

VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2020:1

TUNNELVRAKET – PRINS CARL?

ARKEOLOGISK FÖRUNDERSÖKNING

RAÄ-NR KARLSKRONA 103
KARLSKRONA SOCKEN
KARLSKRONA KOMMUN
BLEKINGE LÄN



VRAK
MUSEUM OF
WRECKS

JIM HANSSON MED BIDRAG
AV BENGT GULLBING

en del av STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER



VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2020:1

TUNNELVRAKET – PRINS CARL?

ARKEOLOGISK FÖRUNDERSTÖKNING

RAÄ-NR KARLSKRONA 103
KARLSKRONA SOCKEN
KARLSKRONA KOMMUN
BLEKINGE LÄN

JIM HANSSON MED BIDRAG
AV BENGT GULLBING

Vrak – Museum of Wrecks
en del av Statens maritima
och transporthistoriska museer

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

www.vrakmuseum.se
www.smtm.se

Statens maritima och transporthistoriska museer är
miljöcertifierade enligt ISO 14001.

2020 Vrak – Museum of Wrecks
Arkeologisk rapport 2020:1
ISSN 1654-4927

Layout: ETC Kommunikation
Omslagsbild: Prins Carls akterstäv framför tunneln. Foto: Jim Hansson

Tryck: Elanders Sverige AB 2020

Upphovsrätt, där inget annat anges, enligt Publik Licens 4.0 (CC BY),
<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>.
Lantmäteriets kartor omfattas inte av ovanstående licensiering.

INNEHÅLL

Sammanfattning	4
Bakgrund	4
Tidigare undersökningar 1	7
Resultat	18
Skeppet	20
Prins Carl	24
Sammanfattning och diskussion	31
Referenser	31
Tekniska och administrativa uppgifter	32
Bilaga 1. Arkivuppgifter	33
Bilaga 2. Kartor	58
Bilaga 3. Dendrokronologisk rapport	59

SAMMANFATTNING

Sjöhistoriska museet (som är en del av Statens maritima och transporthistoriska museer, SMTM) har under vecka 44-45 2018 utfört en arkeologisk förundersökning av fartygslämningen RAÄ-nr Karlskrona 103. Lämningen ligger vid en tunnel under Marinmuseum.

Inledningsvis frilades bottendelen av skrovet från aktern och cirka 10-12 meter förut. Målen var dels att synliggöra vraket för utställningen som den ingår i och där man ser vraket genom tunnelns fönster, men också för att kunna dokumentera

fartygslämningen på ett bra sätt. Dokumentation gjordes med mätningar, foto och video. Material (foton) samlades också in för en möjlig 3D-modell. Fem dendrokronologiska analysprover sågades och samlades också in för åldersdatering. Proverna kunde dateras till efter 1615. Den arkeologiska dokumentationen gör tillsammans med dendrodatering (årsringsdatering) och arkivuppgifter sannolikt att vraket kan identifieras som örlogsskeppet Prins Carl byggt 1684.

BAKGRUND

Marinmuseums tunnel är en av huvudattraktionerna för museets besökare och unik i sitt slag, detta eftersom man i utställningen går igenom ett äkta vrak. Vid besöksundersökningar har framkommit önskemål om bättre sikt genom fönstren i tunneln. I det avseendet har museet tidigare gjort vad som går att göra genom att förbättra belysningen, bytt presenningar runt vraket samt att ha kontinuerlig putsning av rutorna utvändigt.

Det Marinmuseum bedömde skulle öka tillgängligheten för museets besökare ytterligare var att tydliggöra själva vraket, dels genom att slamsuga så att delarna framträder bättre, dels genom att kunna presentera vraket tydligare i själva utställningen i tunneln. För att kunna göra det sistnämnda krävdes mätning och provtagning. Om vi kan identifiera vraket kan vi ge museets besökare en bättre kunskapsupplevelse av Karlskronas världsarv under ytan utan att de behöver skaffa dykarcertifikat eller

tillstånd för att besöka vraket.

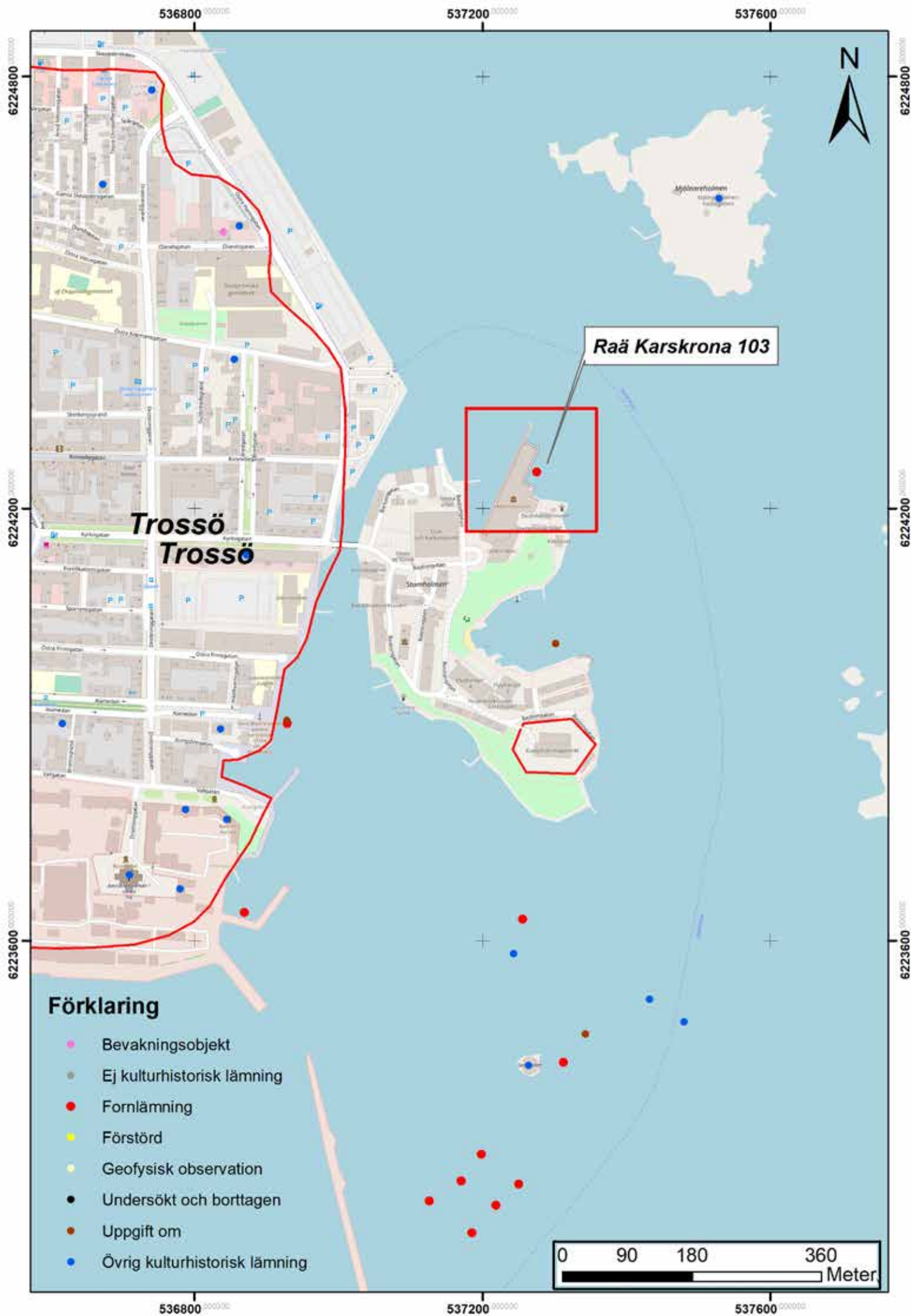
Bakgrunden till undersökningen var alltså en önskan om att uppdatera och förbättra basutställningen på Marinmuseum. Fartygslämningen, som ligger på botten (RAÄ-nr Karlskrona 103), visas via en tunnel under museet (fig. 1).

Sedan det hittades har det funnits en teori om att vraket skulle kunna identifieras som örlogsskeppet Göta lejon (Lindqvist 1994). Detta baserat främst på skeppets dimensioner. Men denna teori måste betraktas som osäker och har saknat starkt stöd vare sig i arkivuppgifter eller exakta uppgifter om skeppets storlek och konstruktion.

Det finns flera äldre uppgifter om sänkta svenska örlogsfartyg men även prisskepp från andra länder i vattnen kring Stumholmen men uppgifterna är delvis motstridiga och har det har tidigare visat sig att de inte sammanfaller helt med vad som kan dokumenteras på plats under vattnet.

FIGUR 1. Fartygslämningen RAÄ-nr Karlskrona 103 markerad med röd fyrkant. Kartan visar även övriga FMIS-objekt i närområdet.

KÄLLA: ESRI, BEARBETAD AV JIM HANSSON, STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER.



SYFTE, METOD OCH GENOMFÖRANDE

Förundersökningen syftade till att försöka fastställa lämningens storlek, ålder och identitet. Detta med det vidare syftet att tydligare kunna presentera vraket för museets besökare. Resultaten av undersökningen avses även kunna användas inom det vetenskapliga projektet "Den glömda flottan", som är i planeringsstadiet.

Undersökningen syftade även till att försöka dokumentera lämningen för en 3D-modell, som sedan skulle kunna visas på museet. Även detta som ett sätt att visualisera fartygslämningen och öka dess pedagogiska värde.

Med mer arkeologisk data ökar chansen att kunna spåra skeppet i arkiven. För att med större säkerhet kunna säga vilket skepp det är behöver en datering göras av när skeppet byggts. Bäst chanser till detta bedömdes finnas genom dendrokronologisk datering. Med en precis dendrodatering kan vi ringa in möjliga kandidater i skeppslistorna, men också se var virket till skeppet huggits. Tillsammans kan skeppets dimensioner och en dendrokronologisk analys öka chanserna att skeppets identitet påträffas i arkiven. Utan datering blir det som att

leta efter en nål i en höstack, då det byggdes många fartyg under perioden efter Karlskronas bildande.

De metoder som användes var dels en översiktlig kart- och arkivstudie som en del i arbetet med att försöka identifiera vraket, dels slamsugning och till sist arkeologisk dokumentation samt provtagning för dendrokronologisk analys. När det gäller arkivmaterialet fick projektet tillgång till ett omfattande material framtaget av Bengt Gullbing.

Fartygslämningen frilades vid undersökningen genom slamsugning för att bättre kunna dokumentera lämningens konstruktion, hitta bra ämnen för provtagning samt för att få en bättre 3D-dokumentation. Syftet med friläggningen var också att kunna visa vraket bättre för besökarna på Marinmuseum.

En noggrann arkeologisk dokumentation gjordes för att avgöra lämningens exakta dimensioner och fotografering utfördes bland annat som grund för en 3D-modell.

Dokumentationen gjordes genom foto/film, inmätning med GPS (i mån det gick pga. dålig täckning under kajen) samt med måttband.

TOPOGRAFI OCH KULTURMILJÖ

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 under 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.

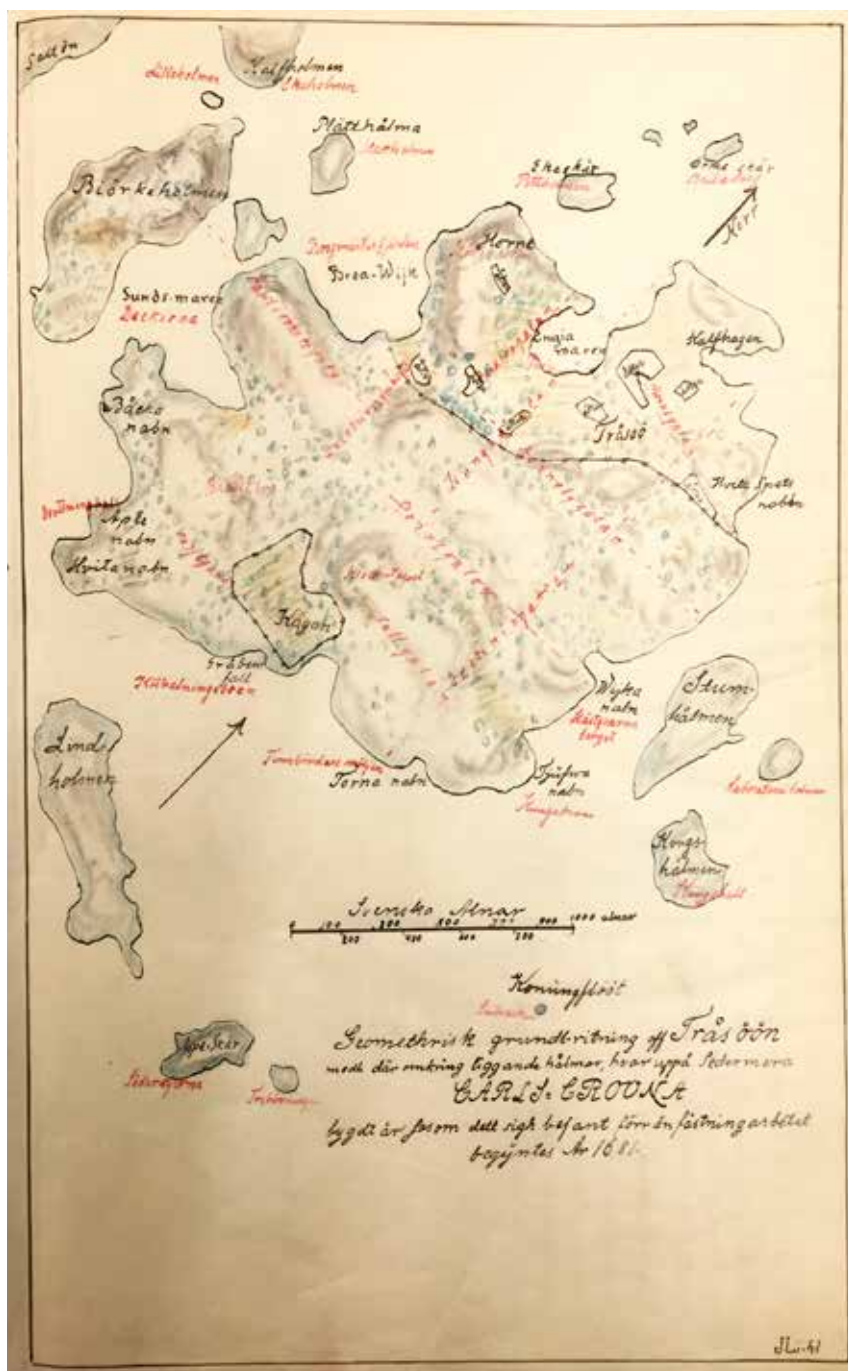
Idén om att flytta örlogsbasen med skeppsbygget från Stockholm och anlägga en ny örlogsbas hade bland annat kommit av att man ville komma närmre slagfälten på havet i södra Östersjön. Den huvudsakliga fienden under den här perioden var Danmark, som ofta fick stöd av Nederländerna.

För att behålla greppet om Östersjön behövde den svenska flottan en lämplig plats för en ny örlogsbas i söder. Förhoppningen var också att man skulle få längre isfria perioder och minska risken för att flottan skulle bli infrusen (Stenholm 1999:11).

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 (Indebetou 1878:16).

Karlskrona fick stadsprivilegier den 10 augusti 1680. Nästa år började stadens gator och kvarter planeras. På kartan i figur 2 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. 2).



FIGUR 2. Kartan visar hur Trossö, med närliggande öar, såg ut innan den stora exploateringen med skapandet av örlogsvarvet inleddes. Stumholmen ser ut att ha varit helt obebyggd vid detta tillfälle.

KÄLLA: KARLSKRONA VARVS SJÖKRIGS-HISTORISKA SAMLINGAR, 1130.

Hela området för örlogsstaden 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 de 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 (Hillbom 1979:8).

En viktig men också tidsödande del av arbetet med Karlskronas uppbyggande och försvar var att spärra av sunden in mot den nya basen. Vid bygandet 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 (FORNSÖK).

Många av de planerade byggnadsverken blev aldrig verklighet. Exempel på detta är bastionerna Hektor, Eolus och Neptunus. 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 för sin tid. Att Karlskrona med kringliggande försvar var högtintressant för andra länder är därför inte oväntat.

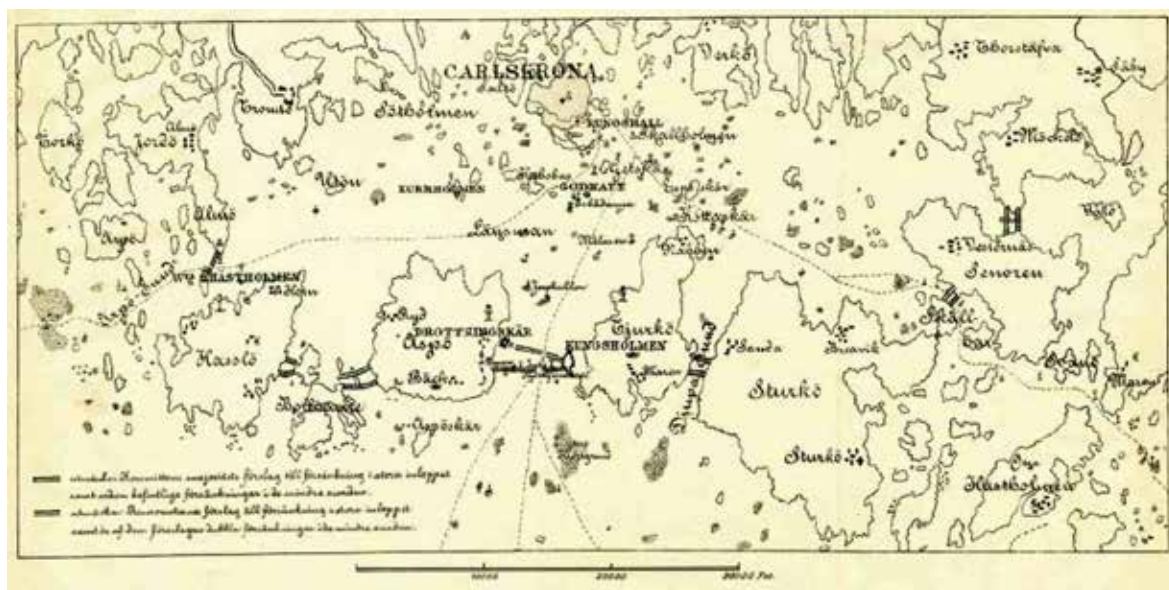
Efter det stora Nordiska krigets slut år 1721 befann sig Karlskronas örlogshamn och skepp i ett uselt tillstånd. De flesta skeppen befann sig i ett skick där allvarliga reparationer behövdes, men många var också i så dålig kondition att det bör ha varit meningslöst att reparera över huvud taget (Unger 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 hur mycket sten som gått åt (fig. 3). 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

På Stumholmen där Marinmuseum idag ligger fanns inga anläggningar inledningsvis, men under 1750- talet bygger man bland annat skjul för



FIGUR 3. Detta är en övergripande kartbild över Karlskrona och dess planerade försvar 1890. Man ser varför valet av platsen var strategiskt. Med stadens skyddade gördel av försänkningar och befästningar var det svårt för fiender att forcera och anfalla örlogsbasen utan kraftigt motstånd.

KÄLLA: KRIGSARKIVET.

galärer. Galärer är dock inte speciellt omtalade i historieskrivningen kring Karlskrona. Oftare är det galärhamnen och byggandet av galärer i Stockholm som omnämns i historieskrivningen. Men faktum är att innan man börjar bygga galärer i Stockholm år 1715 byggdes redan 1702 ett par halvgalärer eller dubbla eschalouper i Karlskrona. Dessa var bara cirka 13 meter långa och tre meter breda. De hade ett djupgående på 1,2 meter och 7-9 par åror. De var bestyckade med 6-8 lätta kanoner. Anledningen till byggandet av dessa skepp var att Karl XII mötte ett svårt och listigt motstånd från Ryssland, som bestod av grundgående lodjor som den svenska flottans

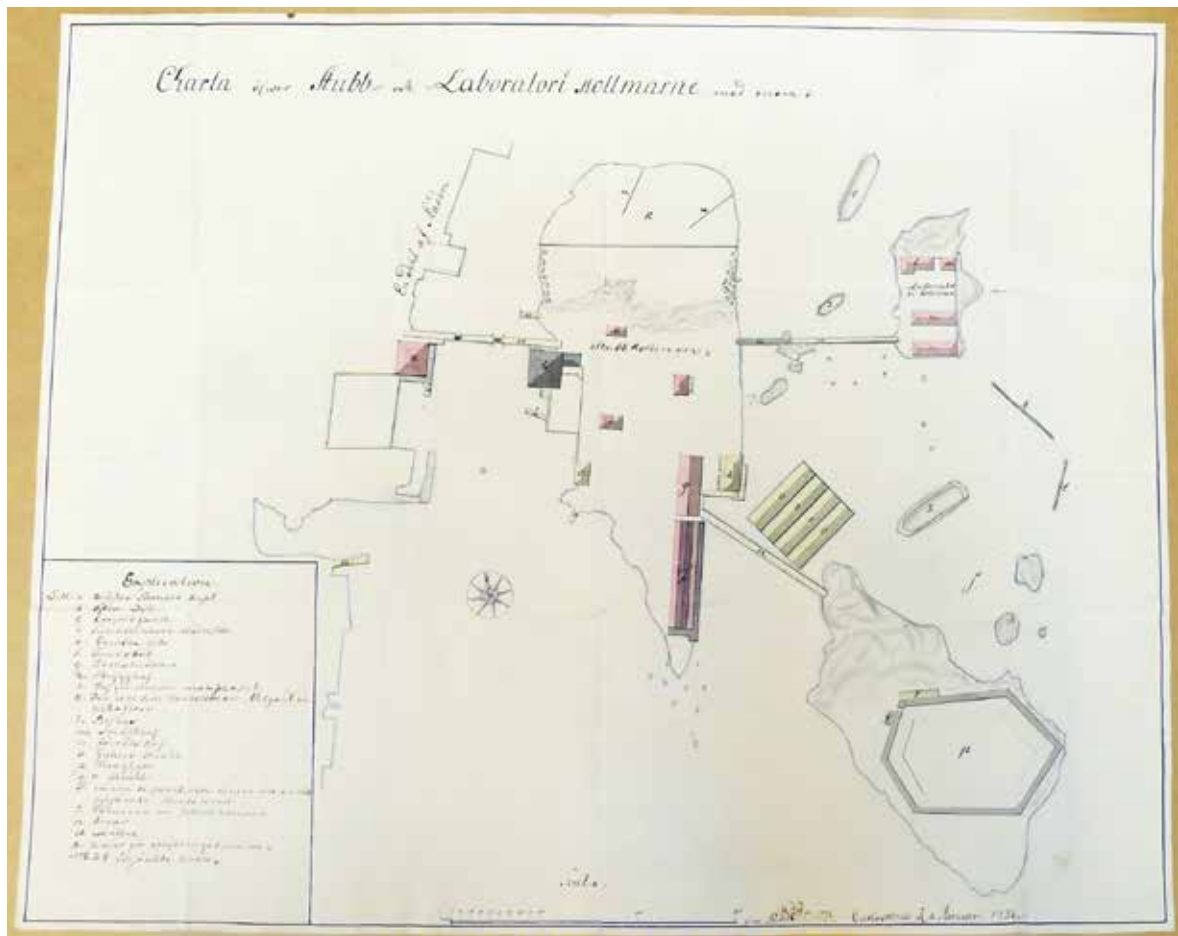
stora skepp inte kunde möta på grund av sitt stora djupgående (Berg 2000:51).

En nyhet för den svenska flottan, både den seglande och roende, blev en flotta på land. Det visade sig nämligen att galärerna bara hade en livslängd mellan 12-15 år. Detta trots att man drevade om vartannat år. För att råda bot på detta lät man bygga skjul på land där fartygen kunde dras upp och förvaras när dom inte var i sjöttjänst. Vid Galärvarvet i Stockholm och i Karlskrona byggdes därför ett antal galärskjul under 1750-talet (Berg 2000:63). På Steuers karta från 1755 kan man se en grov överblick över Karlskrona (fig. 4)



FIGUR 4. Övergripande kartbild över Karlskrona örlogsbas daterad 1755. Den röda pilen visar galärskjulet på Stumholmen. Notera att det ligger tre vrak markerade väster om Laboratoriehölen. Bearbetad och beskuren av Jim Hansson, Statens maritima och transporthistoriska museer.

KÄLLA: KRIGSARKIVET.

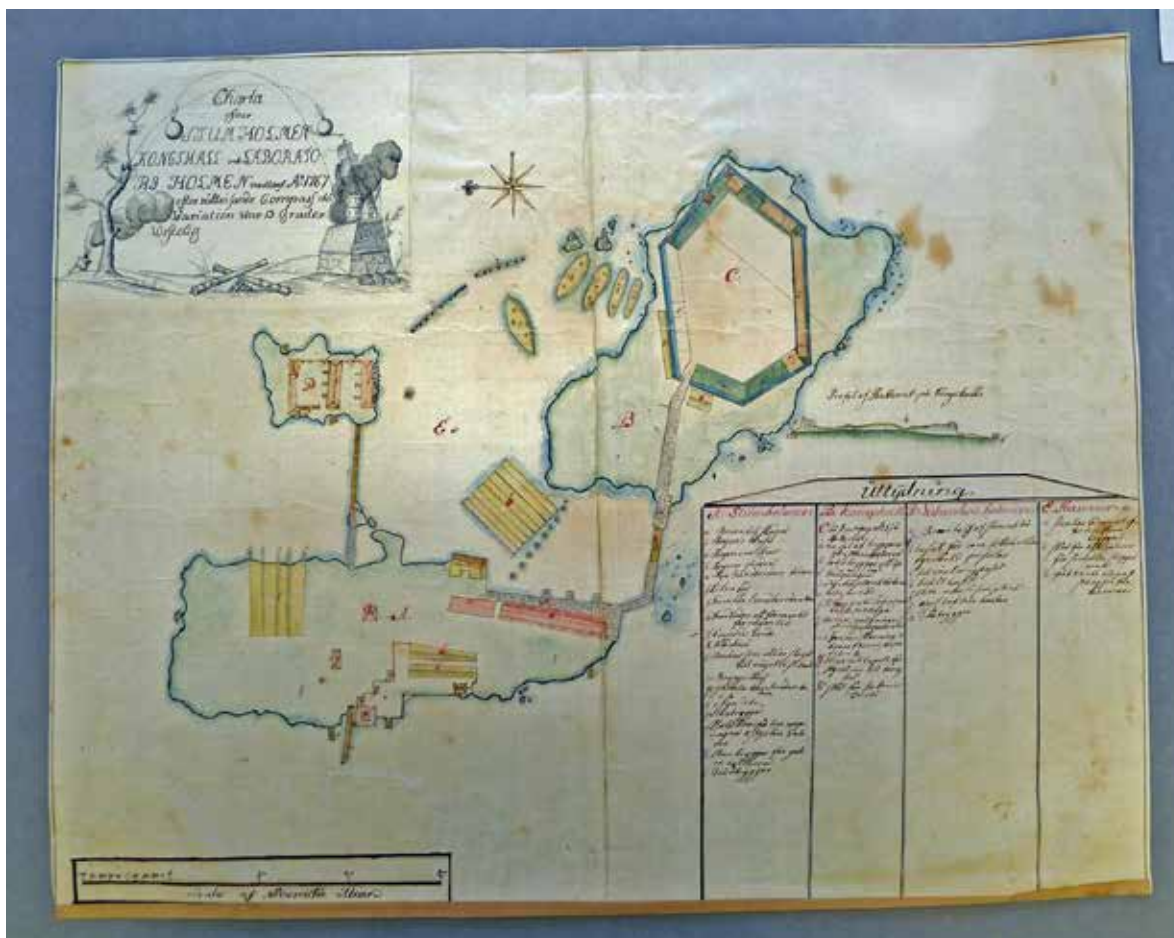


FIGUR 5. Karta över området kring nuvarande Stumholmen i Karlskrona från 1756. Det gula galärskjulet syns i mitten av bilden, något till höger. Notera jämfört med fig. 4 att nu är det bara två vrak inritade väst om Laboratorieholmen. Notera även att det står Stubbholmen. Foto: Jim Hansson, Statens maritima och transporthistoriska museer.

KÄLLA: KRIGSARKIVET, STEUR 1756.

Steur gör ytterligare en karta 1756 som är lite mer detaljerad (fig. 5).

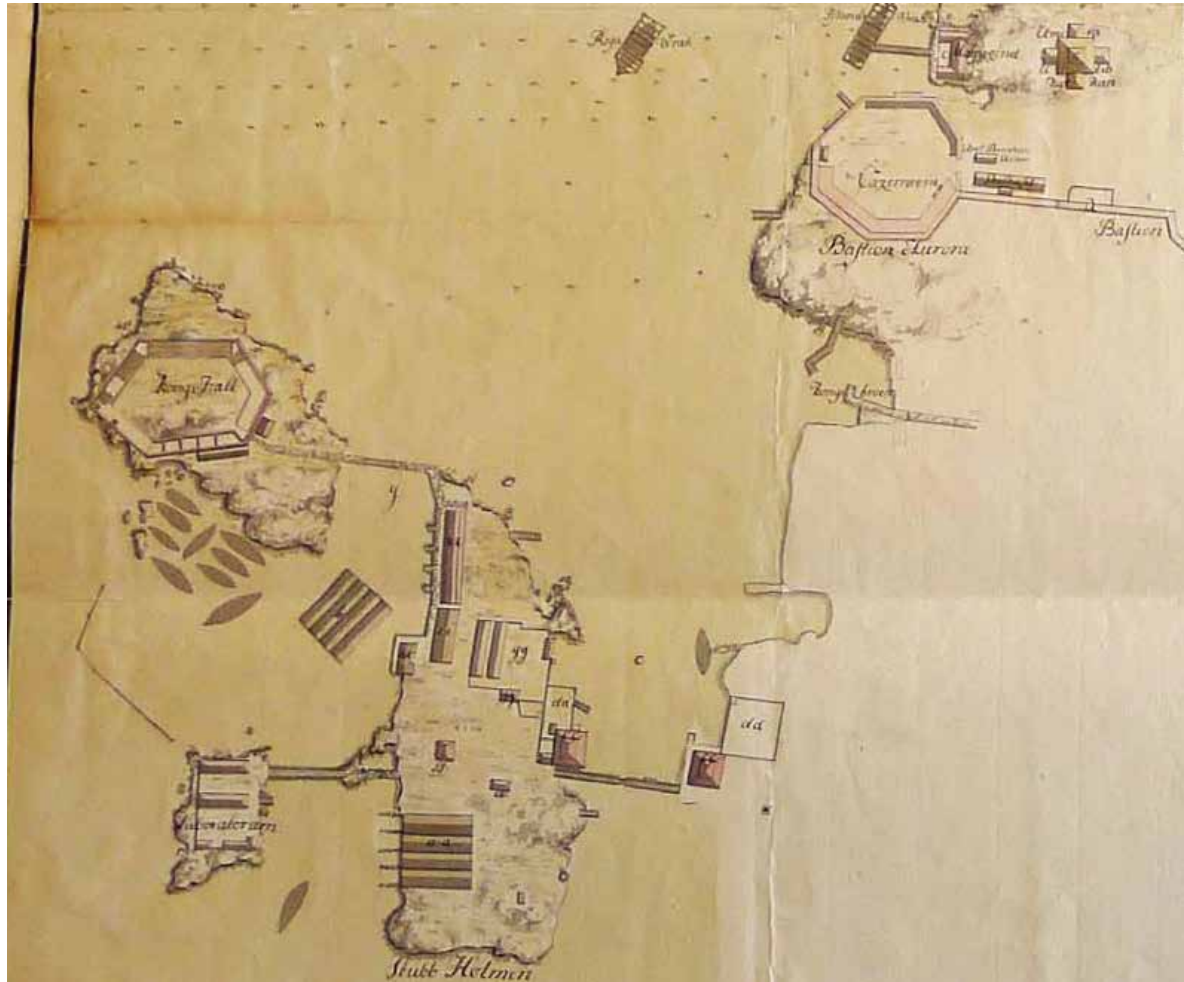
11 år senare ritas en ny karta över området där kan man se dessa skjul men nu också uppdragningsramper för galärer (fig 6).



FIGUR 6. Karta över området kring nuvarande Stumholmen i Karlskrona från 1767. Det gula galärskjulet syns även här i mitten av bilden. Nu har man även byggt uppdragningsramper för galärer på Stumholmen, vänster i bild. Notera att nu är det inget vrak inritade väst om Laboratorieholmen men fem norr om Kungshall. Foto: Jim Hansson, Statens maritima och transporthistoriska museer. Se bilaga 2 för utförlig beskrivning av byggnaderna mm.

KÄLLA: KRIGSARKIVET, OSIGNERAD KARTA FRÅN 1767. KUNGSHELL M M B 62.

År 1771 görs en ny, övergripande karta över Karlskrona där det nu finns ännu fler sänkta skepp utritade (fig. 7).



FIGUR 7. Karta över området kring nuvarande Stumholmen i Karlskrona från 1771. På kartan (beskuren) syns nu hela nio vrak norr om Kungshall, men bara ett vid Laboratoriehölen. Notera att det står Stubbholmen.

Foto: Jim Hansson, Statens maritima och transporthistoriska museer.

KÄLLA: KRIGSARKIVET. PLAN OCH AFVÄGNINGS CHARTA ÖFVER KONGL: SKEPPS WARFVET SAMT COMBINATION MED NYA DOCKAN UTI CARLSKRONA EFTER HANS EXCELLENCE HERR RIKSRÅDET SAMT COMMENDEUREN GREFFE SINCLAIRS BEFALLNING ÅR 1771. CARLSKRONA D 21 NOVEMBER 1771 GJORD AF ERIC KLINT, COPIERAD AF CARL G: TERSMEDEN"

En osignerad karta från 1777 har inom förundersökningen rektifierats mot ett modernt flygfoto och då framgår det tydligt hur vraket uttritat 1777 till sin position nästan sammanfaller med den bevarade

fartygslämningen under Marinmuseum (RAÄ-nr Karlskrona 103), som alltså är det vrak som nu undersökts (fig.8).

FIGUR 8. Karta över området kring nuvarande Stumholmen i Karlskrona från 1777. På kartan syns ett vrak i norr som ligger mycket nära platsen för RAÄ-nr Karlskrona 103, dvs. vraket vid Marinmuseums tunnel. Med största sannolikhet är det alltså samma skepp. Notera även att det på kartan finns en pålkrans i vattnet på östra sidan samt vad som tycks se ut som en pir eller liknande som sammanhåller Stumholmen och Kungshall. Bearbetad av Jim Hansson, Statens maritima och transporthistoriska museer.

KÄLLOR: ESRI OCH KRIGSARKIVET. KARTOR. GDB RASTER: STUMHOLMEN- KUNGSHALL OCH LABORATORIEHOLMEN, 1777.

537000

537200

537400

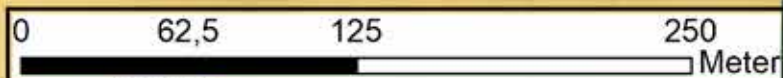


Trossö

Raä Karskrona 103

Stumholmen

Kungshall



537000

537200

537400

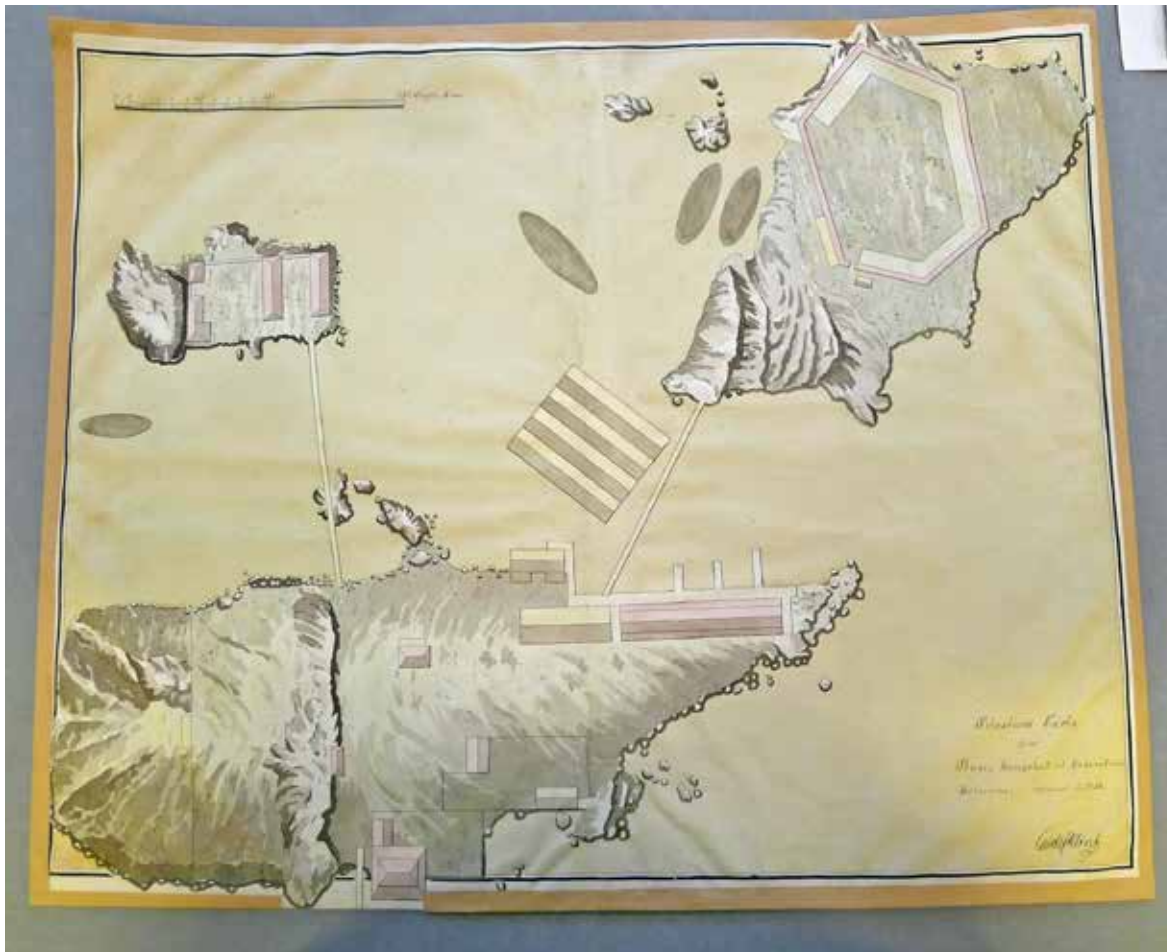
6224200

6224200

6223900

6223900

På Gustav Af Klints karta från 1788 framgår också ett antal sänkta fartyg (fig. 9).

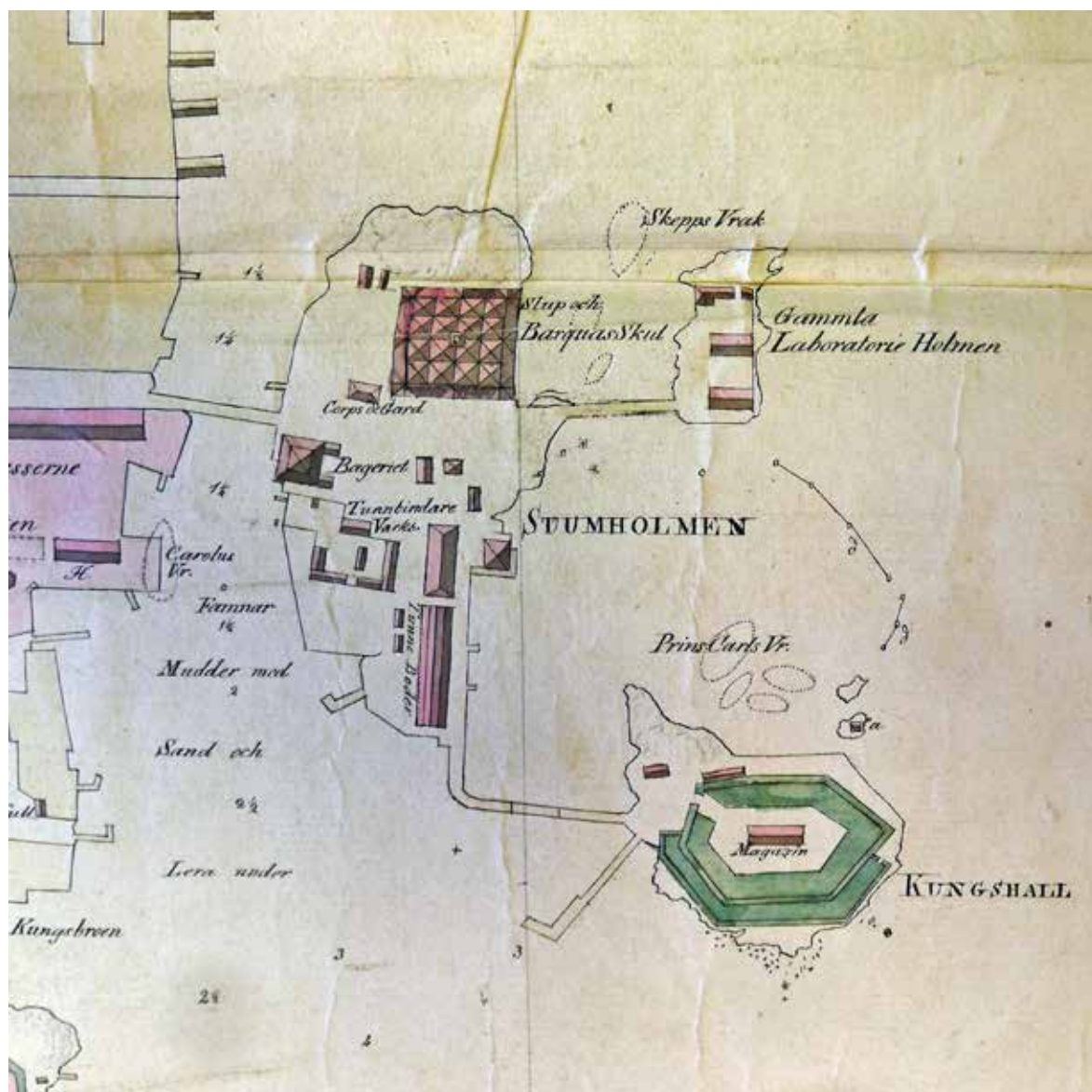


FIGUR 9. Karta över området kring nuvarande Stumholmen i Karlskrona från 1788. Det gula galärskjulet syns liksom i kartan i figur 8 i mitten av bilden mitt i vattnet. Uppdragningsramperna för galärer på Stumholmen är däremot borta nu. Här är det också fyra vrak sammanlagt utritade. Notera dock att det inte finns pålkrans i vattnet på östra sidan eller vad som tycks se ut som en pir eller liknande som sammanhåller Stumholmen och Kungshall. Foto: Jim Hansson, Statens maritima och transporthistoriska museer.

KÄLLA: KRIGSARKIVET, KARTAN K13 "G. AF KLINT 1788. (K. SJÖKARTEVERKET).

På de kartor som hittills presenterats finns inga vrak namngivna varken vid Laboratorieholmen

eller Kungshall. Det är inte förrän ca 1790 som ett vrak namnges (fig.10).



FIGUR 10. Karta över området kring nuvarande Stumholmen i Karlskrona från ca 1790. På denna karta syns ett namn utskrivet norr om Kungshall. Nu syns även Slup- och Barkassskjulet på Stumholmen. Prins Carls Vr står det (Vr står för vrak). Foto: Bengt Gullbing.

KÄLLA: KRIGSARKIVET, OSIGNERAD MEN DATERAD TILL CA 1790.

[illegible]

KÄLLA: KRIGSARKIVET. 0424KARLSKRONA327B-KRIGSARKIVET 1804.

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

ARKEOI OGISK RAPPORT 2020:1

TIDIGARE UNDERSÖKNINGAR

Fartyglämningen (RAÄ-nr Karlskrona 103) påträffades i samband med planeringen av byggandet av Marinmuseum. Istället för en slutundersökning gjordes då en mindre undersökning av Kustbevakningens dykare och Marinens dykarskola, som skulle ligga till grund för information till museet. Lämningen skulle integreras i utställningen.

Måtten visade på en längd på mer än 39 meter. Lämningen ska dock, enligt dykarnas uppgifter, fortsätta in under utfyllnaderna mellan Stumholmen och Laboratorieholmen och därför uppskattas längden till något mer. Bredden uppskattades till mellan 11 och 12 meter. Bredden kunde inte med

säkerhet fastställas, då det var osäkert om vraket fallit ut eller inte (Lindqvist 1994:157).

Dimensionerna beskrivs endast som ansenliga och det borde ha varit rester efter ett örlogsskepp och en teori var att det kunde vara skeppet Göta Lejon byggt 1702, enligt Lindqvists artikel (Lindqvist 1994). I artikeln beskrivs identifieringen som Göta Lejon som mycket osäker. Artikeln hänvisade främst till uppgifter från en serie kartor som grund för identifieringen, bland annat till några de som nämnts ovan.

RESULTAT

Den nu aktuella förundersökningen av vraket i Marinmuseums tunnel (RAÄ-nr Karlskrona 103) resulterade i en dokumentation av vraket från aktern och cirka 12 meter förut. Presenningarna och tunneln begränsade möjligheterna att göra en fullständig arkeologisk dokumentation. Dessutom tog friläggningen med slamsugning långt mer tid än beräknat, då sedimentationens mäktighet visade sig vara kraftigare än vad som bedömdes innan påbörjad dykning. Tunnelns underdel ligger placerad nära vraket, mellan 0,5–1 meter från vraket. Detta medförde att det inte gick att komma åt båda skeppsidorna samtidigt, vilket försvårade fotografering och måttagning betydligt.

Undersökningarna resulterade i att ett område på cirka 10–12 meter från akterstaven frilades och dokumenterades. En kraftig pump användes (fig. 12).

Det visade sig att sedimentationen har varit

omfattande under en period då presenningen i Marinmuseums tunnel, som skulle utgöra skydd, har varit trasig.

Vraket ligger i nordsydlig riktning och på södra sidan av tunneln så ansåg vi att det var för omfattande för att hinna med under denna undersökning. Vraket var i princip helt täckt av sediment i det södra området.

Slamsugningen löpte på i fyra dagar, en dag längre än planerat, för att få bort sedimenten på vraket. Den nya presenningen försvårade grävningen, då det slam som virvlade upp inne i rummet inte fördes bort av rörelser i vattnet. Detta resulterade i att sikten blev noll vid ett flertal tillfällen och att dykningarna fick avbrytas. Efter slamsugningen blev bottendelen av skrovet helt synligt och då möjliggjordes bättre förutsättningar för att dokumentera och hitta bra platser att såga dendrokronologiska prover.



FIGUR 12. Bilden visar dykplatsen med den stora brandpumpen uppställd. Dykarna fick simma till vänster i bild in under museet med slangar genom ett litet hål i den presenning som finns uppsatt runt vraket och därefter in mot vrakplatsen. Foto: Jim Hansson, Statens maritima och transporthistoriska museer.

Fem stycken prover för dendrokronologiska analyser samlades in. Proverna valdes med hänsyn till skrovets status samt den visuella aspekten i utställningen. Proverna daterades till någon gång efter 1615 och virket är hugget i bl a Hamburg och Neustadt i nuvarande Tyskland (se bilaga 2) Utifrån de fem proverna gick det alltså inte att få en mer precis dendrodatering av vraket. För det krävs att fler prover analyseras i framtiden, som kan komplettera de nu genomförda analyserna.

Det visade sig efter friläggningen att lämningen

var relativt skadad. Det kunde trots det konstateras att det rör sig om ett mycket stort örlogsskepp som deponerats på platsen. Mätningar av konstruktionsdetaljer har gjorts, men en mer exakt datering behövs för att kunna säga mer om skeppets historia.

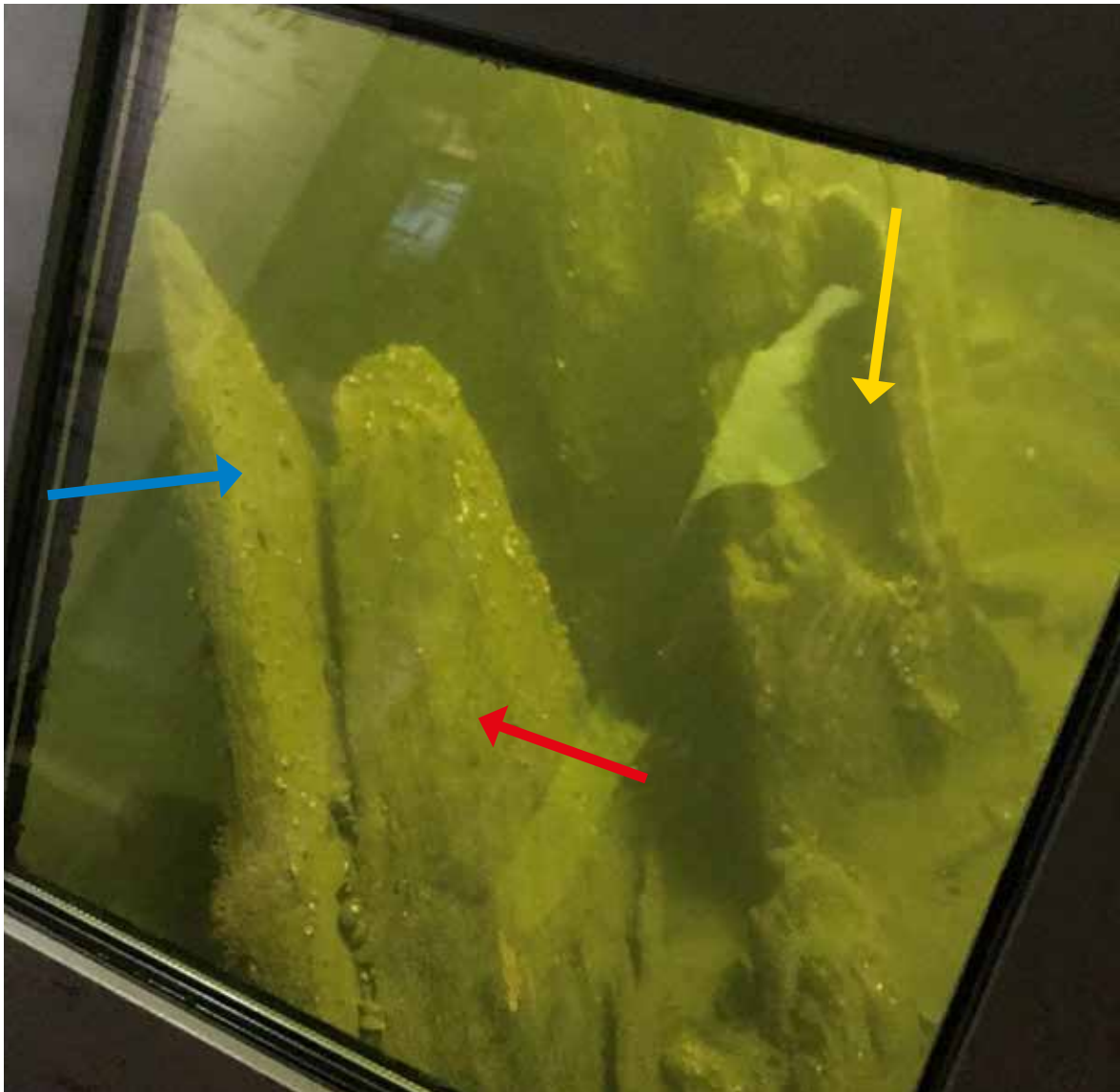
Bilder togs även som underlag för en 3D-modell. Miljön visade sig dock vara mycket komplicerad, vilket gör det osäkert om modellen, som är under bearbetning, kommer att gå att få ihop.

Det visade sig att det inte gick att sätta ihop en 3D modell. Fler bilder måste tas och komplettera..

SKEPPET

Lämningen är vraket av ett väldigt kraftigt byggt skepp. Måtten som togs under 1990-talet visade på en längd på 39 meter, men vraket fortsatte in under Stumholmen så man uppskattade då dess hela längd till cirka 50 meter. Av dimensionerna att döma var den iakttagelsen rimlig. Vid förundersökningen kunde vi inte följa vraket i sin helhet, i och med att den exponerade delen av vraket i tunneln är inkaps-

lad av presenningar som hänger ned från museets grund till botten. Vid förundersökningen mättes ett antal skeppsdelar upp som visar på en betydande storlek på skeppet, vilket som sagt styrker iakttagelserna från mitten av 1990-talet. Vid akterstaven påträffades ett yttre skrov som tolkas vara sekundärt, alltså ett yttre påspikat skrov för att få skeppet mer tätt (fig.13).



FIGUR 13. På bilden syns den kraftiga inre bordläggningen (röd pil) men också den något tunnare yttre (blå pil). Den gula pilen visar insidan av akterstaven. Bilden tagen inifrån tunneln. Foto: Jim Hansson, Statens maritima och transporthistoriska museer.

Det inre skrovet är i ek och mycket kraftigt. Bordläggningens plankorna mätte cirka 10-12 centimeter i tjocklek och cirka 32 centimeter på bredden. Det yttre skrovet, som bäst syntes vid akterstäven, var tunnare, cirka fem centimeter tjockt och cirka 27 centimeter brett.

Ett liknande påspikat yttre skrov påträffades på skeppet Scepter, som undersöktes på Skeppsholmen

i Stockholm 2017. Där har det påspikade skrovet genom dendrokronologisk analys visats ha tillkommit cirka 10 år efter det första byggnadsskedet (Hansson 2019 in print).

Akterstäven på vraket i Marinmuseums tunnel står på sin ursprungliga position och sticker upp cirka 1,2 meter från botten (fig. 14).



FIGUR 14. Bilden är tagen mot akterstäven på babordssida. Man kan se delar av bordläggningen vänster om stäven. Foto: Jim Hansson, Statens maritima och transporthistoriska museer.

Akterstäven är väldigt kraftig. Den mäter cirka 105 centimeter i botten och 55 centimeter i den eroderade överdelen. Det påträffades några få kattspår som fortfarande sitter kvar in situ. Kattspåren mäter 40 cm på bredden och är 40 cm på höjden. Ett andra kattspår, för om detta, mäter 48 centimeter på bred-

den och 48 centimeter på höjden, där man även kan se järnutfällningar från eroderade bultar.

Det saknades flera kattspår på vraket under tunneln (läs mer om detta i avsnittet: Prins Carl). Det finns spår av att både innergarnering kattspår är avlägsnade (fig. 15 A,B).



FIGUR 15 A. På bilden kan man se hur innergarneringsplankorna avlägsnats upp på skrovets styrbordssida. Foto: Jim Hansson, Statens maritima och transporthistoriska museer.



FIGUR 15 B. På bilden syns kattspår i förgrunden fortfarande på plats. Det saknas däremot flera kattspår som tydligt avlägsnats. Foto: Jim Hansson, Statens maritima och transporthistoriska museer.

Precis ovanför den sammanhängande skrovsidan på styrbordsida påträffades ett längsgående kraftigt timmer. Detta kan möjligen vara en slagvägare. Den var 33 cm bred och 33 cm hög.

Vraket är delvis påverkat av byggandet av tunneln. Vid områden där betongpelarna, som håller upp museet och går ner i botten, har vraket sågats sönder delvis. Flera skeppsdelar sitter dock på plats och även de nedre områdena med innergarnering är bevarade.

Förstärkande intimmer, som kattspår, påträffades som sagt på insidan av innergarneringen. Dessa är mycket typiska för örlogsskepp. De syftar till att bära av de övre tunga kanondäcken och avlasta skrovet. Infästningar i kattspåren, spanten mot borden var av både trädymlingar men också av grova järnbultar. Spanten mätte cirka 34 cm på bredden och 26 cm tjocka.

Inga lösa fynd påträffades i eller vid vraket.

PRINS CARL

Dateringarna som säger att virket huggits efter 1615 och delvis i Tyskland, de arkeologiska observationerna av lämningens dimensioner samt av bland annat bortplockade kattspår och innergarnering gör att vraket under Marinmuseum med stor sannolikhet kan identifieras som örlogsskeppet Prins Carl.

Prins Carl omnämns i det skriftliga materialet ligga som vrak vid Laboratoriehölen av amiral von Löwen själv år 1723 (se nedan) vilket till att börja med är ett starkt indicium. Även de arkeologiska observationerna styrker denna identifiering i form av de iakttagna spåren efter att kattspår och innergarnering avlägsnats – vilket stämmer med vad som i arkiven berättas om Prins Carl (se nedan). Detta gäller även det faktum att vraket har ett dubbelt skrov, som vad det verkar spikats på i slutet av skeppets tjänstgöring. Att skrov förstärks istället för nybyggnation av skepp är sannolikt inga konstiga åtgärder då det under slutet av 1600-talet började bli ont om bra ek och man ville därför förlänga livstiden hos skeppen.

Sammantaget finns flera omständigheter som pekar åt samma håll. Studerar man de historiska kartorna så är det tydligt att de presenterar olika saker som byggnader, anläggningar i vattnet och utmärkning av vrak på olika sätt under många generationer. Vad som egentligen var avsikten med de olika kartorna samt vad som ritades ut på dom är därför oklart. Men på alla utom en av de äldre kartor som undersökts så finns ett stort vrak vid Laboratoriehölen, vilket alltså också identifierades som Prins Carl av von Löwen 1723.

Att Prins Carl senare pekas ut i viken norr om Kungshall på kartorna från 1790 och 1804 är i detta sammanhang mindre betydelsefullt eftersom dessa källor ligger mycket längre fram i tid och kan lätt ha byggts på missförstånd. Alarik Wachtmeister byggde sitt resonemang (1912) om identifieringen av Prins Carls vrakplats på dessa kartor. Men i jämförelse med det arkeologiska materialet som matchar det skriftliga som står i arkiven är det svagare indicier. Det ligger dock rester efter vrak vid platsen skall sägas.

Dendroproverna kunde inte ge ett exakt svar på avverkningstillfället, varpå man i framtiden bör ta kompletterande prover för att bli ännu säkrare på att det är Prins Carl.

Enligt arkivuppgifter i Krigsarkivet köptes

mycket ek till Kalmar och Karlskrona från 1698–1700 från Tyskland. Lastageplatsen i Wolgast var platsen man lastade eken för vidare transport mot svenska skeppsgårdar. I dessa dokument kan vi även läsa att man köpte in vrakplankor. Detta kan såklart ställa till det en del vid dendrodateringar för den här perioden. Sannolikt är detta även tillvägagångssättet under åren då Prins Carl byggs.

En sammanställning av Prins Carls historia finns i bilaga 1, här följer en beskrivning av de viktigaste uppgifterna.

Skeppet Prins Carl byggdes av skeppsbyggaren Gunnar Roth 1684 i Kalmar och skulle inledningsvis heta *Wenden*, men döptes till Sverige vid stapelavlöpningen den 26 augusti 1684. Det bytte namn till *Göta Rike* den 4 mars 1685 men skulle inte heta så länge utan döptes om igen den 21 november 1694 till *Prins Carl*.

Prins Carl var ett första rangens skepp och hela 168 fot (ca 50 m) långt och 41 fot (ca 12,3 m) brett. Det mäktiga örlogsskeppet hade ett djupgående på cirka 6,3 meter, vilket var fördelaktigt på öppet hav men hade stora begränsningar i skärgårdsmiljöer.

I en arkivhandling (RA. M1762. Administrativa handlingar rörande flottan. Flottans styrka 1680–1699, *Kongl. Majts Örlogs flotta Anno 1699*, finns uppgifter om att det kunde finnas så många som 500 båtsmän och 100 soldater ombord.

Prins Carl deltog i sju sjötåg och två sjöslag:

- 1700 är hon med flottan för att gå i aktion mot danska flottan, men eftersom hon är för stor att gå igenom Öresund så får hon segla hem igen.
- 1710 är hon med på slaget vid Køgebukten.
- 1711 är hon med på ett sjötåg söder om Skåne, dock inget slag.
- 1712 ingår hon i sjötåg till Stralsund och Rügen, som skydd för en undsättningsflotta. Sjötåget resulterar i konfrontation med danska flottan, men inget slag.
- 1713 är bland annat Prins Carl med och skyddar ny undsättningsflotta till Rügen.
- 1715 på uppdrag att skydda överföringen av Stenbocks armé till Pommern. Deltar i stort slag mot danska flottan.
- 1716 får uppdrag att lägga sig för Köpenhamn, för att spärra in en dansk undsättningsexpedition till Norge. Eftersom denna undsättningsexpedition redan seglat dit, så blir spärren inte av.

Sjötåget mot Danmark år 1700 var Prins Carl som sagt med inledningsvis. Men på grund av hennes storlek fick hon vända vid Öresund. En ung Karl XII hade precis inlett sitt långa krigståg. Sjötåget blev trots allt lyckat, då landstigningen vid Humlebaek på Själland gjorde så att Danskarna drog sig ur kriget. Det gav lite andrum då det till dess varit ett trefrontskrig mot Danmark, Polen och Ryssland (Ericson Wolke, Lars & Hårdstedt 2009:157). Sverige fick det därför lite lugnare på västerhavet, vilket var lägligt då de svenska marina kapaciteten inte räckte till att kontrollera alla fronter.

Prins Carl deltog även i slaget vid Køge bukt 1710. Danmark gav sig återigen in i kriget mot Sverige 1709. Danmarks armé landsteg den 2 november 1709 i Skåne. Armén besegrades av Magnus Stenbock i slaget vid Helsingborg. Det var dock inte avgjort ute på havet och det var bara en tidsfråga innan de båda flottorna skulle mötas (Ericson Wolke, Lars & Hårdstedt 2009:162). Den danska flottan hade förberetts att transportera 6000 ryska soldater från Danzig till södra Sverige. Amiralen Ulrik Christian Gyldenlöve som ansvarade för operationen valde dock i oktober att avbryta seglatsen till Danzig för att i stället ankra upp i Køge bukt. Han trodde att den svenska flottan rimligen inte skulle segla ut innan vintern. Han valde därför att inte sända ut spaningsfartyg och mottog inte heller de alarmerande varningarna från Christiansö om att den svenska Amiralen Hans Wachtmeister seglat ut från Karlskrona med hela sin styrka. Wachtmeister hade inledningsvis som mål att stoppa de ryska förstärkningarna (Ericson Wolke, Lars & Hårdstedt 2009: 163). Han valde att segla till Køge bukt utan vetskap om den danska flottan som låg för ankar där. Tanken var att vänta in den fientliga transportflottan med de ryska förstärkningarna. Överraskningen blev total när båda sidorna upptäckte sina misstag (Ericson Wolke, Lars & Hårdstedt 2009:163). Den 4 oktober insåg både svenskarna och danskar-

na vad som höll på att hända och krigsråden diskuterade flitigt om vilka taktiker som borde tillämpas. Svenskarna insåg att dom hade stor fördel av den kraftiga vinden som rådde. Vinden låg i aktern och den svenska flottan kunde segla rakt in mot den uppankrade danska flottan. Danskarna fick bråttom och fick kapa flera ankarkablar och man slängde även materiel över bord för att få skeppen lättare.

Sammanlagt var det 30 svenska fartyg (21 linjeskepp där Prins Carl var ett av dom) mot 47 danska (27 linjeskepp). Danskarna lyckades trots paniken och oredan att formera sig till strid. Först ut var det mäktiga linjeskeppet Dannebrogen med sina 94 kanoner. Dannebrogen låg så till att hon fick möta hela den svenska seglande linjen och fick motstå våldsam kanonad. Hon lyckade avfyra tre salvor innan eld bröt ut i skeppets skans. Mesanmasten bröts. Kort därefter föll stormasten och fockmasten. Flera ur manskapet försökte desperat rädda sig från den våldsamma elden genom att klättra ut på bogsprötet. Branden tog helt över och slutligen exploderade Dannebrogen framför de svenska skeppen. Av de 550 man starka besättningen överlevde endast 9 personer. Svenskarna fick vända om för att möta resten av de danska skeppen, vilket ledde till att danskarna fick lite andrum och hann omgruppera sig. Det hela ledde till svenskarna förlorade sitt övertag och slaget slutade så småningom oavgjort vid Køge bukt. Båda flottorna fick segla hem till sina vinterhamnar, den svenska med Prins Carl till Karlskrona (Ericson Wolke, Lars & Hårdstedt 2009:164-165).

I ett dokument hos Riksarkivet (RA, M1763 Administrativa handlingar rörande flottan. Flottans styrka 1700-1790:

Specification på Kongl Majjts Öhlogsflotta.

P1300205) skriver Carl Sparre år 1714 att:

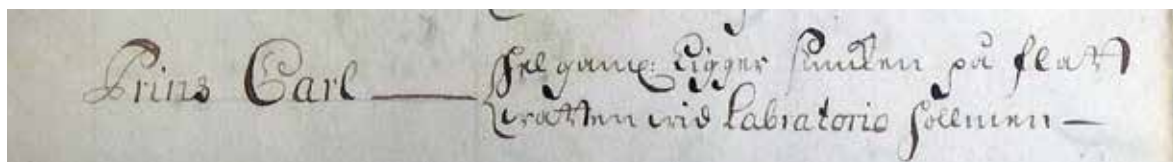
Prins Carl, 86 stycken, byggt i Callmar 1684, "Reparat 1700, måste ännu förhydas, kan intet mehr repareras, dock göra tjenst 6 á 8 år -" (fig. 16).

Specification på Sverges Maj: Öfrö Skatta, med dess tillhörande Skattor. År 1714			
Staden	År	Staden	År
Stockholm	1674	Stockholm	1674
Götha Lejon	70 1702	Carlscrona	70 1702
Enigheten	72 1676	Carlscrona	72 1676
Prins Carl	86 1682	i Callmar	86 1682
Prinsess Hedwig Sophia	78 1672	Carlscrona	78 1672
Prins Carl Friderich	72 1702	Carlscrona	72 1702
Norrtjernan	72 1703	Carlscrona	72 1703
Svergie	78 1678	i Stockholm	78 1678
Götha	76 1686	Carlscrona	76 1686
Wenden	74 1688	i Callmar	74 1688
Carlscrona	70 1686	Carlscrona	70 1686
Småland	70 1679	i Stockholm	70 1679
Brickmen	64 1705	Carlscrona	64 1705
Stockholm St. uga	64 1708	Carlscrona	64 1708
Westmanland	64 1676	Carlscrona	64 1676

FIGUR 16. Arkivdokumentet från 1714. Källa: Rikssarkivet. Foto: Bengt Gullbing.

Det är alltså så att Prins Carl repareras under år 1700, kanske efter sjötåget mot Danmark. Det man sen avser 1714 är att spika på ett yttre skrov för att göra henne tät och duglig som sista åtgärd. Sparre uppskattar att hon då har cirka 6-8 år kvar i dugligt skick. År 1722 är hon i så pass dåligt skick att man

beslutar att demontera bland annat kattspår och innergarneringsplankor ur skrovet. Det går sen att följa Prins Carl's öde fram tills hon till sist slutar sina dagar på botten vid Laboratoriehölen i Karlskrona (fig. 17).



FIGUR 17. Beskuren bild av dokumentet som beskriver att Prins Carl ligger vid Laboratoriehölen.

Källa: Riksarkivet. Foto: Bengt Gullbing.

Nedan följer dokument i arkiven gällande Prins Carl:

Anno 1720 Hörsam förteckning på Kongl: Öhtloug flåttan här wid Kongl. Ammiralitetet i Carlskrona... P1300254:

"Skeppet Prins Carl, gaml, ligger under reparation."

Besättningslista på Underbemälte Skiepp och Fregatter samt Mindre fartyg... P1300251

Carl Sparre 2 dec 1721:

Skeppet Printz Carll Manskap totalt 693 + 3 skeppspojkar.

Hörsamb Relation af det arbete som wad Kongl. Majst Skieppswärf här i Carlskrona blifwit år 1720 af Timmermenn, handtwärkare och Patatz manskapet förättat nämbl. P1300259:

Skeppet Prins Carll, krängt och drifwit ifr. Wattengången till understa Bärghutet samt äfwersta däck, Sknts, Hyttan och Backen.

Hörsam Relation af det arbete som wid Kongl. Majsts Skieppswärf här i Carlskrona blifwit år 1720 af Timmermän, Handtwärkare och Paratz manskapet förättat. P1300298:

19 [december] Ifrån den 17 är intet passerat annars än idag förhåldes ifrån mastkranen Skeppet Fredrica Amalia och Skeppet Prins Carl dit igien till Kranen att aftackla dess underwant.

21 [december] månad: "Den 20 är intet passerat, uhan i dagh uttog skeppet Prins Carls Stor [...] och Fäckmast samt Bougspröt.

22 [december...] tog ut Prins Carls mesans mast.

29 [december] Ifrån den 22 är intet passerat annars än i dag [...]ades skeppet Prins Carl ifrån

mastkranen och haltes till Södra Brohufwudet samt förtögdes.

Anno 1721 Hörsam förteckning på Kongl: Öhtloug flåttan här wid Kongl. Ammiralitetet i Carlskrona af Skiepp, Fregatter, Bombardier kitser 22 december 1721 H. von Löwen. P1300299:

"Skeppet Prins Carll, - Gammall, och dess Equipage med en dehl andre tillhörigheter äro till wederhörige material bodar lefvererade samt till de uthcommenderade skieppens klargörande och uthredning anwände."

(1721 noteras också att skeppet Wrangel ligger på grunt vatten sjunken liksom Wictoria bägge helgamla).

Anno 1721 Hörsam Relation af det arbete som wid Kongl. Majsts Skieppswärf här i Carlskrona blifwit år 1720 af Timmermän, Handtwärkare och Paratz manskapet förättat. P1300308:

Af Timmermännen:

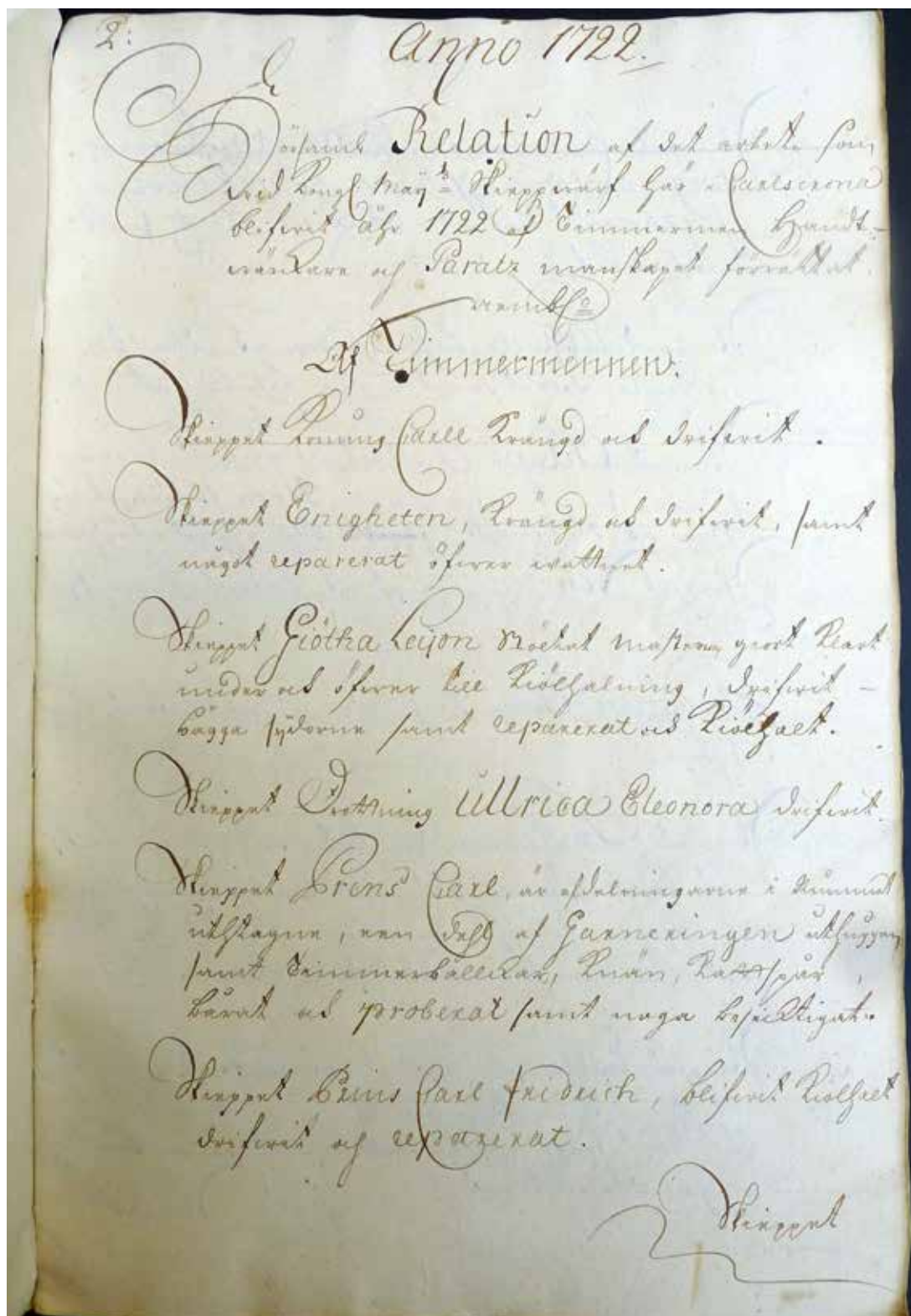
Skeppet Prints Carll, krängd och drifwen-till understa Berghultet, 5 Ballkar skarfwade och fästa, några Plankor samt Tri-mer [timmer?] uthuggne och een Berghults Planka insatt igien."

Af Paratz Manskapet. P1300316:

"Skeppet Prins Carll, Inventerat och sorterat dess Redskap, det brukbaraste är lefvererat i Materialbodarna, det odugliga till Slitageboden, och sedan är de utcommenderade skieppen blefne der affsödde till Siöss sedermera förlagt och förtögt emellan bägge Bråbenckarne wid wärfwet."

Ödmjuk förteckning som uthwisar huruwäl Öhtloug flåttan... 1722. C. von Löwen. P1300326:

"Skeppet Sverige, Prins Carl, desse är hel gaml. och står nu intet mehra att reparera uth..."



FIGUR 18. Här står det att man demonterar skeppet på olika skeppsdelar. Bland annat Kattspår och innergarningen. Foto: Bengt Gullbing.

KÄLLA: KRIGSARKIVET.

Anno 1722 Hörsam förteckning på Kongl. Öhrlogs flåttan här wid Ammiralitetet af Skiepp, Fregatter... P1300329:

Prints Carll, Swerige, hel gambla och alldeles utan någon Redskap ligger på flatt watten.

(Wrangel ligger sänkt av beslut den 19 maj och avslöpat till understa däck)

Anno 1722 Hörsam Relation af det arbete som wid Kongl. Majsts Skieppswärf hät i Carlskrona blifwit är 1722 af Timmermän, Handwerkare och Paratz manskapet förrättat. P1300336 (fig. 17):

Af Timmermännen:

"Skieppet Prins Carl, är afdelningarne i Rummet uthugne, een dehl af Garneringen uthuggen samt Timmerballkar, Knän, Kattspår bårat och proberat samt noga besiktigat." Fig. 18.

Hörsam och ödmjuk Berättelse af Paratz Manskapet på Skeppswärfwet gjorde arbete ifrån begynnelsen

till slutet af åhret 1723. P1300390:

Skieppet Printz Carl: Slagit Ringar i Berget, och förtögd - i samma Ringar

Hörsam förteckning på Kongl. Öhrlogs flåttan här wid Ammiralitetet af Skiepp, Fregatter... Åhr 1723. P1300362:

Prins Carl, hel. gaml: Ligger suncken på flatt watten wid Laboratorie holmen -

Hörsamt och ödmjuk förteckning på underbemälte Kongl. Mtts och Riksens härvarande Öhrlog-skiepp... 28 januari 1724. P1300372:

Skieppet Prins Carl, intet wärt mehra at reparera, ligger på grunt watten Sänckt.

Amiral Carl Henrik von Löwen (1666-1741) som undertecknade rapporterna tjänstgjorde som ekipagemästare och holmamiral mellan 1719-1728 i Karlskrona (Lars O Berg, Karlskronavarvets historia del 1, svenskt biografiskt lexikon).

SAMMANFATTNING OCH DISKUSSION

Vraket som ligger under tunneln är ett mycket kraftigt örlogsskepp. Den tidigare teorin att det skulle kunna vara skeppet Göta lejon var inte alls otänkbar. Vad som framkommit arkeologiskt vid denna undersökning, i kombination med arkivstudier, visar dock att det med största sannolikhet är vraket efter örlogsskeppet Prins Carl som syns från Marinmuseums tunnel.

Det faktum att Prins Carl omnämns ligga vid Laborarieholmen 1723, liksom de arkeologiskt dokumenterade dimensionerna och konstruktionsdetaljerna är starka indicier på en sådan identifikation, även om den inte baserat på vad vi vet idag kan anses som säkerställd.

Framtida ytterligare dendrokronologiska analyser, liksom en arkeologisk friläggning och doku-

mentation av en större del av fartygslämningen, skulle kunna styrka identifikationen ytterligare.

Vid undersökningen krävdes mycket tid åt att frilägga vraket, vilket gjorde att det blev mindre tid till fotografering. Dessutom var sikten mycket begränsad efter fyra dagars slamsugning innanför presenningen. Det finns förhoppningar om att få ihop delar av vrakplatsen i 3D, men detta kräver kompletterande framtida insatser med fler fotografier. Det vore önskvärt då det även skulle tillföra förmedlingen av vraket en ytterligare dimension.

Vrakets identitet har dock sannolikt avslöjats med hjälp av den arkeologiska och insatsen och med stöd av Bengt Gullbings insats i arkiven.

REFERENSER

Tryckta källor

Ekberg, G. 2008. Djupasund och Stumholmen. Arkeologisk sonarkartering. Statens maritima museer. *Arkeologisk rapport* 2008:9.

Ericson Wolke, Lars & Hårdstedt, Martin. 2009. *Svenska sjöslag*, Medström, Stockholm.

Hansson, J. 2019. Scepter. *Arkeologisk utredning och schaktningsövervakning*. Vrak – Museum of Wrecks. 2029:19.

Lindqvist, Per-Inge. 1994. Skeppet Göta Lejon. *Aktuellt/Marinmuseum*. s. 150–158.

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 örlogsmanna sällskapet. Statens sjökrigs-historiska samlingar Karlskrona.

Norman, Hans (red.). 1994. *Skärgårdsflottan: uppbyggnad, militär användning och förankring i det svenska samhället 1700–1824*. Historiska media, Lund.

Wachtmeister, Alarik. 1912. Något om i Karlskrona örlogshamn fordom sänkta skepp. *Tidskrift i sjöväsendet*. s. 55–74.

Stenholm, Leifh, 'Örlogsstaden Karlskrona: vårt 9:e världsarv', *Årsbok / Marinmuseum*, 1999, s. 7–30, 1999

Unger, Gunnar. 1943. Svenska flottans sjötåg 1680–1721, *Svenska flottans historia II*.

Ericson Wolke, Lars & Hårdstedt, Martin. 2009. *Svenska sjöslag*, Medström, Stockholm.

FMIS Riksantikvarieämbetet

Kartor

Lantmäteriet, GSD Terrängkartan
Krigsarkivet
Esri

TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Statens maritima och transporthistoriska museers (SMTM) dnr: 5.3.2-2018-1171

Länsstyrelsens dnr, beslutsdatum: 431-4274-2018, 2018-09-25

SMTM projektledare: Jim Hansson

Orsak till utredningen: Att frilägga, dokumentera lämningen med målet att identifiera vraket.

Uppdragsgivare: SMTM

Undersökningstyp: Marinarkeologisk förundersökning

Undersökningstid: vecka 44 och 45 2018

Plats: Marinmuseum, Stumholmen

Socken: Karlskrona

Kommun: Karlskrona

Län: Blekinge

Landskap: Karlskrona

Koordinatsystem: Sweref 99 TM

Koordinater centrum vrak: N 6224250, E 537275

Vattendjup: Max 5 m

Dokumentationshandlingar:

Rapporten förvaras digitalt på Riksantikvarieämbetets webbplats Forndok.

Övriga handlingar förvaras på Sjöhistoriska museets arkiv i Stockholm.

Digitalt dokumentationsmaterial: Video, stillbildsfotografier och digitala ritningar

förvaras digitalt på Statens maritima och transporthistoriska museers servrar.

Samtlig lagring är redundant och backupkopior förvaras på fysiskt skild plats från huvudlagringen. Hårdvaran till lagringen byts ut med 3 till 4 års mellanrum för att upprätthålla feltolerans och rätt lagringskapacitet. Vid den digitala hanteringen av dokumentationsmaterialet och rapportframställningen har följande programvaror använts: Esri ArcMap, Microsoft Word, Photo Shop, Deep View m.fl.

Fotografier: fotografier arkiveras i databasen PRIMUS på Statens maritima och transporthistoriska museer. Fotonr:

GIS/mätdata: arkiveras på Statens maritima och transporthistoriska museers servrar.

Fynd: Inga fynd tillvaratogs

Deltagarförteckning SMTM

Personal i fält:

Jim Hansson, Håkan Altrock, Mikael Fredholm, Patrik Höglund och Marco Ali

BILAGOR

BILAGA 1. ARKIVUPPGIFTER

Arkivuppgifter kring skeppet Prins Carl av Bengt Gullbing

Flera skepp i Sveriges flotta har fått namnet *Prins Carl* både före och efter det skepp som denna text handlar om. Och skeppet hette inte ens *Prins Carl* när det sjösattes i Kalmar 1684.

På 1680-talet är det nya örlogsvärvet och staden Karlskrona under uppbyggnad. Efter de stora förlusterna av fartyg under kriget mot Danmark och Holland gäller det att försöka återställa den svenska flottan. Uppbyggnaden är omfattande och febril verksamhet råder på många platser. I Kalmar är skeppsbyggaren Gunnar Roth verksam. Han har tidigare byggt fartyg i Stockholm och i Bodekull (Karlshamn). I början av 1780-talet sjösätts flera av hans skepp.

1682 sjösätts skeppet *Småland* (längd 152 fot, bredd 39 fot och djupgående 16 fot) som vid stapelavlöpningen döps till *Prins Carl* efter den nyfödde prinsen Karl (XII). Skeppet döps senare om till *Stockholm* och har detta namn tills det tjänat ut.

1683 är det dags för skeppet *Konung Carl* (längd 168 fot, bredd 41 fot och djupgående 21 fot) att gå av stapeln. (Elva år senare ändras detta skepps

namn till *Drottning Hedvig Eleonora*.)

1684 är det dags att sjösätta det skepp som den här texten ska handla om (längd 168 fot, bredd 41 fot och djupgående 20 fot). Tanken är att det ska heta *Wenden* men får vid stapelavlöpningen istället namnet *Sverige*. Men redan året därpå, medan utrustandet fortfarande pågår, beslutar man den 4 mars att *Sverige* ska byta namn med ett annat fartyg som i stället får namnet *Sverige*. 1684 års skepp får namnet *Göta Rike* (*Götha Rike*, *Giöta Rijket* eller *Giöta*).

Skeppet *Göta Rike* står i Amiralitetskollegiets "Specification och förteckning öfver kongl: Mayst Skeps Flotta" från den 10 dec 1685 upptagit som ett av de tre största rangskeppen i flottan utrustad med en bestyckning av 86 kanoner (Specification 1612 10).

På 1686 års förteckning från den 24 februari noteras att besättningen på skeppet *Göta Rike* ska bestå av 420 gemena båtsmän och 100 soldater, alltså 520 man. Det är bara skeppet *Carolus XI* som har större besättningsstyrka - 550 man.

Sveriges Flottas Besättning	
Skepps Namn	Besättning
Göta Rike	1684 1685 1686 1687 1688 1689 1690 1691 1692 1693 1694 1695 1696 1697 1698 1699 1700 1701 1702 1703 1704 1705 1706 1707 1708 1709 1710 1711 1712 1713 1714 1715 1716 1717 1718 1719 1720 1721 1722 1723 1724 1725 1726 1727 1728 1729 1730 1731 1732 1733 1734 1735 1736 1737 1738 1739 1740 1741 1742 1743 1744 1745 1746 1747 1748 1749 1750 1751 1752 1753 1754 1755 1756 1757 1758 1759 1760 1761 1762 1763 1764 1765 1766 1767 1768 1769 1770 1771 1772 1773 1774 1775 1776 1777 1778 1779 1780 1781 1782 1783 1784 1785 1786 1787 1788 1789 1790 1791 1792 1793 1794 1795 1796 1797 1798 1799 1800 1801 1802 1803 1804 1805 1806 1807 1808 1809 1810 1811 1812 1813 1814 1815 1816 1817 1818 1819 1820 1821 1822 1823 1824 1825 1826 1827 1828 1829 1830 1831 1832 1833 1834 1835 1836 1837 1838 1839 1840 1841 1842 1843 1844 1845 1846 1847 1848 1849 1850 1851 1852 1853 1854 1855 1856 1857 1858 1859 1860 1861 1862 1863 1864 1865 1866 1867 1868 1869 1870 1871 1872 1873 1874 1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040 2041 2042 2043 2044 2045 2046 2047 2048 2049 2050 2051 2052 2053 2054 2055 2056 2057 2058 2059 2060 2061 2062 2063 2064 2065 2066 2067 2068 2069 2070 2071 2072 2073 2074 2075 2076 2077 2078 2079 2080 2081 2082 2083 2084 2085 2086 2087 2088 2089 2090 2091 2092 2093 2094 2095 2096 2097 2098 2099 2100 2101 2102 2103 2104 2105 2106 2107 2108 2109 2110 2111 2112 2113 2114 2115 2116 2117 2118 2119 2120 2121 2122 2123 2124 2125 2126 2127 2128 2129 2130 2131 2132 2133 2134 2135 2136 2137 2138 2139 2140 2141 2142 2143 2144 2145 2146 2147 2148 2149 2150 2151 2152 2153 2154 2155 2156 2157 2158 2159 2160 2161 2162 2163 2164 2165 2166 2167 2168 2169 2170 2171 2172 2173 2174 2175 2176 2177 2178 2179 2180 2181 2182 2183 2184 2185 2186 2187 2188 2189 2190 2191 2192 2193 2194 2195 2196 2197 2198 2199 2200 2201 2202 2203 2204 2205 2206 2207 2208 2209 2210 2211 2212 2213 2214 2215 2216 2217 2218 2219 2220 2221 2222 2223 2224 2225 2226 2227 2228 2229 2230 2231 2232 2233 2234 2235 2236 2237 2238 2239 2240 2241 2242 2243 2244 2245 2246 2247 2248 2249 2250 2251 2252 2253 2254 2255 2256 2257 2258 2259 2260 2261 2262 2263 2264 2265 2266 2267 2268 2269 2270 2271 2272 2273 2274 2275 2276 2277 2278 2279 2280 2281 2282 2283 2284 2285 2286 2287 2288 2289 2290 2291 2292 2293 2294 2295 2296 2297 2298 2299 2300 2301 2302 2303 2304 2305 2306 2307 2308 2309 2310 2311 2312 2313 2314 2315 2316 2317 2318 2319 2320 2321 2322 2323 2324 2325 2326 2327 2328 2329 2330 2331 2332 2333 2334 2335 2336 2337 2338 2339 2340 2341 2342 2343 2344 2345 2346 2347 2348 2349 2350 2351 2352 2353 2354 2355 2356 2357 2358 2359 2360 2361 2362 2363 2364 2365 2366 2367 2368 2369 2370 2371 2372 2373 2374 2375 2376 2377 2378 2379 2380 2381 2382 2383 2384 2385 2386 2387 2388 2389 2390 2391 2392 2393 2394 2395 2396 2397 2398 2399 2400 2401 2402 2403 2404 2405 2406 2407 2408 2409 2410 2411 2412 2413 2414 2415 2416 2417 2418 2419 2420 2421 2422 2423 2424 2425 2426 2427 2428 2429 2430 2431 2432 2433 2434 2435 2436 2437 2438 2439 2440 2441 2442 2443 2444 2445 2446 2447 2448 2449 2450 2451 2452 2453 2454 2455 2456 2457 2458 2459 2460 2461 2462 2463 2464 2465 2466 2467 2468 2469 2470 2471 2472 2473 2474 2475 2476 2477 2478 2479 2480 2481 2482 2483 2484 2485 2486 2487 2488 2489 2490 2491 2492 2493 2494 2495 2496 2497 2498 2499 2500 2501 2502 2503 2504 2505 2506 2507 2508 2509 2510 2511 2512 2513 2514 2515 2516 2517 2518 2519 2520 2521 2522 2523 2524 2525 2526 2527 2528 2529 2530 2531 2532 2533 2534 2535 2536 2537 2538 2539 2540 2541 2542 2543 2544 2545 2546 2547 2548 2549 2550 2551 2552 2553 2554 2555 2556 2557 2558 2559 2560 2561 2562 2563 2564 2565 2566 2567 2568 2569 2570 2571 2572 2573 2574 2575 2576 2577 2578 2579 2580 2581 2582 2583 2584 2585 2586 2587 2588 2589 2590 2591 2592 2593 2594 2595 2596 2597 2598 2599 2600 2601 2602 2603 2604 2605 2606 2607 2608 2609 2610 2611 2612 2613 2614 2615 2616 2617 2618 2619 2620 2621 2622 2623 2624 2625 2626 2627 2628 2629 2630 2631 2632 2633 2634 2635 2636 2637 2638 2639 2640 2641 2642 2643 2644 2645 2646 2647 2648 2649 2650 2651 2652 2653 2654 2655 2656 2657 2658 2659 2660 2661 2662 2663 2664 2665 2666 2667 2668 2669 2670 2671 2672 2673 2674 2675 2676 2677 2678 2679 2680 2681 2682 2683 2684 2685 2686 2687 2688 2689 2690 2691 2692 2693 2694 2695 2696 2697 2698 2699 2700 2701 2702 2703 2704 2705 2706 2707 2708 2709 2710 2711 2712 2713 2714 2715 2716 2717 2718 2719 2720 2721 2722 2723 2724 2725 2726 2727 2728 2729 2730 2731 2732 2733 2734 2735 2736 2737 2738 2739 2740 2741 2742 2743 2744 2745 2746 2747 2748 2749 2750 2751 2752 2753 2754 2755 2756 2757 2758 2759 2760 2761 2762 2763 2764 2765 2766 2767 2768 2769 2770 2771 2772 2773 2774 2775 2776 2777 2778 2779 2780 2781 2782 2783 2784 2785 2786 2787 2788 2789 2790 2791 2792 2793 2794 2795 2796 2797 2798 2799 2800 2801 2802 2803 2804 2805 2806 2807 2808 2809 2810 2811 2812 2813 2814 2815 2816 2817 2818 2819 2820 2821 2822 2823 2824 2825 2826 2827 2828 2829 2830 2831 2832 2833 2834 2835 2836 2837 2838 2839 2840 2841 2842 2843 2844 2845 2846 2847 2848 2849 2850 2851 2852 2853 2854 2855 2856 2857 2858 2859 2860 2861 2862 2863 2864 2865 2866 2867 2868 2869 2870 2871 2872 2873 2874 2875 2876 2877 2878 2879 2880 2881 2882 2883 2884 2885 2886 2887 2888 2889 2890 2891 2892 2893 2894 2895 2896 2897 2898 2899 2900 2901 2902 2903 2904 2905 2906 2907 2908 2909 2910 2911 2912 2913 2914 2915 2916 2917 2918 2919 2920 2921 2922 2923 2924 2925 2926 2927 2928 2929 2930 2931 2932 2933 2934 2935 2936 2937 2938 2939 2940 2941 2942 2943 2944 2945 2946 2947 2948 2949 2950 2951 2952 2953 2954 2955 2956 2957 2958 2959 2960 2961 2962 2963 2964 2965 2966 2967 2968 2969 2970 2971 2972 2973 2974 2975 2976 2977 2978 2979 2980 2981 2982 2983 2984 2985 2986 2987 2988 2989 2990 2991 2992 2993 2994 2995 2996 2997 2998 2999 3000 3001 3002 3003 3004 3005 3006 3007 3008 3009 3010 3011 3012 3013 3014 3015 3016 3017 3018 3019 3020 3021 3022 3023 3024 3025 3026 3027 3028 3029 3030 3031 3032 3033 3034 3035 3036 3037 3038 3039 3040 3041 3042 3043 3044 3045 3046 3047 3048 3049 3050 3051 3052 3053 3054 3055 3056 3057 3058 3059 3060 3061 3062 3063 3064 3065 3066 3067 3068 3069 3070 3071 3072 3073 3074 3075 3076 3077 3078 3079 3080 3081 3082 3083 3084 3085 3086 3087 3088 3089 3090 3091 3092 3093 3094 3095 3096 3097 3098 3099 3100 3101 3102 3103 3104 3105 3106 3107 3108 3109 3110 3111 3112 3113 3114 3115 3116 3117 3118 3119 3120 3121 3122 3123 3124 3125 3126 3127 3128 3129 3130 3131 3132 3133 3134 3135 3136 3137 3138 3139 3140 3141 3142 3143 3144 3145 3146 3147 3148 3149 3150 3151 3152 3153 3154 3155 3156 3157 3158 3159 3160 3161 3162 3163 3164 3165 3166 3167 3168 3169 3170 3171 3172 3173 3174 3175 3176 3177 3178 3179 3180 3181 3182 3183 3184 3185 3186 3187 3188 3189 3190 3191 3192 3193 3194 3195 3196 3197 3198 3199 3200 3201 3202 3203 3204 3205 3206 3207 3208 3209 3210 3211 3212 3213 3214 3215 3216 3217 3218 3219 3220 3221 3222 3223 3224 3225 3226 3227 3228 3229 3230 3231 3232 3233 3234 3235 3236 3237 3238 3239 3240 3241 3242 3243 3244 3245 3246 3247 3248 3249 3250 3251 3252 3253 3254 3255 3256 3257 3258 3259 3260 3261 3262 3263 3264 3265 3266 3267 3268 3269 3270 3271 3272 3273 3274 3275 3276 3277 3278 3279 3280 3281 3282 3283 3284 3285 3286 3287 3288 3289 3290 3291 3292 3293 3294 3295 3296 3297 3298 3299 3300 3301 3302 3303 3304 3305 3306 3307 3308 3309 3310 3311 3312 3313 3314 3315 3316 3317 3318 3319 3320 3321 3322 3323 3324 3325 3326 3327 3328 3329 3330 3331 3332 3333 3334 3335 3336 3337 3338 3339 3340 3341 3342 3343 3344 3345 3346 3347 3348 3349 3350 3351 3352 3353 3354 3355 3356 3357 3358 3359 3360 3361 3362 3363 3364 3365 3366 3367 3368 3369 3370 3371 3372 3373 3374 3375 3376 3377 3378 3379 3380 3381 3382 3383 3384 3385 3386 3387 3388 3389 3390 3391 3392 3393 3394 3395 3396 3397 3398 3399 3400 3401 3402 3403 3404 3405 3406 3407 3408 3409 3410 3411 3412 3413 3414 3415 3416 3417 3418 3419 3420 3421 3422 3423 3424 3425 3426 3427 3428 3429 3430 3431 3432 3433 3434 3435 3436 3437 3438 3439 3440 3441 3442 3443 3444 3445 3446 3447 3448 3449 3450 3451 3452 3453 3454 3455 3456 3457 3458 3459 3460 3461 3462 3463 3464 3465 3466 3467 3468 3469 3470 3471 3472 3473 3474 3475 3476 3477 3478 3479 3480 3481 3482 3483 3484 3485 3486 3487 3488 3489 3490 3491 3492 3493 3494 3495 3496 3497 3498 3499 3500 3501 3502 3503 3504 3505 3506 3507 3508 3509 3510 3511 3512 3513 3514 3515 3516 3517 3518 3519 3520 3521 3522 3523 3524 3525 3526 3527 3528 3529 3530 3531 3532 3533 3534 3535 3536 3537 3538 3539 3540 3541 3542 3543 3544 3545 3546 3547 3548 3549 3550 3551 3552 3553 3554 3555 3556 3557 3558 3559 3560 3561 3562 3563 3564 3565 3566 3567 3568 3569 3570 3571 3572 3573 3574 3575 3576 3577 3578 3579 3580 3581 3582 3583 3584 3585 3586 3587 3588 3589 3590 3591 3592 3593 3594 3595 3596 3597 3598 3599 3600 3601 3602 3603 3604 3605 3606 3607 3608 3609 3610 3611 3612 3613 3614 3615 3616 3617 3618 3619 3620 3621 3622 3623 3624 3625 3626 3627 3628 3629 3630 3631 3632 3633 3634 3635 3636 3637 3638 3639 3640 3641 3642 3643 3644 3645 3646 3647 3648 3649 3650 3651 3652 3653 3654 3655 3656 3657 3658 3659 3660 3661 3662 3663 3664 3665 3666 3667 3668 3669 3670 3671 3672 3673 3674 3675 3676 3677 3678 3679 3680 3681 3682 3683 3684 3685 3686 3687 3688 3689 3690 3691 3692 3693 3694 3695 3696 3697 3698 3699 3700 3701 3702 3703 3704 3705 3706 3707 3708 3709 3710 3711 3712 3713 3714 3715 3716 3717 3718 3719 3720 3721 3722 3723 3724 3725 3726 3727 3728 3729 3730 3731 3732 3733 3734 3735 3736 3737 3738 3739 3740 3741 3742 3743 3744 3745 3746 3747 3748 3749 3750 3751 3752 3753 3754 3755 3756 3757 3758 3759 3760 3761 3762 3763 3764 3765 3766 3767 3768 3769 3770 3771 3772 3773 3774 3775 3776 3777 3778 3779 3780 3781 3782 3783 3784 3785 3786 3787 3788 3789 3790 3791 3792 3793 3794 3795 3796 3797 3798 3799 3800 3801 3802 3803 3804 3805 3806 3807 3808 3809 3810 3811 3812 3813 3814 3815 3816 3817 3818 3819 3820 3821 3822 3823 3824 3825 3826 3827 3828 3829 3830 3831 3832 3833 3834 3835 3836 3837 3838 3839 3840 3841 3842 3843 3844 3845 3846 3847 3848 3849 3850 3851 3852 3853 3854 3855 3856 3857 3858 3859 3860 3861 3862 3863 3864 3865 3866 3867 3868 3869 3870 3871 3872 3873 3874 3875 3876 3877 3878 3879 3880 3881 3882 3883 3884 3885 3886 3887 3888 3889 3890 3

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).

Göta Rike

Skeppet *Göta Rike* leder 3:e eskadern (arriärgardet) och har amiralen Erich Sjöblad ombord. För expeditionen är skeppet utrustat med 84 kanoner och en besättning av 650 man. Övriga skepp i Sjöblads eskader är skeppen *Carlskrona* (76 kanoner), *Småland* (74), *Bleking* (68), *Jupiter* (72), *Öland* (50), *Gotland* (56), *Livland* (50), *Spec* (48), *Halvmånen* (50), *Fredrika Amalia* (36), *Ösel* (50) samt två fregatter *Castor* (16) och *Swan* (16). (Sv Fl H II:119). Trycket blir för stort för Danmark och ett fredsavtal undertecknas. Karl XI kommenterar i sin almanacka:

"...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 i Altona blir ratificerat, vilket sker i slutet av augusti.

Skeppet Göta Rike får sitt slutliga namn, Prins Carl, 1694

1694 är ett nytt stort rangskepp på väg att lämna stapeln i Karlskrona och som får namnet *Konung Carl*, (längd 180, bredd 47, djupgående 22 fot). Man vill då passa på att byta namn på de största skeppen i flottan. Under våren 1694 får därför ett skepp som tidigare hette *Carolus XI* byta namn till *Prins Carl*. Men det nya namnet får detta skepp inte behålla särskilt länge. Redan på hösten samma år ändrar man namnet till *Sverige*. Man har nämligen beslutat att *Göta Rike* från 1684 ska överta namnet *Prins Carl*. Detta namn kommer skeppet sedan att behålla (Unger 1943 II:547).

År	Skeppens Namn	År	År
1671	Konungas Carl	102	
1683	Oröfning Hedvig Eleonora	70	Prins Carl
1684	Oröfning Ullrika Eleonora	20	Prins Carl
1678	Prins Carl	20	Prins Carl
1684	Göta	80	Prins Carl
1672	Sverige	80	Prins Carl
1670	Victoria	20	Prins Carl
1686	Carlson	80	Prins Carl
1688	Prins Hedvig Sophia	70	Prins Carl
1680	Prins Ullrika	70	Prins Carl
1677	Sverige	70	Prins Carl

FIGUR 2. 1694 13 oktober. "Förteckningh på Kongl. Majtts Örloug flåttas Jemte annotation hwad åhr och hwart och ett Skepp är bygt, samt huru stor bestyckning dhe hafwa och hwilka nu för tiden äre commenderade på resor från flåttan i Carlskrona." Undertecknat C. Anckartierna. I högra spalten står antecknat de nya namnen som rangskeppen fått (Anckastierna 1694 1013).

Från att ha varit ett av de tre största skeppen i svenska flottan har skeppet, som nu heter *Prins Carl*, nedgraderats till nummer fyra i rang. Skeppet får 80 kanoner, alltså fyra färre än tidigare.

Skeppet Prins Carl deltar i stort sjötåg mot Danmark år 1700

Det är åter dags för Danmark att angripa furstendömet Holstein-Gottorp vilket Sverige är skyddsmakt för. Det är den första åtgärd som Danmark gör efter att man 1699 gått med i en hemlig pakt tillsammans med Polen och Ryssland för att kringläsa Sverige. Då Karl XI avlidit och hans 17-årige och oerfarne son blivit regent anser man att tiden är lämplig att komma åt delar av den svenska stormaktens territorium. Polska trupper under ledning av August av Sachsen går in i Livland och angriper staden Riga. Peter I:s trupper omringar staden Narva – ett arton år långt krig har startat.

Det är uppenbart att det är bråttom för Sverige att försvara de baltiska provinserna i öster. Då vill man inte ha Danmark i ryggen. Därför blir ett första mål att för lång tid sätta hinder för Danmark att anfalla Sverige innan man vänder sig mot öster. Enligt avtal om ömsesidig undsättning kan nu Sverige be England och Holland om hjälp (Unger 1943:120). Operationsplanen är att först oskadliggöra den danska flottan för att sedan enligt planen transportera den svenska hären från Skåne över till Holstein samtidigt som man från Göteborg med ett tusental män ska attackera Aalborg bakom den danska arméns rygg.

Den 9 juni har en engelske amiralen Rooke med 10 skepp och den holländske amiralen Allemondes med 13 skepp i en gemensam flotta anlänt till Göteborg och underhandlingar om syfte och metod med mera diskuteras (Am.koll. 1700 0519).

Ett antal frågor uppstår kring samarbete och kommunikation och om hur man ska agera i olika situationer och om vem som ska föra det högsta befälet. Efter en konferens mellan representanter från de olika kontrahenterna under ledning av diplomaten Robinson yttrar sig amiralitetskollegiet i ett betänkande till Karl XII:

En första fråga är *om man skulle gå genom Öresund eller Stora Bält?* Den holländske amiralen Allemonde förordar Öresund. Han menar att de kunde ankra vid "Lappen", ett grund strax norr om sundet (Hedin 2007:88) och därifrån korrespondera med svenskarna vad som blir bäst efter omständigheterna. Han tillägger att den svenska flottan bör hålla sig i närheten "...men likväl ej före deras ankomst våga sig ut i slagsmål med de danske...". Det svenska

amiralitetskollegiet anser att Allemonde resonerat klokt men att om vinden är god borde hjälpfloTTan fortsätta ner till Landskrona eller öster om Ven.

En annan fråga är *vad som skulle företagas om danska flottan lägger sig i vägen?*

"Härutinnan gillades Herr Allemondes tankar, nämligen att man måste tränga sig igenom att komma tillsammans, voro Eders Kongl. Majsts flotta i nejden och hade vind, skulle han nyttja densamma att gå till dem, hade däremot de engelska och holländska vind skulle de gå till den svenska, och om intet annat medel voro, med våld öppna sig vägen, dock utan att inlåta sig vidare uti slagsmål, än som nödvändigt till försvar behöves, med mindre en ögonskenlig fördel därvid såges emedan förnämsta ögnasiktet voro att komma igenom och sig sammanfoga."

En viktig fråga är *vem ska föra det högsta befälet för de förenade flottorna?*

I denna fråga visar det sig svårt att komma överens. Residenten Robinson, som är en förmedlande länk mellan kontrahenterna, hävdar att de inte behöver ha något betänkande att ställa sig under generalamiralens anförande. Men i synnerhet den engelske amiralen Rooke förklarade sig icke kunna stå under någon annan. Amiralitetskollegiet hävdar å sin sida att generalamiral är en högre "caractär" och att Wachtmeister agerar i Östersjön, sitt hemmavatten med en större flotta.

Ingen vill ge sig och det slutar med att de båda flottorna ska agera var för sig och i samråd.

Så följer nästa fråga *vad händer om man inte kommer överens?* Detta besvarades med "Sådant var vid tillfälle av den näst föregående frågan redan besvarat, nämligen att man förtroligen skulle om allt överläggande göra att bjuda varann handen."

Hur länge skola flottorna bliva i sjön? Denna fråga besvarades med "sådan kunde man ej så noga veta" men att skeppen har förråd för fem månader. Robinson ombeds att föra fram förråd särdeles i Göteborg och Karlskrona, för underhåll av flottorna. Amiralitetskollegiet ska tala med herr guvernören och amiralen Sjöblad om detta. "Eljest skola vi intet underlåta av de Ekipage utrustningspersedlar som här finnas i förråd att tillgå att sekundera de Engleske och Holländske med all beredvillighet, såframt de sådant skulle hava av nöden (Am.koll. 1700 0519).

Den 17 juni lämnar generalamiral Hans Wachtmeister Karlskrona med högsjöflottan. Han för befäl på skeppet *Konung Carl* som även har Carl XII ombord (Unger 1923:28ff). Flottan är kanske den största som någonsin seglat på Östersjön och består av 38 skepp och 10 fregatter.

Skeppen är uppdelade i tre eskadrar som i sin tur

är uppdelade i divisioner. Skeppet *Prins Carl* seglar i 1:a eskadern, Corps de Bataille, och i viceamiral Otto Sjöstiernas division.

Fartygschef är kapten Johan Myhrman. Övriga officerare är artillerilöjtnant D Frijs, överlöjtnant M Grubbe samt underlöjtnanterna J Springer, H Sjöstierna, H Börjesson och Hans de Fries.

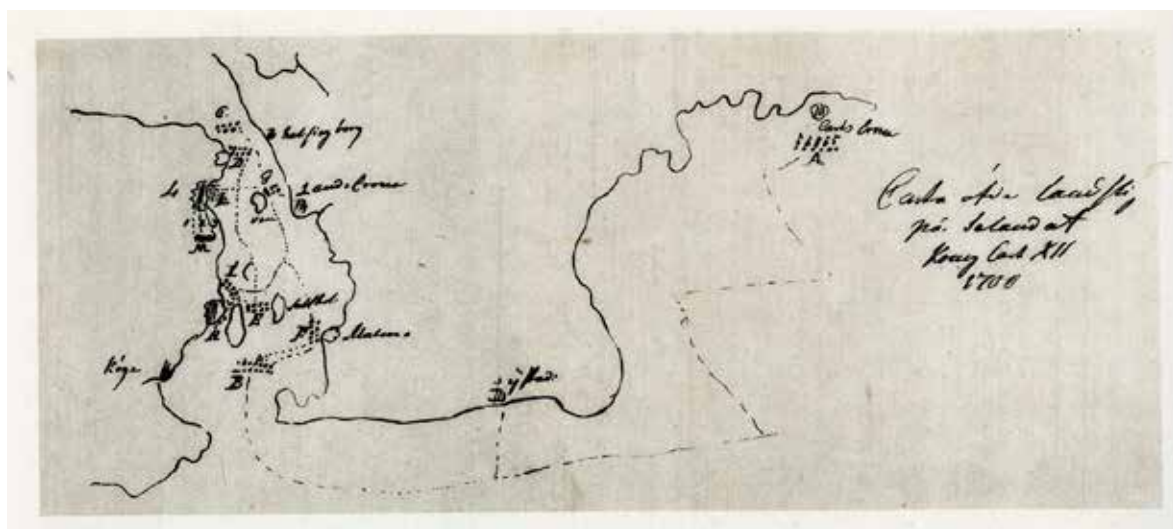
Skeppet har på detta sjötåg 80 kanoner och besättnings antal är 642 man (Zettersten 1889).

Samtidigt som svenska flottan lämnar Karlskrona anländer de engelska skeppen under amiral

Rooke och de holländska under amiral Allemonde till Själlands nordspets.

Motvind

Vinden visar sig inte vara särskilt fördelaktig för Wachtmeisters flotta så man måste kryssa sig fram. Fem dygn senare (den 22:e) ankrar den stora flottan, inte som planerat utanför Trelleborg, utan vid Ystad. Kungen debarkerar för att snabbare kunna ta sig till Malmö.



FIGUR 3. Generalmajor Carl Stuarts berättelse om svenska flottans sjötåg i Öresund år 1700. (KB avskrift publ i Sv FI H)

Karl XII är angelägen att snabbt få flottan till sundet för att tillsammans med den engelsk-holländska hjälpfloTTan kunna agera mot danskarna. Han uppmanar Wachtmeister att skynda på att ta sig till sundet. Amiralgeneralen svarar kungen att han har både iver och nit att följa kungens vilja och befallning, och försäkrar:

”...havandes till ingen annan ända låtit ankra här för Ystad, än att kunna Embarkera de för flottan så högnödigte Rekvisiter av dricka och vatten, vilket varit oss försäkrade, att stå här i orten i beredskap, men måste beklageligen erfara, det intet dricka här sammanstädes varit at hämta, utan hava de i land avsända Espingar och andra fartyg, i så måtto icke allenast gått fåfängt, utan och varit ett hinder, att man intet kunnat med den vinden, som i under tiden på någre timmar allenast fogade sig bekvämligen gå under segels igen, dock har vinden sederme-

ra emot aftonen åter förändrat sig till konträr, som även oundgängligen vill uppehålla oss, till dess han någorlunda åter vill foga sig bekväm. I mellertid [under tiden] skall jag i största hast söka att provide-ra [provantera] flottan, med så mycket vatten som kan hämtas, så vida jag utom [innan] dess omöj-ligen kan fördrista mig att gå härifrån, och således lämna Eders Kong. Majts flotta nästan destituerat [utan] både av vatten och dricka.” (Wachtm. 1700 o623).

I Ystad finns alltså inte de förnödenheter som utlovats innan avseglingen från Karlskrona och sökandet efter vatten fördröjer liksom motvind.

Den danska flottan under ledning av den 22-årige generalamirallöjtnanten Ulrik Gyldenlöve har fått avbryta ett tänkt anfall på flottan i Karlskrona och seglat norrut för att möta den förenade engelsk-holländska flottan. Men vid underrättelse om att svens-

ka flottan är på väg seglar danskarna söderut och placerar sig nu så att de blockerar västra passagen genom Öresund, Drogden (Unger 1943:121).

Under tiden vid hjälpflottan dryftas de punkter som engelsmän och holländare anser är förutsättningar för deras medverkan:

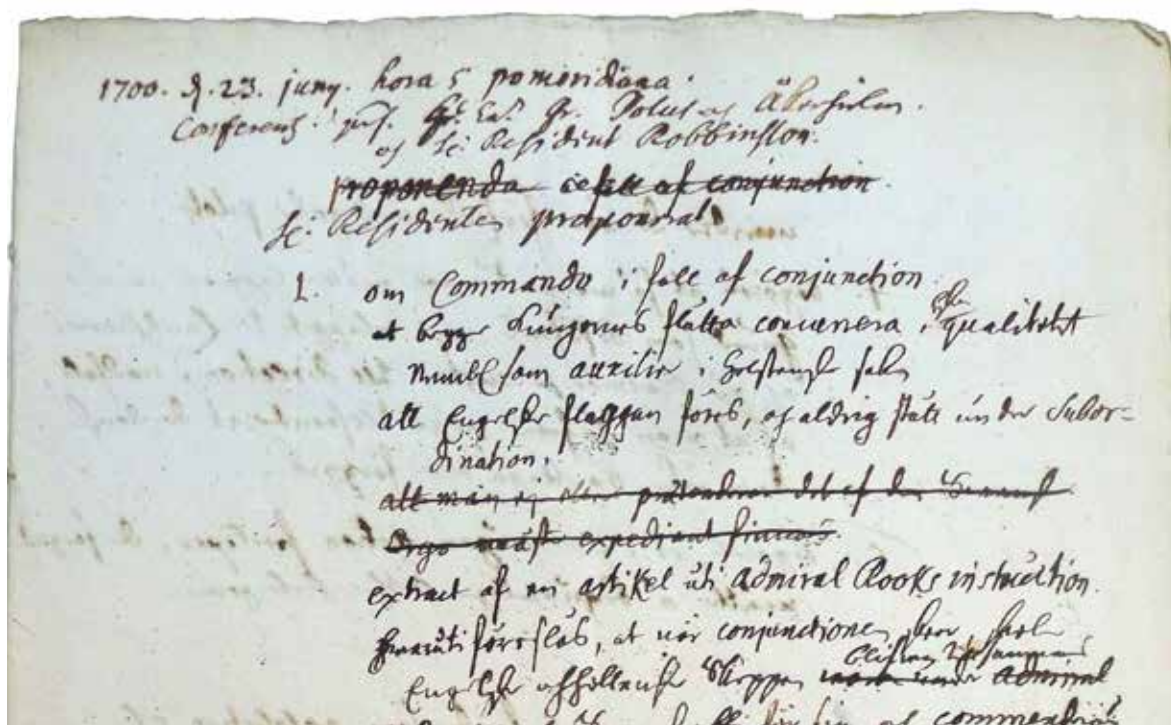
Mötesanteckningar från den 23 juni (fig. 4)

1. om kommando i fall av konjunktion [sammanslagning].

Att bägge kungarnes flottor[...]Equalitet nämligen som auxiliär [hjälp] i Holsteinske saken. Att engelska flaggan förs, och aldrig ställs under subordination. Extrakt av en artikel uti admiral Rooks instruktion varuti förslås, att när konjunktionen sker, skola engelsk och holländske skeppen blive tillsammans och svenske för sig, och kommenderas var av sin förman, och signalerna kunna inbördes kommuniceras, så att de kunne vara varann så behjälplig som vore de under en

chef, och att krigsråd kunde hållas på ett holländskt skepp.

2. om salut. Efter svensk lösen är egal och de engelske iregal så kan ingen salut givas. Det föreslås att de alldeles gås förbi.
3. begäres 30 å 35 lots[ar] som kunna farvattnet [utan]för Köpenhamn tillförs engelska och Holändska flottan, antingen ifrån svenska flottan eller ifrån vad ort de kunde finnas, varandes de på kusten vid Helsingborg alldeles oduglige. Att om de danske gå igenom grunden och komma i aktion med de svenske, skulle de engelska ej kunna följa som de intendera, med mindre de äro försedde med gode pilots.
4. begäres att så många tunnor måtte läggas på alla grund som behövas vid inloppet till Landskrona och på Malmöeske kusten till direktion i nödfall, och att de danske dem icke borttaga eller förrycka.
5. begäres att i fall någon aktion förlöper, de sargade måtte å bekvämlige orter härbärgeras.



FIGUR 4. Mötesanteckningar under en konferens på engelsk-holländska hjälpflottan den 23 juni (1700 0623).

Svenska flottan i Sundet

Den 27 juni har äntligen Wachtmeisters stora flotta nått sundet och ankrar upp ”havandes Drakölund 1 1/2 mil N t V” (på Dragör). Wachtmeister skriver till kungen i Malmö att han har avancerat och nu befinner sig i farvattnet vid Drakö och att han ska ”consulera” med de andra flaggmännen vilken den bekvämligaste vägen är för att komma in till Malmö redd. ”...antingen det skulle ske genom drogden, eller och att gå igenom flintrännen...”. För att utröna bästa vägen har han avsänt personer att plikta (loda) djupen men han har också intervjuat ”...de lotsar som sig här ombord infunnit, och efter inhämtat besked av dem och noga övervägande fallit på de tankarna att procedera, det man nu lyfter ankar och går det närmaste intill flintrännen som man kan”. (Wachtm. 1700 0627).

Wachtmeister är synnerligen tveksam att ta skeppen genom någon av vägarna. Men får påtryckning från kungen (Unger 1943:122).

Den 29 juni avsänder Wachtmeister ett nytt brev till Karl XII:

”Med vad särdeles hög iver och impressement [eftertryck] Eders Kongl. Majst nådiga vilje och befallning är, att Eders Kongl. Majst örlogsflotta medelst passerande igenom drogden eller flintrännen skall söka att konjugera sig med de Engelske och Holländske skepp eskvadronerne som för tiden ligga till ankars vid lappen i sundet, det har jag så väl av Eders Kongl Majsts muntliga order som herr Generallöjtnanten och guvernören Renschölds å Eders Kongl. Majst vägnar till mig gjorde ansägelse i all underdånighet förstätt.”

Men, fortsätter generalamiralen, ”Allernådigste konung, det har vid företagandet av denna högviktiga desseinen förefallit mig sådane eftertänkeliga omständigheter...” och han vill kommunicera med sina flaggmän om...

”...vad utvägar man säkrast och med minsta äventyrlighet kunde gripa vid handen. Och som detta ärendet förnämligast syntes oss ankomma därpå, vilkendera av desse passagerne, antingen genom drogden, eller flintrännen åt Malmö skulle för flottan vara bäst navigabel”.

Han berättar så att han konfererat med alla överstyrmännen i flottan om deras respektive skepp väl och utan skada skulle kunna ta sig igenom drogden eller flintrännen.

”...varpå samtliga av de store skeppen förklarar sig, att de omöjligen kunna sig sådant åtaga, effter[som] farvattnet är alltför grunt och farligt och farten av ett skepp eller fartyg har den egenskapen med sig, att då de komma på alltför lågt farvatten blir - vattnet lika som dött, att det intet kunna lystra

roret, vetandes och de uti drogden mest befarne att berätta, det mitt uti rännan ligger en sten, varuppå allenast är 15 fot vatten, men straxt bredvid och omkring - 6 famnars djup”.

Wachtmeister skriver också i sitt långa brev att han önskar att de engelska och holländska kunde postera sig mellan Landskrona och Saltholm för att avhålla danskarna att attackera de svenska skeppen vid passage genom flintrännen eftersom, om endast ett skepp stoppas upp, skulle hela flottan kunna ruineras. Han avslutar med...

”...där man skulle sådane saker entrepena, som själva ogörligheten vill förhindra, dels och äro så äventyrliga att man billigt dem bör undfly, och istället betjäna sig av de säkraste utvägarne, vilka med lycka och framgång förmodeligen lærer avlöpa. Ty lever jag uti den underdånige tillförsikt, så för min del, som på samtliga herrar flaggmännens vägnar, att Eders Kongl. Majst sådant med välbehag och nöje lærer upptaga...” Datum Skeppet Konung Carl till ankars ungefär en mil Syd Sydost ifrån Drakö 29 juni 1700. (Wachtm. 1700 0629)

Ett problem av smått komisk art ger Wachtmeister uttryck för i ett brev till konungen den 30 juni.

”Stormäktigste allernådigste Konung!

Såsom min broder General Majoren och Landshövdingen i Kalmar, Bleckert Wachtmeister igenom dess till mig avlatne skrivelse av den 19 hujus [denna månad] förständigar mig huruledes han uppå min anmodan har sammanbrakt där å orten, in emot 600 ölfat till flottans behov, dem han med första lägenhet av transportskeppen ärnar försända hit till flottan, förmodandes och ännu kunna få tillsammans inemot 5 å 600 tunnor, vilka han är sinnat, att låta med gott skeppsdricka fylla, och sedan hit överföra. Men beklagar därhos, att lilla Tullen fordrar av allmogen och andre som desse tunnor införa, oaktat att de utan betalning gärna sine Tunnor, till Eders Kongl. Majsts tjänst vilja avlåta, allenast de måtte kunna undvika den svårigheten att betala Tullen [...] Fördenskull har jag härigenom understått mig, till Eders Kongl. Majst allernådigste behag och gottfinnande i djupaste underdånighet att hemställa, om icke de av allmogen vid Kalmar eller andra som till flottans behov, förutan betalning, sina tunnor och fat vilja införa och leverera, kunde bliva befriade för lilla Tullens avgift.” (Wachtm. 1700 0630)

Nya order från kungen anländer till flottan, nu mycket bestämda, och Wachtmeister svarar den 2 juli:

”De order som Eders Kongl Majst igenom dess allernådigste skrivelse av den 1 hujus har behagat låta mig tillhanda komma, skall jag i all underdånighet

söka med högsta flit och iver att fullgöra, havandes och nu ställt ordres att alla espingar, bliva ifrån flottan, till flintrännans ånyo bepliktande [lodande] avsände, så att jag vill Gud med det allra första, så snart denne pliktningen är beställd, fortskynda vår passage därigenom, med så många skepp som, förutan de allra svåraste [största], vilka likmätigt Eders Kongl. Majsts nådigste befallning skola gå till

Karlskrona tillbakars igen.” (1700 0702 Wachtm.)

Eftersom de stora rangskeppen är för djupgående för Flintrännan (och även för Drogden) beslutas att de stora skeppen *Konung Carl*, *Prins Carl*, *Enigheten*, *Drottning Ulrica Eleonora* och *Drottning Hedvig Eleonora* ska skickas hem igen. Och Wachtmeister föreslår att lantmilisen flyttas över till de andra skeppen innan deras avfärd.



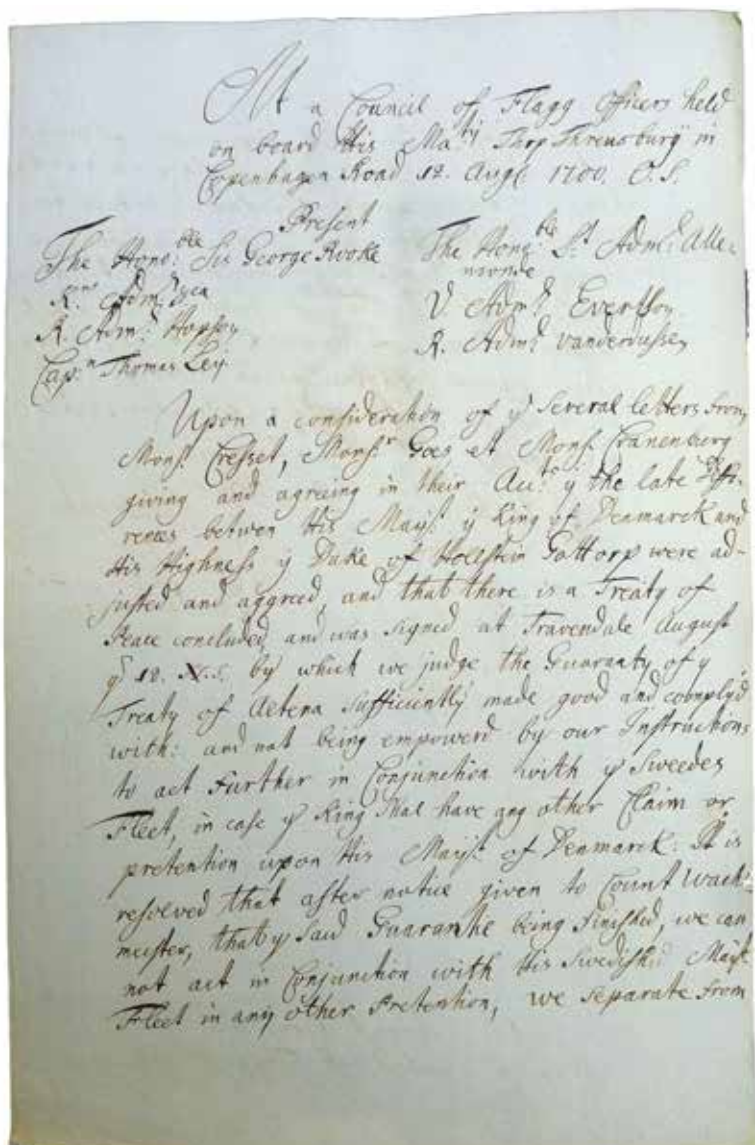
FIGUR 5. Flottornas rörelser i Öresund år 1700 (fig. 5)

1. Ulrik Gyldenlöves flotta på väg till Blekingekusten för att observera och/eller anfalla den svenska flottan får den 20 maj order att vända och segla upp till norra delen av Öresund. Eftersom danskarna fått underrättelser om att en engelsk-holländsk flotta är i annalkande vill de hejda den från att förena sig med den svenska flottan (Unger 1923:29).
2. Den danska flottan intar utgångsläge i norra delen av Öresund (Unger 1923:30).
3. Den engelsk-holländska hjälpfloTTan ankrar den 17 juni vid Själlands nordspets. Danskarna upplyser hjälpfloTTan att den kommer att attackerar om de seglar in i sundet (ibid.).
4. Wachtmeister med den svenska flottan seglar upp i sundet den 27 juni och ankrar (Wachtm. 1700 0627).
5. Gyldenlöve beordras överge sin position och ankra i Drogden för att förhindra svenskarna att förena sig med hjälpfloTTan. (Unger 1923:30).
6. Natten till den 4 juli lyckas en del av Wachtmeisters flotta passera Flintrännan. De större fartygen skickas hem.
7. Den 7 juli förenas den svenska flottan med den engelsk-holländska hjälpfloTTan norr om Ven (Unger 1943:123).
8. Den danska flottan seglar in i skydd av Köpenhamns kanoner (ibid.).
9. De förenade flottorna seglar ner mot Köpenhamn där de nätterna 10 och 11 juli beskjuter den danska flottan (Wachtm 1700 0711).
10. En del av den svenska flottan och en del av hjälpfloTTan seglar norrut i sundet för att bistå som skyddsstyrka vid landstigningen vid Humlebeck den 25 juli (Unger 1923:32).

Wachtmeister flyttar nu över sin flagga till skeppet Prinsessan Ulrica Eleonora. Natten till den 4 juli lyckas övriga flottan passera genom Flintrännan och kan ankra på Malmö redd. Fyra skepp går på grund men med stor ansträngning lyckas man få dem flott. De är dock så svårt skadade att de skickas hem (Gyllengranat 1840:274). Den 7 juli förenas, konjugeras, den svenska flottan med de båda andra flottorna nordost om ön Ven. Den samlade allierade flottan bör nu ha över 50 stycken skepp förutom fregatterna och diverse mindre fartyg - en förkrossande övermakt. Eftersom det nu inte är någon mening för danska flottan att spärra av Drogden dras den in till Köpenhamn där den kan skyddas. Den 10 juli avseglar den allierade flottan söderut och lägger sig samma dag norr om Saltholm. Natten till den 11 juli påbörjas en kanonad från de mindre fartygen mot

den danska flottan. Detta upprepas natten till den 16 juli men utan nämnvärt resultat. (Rooke 1700 0716)

Eftersom den danska flottan inte har gått att komma åt, vill de allierade i stället pröva en landstigning på Själland. Den 25 juli landstiger svenskarna söder om Helsingör och gör sig redo att marschera ner mot Köpenhamn. Man hotar nu huvudstaden från land och det blir fart på fredsunderhandlingarna i Travental. Danske kungen ger upp och skriver under ett fredsavtal med Holstein-Gottorp som försäkrar dem deras suveränitet (Hatton 1968:171). Nu kungör Rooke och Allemonde att de gjort sitt och att de inte kan stanna med hjälpflottan eftersom de har uppfyllt sitt åtagande. Men man erbjuder sig att skydda Karl XII och svenskarnas återtåg till Sverige.



*All a Council of Flagg Officers held
on board His Majesty's Ship "The Phoenix" in
Copenhagen Road 12. Aug. 1700. O.S.*

Present

The Hon^{ble} Sir George Rooke *The Hon^{ble} Sir Adam Allen*
Com^{dr} of the Fleet *Com^{dr} of the Fleet*
A. Hon^{ble} Sir *V. Hon^{ble} Sir*
Capt^{ain} Thomas Ley *A. Hon^{ble} Sir*

*Upon a consideration of several letters from
Majesty's Council, Majesty's Council of Denmark
giving and agreeing in their Au^{thority} the late
treaties between His Majesty's King of Denmark and
His Highness's Duke of Holstein Gottorp were ad-
justed and agreed, and that there is a Treaty of
Peace concluded and was signed at Travendale August
of 17. X.S. by which we judge the Guaranty of
Treaty of Utrecht sufficiently made good and comply'd
with: and not being empower'd by our Instructions
to act further in conjunction with y^e Swedish
Fleet, in case y^e King that have any other claim or
pretention upon His Majesty's of Denmark. It is
resolved that after notice given to Count Wrack-
meister, that by said Guaranty being signified, we can
not act in conjunction with His Swedish Majesty's
Fleet in any other pretention, we separate from*

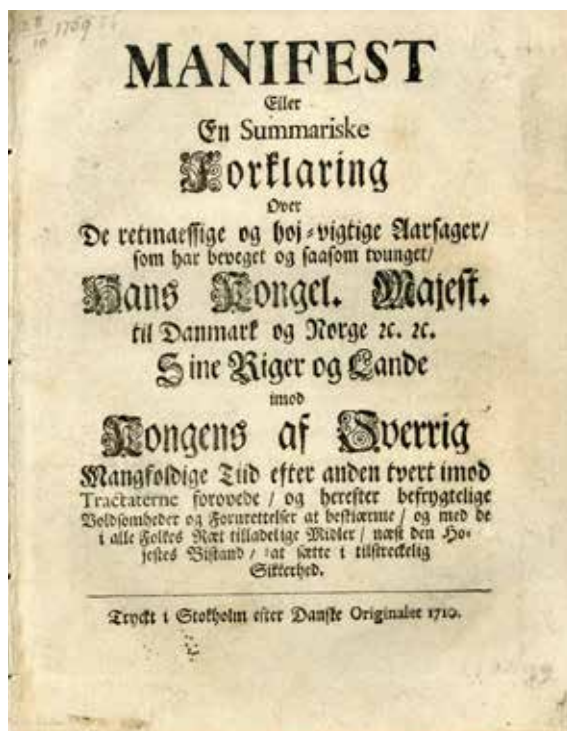
FIGUR 6. Skrivelse undertecknad av hjälpflottans flaggofficerare (1700 0812 Council).

Utan hjälpflottans stöd kan svenskarna inte stanna kvar på Själland. Med skydd av den kombinerade hjälpflottan transporteras trupperna tillbaka till Skåne. Målet, att förstöra den danska flottan, har misslyckats men danskarna har dock tvingats lämna den för Sverige fientliga pakten med Polen och Ryssland (Unger 1943:124).

Den svenska arméns nästa uppgift är att ta itu med Ryssland och Peter I. Flottans uppdrag blir då att tillhandahålla transporter av landtrupper och att skydda dessa transporter. Någon uppgift för de stora rangskeppen finns inte under denna tid. Skeppet *Prins Carl* har nu varit ute på två stora sjötåg med flottan men inte varit invecklat i strid. Skeppet genomgår dock en stor reparation året 1700 (Specification 1714 0102).

1709, Danmark startar åter krig mot Sverige

För Karl XII trupper går det bra under flera år, med början i slaget vid Narva. Krigsansträngningarna fokuserar mest på landkriget. Först nio år senare, 1709, går det på tok. I ett katastrofalt slag förlorar svenska armén ett slag vid staden Poltava. Kungen med ett litet antal män lyckas rädda sig till Turkiet medan resten av armén ger upp vid Perevolotjna.



FIGUR 7. Manifest tryckt i Stockholm 1710 efter det danska originalet från 1709.

Nu anser man i Danmark att tillfället är väl valt för ett anfall mot Sverige och att ta tillbaka de provinser man ett halvt sekel tidigare förlorat. Den 18 oktober förklarar Danmark krig och den 1 november landstiger danskarna vid Råå fiskeläge i Skåne under general Reventlow och trupperna inkvarteras i byarna runt Helsingborg. Ingen möjlighet har funnits för den svenska flottan att förhindra landstigningen då den ligger avtacklad i Karlskrona (Grimberg 1916 V:44).

I förväg har danske kungen Friedrich IV signerat ett manifest eller summarisk förklaring över de "rättmässige och högviktiga orsaker" som tvingat honom till att frångå fredstraktaterna. Ett av skälen, det 2:a, var ett tryck med en hyllningsdikt där poeten på titelbladet benämnt Karl XII "Hercules genuinus Carolus Magnæ Scandinaviæ". Eftersom Magnæ Scandinavie omfattar alla de tre kungarikena ansågs det på danskt håll "arrogant" och förolämpande. Även ett bevis på Sveriges anspråk (fig. 7).

En eskader utrustas och påmönstras i Karlskrona på senhösten 1709. I eskadern ingår ett förstärkingskepp: *Prins Carl*, tre stycken andrarangsskepp: *Nordstiernan* (flaggskepp) och *Prins Carl Fredrik* och *Småland*. Vidare tre skepp av tredje rangen: *Västmanland*, *Fredrika Amalia* och *Skåne*, fem skepp av fjärde rangen: *Södermanland*, *Pommern*, *Lifland*, *Öland* och *Ösel*. Chef för eskadern är amiralgeneral Hans Wachtmeister. Fartygschef på *Prins Carl* är schoutbynachten Carl von Löwen. Eskadern förblir liggande segelfärdig i beredskap på Karlskrona redd men seglar inte ut (Zettersten 1889 Tabell Sv. Fl. H. II:546).

Vintern 1710, den infrusna flottan hotas

Under kungens frånvaro ligger ansvaret för försvaret på defensionskommissionen, en avdelning inom rådet i Stockholm. Guvernören för Skåne, Magnus Stenbock, får i uppdrag att värva folk uppifrån landet till en ny armé. Efter landstigningen i Skåne hejdas danskarnas anfall av häftigt och ihållande regn som gör marken oframkomlig. Men vid nyårstiden 1710 fryser marken och danskarna kan påbörja sitt fälttåg. Första målet är staden Kristianstad som erövrar. Nästa mål är att tåga in i Blekinge och förstöra den svenska flottan som ligger infrusen i Karlskrona. De fåtaliga svenska trupper som finns i Skåne flyr österut men hejdas av Magnus Stenbock och några officerare som lyckas samla ihop en motståndsstyrka (Grimberg V:49). Från högkvarteret i Mörrum skriver Stenbock ett brev den 17 januari till "högre som lägre, andliga, borgerliga samt bondeståndet" för att värva folkuppstånd. Brevet börjar:

"Att jag mig, som en fast ovärdig General och Guvernör o Skåne, fördristar Eder tillskriva, torde kanske hos en och annan förorsaka någon förundran, och anledning giva, att fälla om mig ett obilligt omdöme..." sedan beskriver han Danmarks anfall mot Sverige och att Skåne är översvämmat av 17 000 fiender. "Och som fienden än ytterligare ej allenast tänker till att tränga in i Blekingen, också till Karlskrona, skeppsflottan till att ruinera, utan och ofelbart i vår, gör sig det hoppet, att vräka ock på halsen flere fiender..." och syftar på ryssar och kosacker (Stenbock 1710 0117).

Det blir inte mycket av ett folkuppbåd men väl en armé av 16 000 man som trummas ihop under Stenbocks befäl.

Försvarsförberedelser

Generalamiralen Hans Wachtmeister leder förberedelserna av Karlskronas och skeppsvarvets försvar. Isen runt staden huggs upp i långa vakar och ett antal fartyg placeras ut som blockskepp (fig. 8). Utöver detta anläggs ett antal batterier runtom staden. Längst i norr vid Vita Krog (Sunna) och vid Pantarholmen anläggs forskansningar och batterier som kan beskjuta området runt isvakarna vilka fungerar som vallgravar. Musketerare förläggs i alla byggnader vid sjökanten och fotanglar finns i beredskap (C Gyllengranat 1849:19)



FIGUR 8. Försvarsåtgärder 1710 runt ett infruset Karlskrona. De blå linjerna visar upphuggna vakar. (KrA, Sveriges krig 12:144)

De skepp som placeras ut till försvar är:

- skeppet *Stralsund* (32 kanoner) vid Pantarholmen,
- skeppet *Phoenix* (44 kanoner) mellan kofferdihamnen och Mjölmarholmen,
- skeppet *Wachtmeister* (50 kanoner) mellan Mjölmarholmen och Basareholmarna,
- skeppet *Reval* (40 kanoner) sydost om Basareholmarna,
- skeppet *Falken* (42 kanoner) väster om skeppsvarvet.

Brigantiner:

- brigantinen *Ryska brigantinen* (12 kanoner) vid kofferdihamnen,
- brigantinen *Skorpion* (14 kanoner) utanför Lindholmen,
- brigantinen *Wäduren* (28 kanoner) utanför Björkholmen,
- brigantinen *Castor* (26 kanoner) mellan Saltö och Ekholmen.

Övriga

- *Pommern* (4 kanoner) på ospecificerad plats,
- Christian Lunds nya skepp (8 kanoner) i Borgmästarefjärden.

Kriget på land, Stenbocks seger

Reventlow hejdar sin frammarsch i Blekinge efter att ha nått Karlshamn och drar sig tillbaka till Skåne. Om det beror på information om örlogsstadens starka försvar eller att han inte vill ta risken att fortsätta in i Blekinge av rädsla att bli avskuren av Stenbocks armé är okänt. (Bromé 1930:162) Efter ett sex veckors fälttåg i Skåne befinner sig så den danska armén åter vid Helsingborg där man ställer upp sig på en höjd i väntan på ett svenskt anfall. Den 28 februari anländer Stenbocks trupper som består av 15-16 000 man. Den danska armén, som nu leds av generalen Rantzau eftersom Reventlow blivit sjuk, består av 14 000 man. Svenskarna måste anfalla genom sankmark innan de når höjden. I början av striden har danskarna övertaget men tvingas till slut att retirera in i staden och segern är Stenbocks och svenskarnas.

”Hela fiendens läger och alla tält, med något bagage är vår armé till skövlings blivit. Dock är största delen av bagaget i Staden Helsingborg inflyttat, varefter det övriga av fiendens delaberade armé sig retirerat, och nu av de våra inspärrade och blockerade hållas” (Werner 1710 0228)

Inom kort utrymmer de danska trupperna Helsingborg och Skåne (Generalstaben 1919: IV 920).

1710

När nu hotet mot örlogsstaden är hävt påbörjar man rustandet av flottan i Karlskrona inför sommarens sjötag. Redan i maj skickas två eskadrar ut. En under amiralen Gustaf Wattrang till de finska farvattnen, den ”nyenska eskadern” bestående av sju skepp och tre fregatter. Den andra, under de Prouds befäl bestående av sexton skepp och fyra fregatter, seglar till farvattnen väster om Bornholm. Wattrangs eskader med uppdrag att skicka förstärkningar till Riga och sedan blockera ryssarnas i Finska viken vid Retusari (nuv. Kronstadt) och de Prou för att hålla ett öga på danskarnas flotta och skydda handelsfartyg (Unger 1923:48). Under denna tid lyckas skeppet *Wachtmeister* och fregatten *Phoenix* erövra tretton danska fartyg lastade med spannmål. Danska fregatter, som kommer till undsättning, återtar fyra av sina fartyg, medan tre blir skjutna i sank. De återstående sex fraktskeppen tas in till Karlskrona (Gyllengranat 1840:280).

Det är en svår tid i Sverige, inte minst i Karlskrona. Det råder brist på allt, på arbetskraft, på mat, på material och på pengar. Därför är det en liten lindring i bekymren när de Prouds fregatter anländer till Karlskrona med de sex kapade kofferdisterna med spannmål. Danskarnas inträngande i Skåne har spärrat det som var Blekinges naturliga och vanliga inköpsområde av spannmål. Missväxt förstärker problemen att få tag i spannmål från landskapen norr om Blekinge. Regeringen i Pommern har ingen säd att avvara. Det bekymmersamma läget kan illustreras av några meningar i ett memorial av Nicodemus Tessin, en av rådsmedlemmarna, hösten 1710 med titeln ”Svea rikets öden, vid närvarande bedrövlige tider...”

”Banken av vilken Kongl. Majsts ständer hava namnet att vara garant, är så alldeles utblottat, och det mestadels uti den tiden, då Kongl. Majsts vapen vore mest segerfulle, så att där intet mer är att tillgå, utan måste dess fall allenast förekommas, igenom deras mildhet, som finansernas administration anförtrott är, jämte Kongl. Majsts redbaraste revenyers användande, till att förekomma dess totale ruin. Sveriges rikes sjömakts är konsiderabel vad skeppen angår, men så vida hela antalet intet kan utrustas, så förminskar ock dess force, i år har flottan uti ett mediokert anstalt med största möda uti sena hösten brakts i sjön, vad hädanefter sker står därhän.” (Bring 1955:16).

Pesten gör att det inte går att få in något från Danzig eller Königsberg som annars skulle varit ett alternativ. I övrigt är det danska kapare och brist på kontanter som gör köpmän ovilliga att riskera ”sin välfärd” som Hans Wachtmeister skriver i ett

svarsbrev till riksråden uppe i Stockholm. I juli har han nämligen fått ett brev från rådet att det går rykten uppe i Stockholm om oegentligheter, att de i Karlskrona som gör uppköpen för flottan köper över marknadspriset och att "egennyttigheter" förekommer. Nu vill man att Wachtmeister ska utreda saken. Men Wachtmeister vill inte undersöka anklagelserna eftersom de inte är specificerade varken på vad sätt eller av vem som anklagelserna gäller:

"[helst] det jag måste betyga vara mig övermåttan okärt, att sådane spargementer [sladder] skole bringas på banan [...] varför jag och ej kan göra mig andra tankar än att dessa angivelser måste vara uppfundne av de människor som antingen av pur malis [ondska] och arghet söka sin förnöjelse uti andras förolämpande eller och av sådane som gärna faller domar över andras aktioner utan att vara om själva vissheten och alla behörige omständigheter värkligt informerade och underrättade." Och en sådan omständighet, menar han, är kriget med den svårighet att få tag i varor och pengar som följer, särskilt livsmedel "...varandes icke heller någon extraordinarie magasiner för handen utan allt såg desperat ut och särdeles sedan fienden med sin armé kom denne staden på någre mil när." (Wachtmeister 1710 0806).

Hösten 1710 är Jacob de Prou tillbaka med sin eskader i Karlskrona. Han har bestämt sig för att återvända efter att ha observerat en större dansk flottstyrka. Det är amiralen Gyldenlöves flotta och en transportflotta som är på väg till Danzig för att hämta 6 000 ryska soldater som tsar Peter ställt i utsikt att hjälpa Danmark med. Men en storm gör att Gyldenlöves flotta och halva transportflottan vänder tillbaka till Danmark där de ankrar i Kögebukten. Resten av transportflottan når dock Danzig. Underrättelserna om den planerade transporten av ryska soldater har nått Sverige och generalamiralen utrustar en större flottstyrka för att angripa och förhindra att dessa trupper ska kunna nå Danmark eller landsättas i Skåne (G Unger 1923:49).

Styrkan ska bestå av tjugoen skepp och två fregatter, tre brandare, två brigantiner och en advisjakt (1710 0917 Wachtmeister). Olika uppgifter finns om sammansättningen av den svenska flottan. Enligt nedanstående "Generalförslag" daterat Karlskrona 16 september och undertecknat av Lars Fromhold Köhler så ska amiral de Prou föra befäl över avantgardet som utgörs av skeppen *Nordstiernan*, *Sverige*, *Västmanland*, *Småland*, *Enigheten*, *Götha*, och *Sörmland*.

Corp de Bataille eller Centern under amiralgeneral Hans Wachtmeister utgörs av skeppen *Fredrika Amalia*, *Prins Carl*, *Wenden*, *Bremen*, *Götha Lejon* (ami-

ralsskepp), *Prinsessan Hedvig Sophia* och *Verden*.

Arriärgardet ska föras av viceamiral Ruth och utgörs av skeppen *Skåne*, *Tre Kronor*, *Prins Carl Fredrik*, *Wachtmeister*, *Pommern*, *Prinsessan Ulrica Eleonora* och *Carlskrona*

(Fromhold 1710 0916).

I Gyllengranats Sveriges Sjökrigshistoria i sammandrag är styrkan däremot följande:

Avantgardet under de Prou utgörs av *Enigheten* (flaggskepp), *Prinsessan Hedvig Sophia*, *Wenden*, *Prins Carl Fredrik*, *Fredrika Amalia*, *Westmanland* och *Wachtmeister*.

Centern eller **Corp de Bataille** utgörs av *Götha Lejon* (Wachtmeisters flaggskepp), *Prins Carl*, *Götha*, *Carlskrona*, *Skåne*, *Bremen* och *Pommern*.

Arriärgardet under viceamiral Olof Wernfeldt utgörs av skeppen *Sverige* (flaggskepp), *Prinsessan Ulrica Eleonora*, *Nordstiernan*, *Småland*, *Tre Kronor*, *Södermanland* och *Werden* (Gyllengranat 1840:290).

Slaget vid Köge bukt 1710

På 90-kanonerskeppet *Prins Carl* stortopp vajar Claes Sparres amiralsflagga när flottan den 21 september 1710 lämnar Karlskrona (Gyllengranat 1840:290). Mellan Sandhammaren och Kåseberga ankrar man för natten och seglar vidare hela nästa dag och ett stycke in på natten. Mellan klockan 12 och 01 går man till ankars ett par mil utanför Möen för att invänta de danska fartygen som det sägs, ska anlända med ryska soldater (Diarium 1710 1003).

På morgonen vid åttatiden den 24 september lyfter flottan åter ankar då man ser 14 danska skepp på långt håll i riktning Köge bukt och ställer man kursen mot dem. När man kommer närmare visar det sig att 26 skepp och 5 fregatter, alltså större delen av danska örlogsflottan ligger där för ankar samt...

"...en stor hop, väl över 40 köpmans- eller transportfarkoster för sig liggandes [...] Då Hans Excellence lät vår flotta ställa sig i dess tillbörlige rang och ordning, så med en dragande vind [gick] löst på fienden." (Diarium 1710 1003).

Danskarna hade helt underlåtit att sända ut några spanare (brandvakter) eftersom Gyldenlöve var helt övertygad att svenska flottan inte skulle våga sig ut denna sena tid på året. Därför tror man först att det är den del av transportflottan, som kommit fram till Danzig och som nu är på väg tillbaka. När man upptäcker misstaget hinner man inte lyfta sina ankare utan kapar alla ankartåg för att hinna kryssa upp mot den plötsligt uppdykande fienden.

General-förslog

Uppå alt Infanteriet som till Kongl. Majtts Örlogzflottas Ersättning tillföres warit här, och nu hijtt Commenderade äro, hwilka under mitt Commando sortera...

Ejra de Hottaille med Flottan 1710.

Norrlöfna	2	2	1	88	60
Sverige	2	3	1	97	100
Wismund	2	2	1	68	70
Maland	2	2	1	78	80
Grinhelen	4	4	2	116	120
Gibla	3	2	1	78	80
Vermonland	2	2	-	68	60
Fredrick Amalia	2	2	-	68	70
Prins Carl	3	2	1	98	100
Wendin	3	2	-	78	80
Torsmen	1	3	6	71	80
Gibla Johanet	1	2	10	129	130
Prinsessan Ulrica Eleonora	2	4	1	90	100
Verden	2	4	1	51	60
Skane	2	3	1	67	70
Tre Kronor	3	5	2	115	120
Prins Carl Fredrick	1	3	1	87	90
Wachtmeister	1	3	-	57	60
Domar	3	3	-	57	60
Prinsessan Ulrica Eleonora	1	1	3	97	100
Carlsona	2	2	1	78	80
Summa	3	47	69	21	26
				1725	1820

Passerom 16 Sept 1710. *Paul Fromhold Nöcker*

FIGUR 9. "General-förslog Uppå alt Infanteriet som till Kongl. Majtts Örlogzflottas Ersättning tillföres warit här, och nu hijtt Commenderade äro, hwilka under mitt Commando sortera..." (Generalförslog 1710 0916)

Det dröjer till tvåtiden på eftermiddagen innan skeppen kommer så nära varandra att eldgivningen kan börja (Diarium 1710 1003). Det danska skepp som ligger främst och lite lovart om den övriga danska flottan utsätts först av svensk eld från Götha Lejon (96 kanoner) och skeppen däromkring, ett av dem sannolikt *Prins Carl*. Det dröjer inte lång stund förrän en brand utbryter på det utsatta skeppet och fartygschefen låter kasta ankar för att inte elden ska sprida sig till övriga delen av danska flottan. Klockan fyra, efter 45 minuter, springer fartyget i luften. Av 550 man lyckades bara tre rädda sig (Diarium 1710 1003).

Striden fortsätter men de svenska skeppen närmar sig nu land vid Amager där vattnet är grundare. Signal ges att vända genom vinden, åt styrbord, vilket innebär att de vänder mot vinden och bort från land. Men vinden och sjögången har friskat i och växer alltmer. Två skepp lyckas inte komma genom vändningen. Det är skeppen *Tre Kronor* och *Prinsessan Ulrica Eleonora*. De gör nu istället en undanvindsvändning åt babord, alltså inåt land. De har dock kommit för nära uppgrundningen och fastnar. Vinden har nu ökat till storm och skeppen

ligger nu så hårt ner att understa lagets kanoner inte kan brukas. Wachtmeister beslutar därför att flottan ska ankra, vilket sker en bit lovart om de danska skeppen mellan Steffens och Amager. Den danska flottan följer inte efter utan drar sig tillbaka in i bukten där den följer svenskarnas exempel och ankrar (Unger 1923:50).

"Och låg man så den natten å båda sidor stilla, undantagandes vad små fartyg till en och annan förrättning blevo detacherade; och ehuru väl stormen kontinuerade hela natten över, så hård som uti detta innevarande år kunnat vara så är Gudi lov, därigenom ingen vidare skada skett." (Diarium 1710 1003).

Skeppet *Prins Carl* har förlorat sin förstäng under bataljen, men förutom de grundstötta fartygen är flottan tämligen oskadd och ingen har blivit dödad eller sårad. Eftersom man inte i stormen kan få loss *Tre Kronor* eller *Prinsessan Ulrica Eleonora* koncentrerar man sig på att bärga manskap, ammunition med mera och sedan tända eld på fartygen under följande dag. Av transportfartygen, som legat i beskydd av den danska örlogsflottan, har 14 stycken drivit upp på stranden. På natten till den 26 september lyckas

kapten Otter med en slup under skydd av mörkret sätta eld på ett av dem och kapa ett annat (Diarium 1710 1003).

Måndagen den 26:e kunde man från svenska flottan, se över 20 fartyg eskorterade av en fregatt, med kurs mot Köpenhamn. Men när danskarna får syn på den svenska flottan vänder de och svenskarna beordrar några lätta skepp att jaga dem. Det visar sig att det är transportflottan från Danzig som kommit rätt i armarna på svenskarna.

"Varpå några av våra lätta skepp kommenderas att jaga, vilka och efter handen inhämtade åtskillige av dem dels Holländske, Lybske och Danske, allt befraktade till transportens eller ryssars överförande från Danzig, varifrån de nu kommo, men hade likväl inga ryssar med sig, för vad orsak veta de intet." (Diarium 1710 1003).

Wachtmeister låter alla lybska och holländska fartyg segla vidare medan besättningarna på de danska tas tillfånga och natten till den 27 sätts deras skepp i brand. Vilken illumination "allarmerade den danska flottan så, att den gjorde över 100 skott om natten och voro mest alla segel neder i deras hål och bukt där de lågo." Under denna tid håller Wachtmeister krigsråd. Man kommer överens att segla österut för att få mer manöverrum och kanske locka danskarna till batalj igen. Redan på natten i skenet av de brinnande danska fartygen hissar man segel, kryssar förbi Falsterbo och ankrar utanför Ystad för att där invänta fienden. Men ingen dyker upp. Den 1 oktober prejas ett Lybskt handelsfartyg och skepparen berättar:

"att han sett den Danske till ankars under Stävens tillsammans 26 segel små och stora, och ibland dem 3:ne utan Stänger, och 5 andre utan stänger och master, alldeles redlöse wore..."

De får nu veta att det danska skepp som exploderat hette *Dannebrogen*. Den lybske skepparens berättelse konfirmeras ett par dagar senare av de två fregatter som sänts ut på spaning mot Stevns klint, men att det nu ligger färre fartyg där (Diarium 1710 1003).

Så småningom får Wachtmeister även underrättelse att Gyldenlöves flotta är tillbaka till Köpenhamn och i färd med att avrustas. Då ser Wachtmeister ingen anledning att vara kvar utan beordrar flottan att segla tillbaka till Karlskrona. En eller ett par veckor efter flottans ankomst når böldpesten Karlskrona. Den hade nått Stockholm från sydöstra Europa under sommaren och en tredjedel av Stockholms befolkning sägs ha avlidit. Därefter har pesten spridit sig över landet.

1711 Pommern i fokus

Svenskarnas förbindelse med Pommern är viktig och för att säkra detta brohuvud behövs skydd mot de danska sjöstridskrafterna. I syfte att eskortera förstärkningar av trupper och förråd till Pommern utrustas nu flottan. Men rustningen går långsamt och försvåras av många anledningar inte minst av pesten som fortsätter att skörda offer. Först i slutet av november lämnar flottan Karlskrona. Det är en ansenlig styrka bestående av 24 skepp och 4 fregatter (Unger 1923:52).

Esquadroneer	Divisionerne	Anno 1711	Sjösgående Flotta	blifwa som föllier
Jens Amundsen	Andersson	Prins Carl	74	
Jens Amundsen	Andersson	Prins Carl	74	
Jens Amundsen	Andersson	Gottland	50	
Jens Amundsen	Andersson	Södermanland	50	
Jens Amundsen	Andersson	Carlsonna	66	
Jens Amundsen	Andersson	Selth Leijonst	74	
Jens Amundsen	Andersson	Wästermanland	50	
Jens Amundsen	Andersson	Selth	66	
Jens Amundsen	Andersson	Wrede	46	

FIGUR 10. "Esquadroneer och Divisionerne af den Anno 1711 till Sjösgående Flotta blifwa som föllier". Utsnittet visar Ankarstiernas eskader (1711 Esquadroneer).

Högste chef blir som tidigare amiralgeneralen Wachtmeister vars flaggskepp nu är *Kung Carl*. Skeppet *Prins Carl* ingår i 2:a eskadern, det vill säga i avantgardet under amiral Anckarstierna där fartyget ingår i amiral Sparres division. Den består av skeppen *Prins Carl Fredrich* (70 kanoner), *Prins Carl* (74) flaggskepp i divisionen, *Gottland* (50) och *Södermanland* (50). Till avantgardet är knutet en fregatt och en brandare.

Officerare på *Prins Carl* är förutom Claes Sparre, kaptenerna H Husman och A Gahn, artillerilöjtnant C Flodin, överlöjtnanterna H Humpa och Graham, underlöjtnanterna C Robeck och D Kamecker och extra underlöjtnant Skonberg (Zettersten 1889).

Det är sent på året och danskarna har redan tagit hem sin flotta till Köpenhamn och avrustat. Någon konfrontation med deras högsjöflotta blir inte av. I mitten av december är svenska flottan hemma i Karlskrona igen. Skeppet *Prins Carl* avmönstras den 18 december (Zettersten 1889).

1712, Stenbocks expedition

Från Turkiet lägger Karl XII upp nya planer. Han tänker sig att ställa sig i spetsen för en turkisk-tatarisk här och gå in i Polen och där förena sig med en ny svensk armé i Pommern. Denna vill han att generalen Magnus Stenbock ska leda. Generalen instämmer att en offensiv från Pommern är nödvändig för kungens planer (Generalstaben IV:926). Den turkisk-tatariska operationen genomförs och trupperna kommer in på det område där tsarens håller till. Trupperna lyckas stänga in ryssarna vid floden Prut, men den turkiske överbefälhavaren hoppar av och sluter fred med Ryssland. Karl XII ger sig inte utan vill fortfarande ha en armé till Pommern för vidare operationer. I Stockholm anser man att projektet är minst sagt äventyrligt och är emot att transportera någon ny armé till Pommern. Magnus Stenbock är däremot entusiastisk och lyckas till slut övertyga senaten (Unger 1923:52).

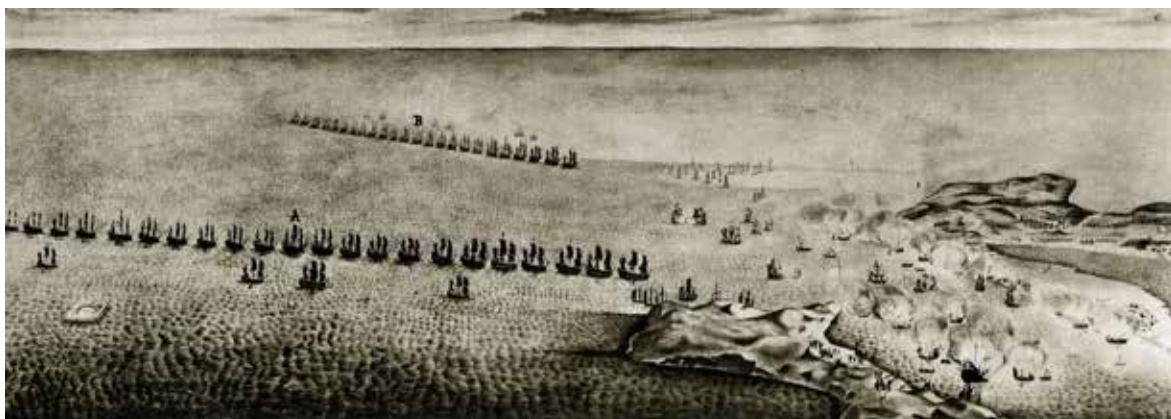
Staden Stralsund är belägrad av en rysk-saxisk här. Strider pågår i de grunda vattnen öster om Rügen mellan danska och svenska fregatter. Under denna tid håller man på att utrusta stora örlogsflottan i Karlskrona. Som tidigare är det amiralgeneralen som ska leda den. Han har som året innan skeppet *Konung Carl* som flaggskepp. På skeppet *Prins Carl* varjar även detta år Claes Sparres amiralsflagga. Också kapten Husman är kommenderad till *Prins Carl* men är nu befordrad till kommendör. Övriga officerare är kaptenerna Rothkirck och T Christophers, artillerilöjtnant M Wallentin, överlöjtnanter-

na G Gahm, underlöjtnanterna B Loman, V Raab, C Robeck och E Andersson (Zettersten 1889).

För att överföra de svenska trupperna utrustas en stor transportflotta vilket innebär att många inhyrda och inköpta skepp byggs om i Karlskrona och Karlshamn för att kunna transportera kanoner, soldater och hästar (Heldinger 1711 o802). Gyldenlöve befinner sig vid Rügen med den danska flottan bestående av 16 skepp med en transport av belägringsartilleri för att understödja de danska belägringsarbetena. När han hör talas om att den ”Stenbockska” expeditionen är nära förestående seglar han i mitten av augusti upp till Bornholm där han lägger sig med flottan utanför Rönne (Unger 1943 II:137).

Den 23 augusti lämnar Wachtmeister Karlskrona med en flotta bestående av 24 skepp och 4 fregatter för att rensa farvattnen från fiender inför den förstående trupptransporten. Dagen därpå får han Gyldenlöves flotta i sikte väster om Bornholm. Då den danska flottan är betydligt underlägsen i antal finner Gyldenlöve för gott att segla västerut förföljd av svenskarna. Under jakten som tar hela dagen uppbringar svenskarna en del smärre danska fartyg. Gyldenlöve seglar flottan in till Drogden där han ankrar. Det är trånga vatten och svårt att anfalla. Wachtmeister har två alternativ, att stanna och stänga in den danska flottan eller segla till de farvatten som transportflottan ska segla över, det vill säga vattnen kring Bornholm. Där har han bättre möjlighet att skydda transportflottan mot enstaka danska fregatter som kryssar i farvattnen. Därför väljer han det senare och lägger sig med flottan på en kryssningsstation i Bornholmsgattet tills transportflottan anländer på väg ner från Karlshamn mot Rügen (Unger 1923:53).

Den 13 september lämnar örlogsflottan sin station och seglar efter transportflottan för att skydda landstigningen. Utskeppningen, som sker på Rügens norra strand, får pågå ostörd i skydd av Wachtmeisters flotta som ligger ankrad utanför ön Hiddensee (fig. 11). Det som ska lossas är 7 500 man, fältartilleri, ammunition, hästar, tross och förnödenheter. Den 16 september, då större delen av lasten lyckligen kommit iland, kommer Gyldenlöve helt överraskande seglande mot kusten med vinden i ryggen och i riktning mot landstigningsplatsen. Hans flotta är nu förstärkt och utgörs av 23 skepp och 6 fregatter. Vinden är nordvästlig. Wachtmeister lättar ankar och lägger skeppen på slaglinje för babord halsar vilket också Gyldenlöve gör. I två dagar ligger de bägge flottorna och lurpassar på varandra. Wachtmeister försöker få till en drabbning och Gyldenlöve att undvika den.



FIGUR 11. Manövrerandet utanför Hiddensee. Den danska flottan i förgrunden. Laverad tuschteckning, okänd konstnär. Till höger transportflottan som angrips av danska fregatter. Det Kongelige Bibliotek, Köpenhamn.

På den tredje dagen kastar vinden om till sydväst och Wachtmeister flotta har inte möjlighet att hålla sin position nära landstigningsplatsen. Han skickar en fregatt som signalerar att transportflottan måste ge sig av. Men många skeppare är i land och andra förstår inte vad signalen betyder. Gyldenlöve utnyttjar skickligt denna öppning och skickar ut sina fregatter med order att eliminera så många som möjligt av transportfartygen. Cirka en tredjedel förstörs eller uppbbringas, men huvuddelen lyckas undkomma. Svenska flottan har nu kryssat upp och får kontakt med Gyldenlöves flotta och man börjar skottväxling, men avståndet är för stort och septembärmörkret sänker sig över dem. Wachtmeister låter flottan segla för små segel över natten i förhoppning att få till ett sjöslag dagen därpå. Men nästa morgon visar det sig att Gyldenlöve satt kursen hemåt och Wachtmeister finner det meningslöst att förfölja. Den 21 september kommer flottan tillbaka till Karlskrona (Unger 1943 II:137).

Ytterligare 3 000 man väntar på att överskeppas och Wachtmeister får order att gå ut igen. Sjukdomar grasserar och det är stor brist på manskap. I en översikt "General Förslag Hurulunda Besättningarna på Kongl. Majsts Öhrlogs Flåttan nu förtiden Befinnes den 8 oktober 1712." går man igenom i detalj för hela flottan hur många som kan arbeta på varje skepp. Enligt generalförslaget ska Wachtmeister ha 11 030 man räknat officerarna, men han har bara 6 829 sammanlagt.

4 201 saknas eftersom de antingen är sjuka eller döda. Skeppet *Prins Carl* ska normalt ha en besättning på 580 man men har bara 336. 13 båtsmän och 23 soldater ligger sjuka ombord, 121 båtsmän och 71 soldater är sjuka och förda iland, 10 båtsmän och 4 soldater är döda (Wahlberg 1712 1008).

I oktober skriver Wachtmeister till senaten

(rådet). I kungliga rådet Nicodemus Tessins anteckningar kan man läsa att Tessin blir uppkallad till senaten för att ta ställning till ett brev från Wachtmeister:

"Den 18 okt. kallades Kongl. Senaten ihop för att besvara samma afton ett brev, som var kommit av H Gen. Admiralen, varutinnan han föreställde omöjligheten för flottan att ånyo gå ut. Mitt votum innehöllt, det man för, i de sjukas ställe, skulle betjäna sig av de regementen, som till den tredje transporten vore reserverade..."

Tessin skriver vidare att transporten omöjlig kunde gå för sig utan flottans betäckning och att hans förslag vann bifall hos de församlade. Ett svar formuleras till Wachtmeister. Sent på kvällen kommer brevet till Tessin för underskrift. När Tessin läser formuleringen: "likmätigt dess vanlige, trogne och mycket berömlige nit för Kongl. Majsts tjänst" reagerar han.

"varöver jag mig förundrade, emedan några gånger förut var diskuterat, det man intet borde vara så liberal med slikt beröm, emedan det alldeles intet överensstämde, med de pass, som Gr. M. Stenbock hade låtit meddela till bevis för de skeppare, som så olyckeligen hade mist deras skepp. Men postens skyndsamma avgång tillät ingen ändring härutinnan."

Ett par dagar senare talar Tessin med några andra rådsmedlemmar om sitt ogillande av denna mening. De menar att vi måste ännu en tid "flattera [smickra] Gen. Admiralen". Långa vittnesmål med skepparna som transporterat flottan uppläses för senaten. Det är mycket kritik om Wachtmeisters agerande under hösten. Bland annat att transportflottan hade måst anlända till ett annat ställe än som var avtalat för debarkeringen. Att flottan lämnat dem mm. Beskyllningarna haglar men man

beslutar att inte komma med öppen kritik. Man är tillsvidare alltför beroende av amiralgeneralen och vill till varje pris undvika att irritera honom. (Bring 1955:44)

Hans Wachtmeisters sista expedition 1713

Tyngdpunkten för sjöoperationerna har förskjutits till Finska viken. Men även detta år utrustas ett antal skepp att föra över förstärkningar till Rügen. Amiralgeneralen Hans Wachtmeister är chef även denna gång. Hans flaggskepp *Kung Carl* är inte med på denna expedition utan han har tagit säte på sitt gamla flaggskepp *Göta Lejon*.

Skeppet *Prins Carl* är ett av 15 skepp som tillsammans med några fregatter går till sjöss under generalamiralens ledning i augusti. Chef på *Prins Carl* är amiralen Claes Sparre. Övriga officerare är artillerikapten I Schruuf, kaptenerna I Krækel, C Paulin och J Christoffers, överlöjtnanterna L Lerberg, G Gahm och V Raab, underlöjtnanterna C Grefve, A Cathou, P Staf, C Andersson och I Hagren. Flottan kommer tillbaka till Karlskrona i oktober. *Prins Carl* mönst-rar av den 16 oktober (Zettersten 1889). Den danska flottan har hållit sig kvar i sundet och varken stört transport eller debarkering under året. Expeditionen blir tämligen odramatisk och en framgång.

Finska viken och ryssarna i fokus 1714

Att vikten har förskjutits till den östra sidan kan man, om inte annat, se på att den flotta som ska kryssa i Östersjön inte har en enda amiralsperson ombord. Emellertid har nio skepp utrustats och *Prins Carl* är bland dem. Ledningen för eskadern har schoutbynacht Carl Hans Wachtmeister, en brorson till amiralgeneralen. Fartygschef på *Prins Carl* är kapten G Grubbe. Övriga officerare är kapten E I Ekestubbe, överlöjtnant I Castanie, underlöjtnanterna R G Palm, A Cation, H Krook, I Hagren, M Wittberg och A Thoreson (Zettersten 1889).

Stralsund och svensk undsättning 1715

Karl XII har återvänt från Turkiet och vistas i Stralsund som nu belägras, av polska, danska och preussiska trupper (Homann 1715). Försvaret leds av Karl XII. Fienden gör förnyade ansträngningar och undsättning är nödvändig. I juni övertar amiralen Claes Sparre kommandot för den utrustade flottan som består av 20 skepp, 2 fregatter, 1 brigantin, 1

jakt och 2 brännare. Hans amiralsflagg hissas på skeppet *Göta Lejon*. I ett brev underrättar Sparre kungen i Stralsund om att han nu övertagit kommandot av "de här befintlige skepp av Örlogsflottan" och skriver:

"att därmed i Herrans namn gå till sjöss när vinden blåser gott och att där efterkomma och uträtta vad Eders Kongl Majst varder befallandes."

Han beklagar dock att han i brist på sjöfolk inte kan ha med så "värbare" skepp som skeppen *Kung Carl*, *Sverige* och *Götha*.

"Alltså bliver flottan tämligen svag och ungefär 20 Skepp stark. Jag kan inte förvisst veta antalet hur många som kan komma med mig ut, om vinden blåser god så vill jag ta med mig så många Skepp som kunna bli färdige och med sjöfolk försedde, varå största bristen är."

Av brevet framgår också bristen på flaggmän "... jag haver ej mer än 1 amiral och 3 schoutbynachter vilket jag funnit min underdånigste plikt att vid handen give." (Sparre 1715 0617). Sparre överdrev kanske något, han måste ha haft två amiraler, Lillie och Henck och fyra schoutbynachter med sig (Gyllengranat 1840:309).

Skeppet *Prins Carl* är ett av skeppen som ska med ut. Chef på *Prins Carl* är viceamiral Lillie. Övriga officerare är kapterna C Grundel, A Otter, C H Hiertfeldt, artillerilöjtnant Vallentin, överlöjtnant M Nordstierna, underlöjtnanterna C H Grefve, J Haggren, L Ehn, J Adelberg och M Temdahl. (Zettersten 1889)

Förhoppningen är att komma iväg snabbt. Men vinden blåser emot och Sparre skriver den 25 juni att han inte ens kan få ut en fregatt till havs. "Gud hjälpe oss ut medan vi äro friske". Han har fått underrättelse att en dansk eskader ligger posterad vid Bornholm. Men om ryssens flotta har han ingen kunskap om. Inte heller var den engelska eller holländska flottan uppehåller sig eftersom inga köpmansskepp på länge inkommit till Karlskrona (Sparre 1715 0625). Men redan dagen därpå kommer vinden från rätt håll och flottan och transportflottan seglar ut. Men det dröjer inte länge förrän de får motvind igen och de blir liggande 4 mil SSO Hanö. Galleoten *Snarsven* dyker upp med skrivelse från kungen som sannolikt är otålig och frågar sig vad den förväntade undsättningen tagit vägen. Sparre låter svara att han kunde varit där för länge sedan om inte vinden varit konträr.

"Vad vidare passerar skall jag berätta, det går något långsamt för mig av orsak att de transport Skeppen som äro med mig äro lata seglare" (Sparre 1715 0627).

Mellan den 28 juni och 5 juli blir flottan liggande

vid Hanö innan de kan segla vidare (Unger 1943 II:141). Tre dagar senare skymtar nordöstliga udden på Rügen, Jasmund. Sparre skickar ett brev till kungen i Stralsund.

”Sedan vi 2 gånger äro drivne med en S Västlig vind och hårt väder till Hanö gingo vi förledne tisdag därifrån och i aftons då vi med en ostlig vind kommo hit under vallen vid Jasmond, blevo brandvakterna varse att den danske flottan var under Pert 22 segel stark – då vi straxt gjorde segel att sätta till...”

Men på morgonen vid halvfyratiden ser de att danskarna drar sig undan.

”...då vi jagade efter dem till kl 12. I dag omöjligt för oss att hinna dem upp, ty deras skepp äro rene hållne och med nya segel försedde och brava skepp. [...] våre skepp i synnerhet det skepp jag kommanderar med flere nye skepp, de äro icke rene gjorde sedan de första gången lupe av stapeln och fast vi hade loven av fienden var oss omöjligt att segla dem te eller bringa dem till stånd.”

Sparre beslutar sig för att segla tillbaka och lägga sig vid Perd, där danska flottan tidigare legat, eftersom han haft med sig transportskeppen och dessutom väntar flera från Karlshamn. Han ankrar vid bukten vid Jasmund (vid nuv. Sassnitz) för att invänta nya order ifrån brigantinen Göya (Sparre 1715 0708).

Dagarna går utanför Perd medan Sparre väntar att danska flottan ska anlända med förstärkning.

Han har ett förslag. Skeppet Götha som låg för kölhalning kanske kunde segla ner till dem. Om det inte fanns nog besättning så kunde alla skeppen bidra med några man var, ”...ty nu förstärka sig danske flottan...” (Sparre 1715 0713). Han måste

avvara amiralen Henck som tillsammans med Karl XII leder en detacherad styrka på fem skepp för att anfalla en fregattstyrka vid Usedom norra Udde. Sparre påpekar att han gärna vill ha Henck tillbaka snart.

”...när amiralen givit nödiga order till allting så beder jag underdånigst att han må permitteras att komma till flottan igen, emedan så många flaggmän icke tjäna att vara ifrån flottan...(ibid.)”

Den fientliga fregattstyrkan på 20 fregatter räddas av att de svenska skeppen är för djupgående för att effektivt kunna nå danskarna. Sjukligheten tilltar och Sparre ber kungen om att få använda ett av kofferdiskeppen *Tre systrar* som sjukfartyg och att få mediciner från Stralsund i väntan på sådana från Karlskrona. ”Voro det högstnödigt, medan besättningsmanskaper är mest av Skjörbjugg behäftat jämväl någre med hetsig feber” (Sparre 1715 0721).

Artilleriduellen vid Rügen

Efter att ha legat på sin ankarplats i tjugo dagar blir Sparres spanare varse att den danska flottan är i annalkande. Sparre ger omedelbart order om att lätta ankar och signalerar till den detacherade styrkan vid Greifswalder Oje (”Gripvaldsön”) att förena sig med huvudstyrkan. Vinden är nordvästlig och svenska flottan lägger sig på linje, seglar för små segel för babords halsar och inväntar den danska flottan som består av 21 stycken rangskepp, 3 fregatter 2 brännare och ett antal mindre fartyg. Befälhavare är amiral Robens (Gyllengranat 1840:309). Den danska flottan lovar upp och lägger sig också för babords halsar på samma kurs som den svenska.



FIGUR 12. Seinebrev från Claes Sparres flaggskepp Göta Lejon, 1715. (Seiner 1715)

Inte förrän vid tvåtiden på eftermiddagen då flottorna är på 2 ½ mils avstånd från Rügen börjar kanonerandet, till en början av arriärgardet och senare mer allmänt (Gyllengranat 1840:311).

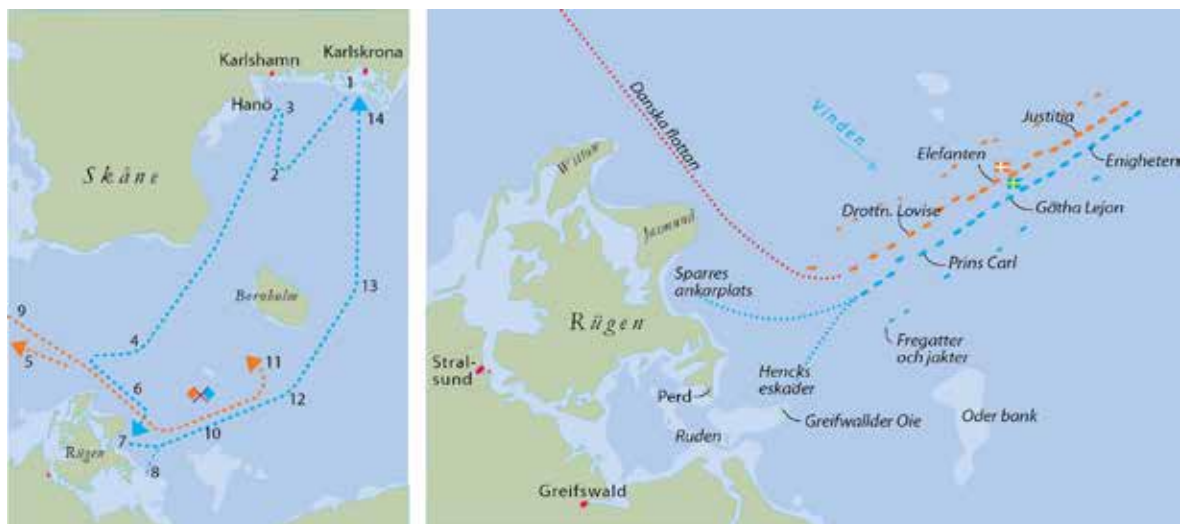
Striden blir intensiv och het. Karl XII som varit på den lilla ön Ruden beskådar först slaget därför men ros över till Perd där han bättre kan följa bataljen.

”Der stod Hans Maijst til dess at krut-röken betog all sickten af sielfwa skeppen och man kunde allenast se flaggorna här och der owfanföre då Hans Maijt begaf sig til Rudö skantzen igen” (Nordberg 1740 II:518).

Eftersom vinden kommer från babord har danskarna fördel ”avantagen”. Det häftiga skjutandet pågår timme efter timme. Amiral Lillie ombord på *Prins Carl* och som för befälet för avantgardet* blir dödsskjuten (Sparre 1715 0731). Amiral Henck på skeppet *Enigheten* i andra änden av linjen blir också dödsskjuten (Ibid.) Vinden skrotar mot väst och vid åttatiden på kvällen...

”...då fienden stack med sin flotta bidevind ifrån oss ställandes sin kurs mot norden an, men vår flotta blev liggandes till klockan 12 om natten till att reparera våre läckor under vatten och tagne skador på skeppen.”

* Av allt att döma seglar man i omvänd ordning dvs. avantgardet sist. (Det som talar för det är Svenska flottans linje de bataille av Gyllengranat och samtida en dansk beskrivning av segelordningen vid slaget återgiven hos Unger. (Unger 1923:69). Även ett påstående att arriärgardet börjar elden. Vore mer logiskt att det skulle vara avantgardet.



FIGUR 13. Schematisk beskrivning av flottans rörelser och slaget vid Rügen.

Bilden till vänster:

1. 26/6 Flottan lämnar Karlskrona (Sparre 1715 0627)
2. 27/6 Motvind och storm fördröjer (ibid.)
3. 26/6–5/7 Flottan ligger vid Hanö i väntan på gynnsammare vindar (Sparre 1715 0708)
4. 7/7 Flottan får kontakt med danska flottan som förföljs ett stycke ((ibid.)
5. Danska flottan retirerar till Mön där den ligger till den 26/7 (Unger 1923:67)
6. 8/7 Svenska flottan avbryter följandet och seglar till bukten vid Jasmund (Sparre 0708)
7. 9/7–28/7 Flottan ligger vid Jasmund som skydd för landsättningen som hotas av en dansk fregatteskadern (Unger II:141)
8. En detacherad styrka under amiral Henck gör ett försök att angripa fregatteskadern (ibid)
9. 28/7 Danska huvudflottan som nu är förstärkt återvänder (Sparre 1715 0731)
10. 28/7 Slaget vid Rügen kl 2 em till kl 8 em (ibid.)
11. 28/7 Danskarna lovar upp och seglar mot norr kl 8 på kvällen (ibid.)
12. 28/7, 29/7 Svenska flottan är kvar till klockan 12 på natten, seglar sedan mot öster (ibid.)
13. 30/7 Rendezvous med transportflottan från Karlskrona som ankrat där (ibid.)
14. 1/8 Flottan återkommer till Karlskrona (Sparre 1715 0809)

Efter slaget

På kvällen signalerar Sparre att han vill ha rapporter om skadorna på skeppen och...

"...kommo officerarne ombord och angåve att deras skepp och rundholt och master alldeles voro fördärvade att de inte kunde regera deras skepp, allt löpande och stående gods och tågvirke även bortskjutet och att de ej hade tillräcklig ammunition av krut och lod." (1715 0731 Sparre)

Sparres eget skepp *Göta Lejon* hade fått 40 skott under vattenlinjen och har 60 döda och sårade.

Flottan hade förlorat i döda: amiralerna Henck på *Enigheten* och Lillie på *Prins Carl*, kapten Grother på skeppet *Bremen*, 2 officerare av lantstaten, 112 matroser och 48 soldater. I sårade: 5 officerare, 240 matroser och 115 soldater.

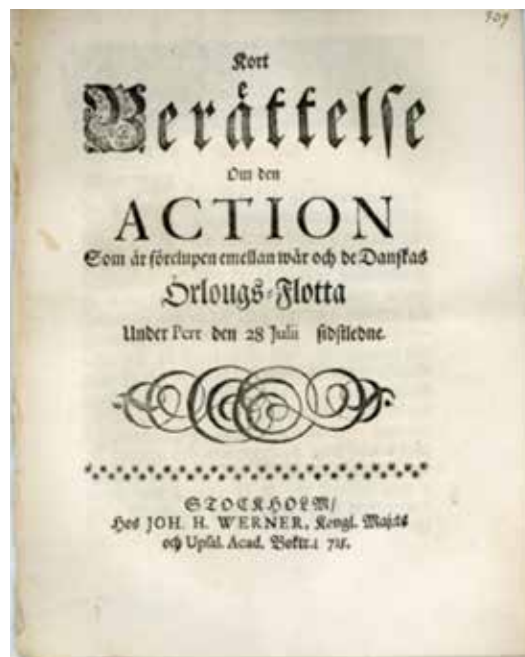
Att segla tillbaka till Rügen var under rådande förhållanden inget alternativ och Sparre beslutar sig för att segla österut. I gryningen kan de se danska flottan på avstånd väster om dem. Seglingen blir svår, flera av skeppen har fått sin master sönderskjutna. Eftersom svenskarna legat i lä under slaget och därmed blottat skrovet under vattenlinjen för beskjutning har många läckor uppstått.

Öster om Bornholm påträffas viceamiral Psi-lander som eskorterar fartygen med proviant för flottan. Han hade stannat där i avvaktan på närmare underrättelser om var ett möte med flottan kunde ske. Överlastningen av provianten visar sig bli svår eftersom barkasser och andra mindre båtar hade blivit sönderskjutna under striden och i den öppna sjön är det svårt att få över provianten. Medan man ligger och väntar på lugnare väder för att ändå försöka, seglar de svårt skadade skeppen *Ösel* och *Gottland* iväg för att uppsöka hamn (Gyllengranat 1840:311).

Med Utlängan i sikte på sex mils avstånd i riktning N t V undertecknar Sparre en skrivelse till kungen där han berättar om slaget. Denna berättelse trycks och sprids i landet med namnet:

"Kort Berättelse Om den ACTION Som är förlupen emellan vår och de Danskas Örlougs-Flotta" (Werner 1715). Förutom det direkta tilltalet till kungen, står det en mening i Sparres brev som är så känslig att den stryks:

"...då jag höll en konselj med samtliga flaggmän och officerare till att höra huru tillståndet var på vart Skepp och antydde de att som det elaka krut som är på flottan, så att en stor åtskillnad är på de danskas krut och skott att det är snällare och bättre, det nödgas jag i underdånighet angiva." (Sparre 1715 0731), Figur 14.



FIGUR 14.

Den 1 augusti anländer flottan till Karlskrona. Efter nödvändiga reparationer blir den beordrad att gå ut igen. De första dagarna i oktober lämnar flottan Karlskrona med 20 skepp, men tvingas ankra sydost om Hanö i västra Blekinge på grund av storm. Ovädret varar i över en vecka och flera skepp förlorar sina ankare och tvingas återgå till Karlskrona. Snart har också resten av flottan återvänt till Karlskrona.

I december måste svenskarna överge Stralsund och kungen flyr till Sverige. Han slår upp sitt högkvarter i Ystad och snart är nya planer på gång. Målet är att försöka tvinga Danmark att gå ur koalitionen med de allierade och därmed försvaga den. Därför går kungen in i Norge och belägrar fästningen Akershus vid Kristiania.

1716

Amiralitetet får tillsägelse att ha flottan klar i början av april. Men på grund av penningbrist har man stora svårigheter att utrusta fartygen. I slutet av april lyckas man få 14 skepp och 6 fregatter segelfärdiga (Unger 1943:144). Befälhavare för styrkan är viceamiral Carl Hans Wachtmeister som har skeppet *Enigheten* som flaggskepp (Zettersten 1889).

På skeppet *Prins Carl* har viceamiral Daniel Wilster* befälet. Övriga officerare: kommendör Fogelhuvud, kapten G Kohl, överlöjtnant V Raab, underlöjtnanterna A Bång, F Heijel,

H Ekelund och U Wilster (Zettersten 1889).

När flottan kommit ut till havs lämnar Karl XII:s sändebud förseglade order till Wachtmeister. Han beordras att gå upp i Drogden och lägga sig på Köpenhamns redd samt att sända ut några av fregaterna för att spärra förbindelserna mellan Själland och Jylland. Avsikten med att lägga sig utanför Köpenhamn är att försöka spärra en undsättningsflotta som danskarna ämnar skicka till Norge. När de svenska skeppen passerar Bornholm siktar de sju skepp – en dansk spaningsavdelning. Den seglar hem till Köpenhamn förföljd av svenskarna. Det visar sig att den danska undsättningsexpeditionen redan har hunnit avgå och syftet med expeditionen har uppenbarligen förfallit. Detta tillsammans med att den danska flottan ligger rustad i en stark position gör att Wachtmeister väljer att dra sig tillbaka (Unger 1923:73). På väg därifrån påträffar han 30 kofferdifartyg huvudsakligen lastade med ekvirke på väg till Köpenhamn. Alla fartygen erövrar (Gyllengranat 1840:318). Vid detta tillfälle får Wachtmeister reda på att en rysk trupptransport, med eskort av 12 ryska skepp och 40 galärer, ligger i Danzig beredda att embarkera soldater som ska landstiga i Skåne. Wachtmeister beslutar att anfalla

transporten. Vid ankomsten till Danzig kan han konstatera att ryssarna har seglat iväg. Dock inte till Danmark utan till Reval. Några av galärerna har lagt sig i Weixelmünde och gjort sig oåtkomliga.

Eftersom proviantläget för flottan är dåligt beslutar Wachtmeister att segla tillbaka till Karlskrona (Gyllengranat 1840:319). Flottan ligger sedan segelberedd över sommaren men seglar inte ut igen (Unger 1923:73). Denna expedition blir den sista för Prins Carl.

1720 kan man konstatera att *Prins Carl* börjar bli utslitet och skeppet kölhalas och repareras under året. Redan sex år tidigare, 1714, påpekades att *Prins Carl* måste förhydas för att kunna vara i tjänst ytterligare sex år, kanske åtta. Nu har redan sex år passerat. (Specification 1714 0102)

1721. *Prins Carl* har nu tagits ur tjänst. Inredning och utrustning tas bort, sorteras och läggs i olika bodar för kommande användning, till exempel i "slitaget" på Lindholmen för att användas på nya skepp eller till reparationer (von Löwen 1722 1202).

1723 konstateras att *Prins Carl* ligger sjunken vid Laboratorieholmen (von Löwen 1724 0128).

* Wilster, Dan var född i Danmark 1669 och tjänstgjorde i dansk örlogstjänst. Han var som kommandör med i slaget vid Köge bukt på den danska sidan. Dömdes 1712 från tjänsten för att inte ha förhindrat en svensk konvoj att anlöpa Göteborg året innan. Erhöll i nåder av Fredrik IV avsked och reste till Lübeck där han tog svensk tjänst i svenska örlogsflottan som schoutbynacht 1714. Var med på Carl Hans Wachtmeisters olyckliga expedition som slutade vid Femern och blev där av med ett ben. Uppenbarligen utsläppt från dansk fångenskap blev Wilster befordrad till viceamiral och var med om slaget vid Rügen där han förde kommando från skeppet Stockholms däck. Dömdes 1717 för en duell med viceamiral von Löwen men kom åter i tjänst 1720 som amiralitetsråd. 1721 anhåller han om avsked för sig och två av sina söner (en av dem Ulric Wilster är underlöjtnant på Prins Carl 1716). Kanske han kände att det brann under fötterna då en arresteringsorder var utskriven på honom. Han lyckades rymma med sina båda söner från Karlskrona till Ryssland. Samma år fick han tjänst i den ryska marinen som viceamiral. Var chef för ryska marinakademien 1727 och chef för flottstationen vid Kronstadt 1729. Åtalades för underslev (otro mot huvudman) och ställd inför krigsrätt, men dog i St Petersburg 1732 innan målet avgjordes. Änkan flyttade till Danmark (Börjeson 1942:215).

KÄLLOR

Handskrifter

Riksarkivet (RA) Ämneshandlingarna militaria:
Administrativa handlingar rörande flottan.

- M 1762 Flottans styrka 1680-1699
 - 1685 1210. *Specification och förteckning offuer Kongl. Maijst Skeps Flotta...*
 - 1686 0913. Sjöbladh, Erich. *Förslagh På det Manskapet som Requireras till Kongl Maijts Öhrlogz...*
 - 1694 1013. Anckarstierna, Cornelius. *Fördelningh på Kongl. Maijts Örloug flåtta Jemte...*
- M 1763 Flottans styrka 1700-1790
 - 1711 *Esquadroner och Divisionerne af den Anno 1711 till Sjössgående Flåtta blifwa som föllier...*
 - 1712 1011 Wahlberg, Sven. *General Förslag Hurulunda Besättningarne På Kongl M...*
 - 1714 0102 *Specification på Kongl. Maijts Öhrloughs Flåtta, med dertill hörande...*
 - 1722 1222 von Löwen, Carl Henrik. *Hörsam föteckning på Kongl. Öhrloughs flåtten här wid ...*

Instruktioner, reglementen m.m.

- M 1791 Seinebrev.
 - 1715 *Seinerbrev för Giötha Leijon Ao 1715.*

Sjöexpeditioner

- M 1858 Danska kriget 1697-1704
 - 1700 0812 *At a Council of Flagg Officers held on board His Maty...*
 - 1700 0519 Amiralitets kollegiet. *Allerundedåänigst betänckande öfwer de punkter som äro...*
 - 1700 0623 Wachtmeister, Hans. *Skrivelse till kungen*
 - 1700 0623 (Robinson, John, diplomat). *Mötesanteckningar vid underhandlingarna*
 - 1700 0627 Wachtmeister, Hans. *Skrivelse till kungen*
 - 1700 0630 Wachtmeister, Hans. *Skrivelse till kungen*
 - 1700 0702 Wachtmeister, Hans. *Skrivelse till kungen*
 - 1700 0711 Wachtmeister, Hans. *Skrivelse till kungen*
 - 1700 0716 Rooke, Sir George. *Skrivelse till diplomaten Robinson*
 - 1700 0612 Council of Flagg Officers.
- M 1859 Danska kriget 1709-1714
 - 1710 0806 Wachtmeister. Hans. *Skrivelse till senaten i Stockholm*
 - 1710 0917 Wachtmeister. Hans. *Skrivelse till senaten i Stockholm*
 - 1710 0916 Fromhold, Lars. *Generalförslag Uppå alt Infanteriet som till Kongl. Maijst Örlogs...*
 - 1711 0802 Heldinger, Hans. *Skrivelse till K.Mt och Rådet om Stenbocks expedition.*

- M 1861 Danska kriget 1715-1720
 - 1715 0617 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen
 - 1715 0625 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen
 - 1715 0627 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen
 - 1715 0708 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen
 - 1715 0713 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen
 - 1715 0721 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen
 - 1715 0731 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen
 - 1715 0809 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen
 - 1715 0831 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen.

Krigsarkivet (KrA)

Zettersten A. L. Arbetspapper. Sjötag 1700-1787

Kartor Sveriges krig,

1710 Karta över försvarsåtgärder i Karlskrona 12:144.

Tryckt dokumentation

Bring, Samuel. 1955. *Nicodemus Tessin d.y:s memorial och anteckningar för åren 1702-1713*. Almquist & Wiksell boktryckeri.

Diarium. 1710. *Ett kort Diarium, öfwer det hwad sig tildragit ifrån den tiden Swenska Flottan gick utur Carlskrona til Segels / och till den 3 Octobr. Anno 1710.*

Hedin, Anders. 2007. *Sveriges sjökartor 1539-1836*. Bokförlaget Max Ström.

Hildebrand, Sune. 1918. *Carl XI:s Almanacksanteckningar*. P. A. Norstedt & Söners Förlag.

Homann, Iohann Baptist. 1715. *Prospect Grundris und Gegent der Konigl. Schwed. Vestung Stralsund, wie folche den 15 julij Ao 1715 von den Nordischen Hohen Allijrten ist belagert worden*

Der Rom. Keis. Maj Geographo in Nürnberg.

Stenbock, Magnus. 1710 0117. *Ett Breef Skrifwit af Kongl. May:ts högtbetrodde Mann General och Gouverneur Högwälborne Herr Grefwe MAGNUS Stenbock till alla Sweriges Rijkens Undersåtare.*

Joh H Werner, Kongl. boktr.

Werner Johan. (kungl. boktryckare) 1710 0228. *Relation Om then härliga seger Hwar-med Gud then aldrahögste wälsignat Hans Kongl. May:ts af Sverige Wapen Under Generalen Hög-wälborne Grefwe MAGNUS Stenbocks anförande emot den Danske ARMEÉN wid Helsingb den 28 Febr. 1710.*

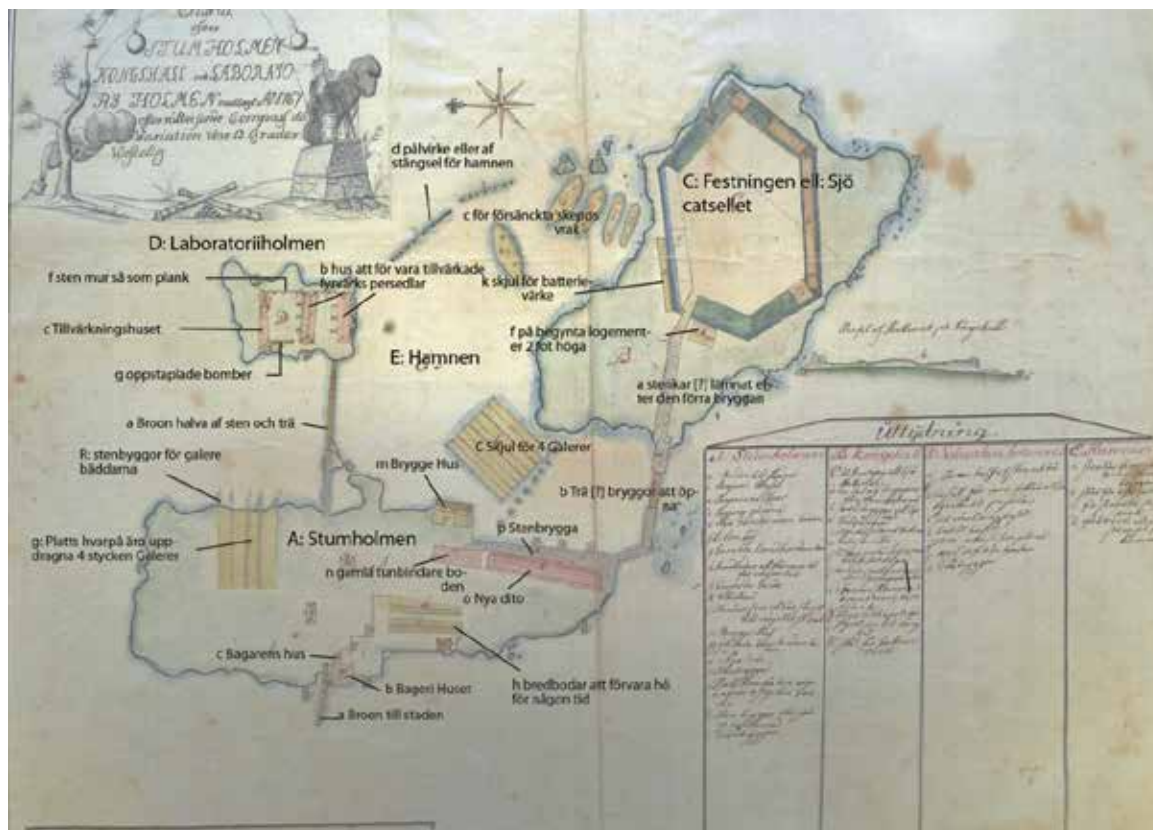
Werner, Johan. (kungl. boktryckare) 1715 *Kort Berättelse Om den ACTION Som ät förlupen emellan vår och de Danskas Örlougs-Flotta.*

Litteratur

- Bromé, Jenerik. 1930. *Karlskrona stads historia del I 1680-1790*
- Börjeson, Hjalmar. 1942. *Biografiska anteckningar om örlogsflottans officerare 1700-1799*
Generalstabens litografiska anstalts förlag.
- Generalstaben. 1919. *Karl XII på slagfältet, karolinsk slagledning* P. A. Norstedt &
Söners förlag.
- Grimberg, Carl. 1916. *Svenska folkets underbara öden del V* P. A. Norstedt &
Söners förlag.
- Gyllengranat, Carl August. 1840. *Sveriges Sjökrigshistoria i sammandrag, första delen.*
Gerorg Ameen & Comp.
- Hatton, Ragnhild. 1985. *Karl XII av Sverige*. Lindfors Förlag AB.
- Nordberg, Jöran. 1740. *Carl XII:s historia*. Peter Nyström.
- Unger, Gunnar. 1923. *Illustrerad svensk sjökrigshistoria omfattande tiden 1680-1814.*
Albert Bonniers förlag.
- Unger, Gunnar. 1943. *Svenska flottans sjötåg 1680-1721, Svenska flottans historia II.*
Allhem förlag.
- Åberg, Alf. 1958 *Karl XI*. Förlag Wahlström & Widstrand.

BILAGA 2. KARTOR

Förklaring till karta: Krigsarkivet, Osignerad karta från 1767. Kungshall m m B 62.
Tolkning av Bengt Gullbing.



BILAGA 3. DENDROKRONOLOGISK RAPPORT

Dendrochronological analysis of ship timbers from 'Tunnelvraket', at Karlskrona

by

Aoife Daly

Dendro.dk report 68 : 2018

Commissioned by Jim Hansson, Swedish National Maritime Museums.

Five samples from ship wreckage 'Tunnelvraket', found at Karlskrona, were submitted for dendrochronological analysis, to determine their date and provenance. The results of this analysis are described in this report.

Tunnelvraket, Karlskrona

All five samples are of *Quercus sp.*, oak. Three are from planks, one from a frame and one from a rider.

Of the five samples, four are dated.

The rider

The sample from the rider (p3 kattspår SB, Z239004a) contains 119 tree-rings. No sapwood is preserved on the sample. It has not been possible to date this timber.

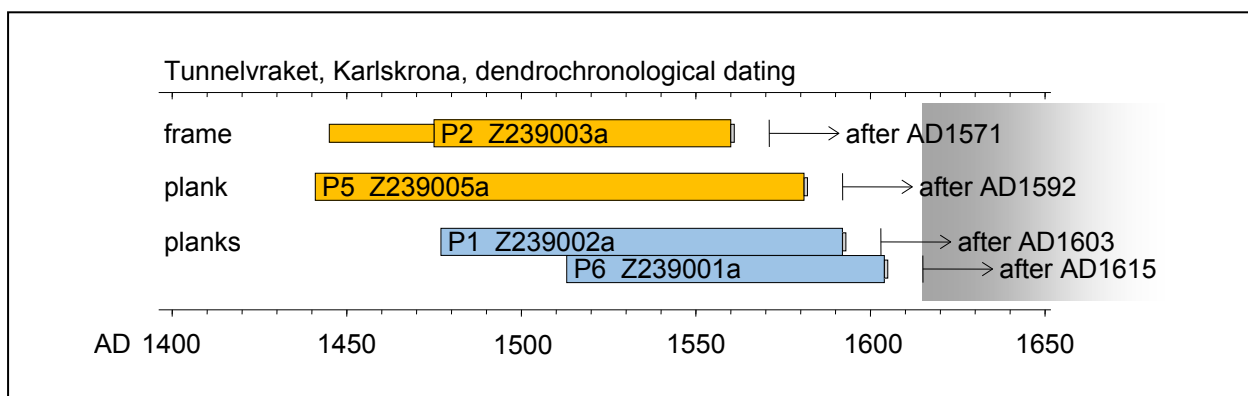


Fig. 1. Tunnelvraket, Karlskrona. The chronological position of the dated samples.

The framing timber

The framing timber (p2 spant, Z239003a) contains 86 tree-rings, only heartwood. This sample is dated. The frame was made from a tree felled after AD1571.

The planks

All three planks are tangentially converted from the parent tree.

Plank p1 (p1 bordlægning, Z239002a) contains 116 tree-rings, all heartwood. This sample is dated. This sample is from a tree felled after AD1603.

Plank p5 (p5 bord SB, Z239005a) contains 141 tree-rings, all heartwood. This sample is dated. This sample is from a tree felled after AD1592.

Plank p6 (p6 bord BB, Z239001a) contains 92 tree-rings, all heartwood. This sample is dated. This sample is from a tree felled after AD1615.

Taking the dating results of the planks and the frame together, and assuming that trees for the ship were felled at the same time, then this felling took place **after AD 1615** (marked with grey in fig. 1).

			Z239001a	Z239002a	Z239003a	Z239005a
Average Z239M001	Plank P6	Z239001a	*	3,83	-	-
	Plank P1	Z239002a	3,83	*	1,17	-
Average Z239M002	Frame P2	Z239003a	-	1,17	*	3,19
	Plank P5	Z239005a	-	-	3,19	*

Table 1. Tunnelvraket, Karlskrona. Result of the correlation (t -value) between the tree-ring curves from each dated sample with each other.

Filenames	-	-	Planks Z239M001	
-	start	dates	AD 1477	
-	dates	end	AD 1604	
Master and site chronologies				
H1121M01	AD 1448	AD 1580	7.26	Neustadt Brodau 7 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
H118QM01	AD 1427	AD 1600	6.99	Lauenb. Elbstr. 29 7 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
GO103Z01	AD 1455	AD 1589	6.97	Güstrow 5 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
H111PM01	AD 1454	AD 1591	6.22	Mölln Markt 9 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
H11GPM01	AD 1423	AD 1571	6.21	HL Wahnstr. 33 10 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
H137TM01	AD 1472	AD 1610	6.15	Bargen Eiderstr. 13. 5 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
DM100008	AD 457	AD 1723	5.96	Lübeck (Hamburg Uni)
GO10HZ01	AD 1428	AD 1582	5.64	Güstrow 4 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
H115CM01	AD 1452	AD 1674	5.51	Preetz Markt 24 9 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
H11ISM01	AD 1389	AD 1563	5.42	HL Alfstrasse 38 9 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
DM100007	AD 1080	AD 1967	5.41	Hamburg (Hamburg Uni)
H11K2M02	AD 1399	AD 1549	5.39	HL Koenigstr 11 13 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
H131YM01	AD 1409	AD 1575	5.28	Herrenhaus Ostarrad 11 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
G3703Z03	AD 1485	AD 1618	5.25	Buxtehude 6 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
H11ENM01	AD 1529	AD 1652	5.16	Lauenburg Elbstr.95 3 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
H129JM01	AD 1449	AD 1616	5.16	Jersbek 9 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
H1178M01	AD 1397	AD 1624	5.10	Preetz Thiemenhaus + Klosterhof 19 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
H111MM01	AD 1458	AD 1605	5.08	Lauenburg Elbstras 14 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
HO12IM01	AD 1534	AD 1613	5.05	Roduchelsdorf 4 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
GO11KZ01	AD 1523	AD 1700	5.04	Stralsund 9 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
DM200001	AD 1082	AD 1972	4.98	Nieders. Kuestenraum (Göttingen Uni)
DM200005	AD 915	AD 1873	4.78	Niedersachsen Nord (Göttingen Uni)
DM200006	AD 914	AD 1873	4.64	Lüneburger Heide (Göttingen Uni)
midtjy17	AD 536	AD 1980	4.12	Mid Jutland (Christensen pers comm)
Ships				
Z0442M03	AD 1412	AD 1628	7.38	Kanonvraket Fehmern 17 timbers (Daly 2013a)
BTV0M004 LU	AD 1407	AD 1597	5.26	Batavia Western Australia Lübeck group 5 timbers (Daly 2016d)
Z1080M02	AD 1358	AD 1618	5.12	Brünbüttel Ship Cuxhaven ship gr2 9 timbers (Daly 2014)
005400m7	AD 1368	AD 1592	4.67	Bredfjed planks (Bartholin pers comm)

Table 2. Tunnelvraket, Karlskrona. Result of the correlation between the average for two of the dated planks (Z239M001) and diverse site and master chronologies. The source of the chronologies is given. The grey tone highlights the high t -values.

Provenance

The tree-ring curves from the four dated samples cross-match each other as shown in table 1. Two averages are calculated, each made from two tree-ring curves, as indicated in the table.

Average Z239M001 is 128 years in length. This average is dating against a wide range of Northern European tree-ring datasets for oak (see table 2). The highest correlations are with chronologies from the German Baltic region.

Average Z239M002 is 141 years long. This average is dating with a range of tree-ring data for oak from Southern Scandinavia (see table 3).

The ship is from a period when extensive trade of timber across Northern Europe was taking place. Given the diverse timber sources indicated by just four dated timbers in this analysis, a suggestion of where the ship might have been built, based on the timber provenance, would be guess-work.

Filenames	-	-	plank & frame Z239M002	
-	start	dates	AD 1441	
-	dates	end	AD 1581	
Master and site chronologies				
ZEALAND0	AD 452	AD 1770	7.82	Sjælland Denmark 249 timbers (Daly unpubl)
2121M002	AD 1052	AD 1596	6.99	Suså Næstved all posts (Daly 2001)
CD40UZ02	AD 1372	AD 1519	6.99	Brogade 4 timbers (Nationalmuseet revised Daly 2007)
SScanM25	AD 1343	AD 1548	6.25	Southern Scandinavia 36 timbers (Daly unpubl)
2M000006	AD 1318	AD 1514	5.88	Sjælland kirker (Daly e.g. 1998a & b)
WSwedM25	AD 1344	AD 1560	5.68	West Sweden 49 timbers (Daly unpubl)
SM100003	AD 1135	AD 1711	5.61	Ystad area (Lund University)
SM000005	AD 1274	AD 1974	5.47	Skåne Blekinge (Lund University)
SM000012	AD 1125	AD 1720	5.21	Sverige Vest (Bråthen 1982)
Ships, barrels, exported timber				
Z027M002	AD 1313	AD 1567	9.89	Amager Strand ship 9 timbers (Daly 2008)
Z043M001	AD 1320	AD 1577	8.92	Germany FPL 77 4AM wreck 5 timbers (Daly 2009a)
Z171M001	AD 1400	AD 1548	6.76	Bispevika 3 ship Oslo B3B7 2 timbers (Daly 2016b)
0067M001	AD 1334	AD 1543	6.70	Havnegade Copenhagen 5 timbers (Daly 1997)
Z1081M03	AD 1450	AD 1619	6.20	Brünshüttel Ship Cuxhaven barrels 30 timbers (Daly 2014)
WSshipsM01	AD 1352	AD 1636	6.11	West Swedish ships 29 timbers (Daly unpubl)
Z0923M01	AD 1404	AD 1623	6.04	Vasa group 1 63 timbers (Daly forthcoming)
Z040M001	AD 1386	AD 1567	5.90	Gåsehage Randers 2 timbers (Daly 2009b)
B027oak B p...	AD 1248	AD 1532	5.78	Gammel Strand Copenhagen B purple 21 timbers (Daly 2016c)
cuxstaves	AD 1426	AD 1622	5.63	Brünshüttel Ship Cuxhaven staves 45 timbers (Daly 2014)
q415029m04	AD 1356	AD 1540	5.53	Evangelistas altarpiece Seville Cathedral 29 planks (Rodríguez-Trobajo & Domínguez-Delmás 2015)
Z107M002	AD 1392	AD 1583	5.52	Lundeberg Vrag I 4 timbers (Daly 2013b)
00652M02	AD 1405	AD 1607	5.49	B&W Grund Vrag 2. 2 trees (Daly 2000)
H011M001	AD 1386	AD 1563	5.47	Aalborg Algade Tiendeladen hus 4 timbers (Daly 2016a)
Z141M001	AD 1352	AD 1539	5.36	Klippan 2 shipwreck Göteborg 11 timbers (Daly 2015)
Z073m001	AD 1385	AD 1574	5.15	Barcode 14 ship Oslo 3 timbers (Daly 2011)
B027oak C o...	AD 1331	AD 1557	5.06	Gammel Strand Copenhagen C orange 23 timbers (Daly 2016c)
Single trees Vasa				
Z0921398	AD 1487	AD 1595	7.94	Vasa D40 sill ÖB ps GP12 (Daly forthcoming)
Z092166c	AD 1487	AD 1607	6.83	Vasa D67 sill GP18 ÖB ps (Daly forthcoming)
Z092310a	AD 1459	AD 1615	5.53	Vasa c12 HS SB rider stringer (Daly forthcoming)
Z092184a	AD 1473	AD 1609	5.45	Vasa D85 sill GP15 ÖB sb (Daly forthcoming)
Z092325a	AD 1481	AD 1623	5.38	Vasa c27 HS BB floor (Daly forthcoming)
Z092324b	AD 1445	AD 1569	5.20	Vasa c26 H BB rider stringer (Daly forthcoming)
Z092190a	AD 1368	AD 1525	5.08	Vasa D91 frame GP7 ÖB sb aft of 2 (Daly forthcoming)

Table 3. Tunnelvraket, Karlskrona. Result of the correlation between the average for a plank and the frame and diverse site and master chronologies. The source of the chronologies is given. The grey tone highlights the high *t*-values.

Methodology

Measuring and analysis of the material is carried out using the program 'DENDRO' (Tyers, 1997) and for the calculation of the t -value (' t -test') 'CROS' (Baillie & Pilcher, 1973) is used. In the analysis master and site chronologies for Northern Europe are used. To estimate the felling dates of the oak trees a sapwood average of c. 10-25 sapwood rings is used. Several calculations of the average sapwood in oaks in different regions in Northern Europe have been published, and as the provenance of the oaks from Tunnelvraket tend towards southern Scandinavia, I have here chosen to use a combination of the estimate for Northern Germany (ca. 20 sapwood years (-5+10) (Hollstein 1980)) and for Southern Norway (c. 15 sapwood years (-8+6)) (Christensen & Havemann 1998). There is no published sapwood statistic for Sweden, as far as I am aware.

Literature

- Baillie, M.G.L. and Pilcher, J.R., 1973. A simple crossdating program for tree-ring research. *Tree-Ring Bulletin* 33, 7-14.
- Bråthen, A. 1982. Dendrokronologisk serie från västra Sverige 813-1975. *Rapport Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer* 1982:1. Stockholm.
- Christensen, K. & Havemann, K. 1998. Dendrochronology of oak (*Quercus sp.*) in Norway. *AmSVaria* 32, Stavanger, 59-60.
- Daly, A., 1996. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra Havnegade, København. *Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelser rapport* 1996:19, Copenhagen.
- Daly, A., 1998a. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra Hammer kirke, Roskilde Amt. *Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelser rapport* 1998:8, Copenhagen.
- Daly, A., 1998b. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra Ejby kirke, Roskilde Amt. *Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelser rapport* 1998:10, Copenhagen.
- Daly, A., 2000. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra B&W grunden, Skibsvrag 2 og 5. *Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelser rapport* 2000:26, Copenhagen.
- Daly, A., 2001. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra Suså, Næstved, Storstrøms amt. *Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelser rapport* 2001:31. Copenhagen.
- Daly, A., 2007. *Timber, Trade and Tree-rings. A dendrochronological analysis of structural oak timber in Northern Europe, c. AD 1000 to c. AD 1650*. Ph.D. thesis submitted February 2007, University of Southern Denmark.
- Daly, A., 2008. Amager Strand Vraget. *dendro.dk rapport nr.* 2008:17, Copenhagen.
- Daly, A., 2009a. WM2307 Gåsehage ship. *Dendro.dk rapport nr.* 2009:15, Copenhagen.
- Daly, A., 2009b. 4am wreck. *dendro.dk rapport nr.* 2009:32, Copenhagen.
- Daly, A., 2011. Barcode vrag 5, vrag 8 og vrag 14, Oslo. *Dendro.dk rapport nr.* 2011:24, Copenhagen.
- Daly, A., 2013a. Kanonvraget Fehmern Bælt MAJ 259. *Dendro.dk rapport* 2013:15, Copenhagen.
- Daly, A., 2013b. Dendrochronological analysis of timbers from Lundeborg I shipwreck, Fyn. *Dendro.dk report* 2013:34, Copenhagen.

- Daly, A., 2014. Dendrochronological analysis of ship timbers and timber cargo of the Elbe Wreck, Cuxhaven, Germany. *Dendro.dk report* 2014:6, Copenhagen.
- Daly, A., 2015. Dendrokronologiske undersøgelser af tømmer fra skibsvrag Klippan 2, Sverige. *Dendro.dk rapport* 2015:40, Copenhagen.
- Daly, A., 2016a. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra Algade 61 Tiendeladen 7, Aalborg NJM 6465 *Dendro.dk rapport* 2016:11, Copenhagen.
- Daly, A., 2016b. Dendrochronological analysis of timbers from the ship 'Bispevika 3', Oslo. *Dendro.dk report* 2016:34, Copenhagen.
- Daly, A., 2016c. Dendrochronological analysis of timber from Gammel Strand, Copenhagen. *Dendro.dk report* 2016:44, Copenhagen.
- Daly, A., 2016d. Dendrochronological analysis of timbers from Batavia, a Dutch ship, wrecked off the Australian coast. *Dendro.dk report* 2016:58, Copenhagen.
- Hollstein, E. 1980. *Mitteleuropäische Eichenchronologie*. Trierer Grabungen und Forschungen 11. Mainz am Rhein.
- Rodríguez-Trobajo, E. & Domínguez-Delmás, M., 2015. Swedish oak, planks and panels: dendroarchaeological investigations on the 16th century Evangelistas altarpiece at Seville Cathedral (Spain) *Journal of Archaeological Science* 54, 148–161.
- Tyers, I.G., 1997. Dendro for Windows Program Guide, *ARCUS Report* 340, Sheffield.

Catalogue

Filename	sample title and number, species	rings	start yr.	end yr.	pith	sapwood	bark?	Conversion	extra end	Ave ring width mm	Interpretation / felling
samples											
Z239001a	Tunnelvirket Karlskrona 103 p6 bord BB QUSP	92	AD1513	AD1604	G	0	N	T	H1	1,21	after AD1615
Z239002a	Tunnelvirket Karlskrona 103 p1 bordlægning QUSP	116	AD1477	AD1592	V	0	N	T	H1	2,05	after AD1603
Z239003a	Tunnelvirket Karlskrona 103 p2 spant QUSP	86	AD1475	AD1560	G	0	N	O	H1	1,44	after AD1571
Z239004a	Tunnelvirket Karlskrona 103 p3 kattspår SB QUSP	119			V	0	N	O	H1	1,01	undated
Z239005a	Tunnelvirket Karlskrona 103 p5 bord SB QUSP	141	AD1441	AD1581	G	0	N	T	H1	1,44	after AD1592
averages											
Z239M001	Tunnelvirket Karlskrona 2 timbers QUSP	128	AD1477	AD1604						1,63	
Z239M002	Tunnelvirket Karlskrona 2 timbers QUSP	141	AD1441	AD1581						1,35	
Conversion: R = radial split plank, T = tangential plank, W = whole timber, S = squared whole timber, H = half timber, Q = quarter timber, O = other conversion. Pith: C = centre, V = less than 5 rings, F = 5 – 10 rings, G = greater than 10 rings. QUSP = <i>Quercus sp.</i> , oak. PISY = <i>Pinus sp.</i> , pine. PCAB = <i>Picea sp./Larix sp.</i> , spruce/larch. ABAL = <i>Abies sp.</i> , fir.											
Aoife Daly, Ph.D.											
8 th December 2018											

When quoting these results please add the following:

in publication bibliography/literature lists:

Daly, Aoife, 2018. Dendrochronological analysis of ship timbers from 'Tunnelvirket', at Karlskrona. *dendro.dk report* 2018:68, Copenhagen.

In blogs and social media: *dendro.dk report* 2018:68

PRINS CARL

Vrak – Museum of Wrecks (som är en del av Statens maritima och transporthistoriska museer, SMTM) har under vecka 44–45 2018 utfört en arkeologisk förundersökning av fartygslämningen RAÄ-nr Karlskrona 103. Lämningen ligger vid en tunnel under Marinmuseum. Målsättningen var att frilägga vraket för att dokumentera och datera det. Vraket fotades och filmades främst men viss måttagning gjordes också.

Fem dendrokronologiska analysprover sågades och samlades in för åldersdatering. Virket i skeppet kunde dateras till att ha avverkats efter 1615. Den arkeologiska dokumentationen gör tillsammans med dendrodatering och arkivuppgifter sannolikt att vraket kan identifieras som Prins Carl byggt 1684 som var första rangens örlogsskepp.