

Äventyret Ormen Friske

Året var 1948. Det kom ett brev från frisksportarvännen Agne Vindmark, en av frisksportarrörelsens grundare och andliga ledare. Han var skribent och idéskapare. I brevet stod att det hade uppkommit en idé inom frisksportarrörelsen att bygga ett vikingaskepp. Sten Schröder, rektor vid Stensunds folkhögskola, hade länge haft tanken och ställt sig frågan: Kan vi frisksportare bygga en sådan båt?

Det skulle bli en världssportutställning i Stockholm den 20 juni 1949 förlagd till Djurgårdsbrunnsviken. Schröder kontaktade styrelsen för utställningen och lade fram sin idé om ett vikingaskepp som skulle byggas vid Stensunds båtvarv, ros till utställningen och göra turer med turister på kanalen. Styrelsen tyckte det var en lysande idé.

Schröder behövde virke till båten. Han kontaktade många frisksportar-klubbar i landet utan att lyckas. Tiden gick och han såg att det började bli bråttom. Schröder vände sig nu till Vindmark. Kanske visste han någon råd. Denne skrev så brevet till mig med frågan om vi i Sollerö-klubben kunde tänka oss att bidra med bordläggningsvirke. Som ordförande i klubben kallade jag till ett möte, där vi beslöt att försöka hjälpa till. Vilka var vi då? Jo, Bond Erik förstås, hans broder Kalle, Erik Brottare, Gunnar Johansson, Albin Andersson, Anton Larsson, Joel Vik, Per Danielsson och jag själv.

Av täta brevväxlingar med Schröder framkom hur han ville ha virket, och vilka dimensioner det rörde sig om. Vi frågade båtbyggare Anders Bondesson, om han visste var vi kunde få tag i lämpliga träd. Jo, Bondesson visste. På Håll Alberts skifte en bit väster om Lövbergsbron hade Albert lämpliga tallar. Efter överenskommelse med Albert om ett pris på 25 kr per

tall, följde Bondesson oss och utsåg med vant öga lämpliga träd som bläckades. Vi högg ett trettio-tal tallar och Albert körde fram stockarna till vägen. De sågades vid Lövnässågen. Virket strölades för torkning och skickades därefter med järnvägsvagn från Vika station till Vagnhärad och vidare till Stensund, där båten byggdes på deras båtvarv under två månader. Den var 24 m lång, 5 m bred, masten var 15 m hög, vikt 12 ton. Seglet på 70 kvadratmeter var vit- och rödrandigt. Båten hade 16 årpar, som stacks utifrån i det översta bordet. Drakhuvudet tillverkades av träsnidare Martin Lindgren från Insjön.

Så var det tid för skeppets jungfrufärd strax före midsommar 1949. Jag hade i god tid meddelat Schröder att vi kom fem man från vår klubb för att bemanna var sin åra. Det var Erik Brottare, Albin Andersson, Bond Karl Persson, Joel Vik och jag själv. Någon undrar kanske hur frisksportarna kunde äga ett så stort och pampigt slott som Stensund. Det köptes av banankungen Andersson för insamlade medel. Vi medlemmar skänkte pengar efter förmåga. Köpesumman var en miljon kronor som var mycket pengar i mitten av 40-talet. Numera drivs Stensund som folkhögskola.

Det var med stor spänning vi närmade oss Stensunds slott. Hur skulle skeppet se ut? Från slottstrappan såg vi då för första gången Ormen Friske liggande nere vid bryggan. Visst var det en pampig syn. Visst kände vi oss som riktiga vikingar när vi fem Sollerö-pojkar klev ombord. Kanske var vi i rakt nedstigande led ättlingar till de vikingar som vilar i gravrösen hemma på Sollerön.

Nästa morgon efter frukost var det samling nedanför slottstrappan. Alla var utrustade med vita kortbyxor, vit tröja med frisksportarembblemet, en solring i blått med torshammaren inuti. Alla fick också en träningsoverall i blått med vit krage. Vi utrustades också med varsin träsköld. Med Schröder i spetsen vandrade vi på ett led ner till bryggan och äntrade skeppet. Äventyret Ormen Friske hade börjat.

Första etappmålet var Tullgarns slott. Kung Gustav V firade sin 91-årsdag den 16 juni. Det var mycket folk samlat utanför slottet. Kungen överlämnade en budkavel som skulle läsas upp vid öppnandet av världssportutställningen.

Nästa anhalt var Södertälje, där vi rodde genom Södertälje kanal åtföljda av motorbåtar och kanoter. Allt vad staden hade av båtar tycktes vara satt i vattnet för att möta oss. Längs båda sidorna av kanalen var det packat med folk som hurrade och applåderade när vi taktfast rodde Ormen Friske mot dagens etappmål som var Kiholmens hälsohem. Ågaren Conrad Ålberg, möbelhandlaren som var alla frisksportares vän och gynnare, bjöd på riktig kruskagröt. Sedan fick vi sova på golvet i matsalen och torka våra kläder som var genomsura efter dagens regn.



Besättningen på Ormen Friske vid framkomsten till Sjöhistoriska museet i Stockholm. Sollerö Frisksportarklubbs representanter syns längst upp t.v.: Bond Karl Persson, under finns fr.v. Joel Wik, Erik Brottare och Axel Bohm. Sittande i tredje raden t.v.: Albin Andersson.



Ormen Friskes rutt vid jungfrufärden i juni 1949 från Stensund, genom Södertälje kanal och via Björköfjärden i Mälaren mot utställningen i Stockholm.

Nästa dag efter frukost var det så dags för slutetappen, världssportutställningen vid Sjöhistoriska muséet vid Djurgårdsbrunnsviken i Stockholm. Dagen började med regn och motvind. Masten fälldes för att minska luftmotståndet. Vi rodde under tidspress över Björköfjärden. Båten segade sig sakta framåt. Sveriges Radios Folke Olhagen kom med flyg och äntrade skeppet för att intervjua oss. Efter en stund kantrade vinden och vi kunde ta oss in till Stockholm med seglet hissat efter en sjöresa på ca 80 km. Det var nog många stockholmare som trodde att de såg i syne den dagen, när ett vikingaskepp seglade under stadens broar. Vi Solleröpojkar blev kvar ytterligare en dag i Stockholm och var med om att ro turister och hugade passagerare en tur på kanalen. Sedan tog vi avsked av alla roddarkamrater och åkte hem till Sollerön ett äventyr rikare.

Strax före julen 1949 flyttade jag till Sundbyberg. Jag hade väl tröttnat på slitet i skogen. Kanske sökte jag nya äventyr.



Vikingaskeppet Ormen Friske under segel på Björköfjärden in mot Stockholm.

En dag läste jag i Dagens Nyheter att Ormen Friske hade förlist i juni 1950 under seglats från Trelleborg till en utställning i Frankrike. Förlisningen hade skett utanför tyska nordsjökusten mellan Kielkanalen och ostfrisiska öarna. Femton man följde skeppet i djupet, bland dem fanns vännen Sten Schröder. I slutningen ner mot kusten utanför Stensunds slott restes sedermera en minnessten över de omkomna.

Citat från pressklipp: "Det är vrakrester som under dagens färder bland öarna setts och de på Süderoog hittade liken, som ger klart besked om att Ormen Friske gått under. De intensiva spaningarna samt den långa tid som förflutit sedan båten sist siktades, talar förkrossande starkt för att ingen överlevt".

Det finns flera teorier om orsakerna till Ormen Friskes förlisning. En del hävdar att skeppet inte var byggt för att tåla sjögången i Nordsjön, andra oroade sig för att skeppet passerade en livligt trafikerad sjöled med de risker detta medförde, andra åter påvisade att i Helgolandsområdet pågick ofta avancerade militära flott- och flygövningar. Jag har själv en bestämd uppfattning om vilka av teorierna som ligger sanningen närmast. Kanske får vi svaret någon gång i framtiden.

En vikingabåt i mindre format byggs nu i snickeriet vid Rothagevägen på Sollerön. Kyrkbåtarna på Siljan visar att båtbyggarkonsten finns kvar. Ormen Friskes korta bana slutade i en stor tragedi men min dröm är ett vikingaskepp som plöjer Siljans vågor.

Axel Bohm