämnade manuskript som en ofullbordad och tidlös protest (för Ormen Friskes del) mot Søren Vadstrups omdöme ”*Hugin* og *Ormen Friske* blev rigget og sejlet alt for primitivt, i det ene tilfælde med et tragisk forlis till følge.” (1993:162).

7. Källor och litteratur

7.1. Böcker

A[nton] W[ilhelm] Brøgger; Haakon Shetelig 1950. *Vikingskipene: deres forgjengere og etterfølgere*, Oslo: Dreyers Forlag.

A[nton] W[ilhelm] Brøgger; Haakon Shetelig 1951. *The Viking Ships: Their Ancestry and Evolution*. Oslo.

N[icolay] Nicolaysen 1882. *Langskibet fra Gokstad ved Sandefjord: The Viking-ship discovered at Gokstad in Norway*. Kristiania: Alb. Cammermeyer.

Sam Svensson 1962. *Segel genom sekler*. Illustrationer av Gordon Macfie. Stockholm: Saxon & Lindström.

Søren Vadstrup 1993. *I vikingernes kølvand: erfaringer og forsøg med danske, svenske og norske kopier af vikingeskibe 1892—1992*. Roskilde: Vikingskibshallen.

7.2. Artiklar

Rune Edberg 1999. Flygbombning sänkte svensk vikingaexpedition. *Marinarkeologisk tidskrift* 4, 6—10.

Rune Edberg 2001. Döden vid Helgoland – Ett facit över Ormen Friskes haveri. *Marinarkeologisk tidskrift* 2, 8—13.

Sten Schröder 1950a. Äventyret Ormen Friske. I: *Solvarv. Svenska Frisksportförbundets årsbok 1950*, ss. 22—27. Red. Gunvald Håkanson.

Sten Schröder 1950b. Äventyret Ormen Friske. *Se*, Nr. 28, årg. 13, s. 14, 1950-07-06—12. (Ett sammandrag av 1950a.)

Sam Svensson 1960-61. Viking under svensk flag. *Søens Verden*, Nr. 3, ss. 88—96. (På danska.)

Sam Svensson 1963. The sail. *I: The Lore of Ships*, ss. 96—98. New York, Chicago, San Francisco: Holt, Rinehart and Winston. 279 ss.

Harald Åkerlund 1956. Áss och beiti-áss. Något om vikingarnas rigg och segelföring. *I: Unda Maris 1955–1956*, ss. 30—92. Göteborg: Sjöfartsmuseet.

Harald Åkerlund 1959. Vikingatidens skepp och sjöväsen. *I: Svenska Kryssarklubben. Årsskrift 1959*, ss. 23—81.

Harald Åkerlund 1961-62. Vikingskibe. *Søens Verden*, Nr. 12, ss. 353—385. (Översatt till danska av Kaj Lund.)

7.3. Brev

Robert Barnett 1956-02-27. Brev till Sam Svensson och Gerhard Albe. (Delvis citerat i avsnitt 3.)

Lars Grönstrand 1950-08-22. Brev till Sam Svensson. (Delvis citerat i avsnitt 3.)

Sam Svensson 1947-10-05; 1948-12-30; 1950-06-06. Brev till Lars Grönstrand.

Sam Svensson 1956-04-25. Utkast till brev till Robert Barnett. (Delvis citerat i avsnitt 3.)

Sam Svensson 1956-12-30. Brev till Lars Grönstrand.

7.4. Manuskript

Sam Svensson K1949. Fickkalender för år 1949 med anteckningar.

Sam Svensson K1950. Fickkalender för år 1950 med anteckningar.

Sam Svensson MS. *Ormen Friske*. Odaterad handskrift. 11 blad, 14 sidor.

Författarens adress: Tuvängsvägen 38, 756 45 Uppsala.

Telefon: 018-300708 (hem); 018-4713216 (till arbetet); 0708-870708 (mobil)

Datoradress: kiselman@math.uu.se

Telefax: 018-4713201

Publicerad som ett appendix i: Rune Edberg, *Vikingaskeppet Ormen Friskes undergång. Ett drama i det kalla krigets skugga. (The loss of the Viking Ship Ormen Friske. A Drama in the Shadow of the Cold War)*, pp. 273–291. Huddinge: Södertörn Archaeological Studies 2, 2004, 291 pp.