

Blekinge – det första byggda örlogsskeppet i Karlskrona

Arkeologisk besiktning
Karlskrona stad
Blekinge län

Jim Hansson med bidrag av Bengt Gullbing



SJÖHISTORISKA

Blekinge – det första byggda örlogsskeppet i Karlskrona

Arkeologisk besiktning
Karlskrona stad
Blekinge län

Jim Hansson med bidrag av Bengt Gullbing

Sjöhistoriska museet
en del av Statens maritima museer

P.O. Box 27131
SE-102 52 Stockholm
Tel 08 519 549 00

www.sjohistoriska.se
www.maritima.se

Sjöhistoriska museet är miljöcertifierat enligt ISO-14001.

Den här rapporten är tryckt på miljövänligt, FSC-certifierat papper utan optiska vitmedel (OBA), tillverkat på ett koldioxidneutralt pappersbruk.

© 2018 Sjöhistoriska museet
Arkeologisk rapport 2018:1
ISSN 1654-4927

Kart- och ritmaterial Jim Hansson.

Layout och grafisk form Franciska Sieurin-Lönnqvist, Arkeobild.

Tryck Arkitektkopia Stockholm 2018.

Omslagsbild: Spant av kraftiga dimensioner som sticker genom ur dyn. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Kartor Godkända ur sekretess-synpunkt för spridning.

Innehåll

Sammanfattning	4
Inledning	5
Topografi och kulturmiljö	6
Tidigare undersökningar	11
Syfte och frågeställningar	11
Genomförande	13
Resultat	14
Dendrokronologi	25
Sammanfattande tolkning och diskussion	26
Referenser	28
Tekniska och administrativa uppgifter	29

Bilagor

1	SSS-indikationer samt position utritad på karta.	30
2	Kartor	33
3	Skeppet Blekinges historia	37



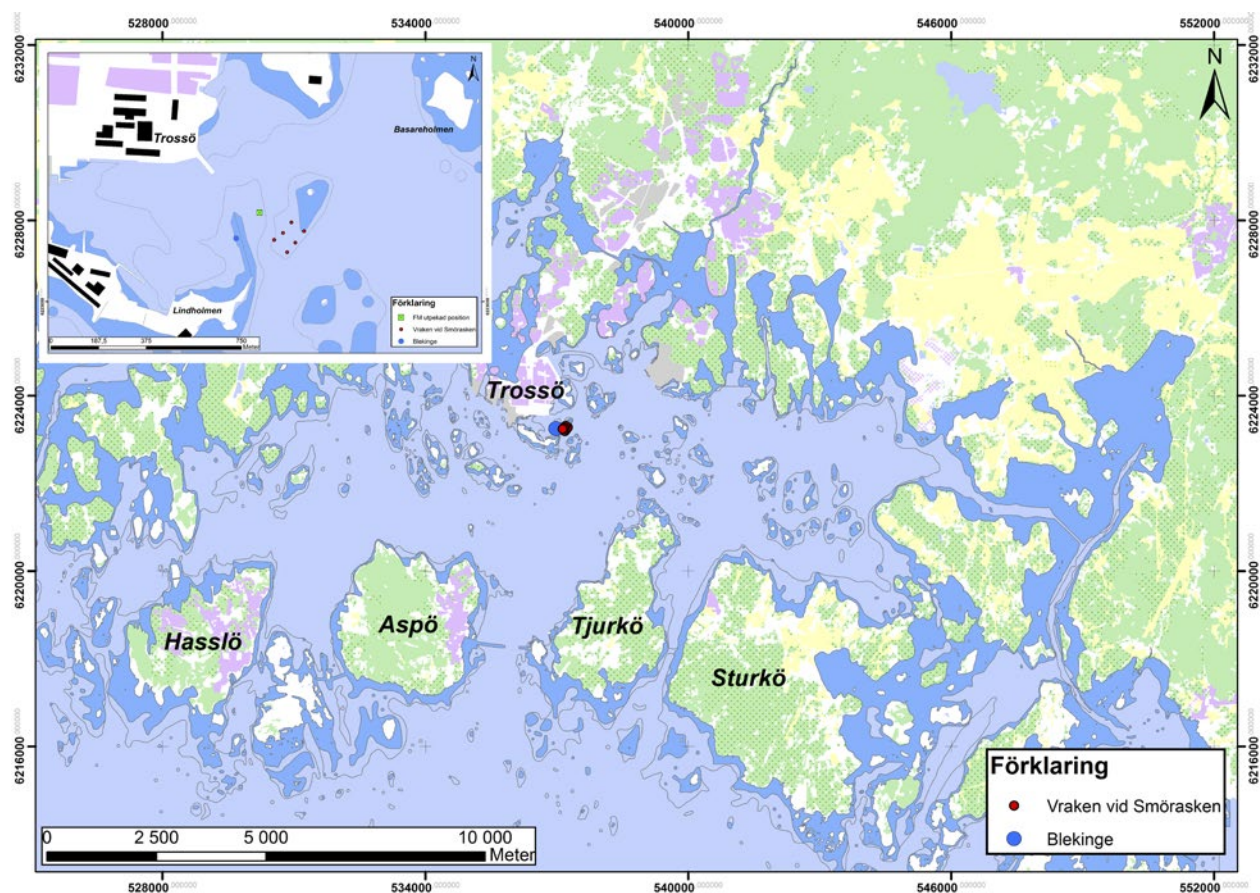
Sammanfattning

Sjöhistoriska museet (som är en del av Statens maritima museer) har under i december 2016 utfört en arkeologisk besiktning av tre stycken side scan sonar (SSS)-indikationer samt en utpekad position för en möjlig fartygslämning öster om Marinbasen i Karlskrona. SSS-karteringen hade utförts av Försvarmakten. Även positionen, utmärkt på en karta, hade erhållits därifrån.

Syftet med den arkeologiska besiktningen var att fastställa om något av objekten som erhållits

från Försvarmakten var lämningen efter örlogsskeppet Blekinge, som var det första fartyget som omkring 1680 byggdes vid flottans örlogsbas i Karlskrona, och som enligt historiska källor år 1713 ska ha sjunkit eller sänkts i området.

Den arkeologiska besiktningen omfattade dykbesiktning av fyra fartygslämningar, varav samtliga utgör fornlämningar. En av fartygslämningarna bedöms utgöra lämningen efter Blekinge.



Figur 1. Läget för de besiktigade SSS-indikationerna och positionen markerade med på GSD Terrängkartan, Lantmäteriet. Vraket efter Blekinge är markerad med en blå punkt och övriga fartygslämningar med röda punkter. Kartan är bearbetad av Jim Hansson, Statens maritima museer.

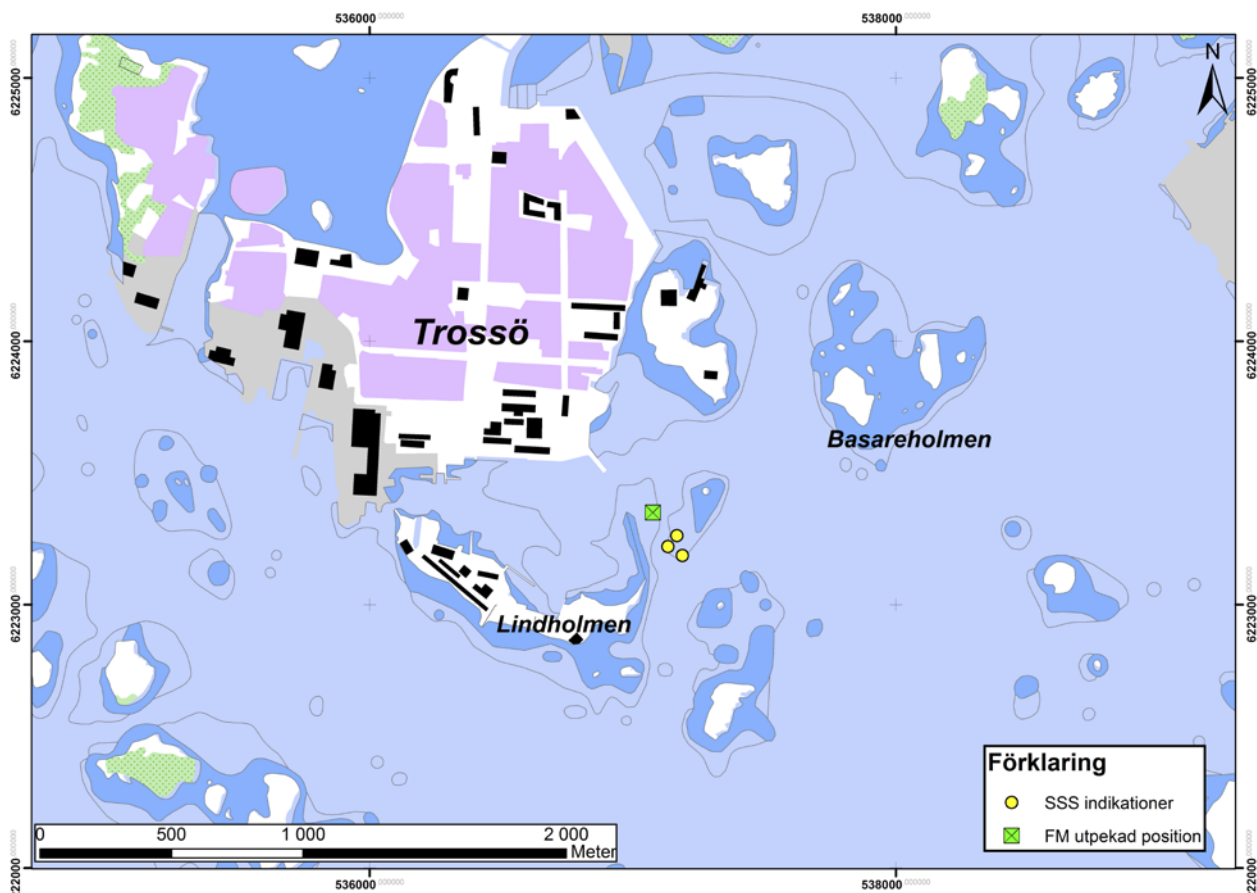
Inledning

Länsstyrelsen i Blekinge kom år 2016 med en förfrågan till Statens maritima museer (SMM) att besikta tre sonarindikationer och en utpekad position för en möjlig fartygslämning som erhållits via Försvarmakten (FM) (figur 2). Positionen hade av Försvarmakten markerats på en karta.

Besiktningen syftade till att fastställa något av objekten utgör vraket efter örlogsskeppet Blekinge, som enligt historiska kartor ska ligga i området vid östra stenpiren i Marinbasen i Karlskrona (fig. 1, 2 och 7).

De tre nu aktuella SSS-indikationerna korrelerade med tre stycken fartygslämningar, som påträffats av SMM år 2006 och som inrapporterats till FMIS (Ekberg 2008). SSS-positionerna kallas här för V1, V2 och V3 och motsvarar RAÄ Karlskrona 99, 98 samt 101 (www.fmis.raa.se).

Vid karteringen år 2006 påträffades totalt sex stycken fartygslämningar i området. Läget för dessa, liksom de nu aktuella SSS-indikationerna och den av Försvarmakten utpekade positionen framgår av figur 3.



Figur 2. Besiktningen omfattade tre stycken SSS-indikationer från Försvarmaktens kartering och en position som pekats ut av Försvarmakten direkt på en karta. GSD Terrängkartan, Lantmäteriet, bearbetad av Jim Hansson, Statens maritima museer.

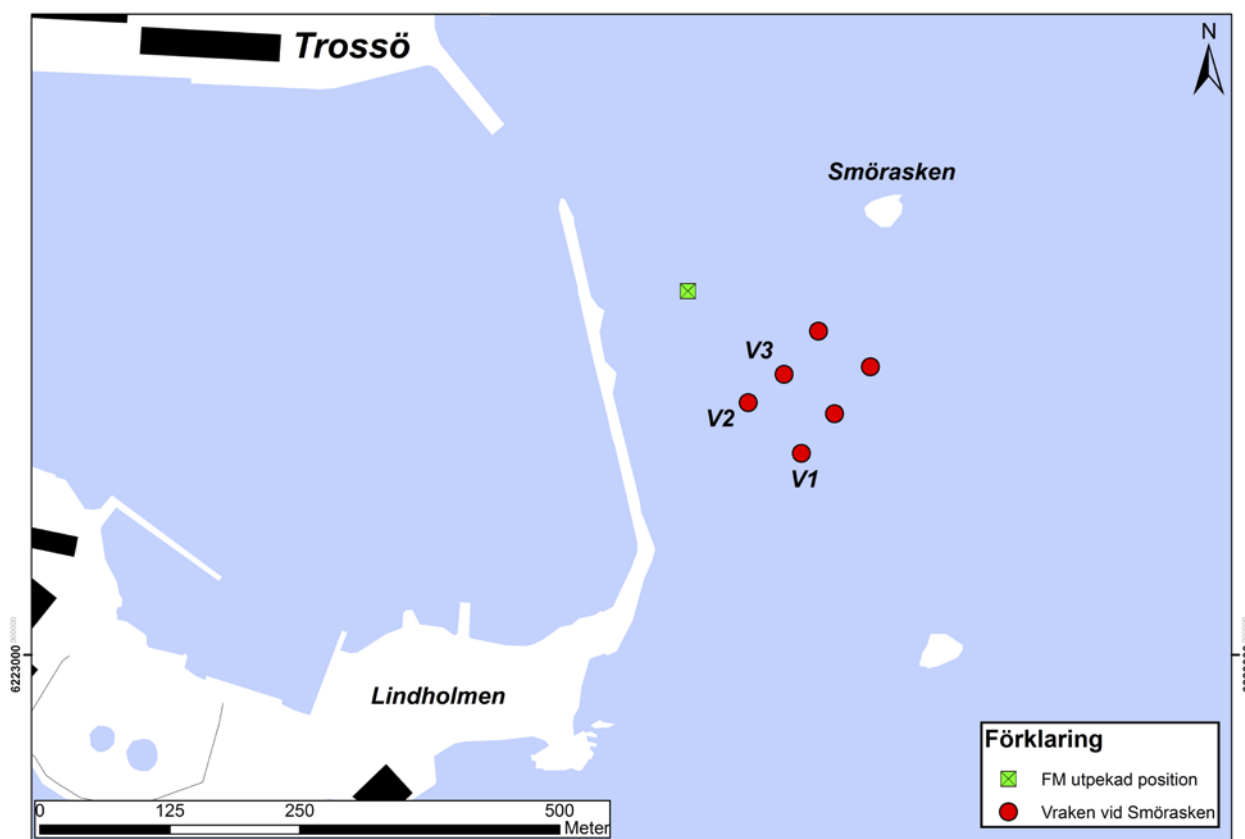
Topografi och kulturmiljö

Örlogsskeppet Blekinge byggdes och sjösattes i Karlskrona. Skeppet stod klart år 1682, som det första skeppet som byggdes vid den nya örlogsstationen.

Blekinge uppfördes av den engelska skeppsbyggaren Robert Turner, som inlett sin skeppsbyggarkarriär i Göteborg 1659, där han verkade tillsammans med landsmannen och mästaren Frans Sheldon. Turner arbetade även i Stockholm, där han hjälpte Sheldon att färdigställa skeppet Kronan (126 kanoner), liksom i Norrland.

Turner byggde många fartyg under sin karriär som skeppsbyggare. Hans första skepp som mästare, Carolus XI (80 kanoner), sjösattes i Stockholm 1678, följt av 70-kanonersskeppet Drottning Hedvig Eleonora, som sjösattes 1680 (Börjeson 1943:48).

Karlskrona örlogsstation anlades på 1680-talet, då man flyttade örlogsverksamheten från Skeppsholmen i Stockholm. Bakgrunden till flytten var att Blekingeområdet, som Sverige tidigare haft kontroll över, år 1676 förlorades till Danmark un-



Figur 3. Kartan visar Försvarsmaktens SSS-indikationer som skulle besiktigas som del av uppdraget, tillsammans med Statens maritima museers SSS-indikationer från 2006. GSD Terrängkartan, Lantmäteriet, bearbetad av Jim Hansson, Statens maritima museer.



Figur 4. Kartan visar hur Trossö, med närliggande öar, såg ut innan den stora exploateringen med skapandet av örlogsvarvet inleddes. Bland annat kan man se de gator som planerades. Källa: Karlskrona varus sjökrigshistoriska samlingar, 1130.

der det så kallade Skånska kriget. Först år 1679 slog svenskarna tillbaka och återtog kontrollen över området och bestämde sig för att skapa en ny örlogsstation.

Idén om att flytta örlogsbasen med skeppsbyggeriet från Stockholm och anlägga en ny örlogsbas hade bland annat kommit av att man ville komma närmre slagfälten på havet i södra Östersjön. Den huvudsakliga fienden under den här perioden var Danmark, som ofta fick stöd av Nederländerna.

Karlshamn, som tidigare hetat Bodekull, och där Kronan också hade ett skeppsvarv, ansågs inte vara en lämplig plats för en ny örlogsbas. För att behålla greppet om Östersjön, behövde den svenska flottan en mera lämplig plats för en större örlogsbas (Stenholm 1999:11). Förhoppningen var också att man skulle få längre isfria perioder och minska risken för att flottan skulle bli infrusen.

Området för den nya örlogsbasen valdes ut med omsorg. Platsen skulle ha en tillräckligt skyddad och djup hamn, som lätt kunde försvaras. Efter överläggningar föll valet på Trossö, med kringliggande öar, det vill säga platsen för dagens Karlskrona. Trossö beskrevs vid denna tid som ett område bestående av bergiga backar. Däremellan fanns tät skog som överskuggade de få åkertäppor som fanns på ön (Indebetou 1878:16).

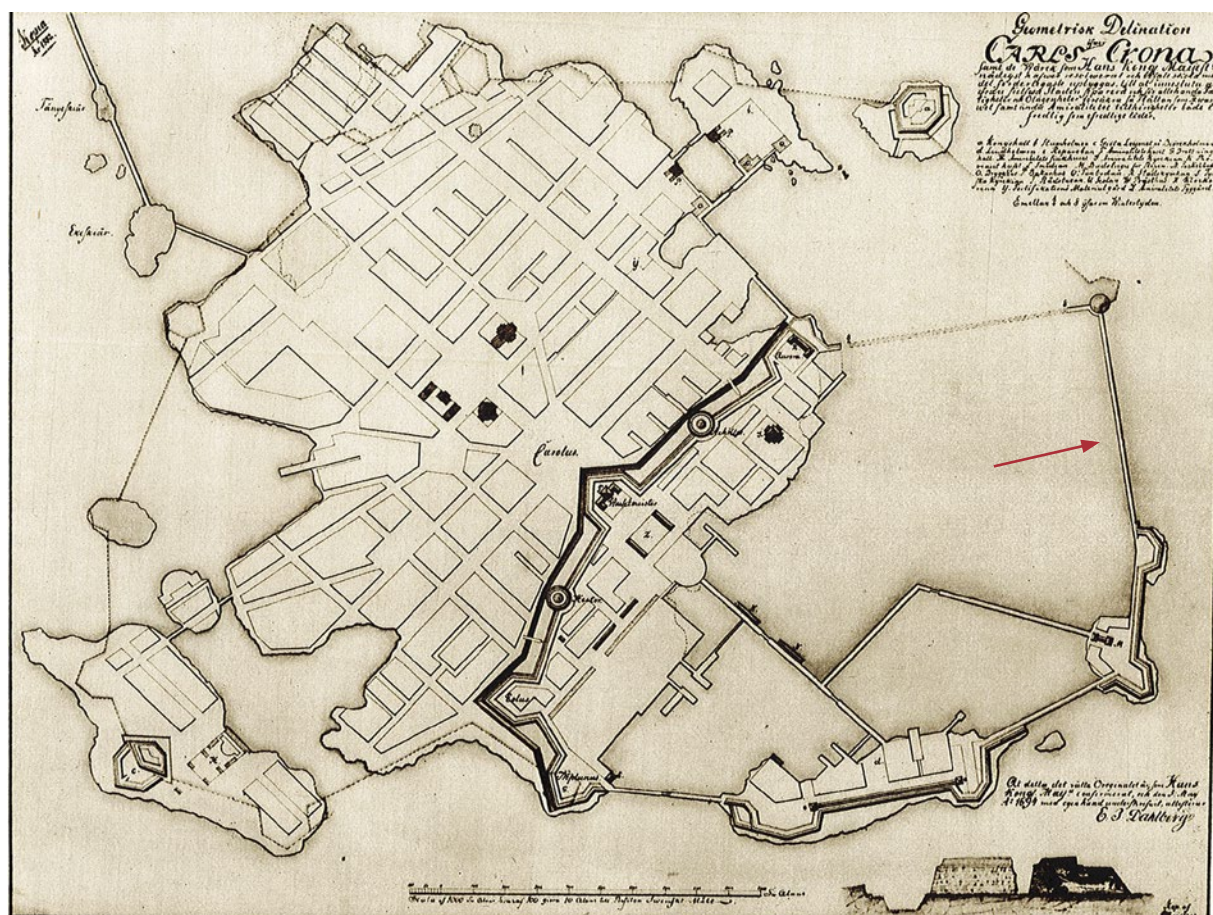
Karlskrona fick stadsprivilegier den 10 augusti 1680. Redan nästföljande år började stadens gator och kvarter planeras. På kartan i figur 4, som troligen är en kopia av den allra första kartan över området från 1681, kan man se hur planeringen av gatorna börjar växa fram (fig. 4).

Hela området för örlogsbasen är anlagt på cirka 30 öar. Inledningsvis gick arbetet med den nya staden långsamt. Borgerskapet i Ronneby hade fått befallning att flytta till Karlskrona, men sköt på det in i det sista. Efter en vådaseld i Ronneby 1680, så gavs borgerskapet byggnadshjälp om dom uppförde stenhus i Karlskrona, vilket var den insats som till sist ledde till att flytten blev av (Indebetou 1878:17).

Karl XI utfärdade den 10 augusti år 1680 grundläggningsprivilegier för Karlskrona stad. Kungen skrev: *"att inga andra städer Karlshamn undantagandes som nu äro, eller framdeles byggas kunna, skola hava makt att bruka utrikes seglation och handel, och borgelig näring, mer än denna allena. – Och på det borgerskapet i staden Ronneby, må hava nåderum att transportera deras hus och hemvist till Karlskrona ty gives dem tid till år 1682, efter vilken tid all seglation och boning där måste upphöra"* (Hillbom 1979:8). Detta gjorde det omöjligt för Ronnebyborna att fortsätta leva och verka som dom tidigare gjort i sin gamla hemstad.

När beslutet togs att förlägga flottans örlogsbas till blivande Karlskrona, så beordrades Robert Turner, som alltså är den skeppsbyggare som byggde skeppet Blekinge, dit från Stockholm. Först begav sig Turner, tillsammans med amiralitetsrådet Eric Ehrenskiöld, till Kalmar och inspekterade förråden där. I Kalmar hittade Turner material som kunde transporteras till Karlskrona och det nya varvet.

Väl i Karlskrona kom skeppsbyggandet igång nästan omedelbart. Innan man kom igång med skeppsbyggeriet på Trossö inledde man skeppsbyggandet på Wämö. Varvet upprättas under 1680 men skeppsbyggandet påbörjas inte för-



Figur 5. Kartan visar Erik Dahlbergs förslag till örlogsbasens utförande som är från år 1694. Notera att inga vrak finns utritade på denna karta. Den östra piren (röd pil) som skulle anslutas mot Hafsfrun (Smörasken) i norr är utritad på denna karta. Källa: Efter kopia i Sjöhistoriska museet, Originalen finns i Krigsarkivet, Stockholm.

rän 1682 (Svanberg 2004:4). Hösten 1681 skriver Turner till amiralen Hans Wachtmeister som brukar beskrivas som "Karlskronas grundare", och berättar att det nya skeppet, som alltså är Blekinge, skall drevas med "blår och hår ty det driver rötan ur springorna" (Lundgren 2000:64–65).

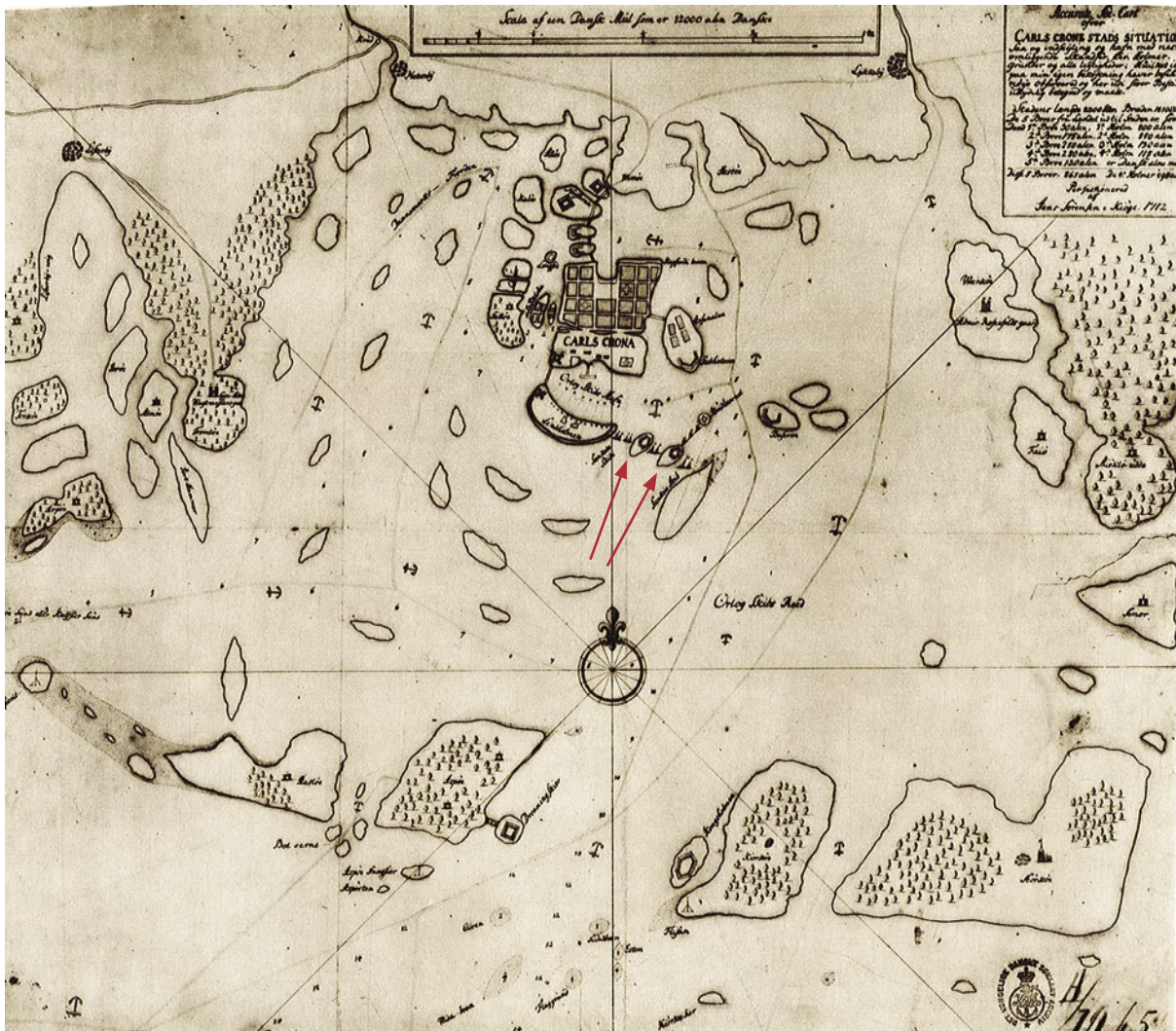
Det första skeppet som Turner byggde och sjösattes i Karlskrona var som sagt Blekinge som avlöpte stapeln i Wämö 1682.

En viktig men också tidsödande del av arbetet med Karlskronas försvar var att spärra av sunden in mot den nya basen. Vid byggandet av örlogsbasen, och dess försvarssystem användes uttjänta fartyg som utfyllnad i bland annat kajer och bryggor, men även som försänkningar i sund (Ekberg 2008:9). Skeppen sänktes främst under 1700- och 1800-talen och Karlskrona har därför en stor mängd vrak från dessa århundraden kvar i sina vattenområden (FMIS).

År 1713 är skeppet Blekinge åldersdigert och man beslutar att sänka skeppet (se Gullbing, Bilaga 3). Förutom Bleking sänktes ytterligare ett skepp detta år, skeppet Stralsund. Skeppet sänktes norr om staden i närheten av Landbron den 29 maj. Skeppet ligger sannolikt under dagens vägbank. Detta skepp hade tre år tidigare, år 1710, varit placerat vid Pantarholmen vid Landbron som blockskepp, och sänktes inte långt från denna plats (Ekling 1713:2).

Innan dessa händelser fanns det andra planer på hur Karlskrona skulle anläggas och försvaras. Erik Dahlberg var en av huvudpersonerna i planerandet av örlogshamnen och dess försvar inledningsvis. På en karta från 1694 så ser man Dahlbergs idéer och förslag hur basen borde sett ut enligt honom (fig. 5).

Många av de planerade byggnadsverken kom dock aldrig att bli verklighet. Exempel på detta är bastionerna Hektor, Eolus och Neptunus,



Figur 6. Bilden visar den danske sjökortsdirektörens karta från 1712. Troligen är detta en komplettering från den av honom ritade kartan gjord under en spionresa redan år 1686. Man kan även se vrak sänkta i sunden intill hamnbassängen, se röda pilar. Källa: Lybeck 1942:61, del 2. Originalen finns i Sjökartarkivet, Köpenhamn.

tillsammans med sträckningsmuren. I stället för Neptunus uppfördes Drottningshalls batteri, vars murar fortfarande kan spåras mellan verkstäderna på varvet i Karlskrona (Unger 1942:65, del 2 red: Lybeck).

Karlskrona var som örlogsbas en toppmodern anläggning. Att Karlskrona med kringliggande försvar var högtintressant för andra länder är därför inte oväntat. Bland annat gjorde danskarna tidigt rekognoseringar och utfärdade även en tidig "spionkarta" över Karlskrona, där området med öarna och flera väsentliga anläggningar finns markerade (fig. 6).

På en karta från 1755 kan man tydligt se att det som först planerades fick en annan verklighet i ett senare skede (fig. 7).

Efter det stora Nordiska krigets slut 1721 befann sig Karlskronas örlogshamn och skepp i ett uselt tillstånd. De flesta skeppen befann sig i ett skick där allvarliga reparationer behövdes, men många var också i så dålig kondition att det bör ha varit meningslöst att reparera över huvud taget (Unger 1942:230). Troligtvis sänktes därför många skepp vid denna tid.

Sannolikt hamnade flera av dessa skepp i Karlskronas närområde i försänkningar, eller fundament för nybyggnationer.

Vad det gäller försänkningarna vid och omkring Karlskrona så är det sammantaget mycket omfattande arbeten som lagts ned. På en karta från 1890 ser man hur omfattande det är och inser hur många skepp och tonvis med sten som gått åt (fig. 8).



Figur 7. Kartan från 1755 beskriver örlogsbasen och varvets anläggningar. Vraket efter Blekinge finns utmärkt och namngivet (se röd pil) på kartan. Det finns även fyra vrak till som är namngivna. Från norr: Hedvig Eleonora, Christina, Maria, och St Peter."Specialcharta öfver Kongl: Amiralitetens Skieps Wärdet" sign. J.G. Steuer 1755. Källa: Riksarkivet. Referenskod: SE/RA/521/521,06/#/0000:018 580 000:01 858

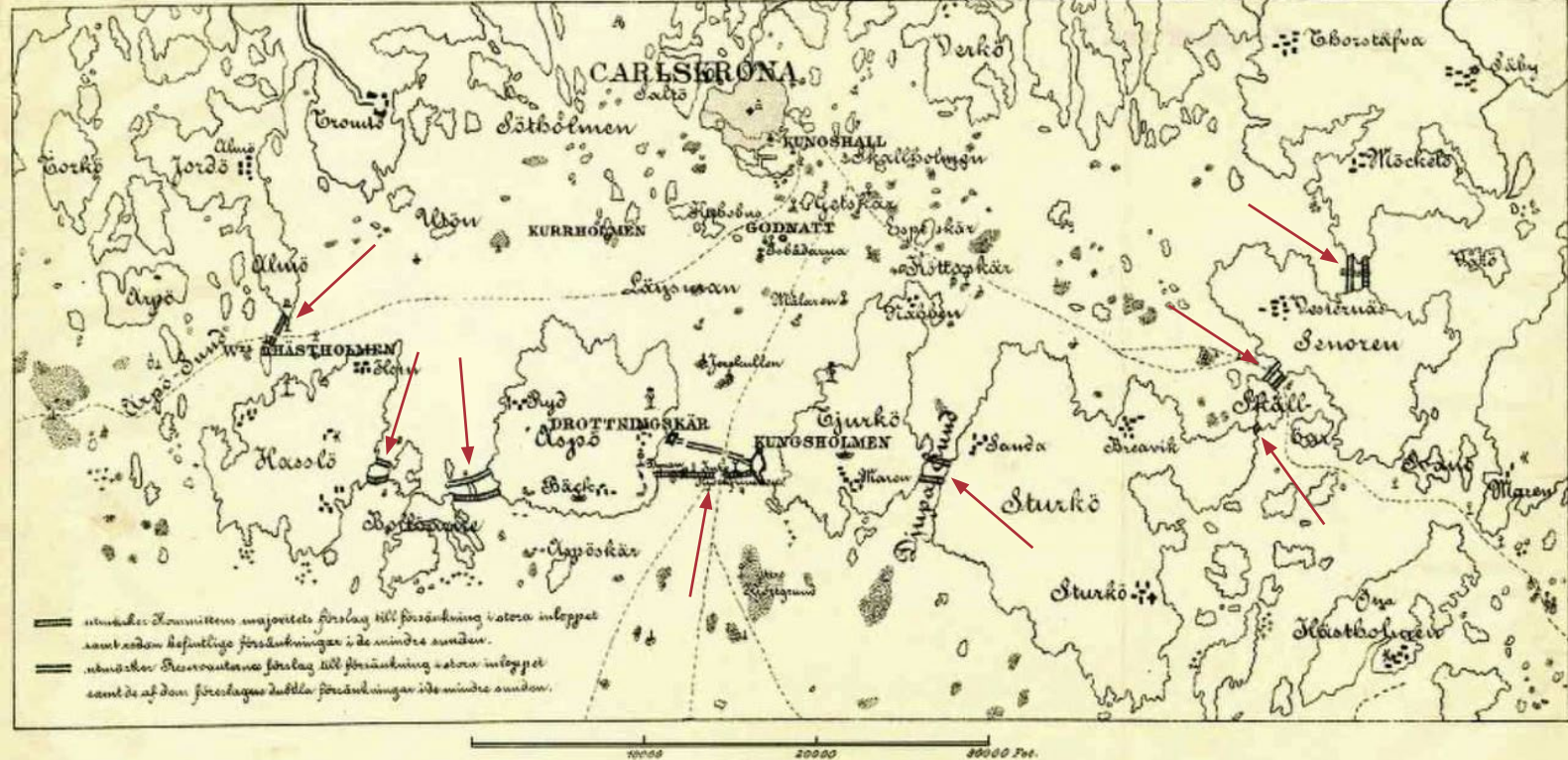
Mängder med sten har använts som försänkningar. Troligen har skeppen ibland använts som "stenkistor", för att hålla stenen på plats.

Sammanfattningsvis kan sägas att Karlskrona är ett unikt exempel på en konsekvent genomförd, marint befäst stadsanläggning från 1600–1800-talen. Mer om detta och skeppet Blekinge finns att läsa i bilaga 3 av Bengt Gullbing.

Skeppsbyggeriet, arkitekturen, stadsplaneringen samt anläggnings- och försvarsteknik fick stor uppmärksamhet under 1700-talet i hela Europa.

Flera europeiska arsenaler planerades med Karlskrona som förebild men Karlskrona framstår som den mest tydliga, bäst bevarade och mest autentiska större marina anläggningen från denna tid (Stenholm 1999:7).

Örlogsstationen används fortfarande på samma plats. En över 300-årig historia har inneburit att en mängd förändringar och tillbyggnader genomförts under årens lopp. Vi kan utifrån detta också förvänta oss en förekomst av spår från en lång tidsperiod på havsbotten.



Figur 8. Detta är en övergripande kartbild över Karlskrona och dess planerade försvar 1890. Man ser varför valet av platsen var strategiskt. Med dessa försänkningar var det svårt för fiender att forcera och anfälla örlogsbasen utan kraftigt motstånd. Källa: Krigsarkivet.

Vid Lindholmen i Örlogshamnen finns det uppgifter om sänkta vrak från sent 1600-tal, vilket är i inledningsskedet av Karlskronas tillkomst. Få vrak från denna period har lokaliserats, identifierats

eller undersökts tidigare. Vid Lindholmsbron påträffades vraken efter örlogsskeppen Solen och Victoria av SMM 2015 (Hansson 2015).

Tidigare undersökningar

Inga kända marinarknologiska undersökningar har gjorts i området där Blekinge påträffades. År 2006 utförde Statens maritima museer dock en

SSS-kartering i området runt Smörasken (Ekberg, G. 2008) (fig. 3).

Syfte och frågeställningar

Syftet med besiktningen av SSS-indikationerna och den av Försvarsmakten utpekade positionen var att fastställa om något av objekten kunde vara lämningen efter örlogsskeppet Blekinge, som enligt historiska källor skall ha sjunkit eller sänkts vid Marinbasen år 1713.

Inför den arkeologiska besiktningen fanns vissa oklarheter kring vilken av indikationerna som kunde utgöra vraket efter örlogsskeppet Blekinge. Uppdraget syftade därför också till att avgöra vilka fartyglämningar som finns i området, samt att fastställa de historiska kartornas tillförlitlighet.

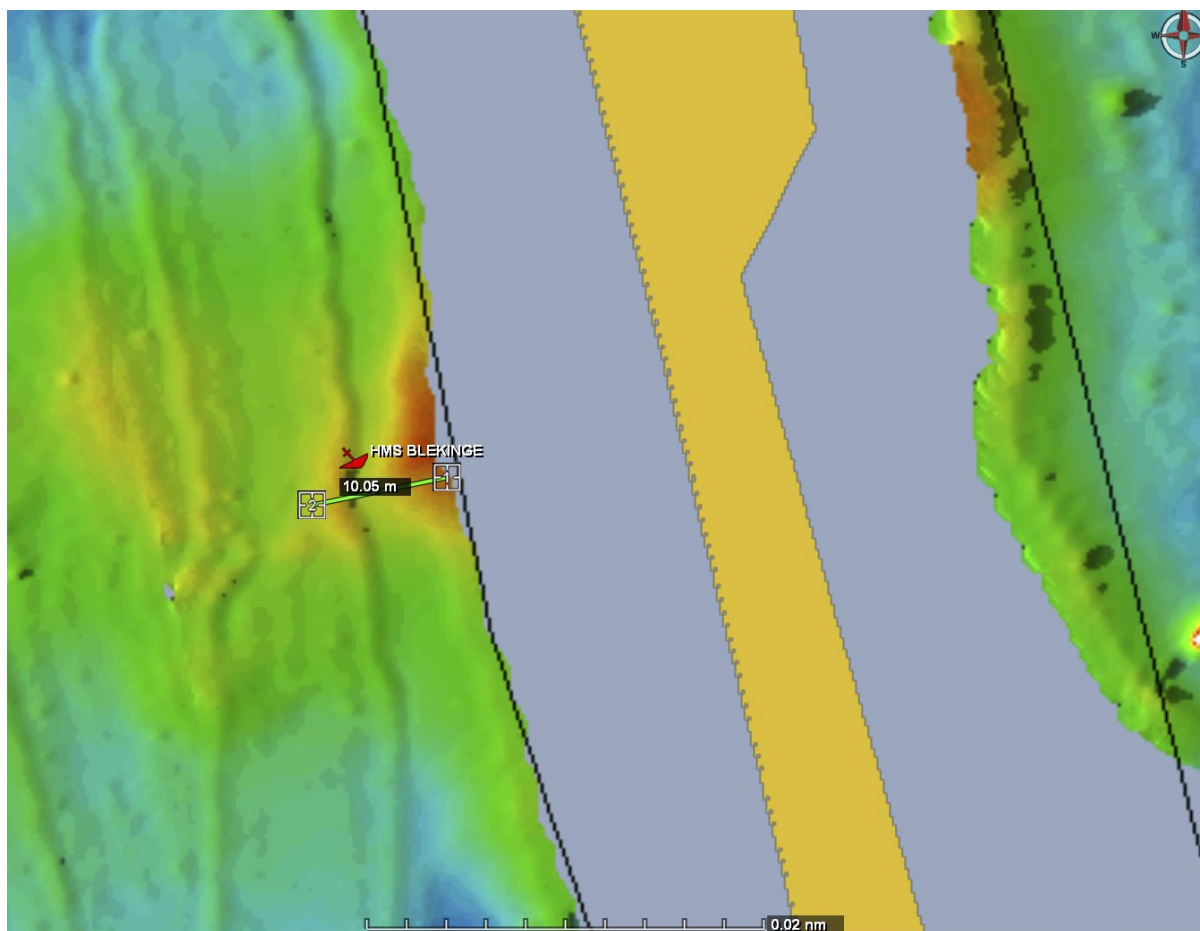
Metod

Området vid SSS-indikationerna och den utpekade positionen karterades med multibeam. Målet med multibeamkarteringen var att verifiera den av Försvarsmakten erhållna kartpositionen, samt att få en uppfattning om bottenpografin, bland annat utifrån ett säkerhetsperspektiv innan dykare skickas ned.

Side scan sonarkarteringen som Försvarsmakten (FM) utfört har vi ingen insyn i hur den gått till och kan därför inte verifiera vilka områden som är scannande. Multibeamkarteringen är för-

hållandevis grov och har svårt att se mindre utfallna objekt. De tre bilderna som SMM erhölet från FM var endast bilder utan koordinater. En av bilderna antogs av FM vara den utpekade positionen som visade sig utgöra naturlig bildning.

Den arkeologiska besiktningen av objekten gjordes okulärt och av dykande arkeologer. De fyra besiktigade lämningarna beskrevs och doku-
menterades med stillbilds- och videokamera.



Figur 9. Multibeamkartering av vrakplatsen för Blekinge. Den avlånga, gula markeringen utgör stenpiren och den röda markeringen Blekinge. Deep sea productions, bearbetad av Joel Hellström, Gnarly, Deep sea productions.

Genomförande

Dag 1

Undersökningsområdet utanför östra Marinbasen karterades, med tillstånd från Försvarmakten (FM), med en fast monterad multibeam på dykbåten Gnarly. Syftet med multibeamkarteringen var bland annat att lokalisera vraken och fastställa positionerna, främst för att kunna avgöra vilka av Försvarmaktens sonarbilder, som matchade fartygslämningarna från 2006 års sonarkartering (Ekberg 2008).

Inför besiktningen rådde även oklarheter om någon av sonarbilderna som erhållit från Försvarmakten, kunde vara samma objekt som den på karta utpekade positionen. Så visade sig inte vara fallet, utan det rörde sig om fyra enskilda objekt.

I samband med multibeamkarteringen bedömdes den på karta markerade positionen kunna vara en fartygslämning (se fig. 2). Den okulära dykbesiktningen visade dock att det rörde sig en naturbildning, i form av bergås med omkringliggande stenar. Senare under dagen kontaktades Jerker Karlsson, underrättelsechef på Marinbasen i Karlskrona.

Det beslutades att SMM, tillsammans med dykbåten Gnarly, skulle få tillstånd att nästa dag gå in i hamnbassängen, och istället söka efter Blekinge på insidan av Stenpiren, det vill säga på andra sidan av den av Försvarmakten utpekade positionen.

I väntan på klartecken från FM besiktades tre indikationer som erhållits av FM. Det visade sig vara tre av sex kända fartygslämningar som ligger sydväst om Smörasken.

Dag 2

Dagen inleddes med en kartering av hamnbassängen med multibeam. Vid karteringen iaktogs en svag anomali på den plats där rektifierade historiska kartor markerar Blekinge. Dykningar inleddes på platsen, och på botten påträffades lämningar efter ett större skepp, som sticker ut cirka 15 meter från stenpiren (fig. 9). Skeppet skulle senare visa sig vara Blekinge.

Resultat

Blekinge

Vraket efter Blekinge visade sig vid den arkeologiska besiktningen till stora delar dolt i ett tjockt sedimentlager. Sedimentlagret var till synes opåverkat av sjöfarten i hamnen, vilket innebär att stora delar av skeppet troligtvis är bevarat och relativt intakt under sedimenten (fig. 10).

Vraket efter Blekinge är sannolikt mestadels dolt i sedimenten. Det som syns av en sammanhängande del av skrovet är ett tiotal spant (fig. 11). Som mest sticker spanten upp cirka 1,5 meter ovan sedimenten. I direkt anslutning till det sammanhängande partiet, finns ett flertal lösa timmer som bottenstockar och bordläggning som ligger på botten (fig. 12–13).

Timren påminner i dimension och utförande mycket om de timmer som dokumenterades på regalskeppet Solen 2015 (Hansson 2016). Det är alltså fråga om ett större skepp, som ligger där i bottensedimenten.

Riktningen på fartygslämningen stämmer bra överens med vraksymboler, som är utritade på historiska kartor och som namnger vraket som Blekinge (motsvarande den grå och bruna vraksymbolerna i SV i fig. 14).

Figur 10. På fotografiet syns hur djupt nedsjunket i sedimentet vraket efter Blekinge är. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.





Figur 11. Spant av kraftiga dimensioner som sticker genom ur dyn. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

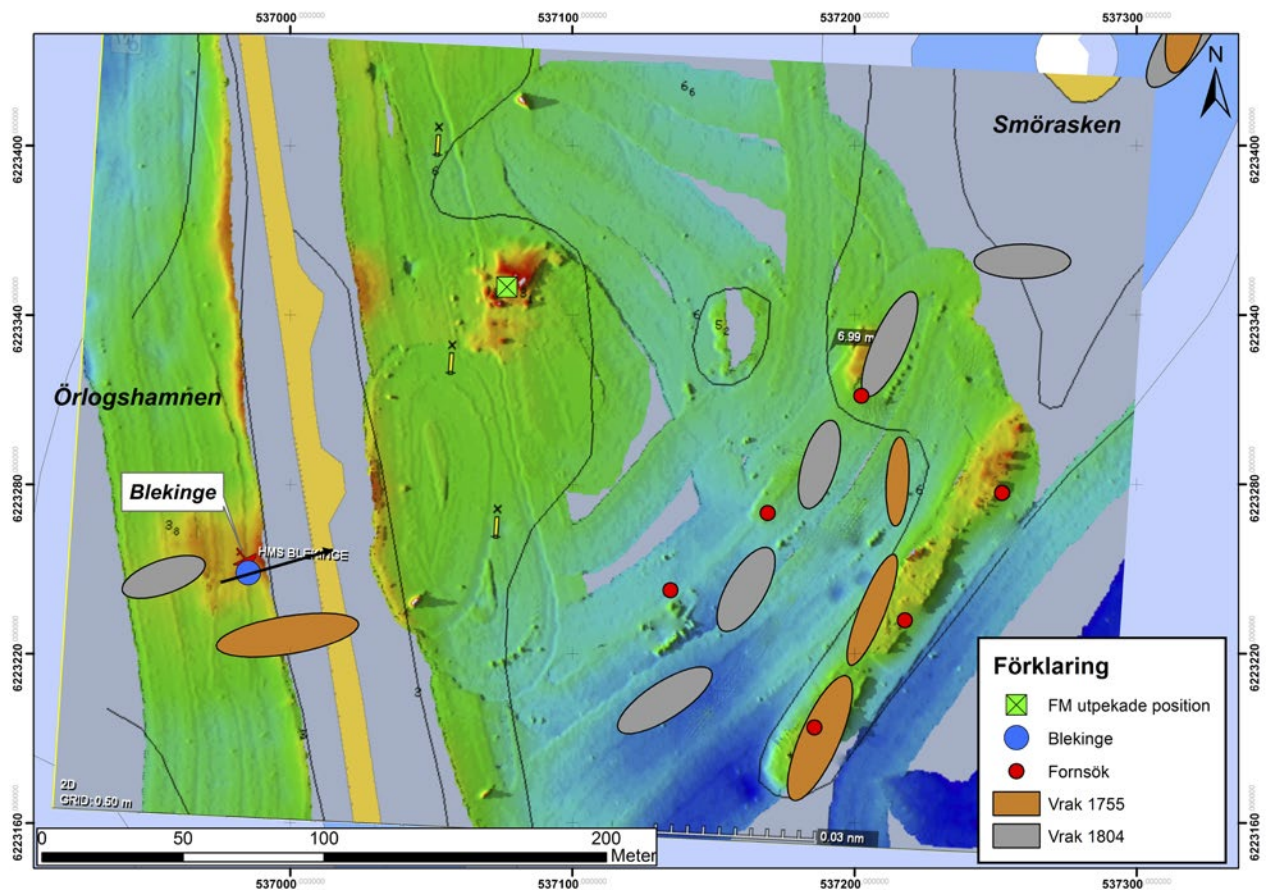
Figur 12. Löst på botten liggande bottenstock och bordläggningsplankor. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.





Figur 13. En kraftig bordläggningsplanka som sticker upp ur sedimenten. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Figur 14. Multibeamkarteringen visar hur bottenpogografen ser ut. De gråa och bruna elipserna markerar platser för vrak som är utmärkta på historiska kartor från 1755 och 1804. Den svarta pilen till vänster i bild anger den ungefärliga riktningen på vraket efter Blekinge. Källa: GSD Terrängkartan, Lantmäteriet © Marin Mätteknik AB (MMT), bearbetad av Jim Hansson, Statens maritima museer. SMM:s bedömning är att det med mycket stor sannolikhet är Blekinge som dykbesiktigats. Inga analysprover togs därför för datering.





Figur 15. På insidan av innergarneringen syns ett kattspår. Kattspår en bra indikation på att det sannolikt rör sig om ett utpräglat örlogsskepp. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

V1, RAÄ Karlskrona 99

V1 är ett stort och kraftigt byggt skepp (RAÄ Karlskrona 99, Contact0036, bilaga 1). Sannolikt rör det sig om är ett uttjänt linjeskepp. I FMIS finns uppgifter om det kan vara drottning Hedvig Eleonora men detta har inte kunnat bekräftas under denna besiktning. Skeppets identitet är därför inte fastställd, men vrakets läge framgår av figur 3.

Innanför innergarneringen iakttoogs vid besiktningen så kallade kattspår, som en tvärgående bottenstock som ligger ovanpå innergarnering och kölsvinet (fig. 15). Kattspår är ett förstärkande timmer, som syftar till att avlasta de övre kanondäcken och som är typiska för örlogsskepp.

En annan konstruktionsdetalj, som pekar mot att det är ett renodlat örlogsskepp, är att spanten sitter väldigt tätt (fig. 16).

Figur 16. Fartyget var kraftigt byggt med spanten mycket tätt intill varandra. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.





Figur 17. Skeppet är delvis djupt nedsjunket i sedimenten. Här syns bordläggningen försvinna ner i dyn. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Det är en kraftig sedimentation i vissa områden söder om Smörasken. Den aktuella fartygslämningen ligger i sedimenten och döljs ställvis helt och hållet (fig. 17).

Av de lämningar som sticker upp framgår att fartygslämningen är relativt intakt, åtminstone

upp till ett sannolikt trossdäck. Vid besiktningen iakttofs flera däcksbalkar, dels sådana på ursprunglig plats, dels sådana som ligger lösa i lämningen (fig. 18).

Längre förut på fartygslämningen lämningen påträffades på samma nivå som trossdäcket flera hand-

Figur 18. Däcksbalkar sittandes på ursprunglig plats med delar av ett fragmenterat däck. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.





Figur 19. Handslaget stortegel, som sannolikt utgör rester av byssan. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

slagna tegelstenar. Sannolikt utgör de rester av byssan, det vill säga den murade spisen på fartyget (fig. 19).

En intressant iakttagelse är att det i skrovet påträffades flera kraftigt eroderade spant, vilket vittnar om att skeppet kan ha varit av hög ålder då det hamnande på botten (fig. 21).

Fartygslämningen bedöms vara ett större uttjänt linjeskepp som sänkts avsiktligt för den tilltänkta piren som aldrig byggdes (se fig. 5). De kraftiga stående balkarna som syns på figur 20 kan antingen vara en del av byssans konstruktion men det kan inte uteslutas att de kan ha utgjort del av en

Figur 20. Fyra kraftiga timmer, som möjligen kan vara den bärande konstruktionen för byssan alternativt lämningar efter en påbyggd konstruktion. Den troliga byssan är i detta fall är placerad långt fram i fören. Osäkert i vilken nivå i skeppet. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.





Figur 21. Flera kraftigt eroderade spant visar att skeppet var i dåligt skick och troligen bedömdes som utjänt då det hamnade på botten. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

senare anlagd konstruktion där vraket stärkts upp med dessa.

Sannolikt hamnade fartyget på botten under första hälften av 1700-talet. Lämningen bedöms därför vara fornlämning.

V2, RAÄ Karlskrona 101

V2 (Contact0035, bilaga 1) Enligt uppgift FMIS kan RAÄ Karlskrona 101, det vill säga V2, vara en mindre fregatt, som ska ha hetat Christina. Fartygets identitet har inte kunnat bekräftas inom ramen för denna utredning.

Figur 22. Förstäven sitter i sitt ursprungliga läge och även bordläggningen finns bevarad på ursprunglig plats fästad i förstäven (röd pil). Notera även förekomsten ett kri, som nu lossnat och fallit delvis framåt (blå pil). Ett kri är ett förstärkande timmer under förstäven. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.





Figur 23. På insidan av fartygslämningen V3 finns i spår av byssan. Byssan ligger i aktern, till skillnad från V1 som har sin närmare fören. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Fartygslämningen är relativt bevarad. I fören noterades exempelvis förstäven på ursprunglig plats (fig. 22).

I skrovet påträffades delar av den murade byssan (fig. 23). Placeringen av byssan skiljer sig från V1, som har sin närmare fören. V1 är dock ett mycket större skepp, som haft en helt annan uppbyggnad än den mindre typ som V2 representerar.

Sannolikt har även V2 sänkts med syfte att spärra av så mycket av sträckan mellan Smörasken och Trehörningen som möjligt, vilket kan innebära att inte heller detta skepp huggits upp och att stora delar av skeppet finns kvar på botten.

Delar av skrovet är väldigt välbevarat och sticker upp cirka 1,5 meter ovanför botten. Det är ett betydligt smäckrare skrov, än det mer kraftfulla på V1. Bordläggningen sitter till stora delar på sin plats i skrovet (fig. 24)

I aktern står akterstäven kvar i sitt läge. Akterstäven har en relativt rak vinkel mot aktern (fig. 26).

I fartygslämningen noterades bland annat keramik, tross och riggdetaljer som den jungfru som återges i figur 26. SMM har också vid andra undersökningar av medvetet sänkta fartyg noterat fynd, vilket kan uppfattas som oväntat om skeppen sänkts avsiktligt. Det kan exempelvis vara kanonkulor, keramik och tross. V2 är här alltså inget undantag, utan det verkar som om de skepp som sänkts inte alltid helt rensades på fynd.

Utifrån den okulära besiktningen bedöms skeppet ha varit ett smäckert och välbyggt fartyg. Baserat på skrovformen ser det dessutom ut att ha varit ett smidigt och snabbt seglande skepp. Uppgifterna i FMIS om att fartygslämningen ska ha varit en mindre fregatt kan därför stämma.



Figur 24. Skrovet är relativt intakt i stora delar av lämningen V3. Spanten är kraftigt eroderade ovan bordläggningsnivån. Notera däcksknät på insidan av skeppet (röd pil). Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Figur 25. Här syns akterstäven med bordläggningen intakt på styrbordsidan. Akterns konstruktion ser ut att vara av typiskt engelskt snitt, det vill säga med en rundad form mot stäven. Holländarna hade en platt akter och skiljer sig därför markant åt från de engelskt byggda efter den andra hälften av 1600-talet. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.





Figur 26. I akterpartiet påträffades två stycken jungfru. Det är riggdetaljer vilket är lite märkligt att man inte tagit hand om innan sänkningen. Fanns spår av tross i dom fortfarande. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

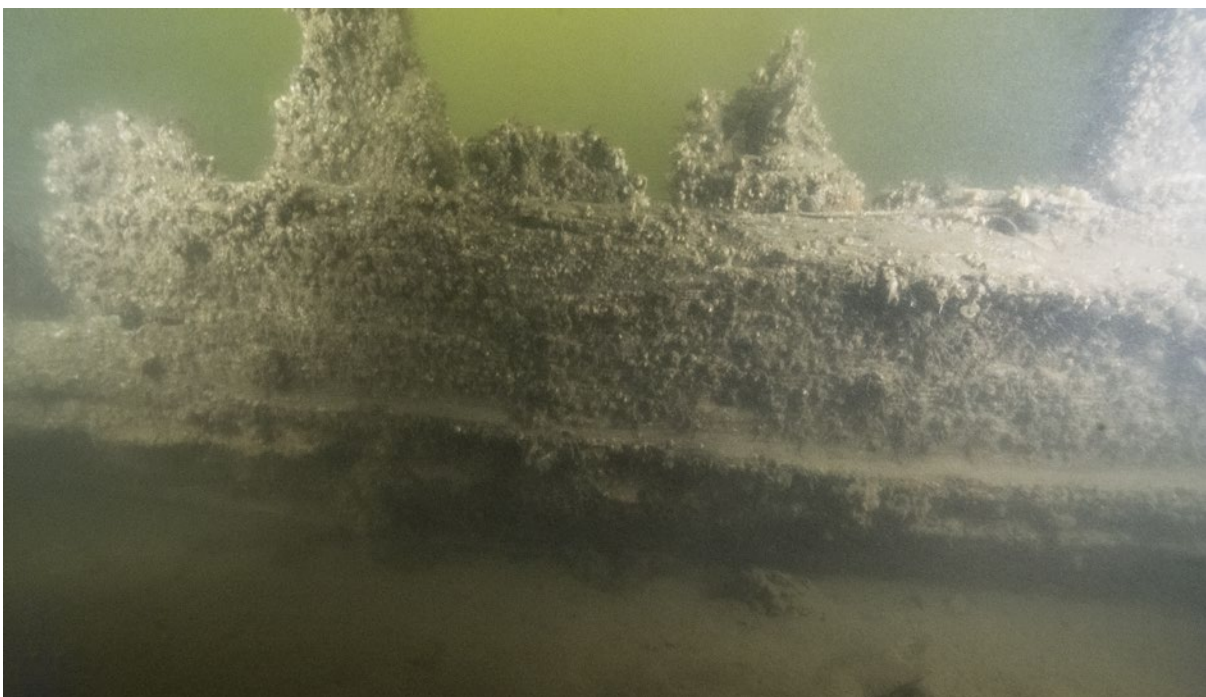
V3, RAÄ Karlskrona 98

V3 (Contact0034, bilaga 1) ligger norr om V2 och sydväst om Smörasken (se fig. 3). är en fartygslämning, som enligt uppgift i FMIS kan vara en bojort (Karlskrona 98). En bojort är en kraftigare fartygstyp med ett bukigare skrov, som flottan använde sig mycket av under framförallt 1600-talet.

Vraklämningen V2 ligger väster om V1 och sydväst om Smörasken (fig.3). Lämningen är relativt intakt, men är, liksom V1, kraftigt nedsjunken i sedimenten i området (fig. 27).

Inom fartygslämningen ligger mängder med lösa skeppsdelar. En av dessa är särskilt intressant,

Figur 27. Fartygslämningen V3. På skrovsidan kan man se en så kallad berghult (kraftigare bordläggning) i skrovet. Detta timmer har sannolikt suttit ovan vattenlinjen, vilket indikerar att skeppet till stor del ligger under sedimenten och också att det förmodligen är till stor del bevarat under denna nivå. Foto: Mikael Fredholm, Statens maritima museer.

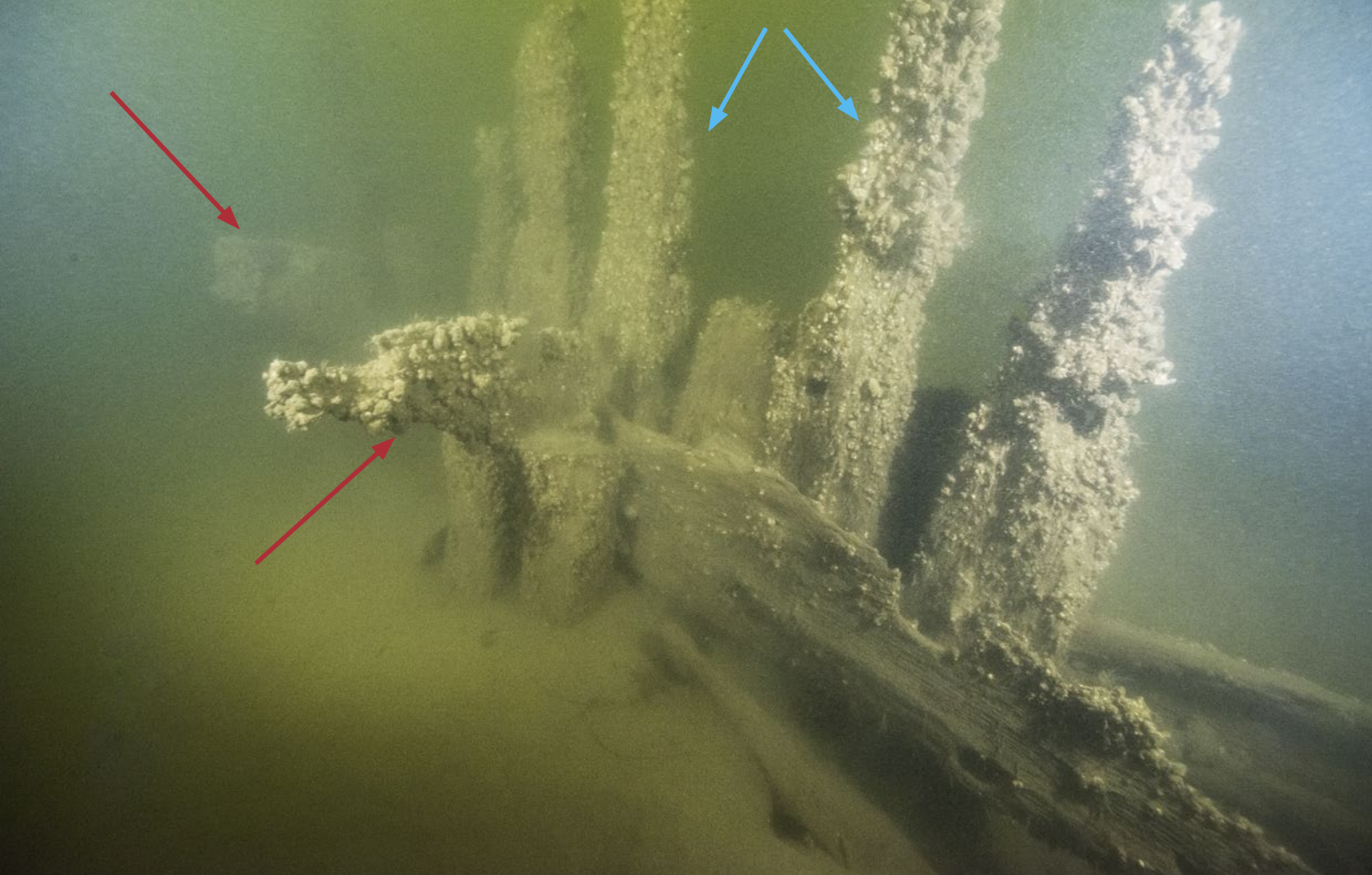




Figur 28. En kranbalk påträffades ur sitt läge mitt i skeppet. Kranbalken sitter vanligtvis i fören. Foto: Mikael Fredholm, Statens maritima museer.

Figur 29. En ansamling sten påträffades på resterna av däck, vilket är ett tydligt tecken på att skeppet är avsiktligt sänkt. Foto: Mikael Fredholm, Statens maritima museer.





Figur 30. På insidan av skrovet kunde ett fåtal knän noteras, vilka fortfarande satt på ursprunglig plats (röda pilar). Dessa har burit upp däcksbalkar till en okänd däcksnivå. Även så kallade upplängor, dvs. spant högre upp i skrovet, kunde noteras (blåa pilar). Foto: Mikael Fredholm, Statens maritima museer.

en kranbalk som påträffades ur sitt läge i skrovet, då den visar att man inte huggit ned skeppet innan det hamnade på botten. Stora delar av fartyget kan därför vara bevarat. Kranbalken sitter vanligtvis i fören högt upp på skrovet och är en konstruktion som används för att lyfta ankaret (fig. 28).

På skeppets däcksplankor iakttogs en stor hög med påförda stenar. I detta fall råder det alltså ingen tvekan om att skeppet är avsiktligt sänkt (fig. 29).

Att fartyget sänktes på denna plats beror sannolikt på att man vekat stänga av och med sänkningen av och skydda hamnen. Det är därför rimligt att man valde att bevara så stora delar av skeppen som

möjligt, för att skapa effektiva avspärrningar. På V3 finns detaljer, bland annat upplängor, som visar att skeppet är bevarat till nivåer som legat ovan vattenlinjen, vilket också stödjer teorin om att skeppet sänkts med syftet att skydda hamnen (fig. 30).

SMM gör bedömningen att det mycket väl kan vara en lämning efter en bojort. Skrovets form som ser ut att vara bukig vilket en bojort bör ha haft. Lämningen är sänkt med samma avsikt som V1 och har varit planerad att ingå i den tilltänkta piren.

V3 bedöms ha sänkts avsiktligt under första hälften av 1700-talet. Därför bedöms den vara fornlämning.

Dendrokronologi

Inga dendrokronologiska analysprover togs.

Sammanfattande tolkning och diskussion

Inom undersökningsområdet öster om Marinbasen i Karlskrona besiktigades fyra fartygslämningar, vilka samtliga klassificeras som fornlämningar. Utifrån historiska kartor och skriftligt källmaterial kan en av fartygslämningarna med stor sannolikhet identifieras som örlogsskeppet Blekinge (se bilaga 3). Blekinge är det första skeppet, som byggdes efter att Karlskrona anlades på 1680-talet. Blekinge är inte byggt på det nuvarande varvet på Trossö, utan på Wämö.

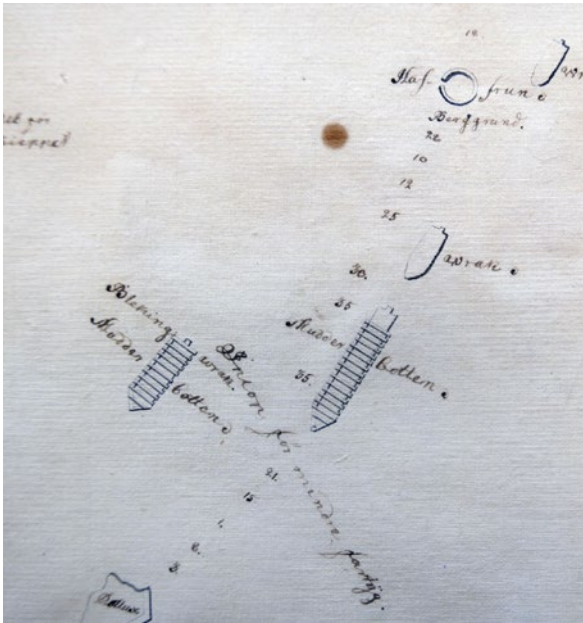
När Blekinge byggdes under 1680-talet var det under en period då flottan ändrar sjöstridstaktik. Den svenska flottan hade tidigt försökt anpassa sin krigsföring till den nya linjetaktiken, som England och Holland ofta använde sig av. Det första engelsk-holländska sjökriget 1652–1654 visade att de nederländska skeppen var för klena och för svagt bestyckade. Tidigare hade man försökt få fienden i lä för att själva kunna dra nytta av vinden för att anfalla, avfira kanonerna och sedan, om fienden ansågs lagom försvagad, äntra dennes fartyg. Skeppens svagaste punkt var aktern. Om en kula träffade rätt akterifrån kunde den löpa längs hela längden av ett däck och orsaka stor förödelse. Under kriget införde engelsmännen linjetaktiken *”Instructions for the better ordering of the fleet in fighting”* som gick ut på att skeppen skulle segla på linje i varandras kölvatten. Det var en helt nyskapande taktik. Genom att strida på detta sätt skyddade fartygen varandras för och akter samtidigt som bredsida vändes mot fienden. Linjetaktiken innebär att de engelska skeppens överlägsna eldkraft i kombination med deras större och kraftigare fartyg utnyttjades maximalt. Istället för att äntra sköt man bredsida på bredsida med så stor eldkraft som möjligt och avvaktade fiendens kapitulation. Holländarna med sina mindre och klen bestyckade skepp hade inget motmedel och förlorade kriget. Detta fick holländare och andra länder med flottor att i första hand börja bygga större, kraftigt

bestyckade och mer renodlade örlogsfartyg, men också långsamt anamma taktiken att slåss på linje (Höglund in print). Vid slaget vid Öland 1676 får man därför anta att den svenska flottan försökte föra en linjeskeppstaktik, men med många mindre fartyg och handelsskepp i eskadrarna istället för stora örlogsfartyg. Dock hade dessa mindre skepp inte tillräcklig eldkapacitet. Det var därför svårt att upprätthålla en intakt linje och man tappade då idén med strida i en linjeformation.

För att en linjeformation skulle fungera var de ingående skeppen tvungna att vara av någorlunda bestämda, likartade storlekar och med större eldkraft. Det fanns en minimumstorlek, där många handelsskepp var alltför små och därför inte fungerade effektivt. Troligen krävdes minst 50 kanonersskepp, som kunde svara på och stå emot kraftig beskjutning och effektivt bestryka fiendens skepp (muntl. Patrik Höglund, Södertörns högskola). Blekinge byggdes alltså i en period då flottan börjar bygga skepp anpassade för linjetaktik, vilket gör henne till representativ för en ny epok av sjöstridstaktik.

För fartygslämningarna söder om Smörasken är det svårare att fastställa fartygens identitet. Dels skiftar namnen på fartygen mellan olika historiska kartor, dels är antalet vrak på kartorna inte de samma som finns i verkligheten. Samma fenomen – att antalet vrak på de historiska kartorna inte stämmer med antalet faktiska vrak har vi iakttagit vid undersökningar i Stockholm (Hansson 2016, 2017). Det är möjligt att man med hjälp av mer omfattande arkivstudier skulle kunna fastställa identiteten för något eller några av fartygslämningarna, men ett sådant arbete har inte rymts inom ramen för detta projekt.

Däremot har besiktningen bidragit med resultat som kan användas för en diskussion om varför fartygslämningarna hamnat på botten. V1 är ett väldigt stort och kraftigt skepp, som sänkts medvetet. Utifrån djupet på platsen och de skeppsdetaljer som



Figur 31. Ett utsnitt av en karta från 1750 visar Blekinge och V1 som två symboler, där man tydligt ser att fartygslämningarna är förbyggda. Sannolikt har skeppen använts som antingen "blockhus" eller på annat sätt plattformar för försvar. Källa: "Charta Öfver Hambnen för Kongl. ÖrlougsFlottan", 1750. Detalj, sign J. G. Steuer. Marinens kartor, Krigsarkivet.

kunnat noteras är det troligt att skeppet var välbevarat och inte upphugget vid sänkningen. En rimlig tolkning är därför att man ställer detta skepp på botten, som ett "blockhus" och för försvar.

Vi vet att Blekinge sänktes år 1713. Det finns också uppgifter som anger att flera fartyg sänktes vid Smörasken strax efter 1710, då Danmark just förklarat krig mot Sverige.

På en karta från 1750 så kan man se både V1 och Blekinge, som vraksymboler med en tydlig påbyggnad. Symbolerna skiljer sig därmed från övriga vraklämningar på kartan (fig. 31).

Det är sannolikt utifrån läget att skeppen använts som en spärr/skydd mot det östra inloppet av dagens marinbas. Blekinge och V1 kan då ha haft funktioner som "blockhus" eller på annat sätt stridsplattformar. På en senare karta från 1805 som visar det tänkta försvaret som snabbt upprättades då den engelska flottan låg uppankrad utanför Karlskrona kan man se att man placerat två blockskepp nästan exakt på de positioner där Blekinge och V1 ligger (fig. 32).

Man var mycket osäker på vad den engelska flottan hade för avsikter. Där kan man se att man placerade två blockskepp på nästan exakt samma position som Blekinge och V1. Sannolikt bekräftar det teorin att Blekinge och V1 medvetet sänkts



Figur 32. På denna karta från 1805 (beskuren) kan man se att två skepp placerats (röd ring) nästan exakt där Blekinge och V1 ligger. Det är mycket intressant då det uppenbarligen är en strategisk position för försvaret av örlogsbasen. Källa: Kungliga örlogsmannasällskapet.

som blockhus. Inte att förväxla med blockskepp som flöt. Blockhusen/skeppen sattes ned på botten och med ett batteridäck ovan ytan användes de som kanonplattformar. Intressant är att även skeppens riktning stämmer med Blekinge och V1.

De fartygslämningarna som dokumenterades vid besiktningen är av olika karaktär, vilket ger en unik bild både av skeppsbyggnationen under 1600-talets andra hälft och av dess utveckling. Det finns en stor forskningspotential i dessa lämningar. Inte enbart i skeppen i sig, utan även i frågorna kring hur man återanvänt fartyg – i detta fall för Karlskronas uppbyggande och försvar. Dom har varit en betydande del i processen att anlägga och försvara Karlskrona, både flytande men också som vrak.

En annan intressant iakttagelse rör det kraftiga sedimentlagret som bäddar in stora delar av skeppen. Sannolikt har de massiva försänkningarna som anlades, främst under 1800-talet i sunden mellan öarna utanför Trossö som skydd för hamnen, bidragit till att minska vattengenomströmningen vilket lett till att ingen nämnvärd sedimentförflyttning skedde och vilket i sin tur gjort att vraken bäddats in i sediment som ger ett bra skydd och därför bevarar lämningarna bättre.

Inget specifikt kulturlager kunde noteras i något av områdena.

Referenser

- Ahlin, Rolf. 2012. Årsbok för Marinmusei Vänner. *Skeppet Blekinge, nybygge nr 1*. Förlag Bengt Olof Melin.
- Börjeson, H. 1943. *Sjökrigsmaterial och skeppsbyggnad åren 1680–1720*. Ur: Lybeck, Otto (red.), 1943. *Den svenska stormakten och Europa under perioden 1680–1721*, Volym 2, 1680–1814. Malmö: Allhem.
- Carlsson Sten (red.) 1996. *Den svenska historien del VII. Karl X Gustav, Karl XI. Krig och reduktion*. Albert Bonniers förlag.
- Clemensson, Gustaf. 1918. *Flottans förläggning till Karlskrona – en studie i flottstationsfrågan före år 1685*, Hugo Gebers förlag.
- Dahlbergh, Erik 1962. *Erik Dahlberghs dagbok i urval*. Förlag Natur och Kultur.
- Ekberg, G. 2008. *Djupasund och Stumholmen*. Arkeologisk sonarkartering. Statens maritima museer. Arkeologisk rapport 2008:9.
- Ericson, Lars. 1993. *Karlskronavarvets historia 1680–1866: Pionjärer och rustningar*. Förlag Karlskronavarvet AB.
- Glete, J. 2009. Swedish Naval Administration, 1521–1721: Resource Flows and Organisational Capabilities. Brill Academic publisher. ISBN: 9789004179165.
- Gyllengranat C. A. 1840. *Sveriges Sjökrigshistoria*, del I. Georg Amen & Comp. Karlskrona.
- Halldin, Gustaf 1943. *Svenska Flottans Historia: Örlogsbaser och varv*, del II, 1680–1721. AB Allhems förlag Malmö.
- Hansson, Jim. 2016. *Sjöhistoriska museet arkeologisk rapport 2016:6 Vraken vid Skepps- och Kastellholmarna – stormaktstidens bakgård? [Elektronisk resurs]*. Statens maritima museer. Tillgänglig på Internet: http://www.sjohistoriska.se/Documents/Marinarkeologi/2016_6.pdf
- 2017. *Två vrak bakom Chapman – Arkeologisk utredning [Elektronisk resurs]*. Statens maritima museer. Tillgänglig på Internet: http://www.sjohistoriska.se/globalassets/sjohistoriska-museet/pdf/marinarkeologi/rapporter/2017_1.pdf
- Hildebrand, Sune. 1918. *Carl XI:s Almanacksanteckningar*. P. A. Nordstedt & Söners Förlag.
- Höglund, P. In print.
- Hillbom, R. 1979. *Karlskrona 300 år – en återblick i ord och bild, 1679–1862*. Axel Abrahamssons tryckeriaktiebolag. Karlskrona.
- Indebetou, G. 1878. *Historiska anteckningar om Karlskrona och dess Örlogsvarv – samt denne landsorts och dess bebyggares forntid*. Kongliga örlogsmannasällskapet. Statens sjökrigshistoriska samlingar Karlskrona.
- Jakobsson, H. 1999. *Tekniska influenser och centrala normer i svensk skeppsbyggnation – Lübeck 1664–1667*, s. 26–43 i Forum Navale, 55.
- Johansson, B-A. 1985. *Regalskeppet Kronan*. Bra böcker. Höganäs. Tryckt i Italien.
- Lundgren, K. 2000. *Sheldon, Day, Turner – tre engelska skeppsbyggmästare i Sverige under stormaktstiden*. Lingstad Bok & Bild. ISBN: 91-630-9750-8.
- Lybeck, Otto (red.), 1942. *Svenska flottans historia: örlogsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar*, Volym I, 1521–1679 Malmö: Allhem.
- Seitz H, Rosengren E. 1944. *Sveriges freder och fördrag 1524–1905*. Förlag Raben & Sjögren.
- Stenholm, L. 1999. Örlogsstaden Karlskrona – vårt 9:e världsarv. Ur: *Karlskrona – ett världsarv*. Förlag: Marinmuseum, Karlskrona. Marinmuseums årsbok 1999.
- Sundberg, Ulf. 1997. *Svenska freder och stillestånd 1249–1814*. Förlag Arete.
- Svanberg, Tommy (2004). *Söderstierna – Lindholmen: en historik*. Karlskrona: Varvshistoriska föreningen i Karlskrona.
- Wachtmeister, A. 1912. *Något om i Karlskrona örlogshamn fordor sänkta skepp*. Ur: Tidskrift i sjöväsendet. Kongliga örlogsmannasällskapet i Karlskrona.
- Unger, Gunnar. 1909. *Illustrerad Svensk Sjökrigshistoria*, del I. Albert Bonniers förlag.
- Unger, Gunnar. 1943. *Svenska Flottans Historia*, del II: *Svenska flottans sjötåg 1680–1721*. AB Allhems förlag Malmö.
- FORNSÖK (FMIS) Riksantikvarieämbetet.

Tekniska och administrativa uppgifter

Statens maritima museers dnr: 5.3.1–2016-1224

SMM projektnummer: 2081124

Länsstyrelsens dnr: 431-4723-2016

SMM projektledare: Jim Hansson,

Statens maritima museer

Fältansvarig: Jim Hansson

Orsak till undersökningarna: Besiktning

Uppdragsgivare: Länsstyrelsen Blekinge

Undersökningstyp: Arkeologisk besiktning

Undersökningstid: 12–13 december 2016

Plats: Östra Örlogshamnen (Trossö), Karlskrona

Kommun: Karlskrona

Län: Blekinge län

Landskap: Blekinge

Socken: Karlskrona

Koordinatsystem: Sweref 99 TM

Arkivhandlingar: Förvaras hos SMM

Vattendjup: 5–15 m

Deltagarförteckning; SMM

Personal i fält:

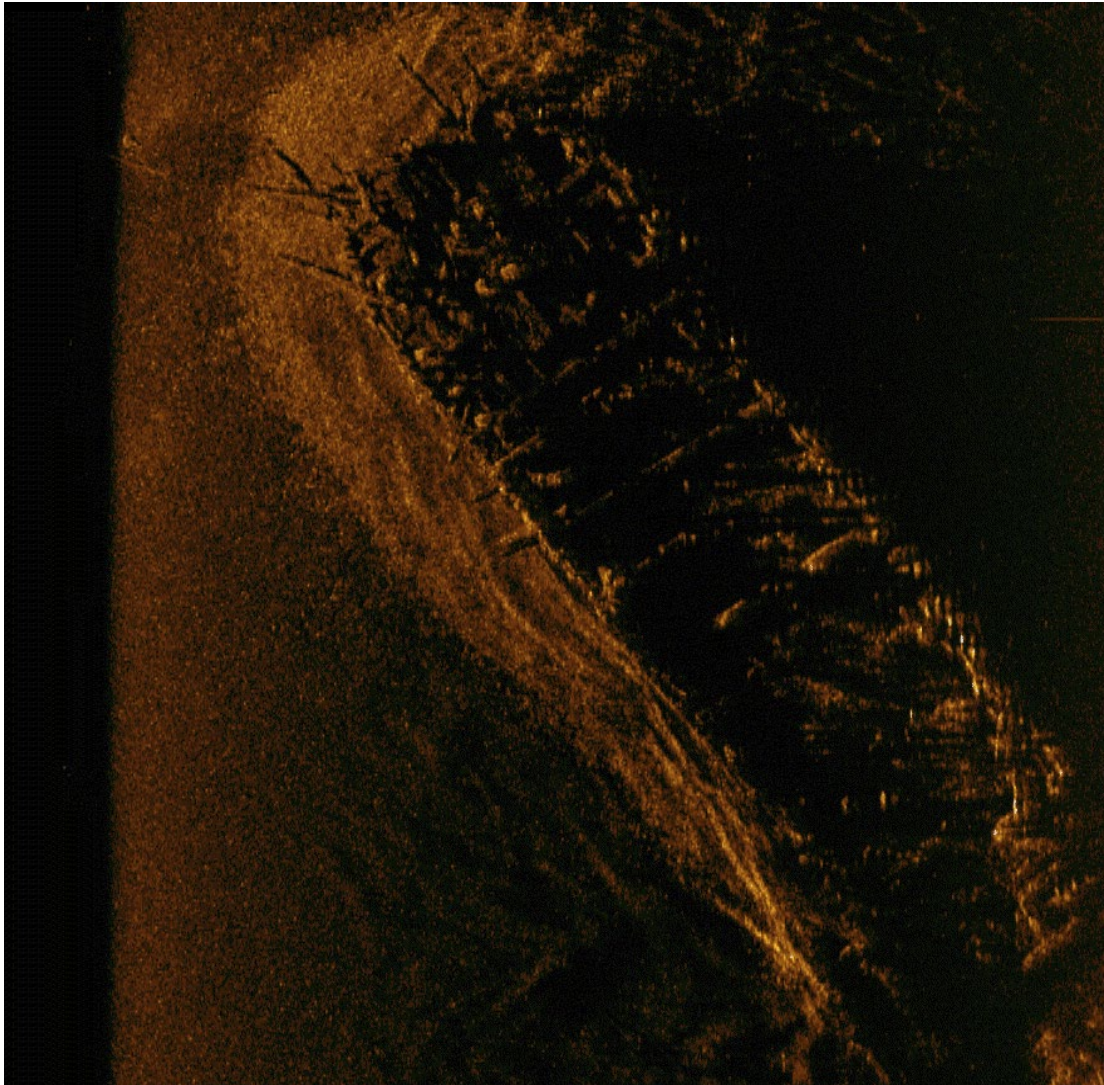
Jim Hansson, Mikael Fredholm och Göran
Ekberg

Bilagor

Bilaga 1

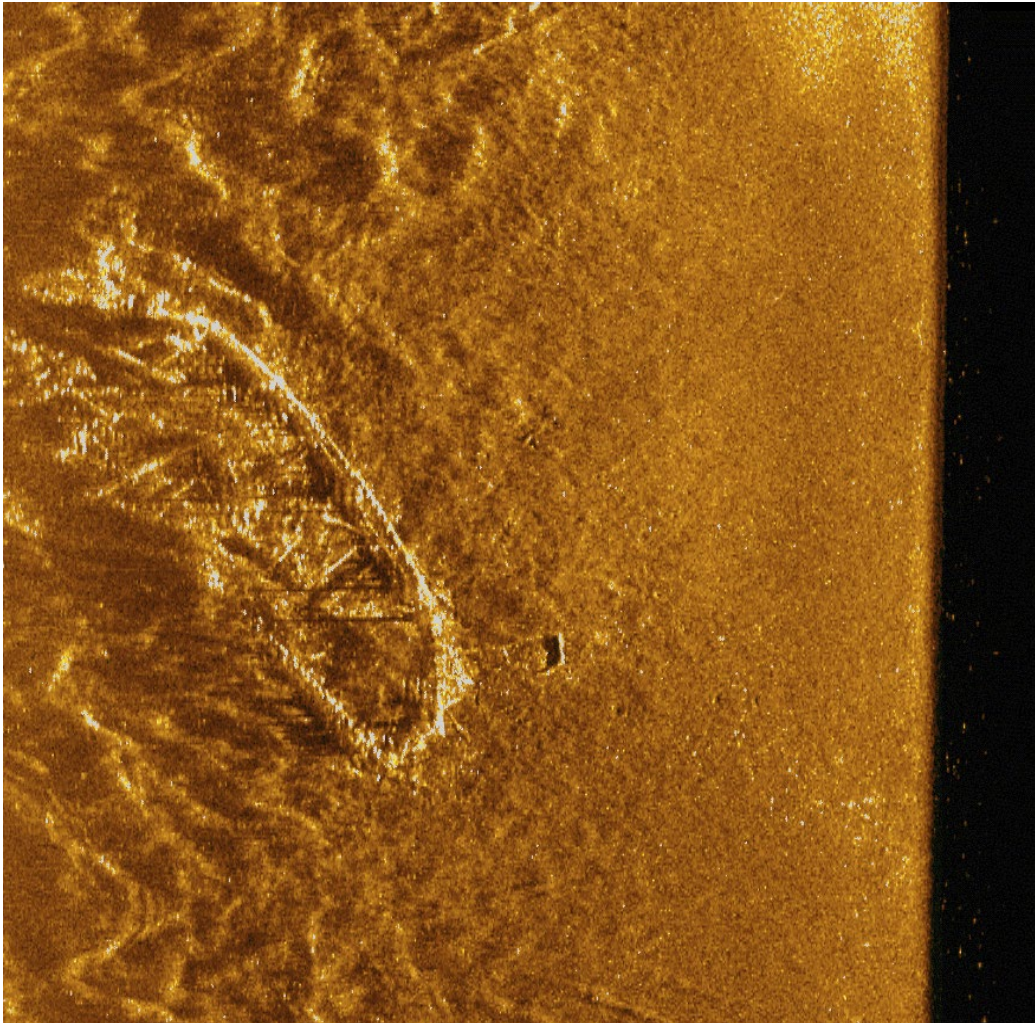
SSS-indikationer samt position utritad på karta.

V1, RAÄ Karlskrona 99, Contact0036



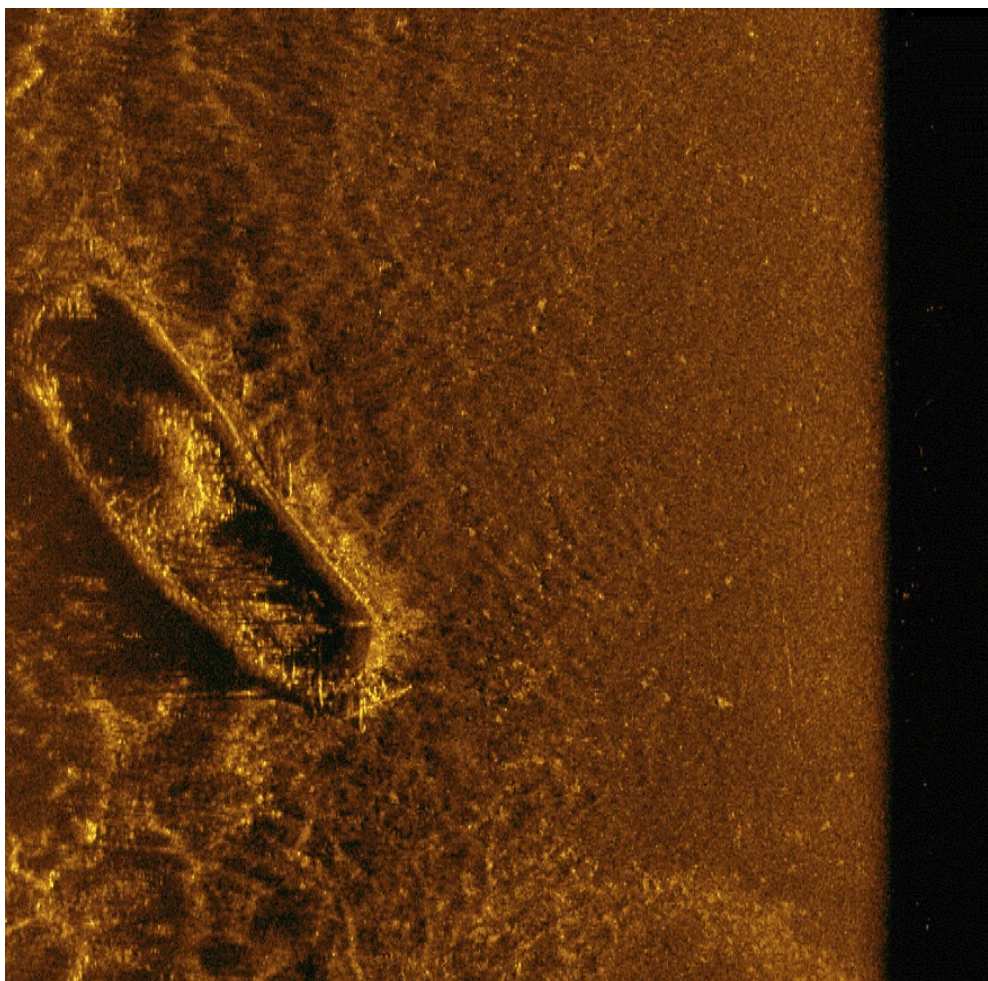
Contact0036	Dimensions and attributes
- Sonar Time at Target: 9/4/2013 9:07:58 PM - Click Position 56° 09.14679' N 015° 35.92649' E (WGS84)	- Target Width: 0 Meters - Target Height: 0 Meters - Target Length: 0 Meters - Target Shadow: 0 Meters - Mag Anomaly: - Avoidance Area:

V2, RAÄ Karlskrona 98, Contact0035



Contact0035	Dimensions and attributes
• Sonar Time at Target: 9/4/2013 9:04:58 PM • Click Position 56° 09.18746' N 015° 35.90571' E (WGS84)	• Target Width: 0 Meters • Target Height: 0 Meters • Target Length: 0 Meters • Target Shadow: 0 Meters

V3, RAÄ Karlskrona 101, Contact0034

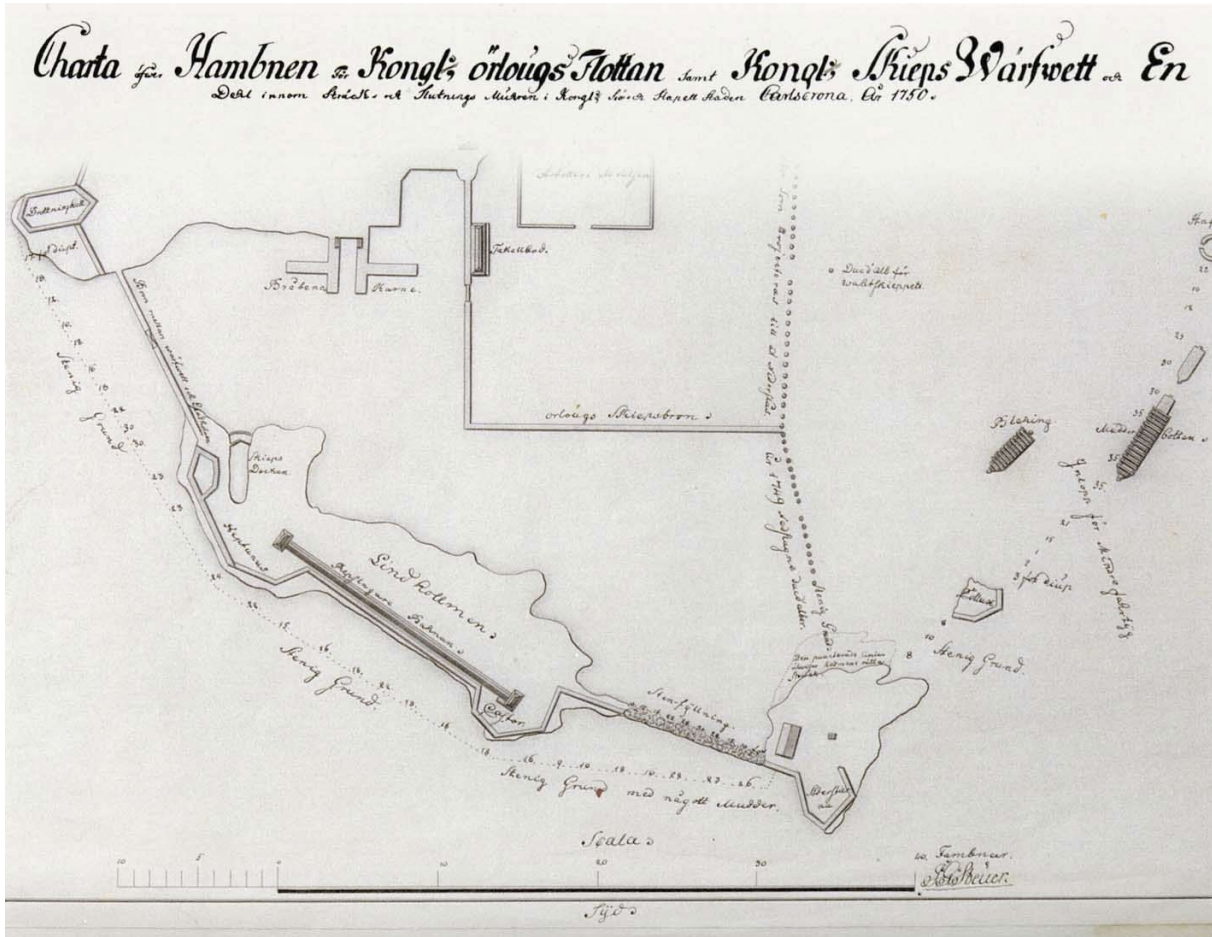


Contact0034	Dimensions and attributes
- Sonar Time at Target: 9/4/2013 8:56:37 PM - Click Position 56° 09.16506' N 015° 35.87355' E (WGS84)	- Target Width: 0 Meters - Target Height: 0 Meters - Target Length: 0 Meters

Bilaga 2

Kartor

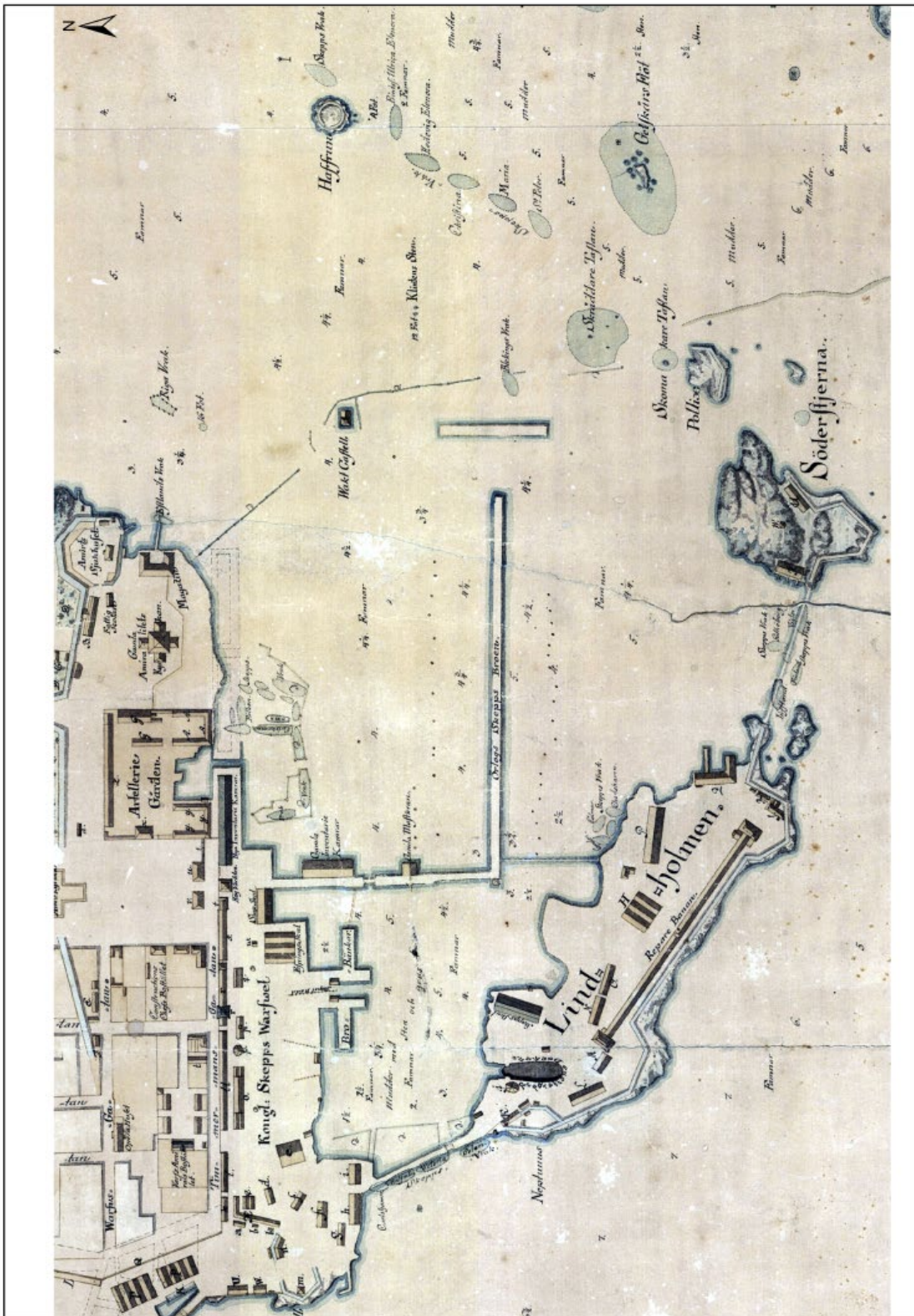
"Charta Öfver Hambnen för Kongl. ÖrlougsFlottan", 1750. Detalj, sign J. G. Steuer. Riksarkivet.



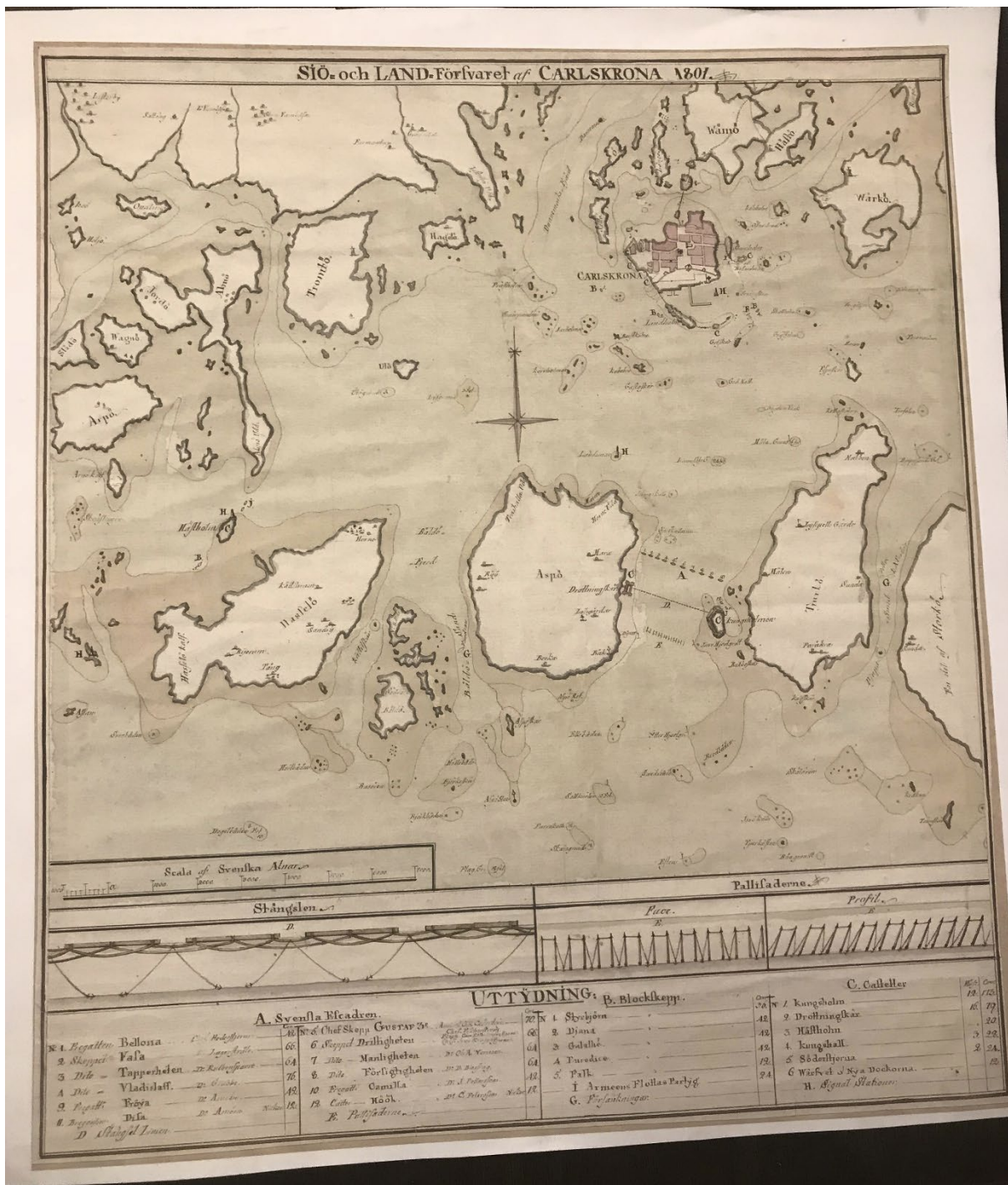
"Specialcharta öfver Kongl: Amiralitets Skieps Wärwet" sign. P.G. Steuer 1755. Återgiven i Svenska Flot-
tans Historia. Källa: Riksarkivet.



"Charta öfver Carlskrona Stad och näst belägne situationer". År 1804. Krigsarkivet



Karta över det tänkta försvaret av Karlskrona 1807. Källa: Kungliga örlogsmannasällskapet.



Bilaga 3

Skeppet Blekinges historia sammanställd av Bengt Gullbing

Skeppet Blekinge (den samtida skrivningen är Bleking, Blekingh, Blekingen, Blecking) deltog i tre större sjötåg åren 1689, 1690 och 1700. Sjötåget 1690 är inte med i historieböckerna men var ganska speciellt i sitt syfte! Mer om det senare.

Om tillkomsten av skeppets byggnadsplats

Det är år 1678 och kriget mot Danmark pågår. Flottan som över vintern legat i Stockholm ska enligt plan vara färdigutrustad 15 april. Men först den 9 juni kan man segla iväg från Dalarö. Flottan består av 23 skepp samt kofferdiskepp och brännare under ledning av Hans Wachtmeister. Flottan seglar direkt ner till Kalmarsund där man hoppas att den ska vara skyddad mot den dubbelt så stora danska flottan (Unger 1909:249). Flottan får ligga kvar i Kalmarsund över vintern. Under tiden pågår en diskussion om var lämpligaste platsen är för en ny flottstation.

Johan Gyllenstierna (guvernör över provinserna Skåne, Blekinge och Halland) inriktar sig på Blekinges kust och har främst Bodekull (nuvarande Karlshamn) i tankarna. Hans Wachtmeister, befälhavare för flottan, menar att Blekinge kan duga i fredstid men att det är en alltför riskfylld plats under krigstillstånd med danska flottan hotande från sjön och snapphanarna från land. Han anser att Stockholm är den bästa platsen för flottans vinterförläggning (Ericson 1993:16). Men det är också uppenbart att danskarna har ett övertag genom att ha närmare till sin operationsbas och kan vara ute till sjöss långt tidigare än de infrusna svenska skeppen i Stockholm. Ett annat syfte med att förlägga flottan i södra Sverige är att kungen och Gyllenstierna är angelägna att upprätthålla förbindelsen med Svenska Pommern. På hösten besöker amirallöjtnant Sparre landskapet Blekinge och ritar en översikt över skärgården (Clemensson 1938:81–83).

I februari 1679 reser Gyllenstierna tillsammans med den franske ambassadören Feuquières längs

kusten till Lyckeby och därifrån ut till skären (Clemensson 1938:96). Anledningen är att ambassadören förespeglar att Frankrike ska bistå Sverige med en hjälpflootta och nu gäller det att hitta en bra ankarplats för den.

Franske ambassadören till sin kung, Ludvig XIV:

”Man vill bygga en stad där bredvid på ett ställe, som är lätt att befästa och ditflytta invånarna från Ronneby, vilka därtill erbjuda sig. För att bättre göra denna undersökning hava vi farit ut på en släde tre franska mil (12 km) på det frusna havet” (Clemensson 1938:96).

Den 23 augusti 1679 sluter Frankrike på Sveriges vägnar fred med Danmark. Med Frankrikes stöd blir det för Sverige en godtagbar fred (Sundberg 1997:296).

Den 6 september samma år beslutar Carl XI efter rekognoscering att flottans nästa vinterförläggning ska vara i den blekingska skärgården. Generalkvartermästare Erik Dahlberg skriver:

”...och då blev resolverat, att uppå Trossön skulle byggas en stad, som då fick det namn och kallades Carls Crona, och det skedde i Hans Maj:ts, riksrådet Johan Gyllenstiernas, fältmarskalken Aschebergs, bägge amiralerna Hans Wachtmeisters och Sjöblads samt gen. maj. Axel Wachtmeister och min närvaro och blev mig befallt att med erfodligsta göra därpå designer” (Dahlberg 1962:187).

Den 11 september 1679 får kronofogden i Blekinge, Blasius König, order att anskaffa timmer till Lyckeby för att bygga förråd för redskap och ammunition samt hus för båtsmän (Ericson 1993:16). Den 15 september anländer Werner von Rosenfeldt med en svensk eskader från Kalmar bestående av skeppen Venus, Månen, Spes, Andromeda och Fama. Rosenfeldt skickar tillbaka Fama till Kalmar med tio styrmän ombord som nu har kännedom om farvattnen och som sedan ska kunna lotsa resten av flottan (Clemensson 1938:119).



Det första varvet på Vämö t. v. och den första hamnen på Hästö t. h. Detalj av karta som visar skärgården i Blekinge med den planerade staden Karlskrona. Magnus Stuart 1680–81. Krigsarkivet, topografiska kartor, Sverige.

Den 7 oktober anländer Wachtmeister med resten av flottan. Den förläggs till "Lyckeby hamn", det vill säga södra udden på Hästö. Skeppen blir förutom Solen och Victoria sedan liggande vid Hästö som efter Kalmar blir flottans nya vinterhamn. Solen och Victoria skickas upp till Stockholm över vintern eftersom de är för stora för faciliteterna vid "Lyckeby hamn" (Clemensson 1938:125).

1680

I februari stakar kaptenen Carl Magnus Stuart ut det som ska bli ett tillfälligt varv och som ska uppföras på platån mellan östra och västra stranden på Vämö. Med hjälp av allmogen uppförs två rader bostadshus för timmermännen, 26 stycken så kallade "tarvhus" med en gata emellan. På västra stranden mot Pantarholmen uppförs en större byggnad eventuellt till bostad för skeppsbyggmästaren, Robert Turner och vid östra stranden uppförs stapelbäddar, brobänkar och verkstäder. Arbetet fördröjs av att det är svårt att få tag i timmer. Vintern är ovanligt mild och transporterna försvåras av översvämningar och dåligt väglag (Clemensson 1938:155–158). Men snart har man kunnat kölsträcka det första skeppet. På Hästö uppförs också magasin och andra byggnader.

Under 1681 upptimras ytterligare 17 stycken "tarvhus" i tillägg till de 26 stugor som tidigare byggts på "Wämbö" och man kölsträcker det första av två skepp under året (Clemensson 1938:174).

Stuart som har ansvar för försvaret av Karlskrona är orolig för att hamnen på Hästö ska bli permanent och skriver till Erik Dahlberg att flottan bör flyttas snarast till Trossö, för blir hon liggande vid Hästö finns det risk att den aldrig kommer dit där den bör ligga, menar han (Clemensson 1938:163).

Det första skeppet byggs i Karlskrona

Den 5 januari 1682 kan det första skeppet, som tilldelas namnet "Bleking", gå av stapeln.

"...varvid och åtskilliga adspectatores såväl av lantofficerare som borgerskapet och andra sig infunno".

(Brev från Ankarstierna till Wachtmeister den 7 januari (Clemensson 1938:174).

"Skeppsbygget på det nya Vämövarvet bedrevs så pass snabbt, att man där redan i januari 1682 från den ena stapelbädden kunde sjösätta det första skeppet, Blekinge, och i november samma år det andra, Halland. Två år senare löpte såsom tredje och sista örlogsskepp på detta varv skeppet Göta Rike av stapeln" (Halldin 1943:60).

Enligt *”Förteckning över från Varvet i Karlskrona levererade fartyg”* (en tavla som är uppsatt på Karlskronavarvets huvudkontor) är skeppet Blekinge ett 70-kanoners skepp byggt 1682 på Vämövarvet i Karlskrona och har diarienummer 1 (Ahlin 2012: 9,169).

Gyllengranat uppger följande uppgifter för skeppet Blekinge:

Mått: 153 fot längd över stäv, bredd 38,5 fot
Beväpning: 70 kanoner fördelade på: 1:a laget 22 st 24 pund, 2 st 18 pund,
2:a laget 24 st 12 pund, 2 st 6 pund, 3:e laget 16 st 6 pund, 4 st 3 pund.
Djupgående: 18 fot (Gyllengranat 1840:344, 350).

Det finns olika uppgifter om antalet kanoner på Blekinge. De flesta uppger 70 kanoner men även 68 och 72 kanoner nämns i samtida dokument.

Året efter sjösättningen går Blekinge på grund vid Getskär på Karlskrona redd och sjunker (1683). Hon bärgas emellertid och kan därefter repareras (Ahlin 2012:19).

Sjötåget 1689

Danmark vill annektera områden i Schlesvig-Holstein-Gottorp och har marscherat in i dessa furstendömen. Underhandlingar pågår i Altona. När underhandlingarna befinner sig i slutskedet vill Carl XI göra påtryckningar mot Danmark. Truppförflyttningar ner mot Skåne påbörjas och flottan får order att utrustas (Åberg, Alf 1958:184).

Man kan rusta hela 30 skepp förutom sex fregatter. Flottan får order att utlöpa den 16 juni. Kungen, som är ute i landet och inspekterar trupper men för tillfället befinner sig i Karlberg, får meddelande att flottan seglat ut och skriver i sin almanacka den 30 juni:

”Den 24 vid solens uppgång gick min flotta till segels, Gud vare med dem, under Kongl Rådet Greve Hans Wachtmeisters kommando.”
(Hildebrand 1918:163).

Flottan seglar således ut på Östersjön under generalamiralen Hans Wachtmeister och ankrar på Ystads redd. Den tidens signalpolitik.

Skeppet Blekinge ligger i 3:e eskadern (arriärgardet), 1:a divisionen under amiral Erich Sjöblad. Fartygschef är kommandör Erich Gullenboy (Wachtmeister 1689 0506). Danska flottan ligger i Kögebukten.

Den 26 juni får kungen goda nyheter från förhandlingarna i Altona och skriver:

”...det har till slut kommit med den holsteinska saken. Gud vare evinnerligen tack och lov, som haver låtit komma denna saken till ett önskeligt slut och hugnat oss med den ädela freden” (Hildebrand 1918:162).

Men flottan får ligga kvar utanför Ystad som påtryckning i avvaktan på att fördraget blir ratificerat, vilket sker i slutet av augusti.

Gyllengranat skriver i korthet att 1689 blev en flotta utsänd av 30 rangskepp förutom fregatter för att beskydda hertigen av Holstein emot kungen av Danmark och att påtryckningen hade den effekten att hertigen av Holstein återfick sina furstendömen och en nöjaktig ersättning genom ett traktat som slöts i Altona (Gyllengranat 1840:257).

Skeppet Blekinge deltar i en märklig men mindre känd expedition 1690

Under tiden flottan ligger utanför Ystad 1689 sysslar Wachtmeister med att förbereda nästa expedition. Denna expedition är inte omnämnd i flottans historia och kan därför vara inressant att beskriva närmare. Bakgrunden är att Sverige mot subsidier har lockats med i ett krig tillsammans med Frankrike. Holland var en av motståndarna. Efter en förödmjukande fred 1679 med bland annat Holland, sluter Sverige 1681 ett förbund med Holland och England och ingår avtal om ömsesidig undsättning vid krig (Seitz-Rosengren 1944:67). Den franske kungen Ludvig XIV bedriver en expansiv utrikespolitik och angriper Holland 1688. Vilhelm III av Oranien vill nu enligt avtal ha hjälp av Sverige mot fransmännen. Hjälp som Holland ska få är en hjälpfloatta av tolv skepp och tre gallioter förutom 6 000 man hjälptrupper (Rystad 2001:271–274). Under det att svenska flottan ligger utanför Ystad arbetar Wachtmeister ombord på sitt flaggskepp Carolus XI med att föreslå lämpliga skepp och lämpliga befälhavare. Den 18 juli har han ett förslag:

”Specification

Uppå dhe skep som äro tjenlige att brukas på den bekante expeditionen åth Holland, jemwål på dhe personer som samma skepp commenderade skola [vara]....”

Eskadern som ska segla till Holland har Hans Wachtmeister tänkt att han själv ska föra befälet

över. Till flaggskepp har han tänkt sig skeppet Hedvig Sofia. Övriga skepp är Wrangel, Blekinge, Bohus, Halland, Skåne, Wachtmeister, Gottland, Öland, Riga, Stenbocken och Delphin samt tre gallioter (Wachtmeister 1689 0718).

Värkning av båtsmän från Tyskland

Medan skeppen utrustas sänds amirallöjtnant Taube över till Tyskland för att sätta igång värkning av 600 båtsmän (Skrivelse 1690 0122). Att få ihop proviant och kläder till båtsmännen vållar mycket arbete och många skrivelser, inte minst rörande ekonomin i projektet.

Våren 1690 fortsätter planeringen. Amiralen och amiralitetsrådet Erich Sjöblad får befälet för den blivande eskadern (Sjöblad 1689 0806). Det är naturligt att kungen inte vill skicka ner flottans högste befälhavare till Holland! Men även valet av Sjöblad ändras och slutligen blir det viceamiral Cornelius Ankarstierna som får uppdraget. Och Ankarstierna är ett bra val eftersom han har rötter i Nederländerna även om han är född i Stockholm. Så Wachtmeister och Sjöblad får stanna hemma.

Ankarstierna har invändningar mot en del skepp, bland annat skeppet Riga [gamla Riga].

”Efter Skeppet Riga är på den Specification uppförd iblandt dhe 12 Skepp som förordnade äro till den Holändske expeditionen men emedan det är bygdt på een platt botten, så att det icke uthi een stoor Siö kan hålla lofwen med dee andre [i] Flottan. Kunnandes derigenom förorsaka det Esquadronen esomoftast torde blifva förorsakat een heel dag uppehållas innan bemälte Skepp kunde komma uthi sitt rätta Seglationsställe...”

Skeppet Delphin som har sin station i Göteborg och dessutom befinner sig på expedition har han också invändningar mot och i stället utväljs det lilla skeppet Falken (Ankarstierna 1690 0423).

De skepp och befäl som till slut kommer att ingå i eskadern blir:

Skeppet **Wrangel**, flaggskepp för eskadern med viceamiralen *Ankarstierna*.

Chef kommendör *Jacob Grijs*, sekond kapten *Olof Wrång*.

Skeppet **Bohus**, schoutbynacht *Axel Lewenhaupt*, kapten *Michael Albrechtsson*, kapten *Bertil Kock*.

Skeppet **Blekinge**, chef amirallöjtnant *Fredrich Ewert Taube*, sekond kapten *Pär Sandgård*.

Skeppet **Finland**, chef kapten *Johan Oxenstierna*, sekond *Olof Wernfeldt*.

Skeppet **Livland**, chef kapten *Erich Ribbing*, sekond överlöjtnant *Sven Lillia*.

Skeppet **Halland**, chef kapten *Gustaf Buhre*, sekond överlöjtnant *Jacob Lärkia*.

Skeppet **Öland**, chef kapten *Thys Ankarstierna*, sekond överlöjtnant *Håkan Liderus*.

Skeppet **Estland**, chef kapten *Jonas Ankarlod*, sekond *Folqvart Aveman*.

Skeppet **Wachtmeister**, chef kapten *Jacob de Prou*, sekond *Christoffer Mathisson*.

Skeppet **Spes**, chef kapten *Petter Ankarstierna*, sekond överlöjtnant *Gustaf Malm*.

Skeppet **Stenbocken**, chef kapten *Carl Ruth*, sekond överlöjtnant *Anders Erichsson Klockare*.

Skeppet **Falken**, chef kapten *Gustaf Wattring*, sekond överlöjtnant *Johan Kilian Wilhelms*.
(1690 0309 Besättningsrullor).

Skeppet Blekinges befäl

Förutom chef och sekond som redan nämnts, finns ombord:

Extraordinarie artillerilöjtnanten *Lars Dahlberg*
Överlöjtnant *Carl Raab*

Underlöjtnanterna *Olof Erdman* och *Odwart Heinrich von Lode*

Överskeppare *Anders Swart*

Medelskeppare *Olof Gudeman*

Underskeppare *Jonas Hökenflycht*

Underlöjtnant *Wilhelm Skotte* göra överstyrmans tjänst

Överstyrmän *Olof Börgesson*

Medelstyrmän *Pär Erichsson Swart*

Lärstyrmän *Hans Wernfeldt*

Underlöjtnant *Johan Mattsson Åberg* som ska göra konstapeltjänst

Konstaplar *Anders Olofsson Falk*, *Johan Klindt*, *Samuel Lind*, *Jacob Djupenberg* och *Nils Hag*

Högbåtsman *Erich Hanebeck*

2 främmande dito

(Besättningsrullor 1690 0309).

Gemenskapen består av 400 båtsmän och 50 soldater när skeppet är fullt bemannat. Men som tidigare framgått väntar man på full bemanning så det är troligt att det finns brist på manskap.

Eskadern avseglar från Karlskrona

I början av juni 1690 är skeppen färdigrustade men det saknas soldater och man väntar krut som ska komma från Kalmar. Den 9 juni seglar eskadern iväg från hemmahamnen men Ankarstierna ser sig föranlåten att kasta ankar 1 ½ mil från Karlskrona på grund av motvind. Ankarstierna skriver att:

”...det uppbådade manskapet som ännu icke ankommit och uti fulla besättningen brister, vilket Hans Hög Grevl. Excell:ce Amiral Generalen, så snart det till Carlskrona anländes varder, har lovat utan uppehållat vilja efter-sicka” (Ankarstierna 1690 0609).

Eskadern blir liggande i tre dagar. Under tiden kommer en krutkrejare med krut från Kalmar vilket lastas över. Den 12 juni beslutar Ankarstierna att även om ”vinden ändå intet ville favorisera oss” att segla vidare med den sydliga vind som då råder. Vid tiotiden passerar eskadern Bornholm och vid fyratiden på eftermiddagen befinner den sig vid Drogden där skeppet Neptunus väntar, ditskickat av Wachtmeister för att plocka upp kunniga lotsar i Malmö att användas i sundet av eskadern. Vid genomseglingen av sundet går skeppet Bohus i täten men fastnar på Saltholmsgrundet ”uppå varande lotsens ovänlighet och försummelse”. Med hjälp av de andra skeppens slupar och espingar kommer det dock loss.

”Skolandes jag intet underlåta, att göra den anstalt att bemälte lots vid en Krigsrätt skall undfå, det som han liknätigt Eders Kongl: Mayts allernädigste Sjöartiklar för en sådan försummelse synes hava meriterat och förtjänt” (Ankarstierna 1690 0616).

Rapport från Ankarstierna till kungen, daterat Viceamiralsskeppet Wrangel till ankars utanför Köpenhamns redd den 16 juni anno 1690.

Vinden har svängt om till nordlig varför eskadern måste ankra utanför Köpenhamn. Snart kommer det en dansk fregatt ut från Köpenhamn och lägger sig tätt intill sidan om flaggskeppet Wrangel. Vid denna tid lägger man stor vikt vid genomförandet av hälsningsceremonier och saluter. Ett struket märssedel för fel nation kan vålla en dödsdom för den som det beordrat. Och förhållandet till Danmark är spänt. Vem har skyldighet att börja? Hur många skott ska avges? Amiral Sjöblad har

inför expeditionen upprättat en lista med frågor till Amiralitetskollegium om vad som ska gälla under expeditionen (Sjöblad 1690 0114). Amiralitetskollegium har i en av sina tre instruktioner till viceamiralen gett besked om detta och också om vilka saluter som de svenska skeppen ska ge de holländska fartygen samt hur många saluter som Generalstaterna (Holland) ska ge. Man har kommit fram till att den svenska eskadern kan kräva ett extra skott eftersom de svenska skeppen är kungliga och de holländska från en republik (Instruktion 1690 0502).

Den danska fregatten saluterar med enkel dansk lösen (tre skott) och skeppet Wrangel svarar med lika många. ”Och som säges skall konungen av Danmark själv varit däruppå”.

Ankarstierna uppskattar att 30 å 40 båtar kommer ut för att se eskadern. För att göra att gott intryck ”hava ombeflitat med skanskläder och annat i bästa måtto dem att utpryda” (Ankarstierna 1690 0616). Han är imponerad av danskarnas artighet vilket han meddelar i sin rapport till kungen. Den 20 juni går vinden över något mot öst och man lättar ankar och seglar upp mot Kronborgs slott. Skeppen passerar slottet en och en med långa mellanrum, allt enligt instruktion, för att ge danskarna tid att ge salut för alla skeppen (Ankarstierna 1690 0620).

Den 24 juni ankrar eskadern i skärgården utanför Göteborg eftersom man på grund av vinden inte kan nå Marstrand som planerat. Fyra dagar senare ligger eskadern kvar eftersom vinden inte har ändrat sig och i sin rapport ber Ankarstierna Carl XI att överväga om eskadern inte kan ankra där i närheten istället för vid Marstrand. Han menar att man senare lika lätt kan segla från Göteborgsskären som från Marstrand. Dessutom kan man skicka folk iland på öarna för att få motion, vilket man inte lika lätt kan göra vid Marstrand, anser han. (Ankarstierna 1690 0628).

Till slut blir vinden tillräckligt ”favorabel” för att viceamiralen ska våga segla vidare upp mot Marstrand. Men vindarna är svaga och strömmarna svåra. Skeppet Finland, som tappat höjd i den västliga vinden och riskerar att segla på en klippa, kastar ankar i avvaktan på bättre ström- och vindförhållanden (Ankarstierna 1690 0706).

Det tar två dagar att nå Marstrand där man ankrar den 6 juli med 11 skepp. Det dröjer dock inte länge förrän också skeppet Finland når Marstrand och eskadern blir fulltalig. Skeppet Riga

anländer den 9 juli med de värvade båtsmännen som anlänt till Karlskrona efter eskaderns avseglning. Ankarstiernas största bekymmer är att sjukdomar härjar bland manskapet. Han försöker placera de sjukaste i borgarhem i staden Marstrand som mot ”skälig ersättning” ger dem sängplats och förfriskningar. Men ingen av borgarna anser att de kan bistå med färsk mat eftersom de redan har en tung börda att förse bygg- och fästningsmanskapet med livsmedel. De friska placerar viceamiralen i land och boende i tält. Han hoppas att motion och frisk luft ska hålla sjukdomarna borta. På fartygen vistas de endast för kanonexercis (Ankarstierna 1690 0709).

Allt eftersom tiden går minskar provianten vilket är ett annat bekymmer. Någon besparing kan göras då de är 138 man färre än ”staten innehåller” samt att man framledes kan spara något genom att några blir sjuka och dör:

”Jag befarar att vi uppå Eders Kongl. Maj:ts allernådigste ankommande order intet är kapabel att begiva oss här ifrån till sjöss, innan vi med något mera proviant bliva försedda, det man dock på denna orten lärer hava svårt i hastighet att anskaffa”

Kungen svarar i ett brev att de, för att lättare kunna proviantera, ska bege sig närmare Göteborg. Men nu har Ankarstierna ändrat sig och skriver den 2 augusti att omständigheterna gör att han föredrar att stanna i Marstrand, eftersom det är lättare att där vårda de sjuka. Dessutom har krejaren, Judas Thaddeus, en kronolastdragare anlänt från Karlskrona med proviant för augusti månad (Ankarstierna 1690 0802). I Karlskrona fanns 7–8 krejare stationerade, alla med bibliska namn (Ekling 1691–1721).

Vid mönstringen den 7 augusti konstaterar man att 764 man är sjuka och antalet sjuka och döda fortsätter öka. Ankarstierna förstår inte varför eftersom han gjort alla möjliga anstalter för att hålla besättningarna friska (Ankarstierna 1690 0807). Den 17 augusti anländer kungen till Marstrand. Dagen därpå mönstrar han artilleri- och fortifikationsfolket på Karlstens fästning (Hildebrand 1918:192). Kungen informerar Ankarstierna att allt är inhiberat och att eskadern i stället för att segla till Holland och strida ska segla tillbaka till Karlskrona. Nu när expeditionen inte blir av ansöker flera officerare om att få bli tillåtna för att ta tjänst i annat land vilket av kungen beviljas

på villkor att de genast återvänder om oroligheter uppstår. Viceamiralen undrar om han ska lämna de sjuka eller ta dem med. Beslutet blir att de ska lämnas kvar i Marstrand under överste Fröligs överinseende. Frölig är kommandant på fästningen och han lovordas av Ankarstierna för den hjälp han fått av honom under den tid som eskadern legat där (Ankarstierna 1690 0818).

Carl XI:s almanacksanteckning för den 18 augusti 1690:

”Jag åt frukost hos Överste Frölig på Carlsten. Sedan var jag uppå vart och ett skepp och besåg dem, vilka voro 12, ätandes middagsmåltid hos Vice Amiralen Ankarstierna uppå skeppet Wrangel. Sedan jag alla mina skepp besett haver, givandes Vice Amiralen order, det han med första goda vind skall förfoga sig med Skvadronen hem till Carls-Crona igen” (Hildebrand 1918:192).

Den 20 augusti seglar eskadern söderut och ankrar utanför Göteborg. En del av besättningarna avgår för att bemanna två konvojfartyg. Skeppet Öland skickas in till Göteborg för att lasta mörsare, kanoner och salpeter som ska fraktas till Karlskrona (Ankarstierna 1690 0823).

Den 29 augusti anländer alla skepp lyckligen till Karlskrona med undantag av Öland som anländer en vecka senare. Den inhiberade expeditionen lämnar en del problem efter sig. Vad ska man göra med de tre gallioterna och alla engelska båtsmanshattar som har inhandlats? Med gallioterna visar det sig inte bli något problem eftersom köpet inte hunnit bli avslutat och de engelska båtsmanshattarna behålls för eventuell framtida användning (Sjöblad/Lagercrantz 1690 0801).

Vad som gör att insatsen inte blir av kan man fråga sig. Sannolikt avböjde Holland hjälpeskadern eftersom den inte behövdes. Den enda som verkar ha nämnt denna expedition närmare är Gyllengranat i sin Sveriges Sjökrigshistoria 1840:

”Ryktet om Svenska flottans tillväxt började att göra andra makter uppmärksamma. Holland, som i förening med England förde sjökriget emot Frankrike, begärde om hösten år 1689 hjälp af Carl XI. Denna General-Staternas ansökan fann bifall hos Konungen, och om våren år 1690 utrustades i detta ändamål en eskader av 10 [!] Krigsskepp, under befäl af Vice-Amiralen Cornelius Ankarstierna. I Maj månad afseglade Ankarstierna, men kom icke längre än till Marstrand, der han fick Konungens order, att med eskadern återvända till Karlskrona, dit han ankom i augusti månad.” (Gyllengranat 1840:258).

Tio år senare

Den gamla stridsfrågan mellan Danmark och hertigen av Holstein-Gottorp blommar upp igen. Danmark ingår ett förbund med Ryssland och Polen om att kringskära Sverige. Polska trupper under ledning av August av Sachsen går in i Livland och angriper staden Riga. Peter I:s trupper omringar staden Narva. Det är uppenbart att det är bråttom för Sverige att försvara de baltiska provinserna. Då vill man inte ha Danmark i ryggen. Därför blir ett första mål för Carl XII att för lång tid framåt oskadliggöra Danmarks möjligheter att anfalla Sverige i ryggen innan man vänder sig mot öster. I den saken passar konflikten mellan Danmark och furstendömena Sverige utmärkt. Enligt det gamla avtalet om ömsesidig undsättning kan nu Sverige be England och Holland om hjälp (Unger 1943:120).

Sjötåget 1700

Skeppet Blekinge är ett av skeppen i en stor flotta bestående av 38 skepp och 10 fregatter under generalamiralen Hans Wachtmeister och som är klara att segla iväg mot Danmark i juni år 1700. Skeppet Blekinge tillhör 3:e eskadern under amiral Fredrik Taube. Fartygschef för Blekinge är kapten Petter Play. Övriga officerare är kapten O. Unge, överlöjtnant C. Fogelhufvud och underlöjtnanterna H. Enebuske och E. Hård samt artillerilöjtnant C. Ekelund (Zettersten 1889:3). Vid avresan från Karlskrona är kungen Carl XII själv med, men lämnar flottan vid Ystad för att landvägen resa till Malmö.

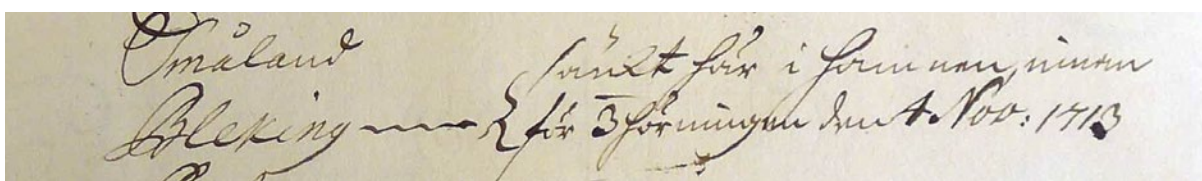
Tidigare har en dansk flotta varit på väg mot Karlskrona för att om möjligt förstöra den svenska flottan men blivit hemkallad. Kanske för att man hört att en holländsk och en engelsk eskader är på väg mot sundet med sammanlagt 23 skepp.

Den danska flottan placeras nu så att den blockerar Drogden för svenskarna. För att förena sig med den holländsk-engelska flottan återstår Flintrännan, en svårnavigerad passage vid svenska kusten. Hans Wachtmeister tror inte att de kommer att klara att segla igenom den, särskilt inte med de stora rangskeppen, men kungen ger en resolut order och flottan seglar upp genom Flintrännan. Men de stora skeppen är för djupgående och fyra av dem går på grund. Man lyckas få loss dem med stora svårigheter. De största skeppen Konung Carl, Prins Carl, Enigheten, Drottning Ulrica Eleonora och Drottning Hedvig Eleonora skickas hem igen. Den övriga flottan förenar sig med de allierade. Carl XII går därefter i land vid Humlebäck med en landstigningsstyrka. Ett fredsavtal sluts med Danmark och landet tvingas gå ur förbundet med Polen och Ryssland. Men den danska flottan kunde man inte göra mycket åt (Unger 1943:118–124). Danmark skulle hålla sig lugnt i tio år.

Flottan är livligt verksam under denna tid med blockering av ryska flottan i Finska viken, konvojering av handelskepp, transport av trupper med mera. Men skeppet Blekinge ser inte ut att ha deltagit i något sådant uppdrag. Ganska naturligt, skeppet är åldersdigert och 1713 beslutar man att sänka skeppet. I varvskontorets anteckningar för år 1713 är antecknat:

"Bleking ≈≈≈ sänkt här i hamnen, innanför 3 hörningen den 4 Nov: 1713"

Förutom Blekinge sänktes ytterligare ett skepp detta år, skeppet Stralsund (I) som sänktes norr om staden i närheten av Landbron den 29 maj. Detta skepp hade tre år tidigare, 1710, varit placerat vid Pantarholmen vid Landbron som blockskepp och sänktes 1713 inte långt från denna plats (Ekling 1691–1721).



Notering 1713, om skeppet Blekinges sänkning. Krigsarkivet, Varvskontorets fartygsliggare 1691–1721 (Ekling 1691–1721).

Referenser

Handskrifter:

Krigsarkivet (KrA)

Zettersten A. L. 1889 *arbetspapper. Sjötag 1700–1787*,

Ekling, Petter. Varvskontoret:s fartygsliggare.
”Örlogsflottans till och aftagande 1691–1721”.

Riksarkivet (RA)

Ämnessamlingarna, militaria:

M1762, *flottans styrka 1680–1699*

– Wachtmeister 1689 0506 ”*Upsattz Uppå Kong: Majj Öhrlogsz Flättas fördehlning...*”

M1854 *Amiralitetskollegiet, Sjöexpeditioner 1677–1696*

Holländska hjälpe expeditionen:

Ankarstierna 1690 0423 memorial från Sthlm
om olämpliga skepp.

Ankarstierna 1690 0609 rapport från eskadern
½ mil utanför Karlskrona

Ankarstierna 1690 0616 rapport från eskadern
utanför Köpenhamns redd

Ankarstierna 1690 0620 rapport från eskadern i
Göteborgsskären

Ankarstierna 1690 0628 rapport från eskadern i
Göteborgsskären

Ankarstierna 1690 0706 rapport från eskadern i
Marstrand

Ankarstierna 1690 0709 rapport från eskadern i
Marstrand

Ankarstierna 1690 0802 svar på kungens begä-
ran att ta eskadern närmre Göteborg

Ankarstierna 1690 0818 memorial angående
några ärender

Ankarstierna 1690 0823 rapport från eskadern
utanför Göteborg

Besättningsrulla 1690 0309

Instruktion 1690 0502

Sjöblad 1689 0806 Brev till Carl XI

Sjöblad 1690 0114 Memorial angående häls-
ningar av höga potentater som passeras.

Sjöblad/Lagercrantz. 1690 0801 Memorial ang.
inhiberande av beställda gallioter m m.

Skrivelse 1690 0122 angående värvningen av
båtsmän.

(Wachtmeister el. hans stab) 1689 0718 på skep-
pet Carolus XI under Ystad. ”*Specifikation av
de skepp som är tjänliga att bruka för expeditionen till
Holland*”.

Tryckta källor:

Ahlin, Rolf. 2012. Årsbok för Marinmusei Vän-
ner. *Skeppet Blekinge, nybygge nr 1*. Förlag Bengt
Olof Melin.

Clemensson, Gustaf. 1938. *Flottans förläggning till
Karlskrona – en studie i flottstationsfrågan före år
1685*, Hugo Gebers förlag.

Dahlbergh, Erik. 1962. *Erik Dahlberghs dagbok i
urval*. Förlag Natur och Kultur.

Halldin, Gustaf. 1943. *Svenska Flottans Historia: Ör-
logsbaser och varv*, del II, 1680–1721.

AB Allhems förlag Malmö.

Hildebrand, Sune. 1918. *Carl XI:s Almanacks-
anteckningar*. P. A. Nordstedt & Söners Förlag.

Gyllengranat, C. A. 1840. *Sveriges Sjökrigshistoria*,
del I. Georg Amen & Comp. Karlskrona.

Ericson, Lars. 1993. *Karlskronavarvets historia
1680–1866: Pionjärer och rustningar*. Förlag
Karlskronavarvet AB.

Rystad, Göran. 2001. *Karl XI En biografi*. Histo-
risk Media.

Seitz, Heribert-Rosengren, Erik. 1944. *Sveriges
freder och fördrag 1524–1905*. Förlag Raben &
Sjögren.

Sundberg, Ulf. 1997. *Svenska freder och stillestånd
1249–1814*. Förlag Arete.

Unger, Gunnar. 1909. *Illustrerad Svensk Sjökrigs-
historia*, del I. Albert Bonniers förlag.

Unger, Gunnar. 1943. *Sv. Fl. H. Svenska Flottans
Historia*, del II: *Svenska flottans sjötåg 1680–1721*.
AB Allhems förlag Malmö.

Åberg, Alf. 1958. *Karl XI*. Förlag Wahlström &
Widstrand.

Bengt Gullbing 16 oktober 2017

Blekinge – det första byggda örlogsskeppet i Karlskrona

Sjöhistoriska museet (som är en del av Statens maritima museer) har i december 2016 utfört en arkeologisk besiktning av tre stycken side scan sonar (SSS)-indikationer samt en utpekad position för en möjlig fartygslämning öster om Marinbasen i Karlskrona. SSS-karteringen hade utförts av Försvarmakten. Även positionen, utmärkt på en karta, hade erhållits därifrån.

Syftet med den arkeologiska besiktningen var att fastställa om något av objekten som erhållits från Försvarmakten var lämningen efter örlogsskeppet Blekinge, som var det första fartyget som omkring 1680 byggdes vid flottans örlogsbas i Karlskrona, och som enligt historiska källor år 1713 ska ha sjunkit eller sänkts i området.

Den arkeologiska besiktningen omfattade dykbesiktning av fyra fartygslämningar, varav samtliga utgör fornlämningar. En av fartygslämningarna bedöms utgöra lämningen efter Blekinge.

The Maritime Museum (which is part of the National Maritime Museums) have during December 2016 conducted a preliminary archaeological inspection of three side scan sonar indications and one position pointed out by the Swedish Navy. The side scan sonar survey was made by the Swedish navy. Also the position pointed out on a map came from the Navy.

The purpose with the archaeological inspection was to see if some of the indications from the Swedish Navy could be the old war ship Blekinge, which was the first ship built in the new naval base in Karlskrona. Historical sources gave indications that the ship sunk in this area.

The archaeological inspection included four ship wrecks, all of them are evaluated as cultural monuments. One of the wrecks is most likely the warship Blekinge.

SJÖHISTORISKA

Box 27131

102 52 Stockholm

Tfn: 08-519 549 00

www.sjohistoriska.se

ISSN 1654-4927