

Rune Edberg:

Vikingaskeppet Ormen Friskes undergång. Ett drama i det kalla krigets skugga.

## **(Der Untergang des Wikingerschiffes „Ormen Friske“. Ein Drama im Schatten des Kalten Krieges.)**

Södertörn Archaeological Studies 2. Huddinge (Schweden) 2004. ISBN 91-628-5977-3 ISSN 1652-2559.

### **Zusammenfassung**

Dieses Buch hat drei Ziele. Erstens, das Projekt „Ormen Friske“ zu dokumentieren, den Bau eines Schiffes und dessen Fahrt. Weiter will es den Unfallhergang schildern und versuchen ihn zu verstehen. Zweitens wird untersucht, warum von schwedischer Seite nie eine Untersuchung der Tragödie zustande kam, obwohl 15 Mitbürger unter unklaren Umständen ums Leben gekommen sind. Drittens wird aufgezeigt, wie seinerzeit die Wrackreste aufbewahrt wurden, wie sie beurteilt wurden und welche Bedeutung sie für heute erhalten haben.

Die Quellen sind staatliche Archive und private Sammlungen. Als Grundlage dienen schriftliche Unterlagen, Gegenstände und persönliche Gespräche mit Verwandten der Besatzung und Zeitzeugen die eigene Erinnerungen an das Schiff „Ormen Friske“ haben. Das Buch ist auf Grundlage der Auffassung geschrieben, dass es in archäologischem Fachprofil um ein Studium des Zusammenspiels zwischen materieller Kultur und menschlichen Handlungen geht, ohne Rücksicht auf Zeitabstände. Der aktuelle Begriff ist Archeology of the Contemporary Past.

„Ormen Friske“ war der Nachbau eines Wikingerschiffes, des norwegischen „Gokstadsschiffes“. Um 1880 wurde es von Archäologen ausgegraben und wird als eins von drei Schiffen im weltberühmten Osloer Wikingerschiffsmuseum ausgestellt.

Auf Initiative von Sten Schröder wurde im Frühjahr 1949, „Ormen Friske“ gebaut. Von Beruf war er Ingenieur und hatte früher die Vizepräsidentschaft des Frisksportförbundet inne. Noch heute ist der Frisksportförbundet eine ideelle Organisation mit den Zielen der Körperertüchtigung, gesunder Eßgewohnheiten, und geistiger Entwicklung im Programm. Die Mitglieder befürworteten zudem ein abhärtendes Freiluftleben. Alkoholkonsum und Rauchen lehnen sie ab.

Das Ziel des Projekts „Ormen Friske“ war Propaganda, die Ideen der Frisksportförbundet zu verbreiten. Die Werbung mittels eines Wikingerschiffes machen zu können, fiel mit der populären Vorstellung zusammen, dass Wikinger kühne Meeresreisen machten und einen natürlichen Lebensstil führten.

Das Boot wurde in Stensund an der Ostseeküste ca. 60 km südlich von Stockholm auf dem Hof des Frisksportsförbundet gebaut. Schröder war es geglückt Sam Svensson, einen bekannten Segelbootexperten, als Ratgeber zu engagieren. Zusammen stellten sie auf Basis der wissenschaftlichen Publikation des Gokstadsschiffes von Archäologen Nicolay Nicolaysen Arbeitszeichnungen her. In Bror Westerlund fanden sie einen erfahrenen Bootsbauer der als Vormann den Bau des Bootes leitete. Zusammen mit fünf Mitarbeitern stellte er das Schiff in nur sechs Wochen her.

Teile des Frisksportförbundet stellten den Bootbau in Frage. Hintergründe waren die schwache wirtschaftliche Lage der Organisation und zudem hatten Schröder und andere Personen zum Teil gegensätzliche Meinungen. Deshalb übernahm Schröder allein die Verantwortung und Finanzierung des Projektes.

Sobald das Schiff fertig gestellt war, segelte man es nach Stockholm. Im Sommer 1949 nahm man mit dem Boot an einer Sportausstellung teil. Täglich ruderte und segelte man mit zahlenden Gästen. Gleichzeitig plante Schröder längere Reisen. Er spielte mit dem Gedanken, mit einer Friedensbotschaft zu den Vereinten Nationen nach New York zu fahren. Von dort wollte er weiter über Flüsse und Kanäle in USA in die Gegenden fahren, in denen zahlreiche Nachkommen skandinavischer Einwanderer lebten.

Im Frühjahr 1950 bekam Schröder eine Einladung, zusammen mit einer Zusage der Kostendeckung, um die „Ormen Friske“ als Attraktion der Seefahrtsmesse in Rotterdam auszustellen. Die Besatzung bestand aus freiwilligen und abenteuerlustigen 17- bis 38-jährigen Sportler. Am 4. Juni begann die Reise, die die letzte des Schiffes werden sollte und mit einer Katastrophe endete.

In der Wikingerhandelsstadt Birka am Mälarsee brach man auf. Weiter ging es auf der Ostsee in Richtung Süden. Der erste Teil der Reise verlief glücklich mit zeitweilig schönem Wetter, abgewechselt durch stürmische Winde. Nach acht Tagen lief das Schiff in Ystad ein. Dort wurden kleinere Schäden repariert und manche Ausrüstungsgegenstände komplettiert. Nach Anlaufen des Hafens von Trelleborg, ging die Fahrt weiter nach Kiel und danach durch den Nord-Ostseekanal. Am 21. Juni 1950 kam das Schiff durch die Deutsche Bucht hinaus auf die Nordsee. Dort ging es am folgenden Tage unter. Dabei kamen Schröder und seine 14 Besatzungsmitglieder um.

Erst vier Tage nach der Havarie wurde der Schiffbruch bemerkt, als Tote und Wrackteile an die nordfriesischen Inseln angeschwemmt wurden. Sofort wurde Kontakt mit dem Schwedischen Konsulat in Hamburg aufgenommen. In ihrem Bericht an das Außenministerium in Stockholm und gegenüber Journalisten äußerten sich die Konsulatsbeamten von Beginn an sehr negativ über das Schiff und seine Besatzung. Der Konsul stellte sogar die Frage, ob die Reise überhaupt ausreichend technische und personelle Voraussetzungen für eine derartige Fahrt gehabt habe. Aus diesem Grund sah man auch in Schweden darin die Ursache der Katastrophe. Die Kritik betraf das Material der Schiffskonstruktion. Es war nicht in Eiche wie das Gokstadschiff, sondern in Kiefer gebaut worden. Zudem waren die Spanten nicht aus Naturgewachsenem Holz, sondern aus Einzelteilen zusammengefügt. Die Besatzung erfuhr ebenfalls Kritik. Ihr wurde vorgeworfen, sie sei zu unerfahren gewesen. Die Presse griff diese Kritik an Schiff und Besatzung sofort auf und verbreitete sie allgemein. Die Verwandten mussten diese Last alle Jahre forthin tragen. Auch die Fachliteratur, die sich mit den Erfahrungen des Segelns anderer Wikingerschiffskopien beschäftigte, hat diese Kritik oftmals wiedergegeben.

Zwei Wochen nach dem Unglück wurde eine neue Information verbreitet. Das Wasser- und Schifffahrtsamt in Tönning, Schleswig-Holstein hatte eine kleinere Untersuchung durchgeführt. Sie stützte sich auf Augenzeugenberichte. Zur Zeit des Unglücks herrschte ein starkes Unwetter mit Windstärken in Sturmstärke. Das Unwetter hatte sich schnell entwickelt und die Wetterbehörde hatte nicht davor gewarnt. Die gesamte Fischerflotte in der Deutschen Bucht war

gezwungen gewesen, auf Grund des Sturmes einen Nothafen aufzusuchen. Als „Ormen Friske“ versuchte in ruhigeres Wasser im Lee der Insel Helgoland zu kommen, wurden Fliegerbomben aus großer Höhe auf die Insel abgeworfen. Die Bewohner der Insel waren schon während des Krieges umgesiedelt und gelegentlich wurde Helgoland als Übungsplatz für Bombenabwürfe für britische und amerikanische Flieger angewandt. Vorwarnungen für Bombenabwürfe wurden nie gegeben.

Bei dem Versuch, den Bomben zu entkommen, zerschlug das Schiff wahrscheinlich an den Untiefen, nur wenige hundert Meter vor der schützenden Reede Helgolands. In dieser Untersuchung wird die Schuld am Untergang der „Ormen Friske“ ausdrücklich nicht bei Mängeln der Konstruktion oder der unerfahrenen Besatzung gesucht, sondern als eine Kombination von mehreren unglücklichen Umständen gesehen. Der Vorstand der Wasser- und Schifffahrtsbehörde unterstrich sogar seine persönliche Auffassung, nachdem er die Zeugen dazu befragt hatte. Hier kam deutlich zum Ausdruck, „dass das Schiff nicht so seeuntüchtig war, wie es in der Presse dargestellt wurde, und dass die Schiffführung ihrer Aufgabe durchaus gewachsen war“.

Ein Sprecher der amerikanischen Luftwaffe bestätigte den Bombenabwurf über Helgoland von englischen Basen zum aktuellen Zeitpunkt. Hierbei bedauerte er den Untergang der „Ormen Friske“. Aus diplomatischen Kanälen wurden die Bombenabwürfe an die schwedische Botschaft in London bestätigt.

Der Bericht der deutschen Untersuchung wurde in Schweden über Nachrichtenagenturen und durch Angehörige verbreitet. Dass das Schiff in einem Bombenabwurfgebiet geraten war, war von der Presse vorher nicht erwähnt worden. Die erneute Schlagzeile fand in der Öffentlichkeit keine größere Beachtung im Vergleich zu den Nachrichten vom Unglück ein paar Wochen vorher. Dazu trug auch das Schwedische Konsulat in Hamburg bei, dass in Pressemitteilungen kategorisch dementierte dass die Bombenabwürfe im Zusammenhang mit dem Drama auf See ständen.

Grosse Teile des Schiffes wurden in den Tagen nach dem Unglück auf den Inseln Pellworm und Sylt gefunden. Dort lagerten sie mehrere Monate. In der Folgezeit zeigten verschiedene Behörden und Personen eine stark unterschiedliche Einstellung zur Wichtigkeit und Bedeutung der Wrackteile. Dies muss so erklärt werden, dass sie von verschiedenen Standpunkten aus beurteilt wurden. Der Vorstand des Wasser- und Schifffahrtsamts fragte mehrmals nach, ob die Schwedischen Behörden die Wrackteile nicht von Spezialisten untersuchen lassen wollten. Doch der Konsul in Hamburg lehnte jede Inspektion ab. Sein Beschluss wurde nie veröffentlicht. Später wurden die Wrackteile den Findern übergeben oder weggeräumt.

Nach gewisser Zeit trieb in Dänemark eine Flaschenpost an Land. In ihrem Text erwähnte sie in schwedischer Sprache die Bombardierung der Insel. Der Fund wurde von der dänischen Polizei an das staatliche kriminaltechnische Institut in Schweden geschickt. Dort wurde er ohne weitere Untersuchung zu den Akten gelegt.

Auf Anforderung von Angehörigen richtete das schwedische Außenministerium eine vorsichtige Anfrage an die amerikanische Regierung mit der Bitte um weitere Aufklärung über das Verschwinden von „Ormen Friske“. Sieben Monate später, im Januar 1951 erhielt man eine abschlägige Antwort aus Washington.

Die gesamte Analyse der Quellen zeigt einen sorgfältigen Bau der „Ormen Friske“ und dass es hervorragend getakelt war, auch

wenn der Schiffskörper wahrscheinlich nicht genauso stark dimensioniert war wie die Vorlage. Das Schiff war auch nicht so professionell ausgerüstet und bemannt wie die norwegische Kopie des Gokstadsschiffes „Viking“, das 1893 sehr erfolgreich den Atlantik überquert hatte. Trotzdem konnten diese Mängel nicht die Ursache des Unglücks gewesen sein. Eine Analyse der Fotos und der Beschreibungen der Wrackteile durch alle zuständigen Quellen zeigt, dass die Untersuchung von 1950 durch das Wasser- und Schifffahrtsamt der Wahrheit sehr nahe kam.

Der großpolitische Hintergrund ist die Erklärung für das Verhalten der schwedischen Behörden, die die Angaben verschwiegen, dass die Männer auf „Ormen Friske“ sich hätten retten können, wenn das Schiff nicht unter den Bombenteppich gekommen wäre. Hamburg lag in der britischen Besatzungszone und es war für die schwedischen Diplomaten lebenswichtig die Besatzer nicht zu provozieren. Die Konsulatsbehörde war in ihrer ganzen Arbeit von deren Wohlwollen abhängig. Die Behörden in Stockholm waren bei Ihren Beschlüssen auf die Berichte des Konsulats angewiesen. Der damals massive proamerikanische Zeitgeist Schwedens ist einer der Faktoren der Ermöglichte, dass die Tragödie auf diese Weise verdeckt wurde. Weiter betrieb Schweden zu dieser Zeit eine umfassende inoffizielle militärische Zusammenarbeit mit dem Westen, obwohl es allianzfrei war.

Deutschland war seit Kriegsende der Schauplatz für Konfrontationen zwischen Ost und West. Die Helgolandfrage gehört zu diesem Problem, zumal die Alliierten ihre Bombenmanöver über der Insel als Übungen zur Vorbereitung für eventuelle Atomwaffenabwürfe in der Sowjetunion benutzten. Eine starke Bewegung unter den evakuierten Einwohnern Helgolands verlangte die Einstellung der Bombenmanöver. Sie forderte die Rückgabe und den Wiederaufbau der Insel. Dieses Ansinnen wurde vom schwedischen Konsulat mit Skepsis betrachtet. Hinzu kam, dass die Schiffskatastrophe zeitlich mit dem Ausbruch des Koreakrieges und der äußerst zugespitzten Weltlage zusammenfiel.

Obwohl 15 Mitgliedern um das Leben gekommen waren, verlangte die Leitung der Frisksportförbundet keine schwedische Untersuchung der Tragödie. Einer der Hintergründe dürfte der damalige proamerikanische Zeitgeist auch innerhalb des Frisksportförbundet gewesen sein. Die Vorstellung sich mit dem Außenministerium anzulegen war der Organisation völlig fremd. Andere Gründe waren eher eigennützig. So hatte sie eine sehr negative Publizität infolge des „Ormen-Friske“ Fall erfahren und wollte die ganze Angelegenheit so schnell wie möglich hinter sich bringen. Zudem hatte die Organisation auch nicht offiziell die Expedition unterstützt. Schröder war formell allein verantwortlich. Es kam außerdem noch die Befürchtung auf, dass man die Schulden der Expedition sowie andere Forderungen tragen müsse. All dies führte dazu die Verdunklung des Vorganges hinzunehmen, ohne Rücksicht auf die Tatsache, dass für die Hinterbliebenen dadurch der Unfallhergang nie geklärt wurde. Wie Söhne, Brüder, Ehemänner ums Leben kamen wurde nie klargelegt.

Nach und nach wurden die Leichen von 9 der 15 Besatzungsmitglieder, zum Teil bis zur Unkenntlichkeit entstellt, aufgefunden und an ihre schwedischen Angehörigen zur Bestattung überführt. Denkmale wurden 1951 in Stensund, dem Bauplatz des Bootes, sowie auf Pellworm aufgestellt. In Stensund wurden jährlich

Andachten gehalten, während das Denkmal und die Wrackteile auf Pellworm hauptsächlich die Bedeutung haben wie man sich auf den Nordfriesischen Inseln an das Unglück erinnert. Zur Erinnerung 50 Jahre später im Jahr 2000 wurden an beiden Orten Andachten mit Angehörigen abgehalten.

Die verschiedenen Wrackteile gingen unterschiedlichen Schicksalen entgegen. Das meiste wurde entsorgt, aber einiges ist uns noch bis heute erhalten geblieben. So lag der Achtern des Wracks viele Jahre als Touristenattraktion im Garten eines Kaffees in Pellworm. Der Drachenkopf aus dem Bug sowie der Drachenschwanz aus dem Achterschiff zusammen mit einigen Schilden wurden nach und nach von dem Schiffmuseum in Husum, Nordfriesland, eingesammelt. Auch dieses Museum veranstaltete zum 50 jährigen Jahrestag des Untergangs eine Ausstellung zu diesem Drama. Schilde und andere Teile wurden von Privatpersonen in Deutschland und Dänemark gefunden. Von diesen diversen Teilen sind uns mindestens eins als Souvenir erhalten geblieben. Den Kompass und die Ruderpinne bekam die Familie Schröder zu sich nach Haus und sie werden von einem von seinen Söhnen aufbewahrt, der ebenfalls den schriftlichen Nachlass betreut. Uhren und Ringe die an den Toten gefunden wurden, sind als Erinnerungsstücke bei den verschiedenen Familien der Hinterbliebenen. In offiziellen Archiven gibt es nicht nur Dokumente zu der Tragödie, sondern untern anderem auch die Kleiderteile, die bei der komplizierten Arbeit mit der Identifizierung damals eine wichtige Rolle spielten.

Alle bekannten Funde der Tragödie „Ormen Friske“, sowohl die verschwundenen als auch die heute noch vorhandenen, sind katalogisiert und dokumentiert. Ihre Bedeutung wird immer noch diskutiert mit dem Ausgangspunkt von schriftlichen Quellen, in Form von Fotos oder mündlichen Erzählungen. Das gilt sowohl im direktem Zusammenhang mit der damaligen Havarie, im Nachspiel und bis heute. Die noch heute bewahrten Funde haben einen Wert aufgrund ihrer Geschichte. Das Schiff lebt durch die uns seinerzeit verbliebenen Stücke und die an es gebundenen Orte fort und mahnt immer wieder zur Erinnerung an das Geschehene.

Emotionen-, Erinnerungen- und Bedeutungswerte sind allgemein menschlichen Komponenten in der Zeitgeschichte die einen wesentlichen Teil bei der Deutung eines jeden archäologischen Fundes ausmachen. Das vorhistorischen Funde ebenfalls eine solche Rahmengeschichte haben und diese zu deuten ist eine der größten Herausforderungen bei archäologischer Interpretation.