

VRÅK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2022:2

VRÅKEN I DJUPASUND

ARKEOLOGISK FÖRUNDERSÖKNING

LÄMNINGSNUMMER: L1978:1918

TJURKÖ SOCKEN
KARLSKRONA KOMMUN
BLEKINGE LÅN



JIM HANSSON, PATRIK HÖGLUND
MED BIDRAG AV BENGT GULLBING



VRÅK
MUSEUM OF
WRECKS

en del av STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER



VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2022:2

VRAKEN I DJUPASUND

ARKEOLOGISK FÖRUNDERSÖKNING

LÄMNINGSNUMMER: L1978:1918

TJURKÖ SOCKEN
KARLSKRONA KOMMUN
BLEKINGE LÄN

JIM HANSSON, PATRIK HÖGLUND
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.vrak.se
www.smtm.se

Statens maritima och transporthistoriska museer
är miljöcertifierade enligt ISO 14001.

2022 VRAK – Museum of Wrecks
Arkeologisk rapport 2022:2

Layout: ETC Kommunikation
Omslagsbild: Aktern på *Wasa*. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223623
Tryck: Elanders Sverige AB 2022

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.
Spridningstillstånd Försvarsmakten Dnr (SMTMs): 5.3.1–2021-859

INNEHÅLL

Sammanfattning	7
Bakgrund	8
Syfte, metod och genomförande	9
Topografi och kulturmiljö	13
Djupasund	15
Tidigare undersökningar	17
Resultat och tolkning	17
Utvärdering	73
Referenser	74
Tekniska och administrativa uppgifter	76
Bilaga 1 Dendrokronologi	77
Bilaga 2 Spärren i djupasund	79



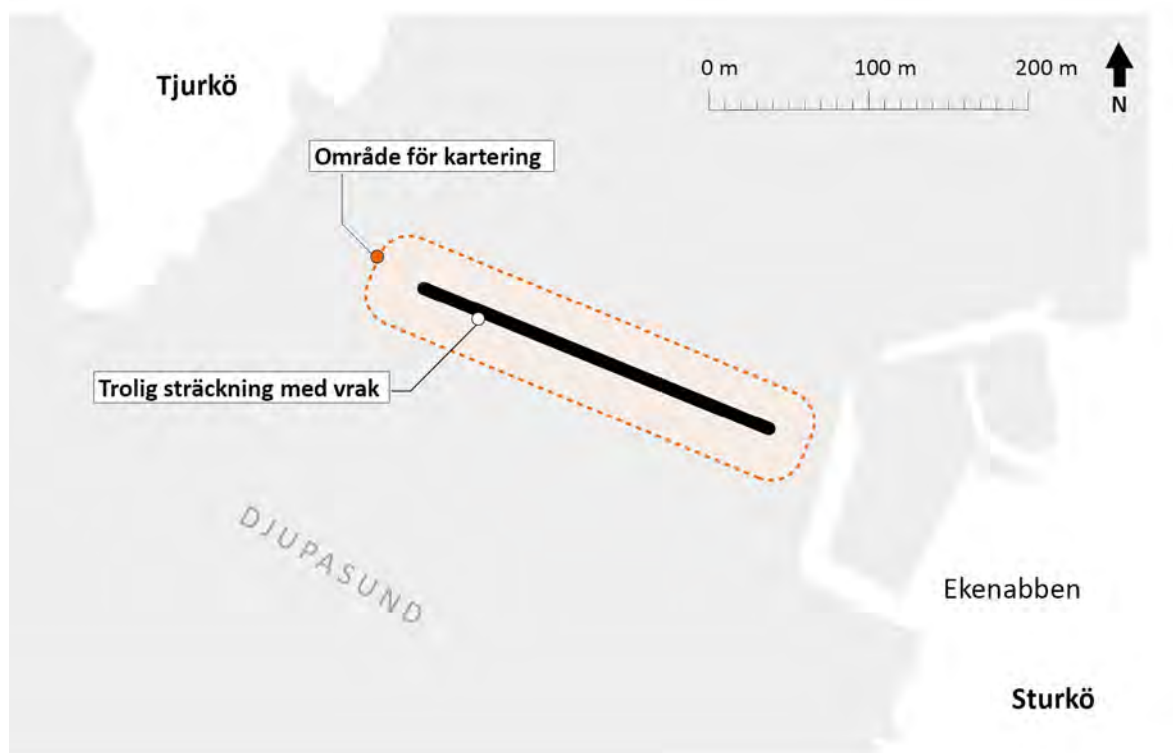
FIGUR 1. Översiktskarta. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM.

SAMMANFATTNING

Under perioden 5 oktober till 13 oktober 2020 påbörjade Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) en arkeologisk förundersökning på uppdrag av Länsstyrelsen i Blekinge län. Resultaten skall ligga till grund inför Karlskrona kommun, Region Blekinge och Länsstyrelsen i Blekinge läns planering inför anläggandet av en dykpark i Djupasund. Förundersökningen omfattade ett område

med fartygslämningar i Djupasund mellan Tjurkö och Sturkö, Karlskrona kommun (fig. 1).

Uppdraget var att dokumentera, avgränsa och om möjligt identifiera vraken som ligger på platsen. Området med fartygslämningarna har tidigare registrerats av SMTM i Riksantikvarieämbetets kulturmiljöregister (KMR/Fornreg) med lämningsnummer L1978:1918 (fig. 2).



FIGUR 2. Undersökningsområdet och den troliga sträckningen för vrakområdet. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM

Antalet vrak var dock okänt inför förundersökningen. Det fanns tidigare uppgifter (KMR/Fornreg) om 10-15 vrak och att dessa låg huller om buller. De inledande dykningarna koncentrerades till tre vrak som fick arbetsnamnen Vrak 1-3. Prioriteringen gjordes utifrån tiden som fanns inom projektet och rimligheten att få fram så bra material som

möjligt för en eventuell identifiering. Totalt togs 23 prover för åldersanalys. 21 stycken på Vrak 1-3 samt två prover på en pårad som påträffades intill Vrak 1. Fältarbetet fick dock avbrytas på grund av hårt väder.

Förundersökningarna återupptogs 2021 och kunde då, under perioden 19 april till den 23 april

fullföljas. Inför den återupptagna undersökningen hade SMTM fått hjälp av Försvarsmakten vilka karterat området med multibeam (högupplöst sonar). Denna kartering fick SMTM ta del av samt tillstånd att använda. Multibeamkarteringen visade att det inom undersökningsområdet rörde sig om minst sex vrak och ett antal ytterligare lämningar och anläggningar. Detta underlättade arbetet avsevärt och blev avgörande för förståelsen och avgränsningen av området. Det arkeologiska arbetet kunde utifrån multibeambilden koncentreras på att dokumentera området och lämningarna mer systematiskt, vilket sedan låg till grund för jämförelser med arkivupp-

gifter angående sänkta skepp och försänkingsarbeten i området. Ytterligare 23 prover för datering togs, nu på Vrak 4-6. Två prover togs även på en sekundär anläggning i Vrak 4. Proverna skickades till dendro.dk för analys.

Sammanfattningsvis rör det sig om sex vrak och minst en anläggning inom undersökningsområdet. Av dessa har fem vrak med relativt stor säkerhet kunnat identifieras. Ett kan med viss osäkerhet identifieras. Förundersökningen resulterade även i ett förslag till upplägg inför anläggandet av en dykpark.

BAKGRUND

Det har i arkivmaterial och litteratur sedan länge förekommit uppgifter om avsiktligt sänkta örlogsskepp i Djupasund (för en sammanställning av detta material, se fr.a. Gullbing 2021 i bilaga 2). Att det finns vrak i sundet har också varit känt bland sportdykare. Dåvarande Statens maritima museer (SMM) sonarkarterade området 2005 och kunde då verifiera att ett antal vrak fanns i sundet. Med anledning av att Karlskrona kommun och Region

Blekinge i projektet *"Världsarvets g(l)ömda vrak – en resurs för Karlskrona och Blekinge"* planerar att anlägga en dykpark i Djupasund, uppdrogs åt SMTM att utföra en arkeologisk förundersökning med syfte att fastställa områdets karaktär, antal vrak samt försöka identifiera dessa. Vid en eventuell identifiering skulle skeppens levnadshistorier lyftas fram som ett bidrag för att höja områdets historiska status och öka attraktionskraften för dykturism.

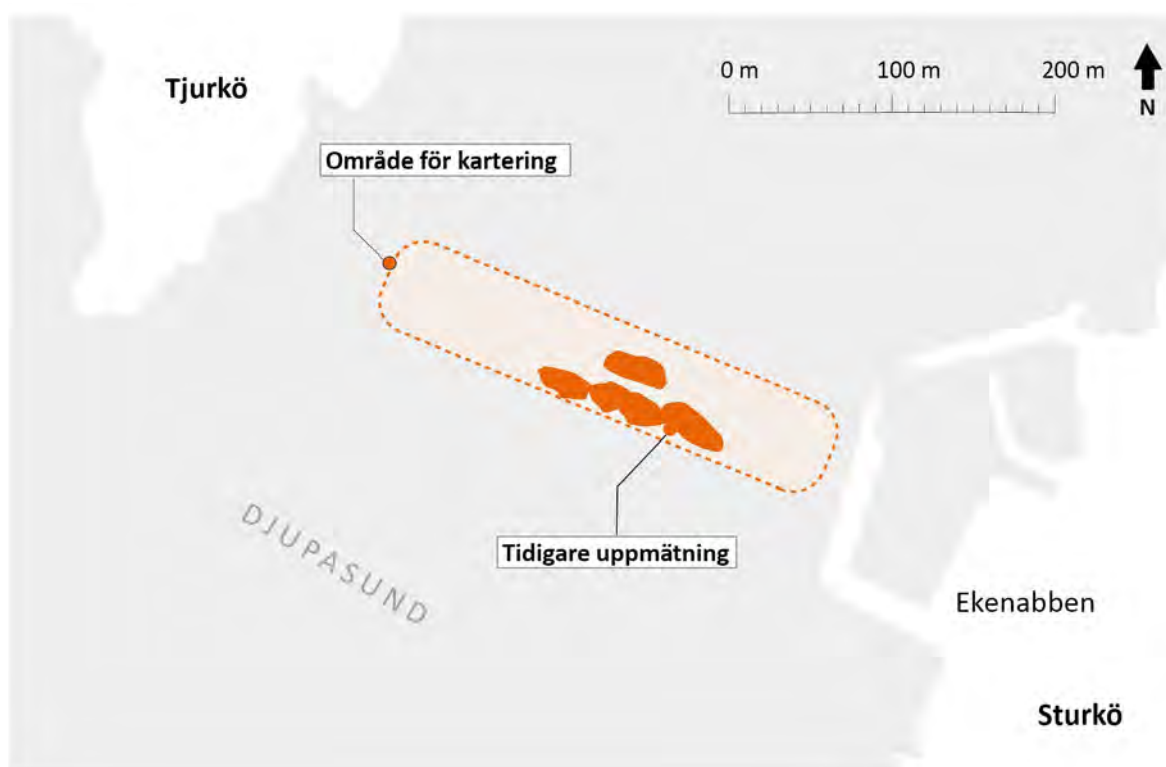
SYFTE, METOD OCH GENOMFÖRANDE

Syftet med förundersökningen har varit att fastställa och dokumentera fornlämningarnas karaktär, datering, utbredning och komplexitet inom undersökningsområdet. Även en dokumentation för uppföljning skulle innefattas. Målsättning har varit att kartera och, om möjligt, identifiera fartyglämningarna i området. En identifikation ökar möjligheten att genom en kombination av arkeologiskt och historiskt källmaterial beskriva lämningarnas historia som verksamma skepp, men också vad som hänt efter att de utrangerats ur aktiv tjänst. Denna information lyfter i sin tur det aktuella områdets karaktär och status. Målsättningen har därför varit att dokumentera och beskriva så många av fartyglämningarna som möjligt, samt att ta dendrokronologiska prover för datering. För identifikation av fartyglämningar är mått och datering ofta helt avgörande. Måtten har främst tagits på däcksbalkar efter samma modell som framgångsrikt använts på två vrak i Oxdjupet nära Vaxholm öster om Stockholm (Hansson & Höglund 2021). Metoden ger, om historiska måttuppgifter från litteratur eller arkivmaterial finns, tillsammans med träprover för dateringar, ett bra underlag för en sannolik identifiering av ett vrak.

Arbetsprocessen har löpt enligt följande:

1. Övergripande fastställa fornlämningsområdets avgränsning.
2. Verifiera och avgränsa de genom side scan sonar och multibeam identifierade fartyglämningarna inom området.
3. Undersöka om lämningar av ytterligare fartyg och anläggningar, vilka inte syns på de ovan nämnda karteringarna, eventuellt finns i området.
4. Översiktligt mäta, fotografera samt genom beskrivning av övergripande konstruktion, konstruktionsdetaljer och karaktäristiska drag, dokumentera fartyglämningarna i området.
5. Bedöma om det finns föremål eller konstruktionsdetaljer som skulle behöva skyddsbärgas längre fram, liksom även identifiera punkter som kan föreslås för återkommande mätning/dokumentation i en långsiktig vård- och skyddsplan.
6. Genomföra provtagning för dendrokronologisk datering.
7. Identifiera lämpliga placeringar av boj/bojar, skyltar och insimningslina/linor.

Enligt ursprunglig plan skulle området ha karterats av Karlskrona kommun med side scan sonar på uppdrag av länsstyrelsen i Blekinge län innan dykningarna påbörjades. Sonardatan från 2005 gav nämligen inte tillräckligt tydliga resultat för att kunna användas i nu aktuellt syfte. Området karterades därför med multibeam 2017, men datan fick inte spridningstillstånd. Då länsstyrelsens ansökan fick avslag inleddes förundersökningen istället med dykningar och en mer förutsättningslös avsökning av området utan stöd från sonarindikationer som kunde indikera var fartyglämningarna låg. Efter att fältarbetet inletts fick SMTM av länsstyrelsen tillgång till en vrakskiss utförd 2007 av Marin- arkeologiska sällskapet Göteborgskretsen (MASG), som rektifierades och kunde användas som hjälp vid de fortsatta undersökningarna (fig. 3).



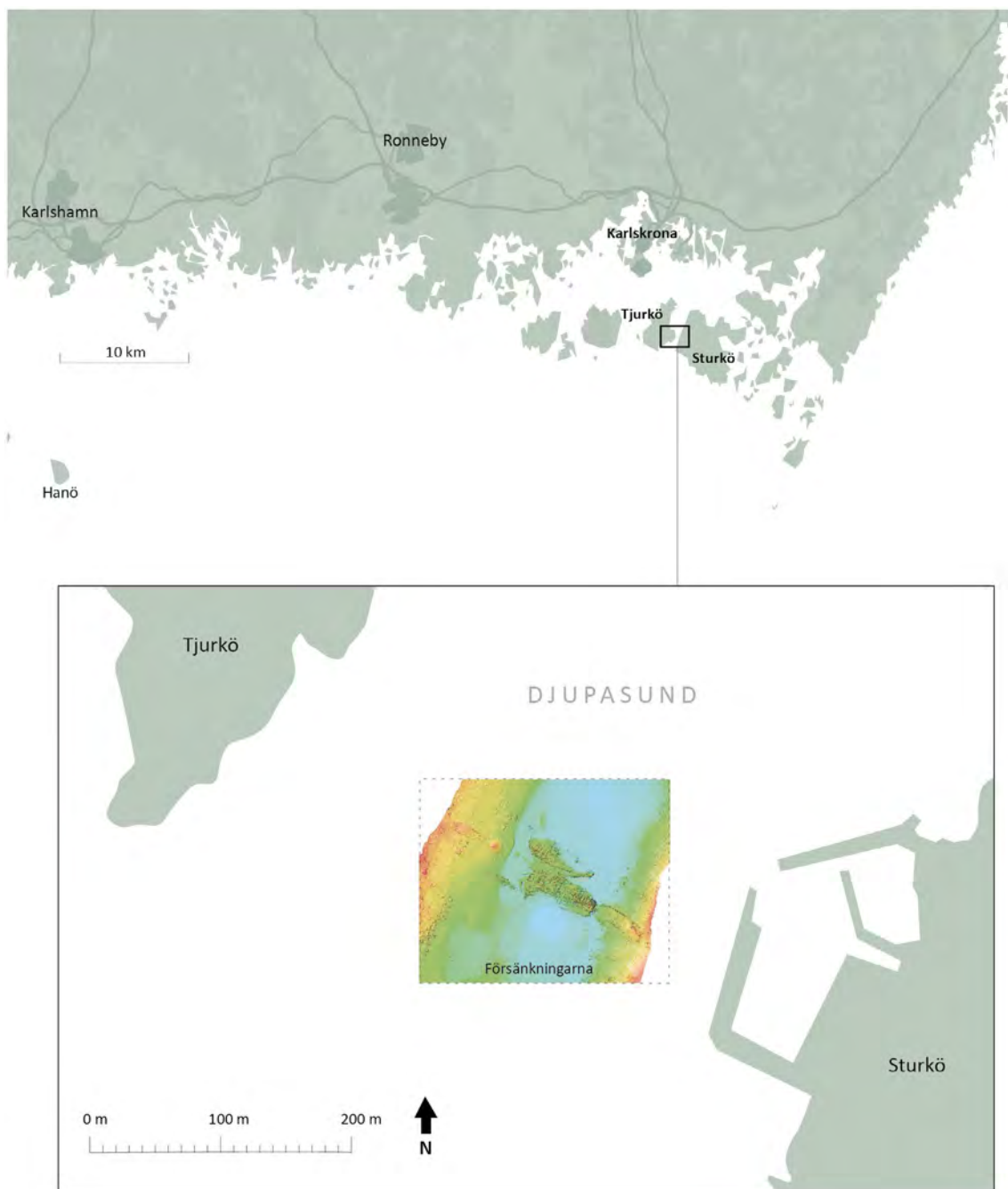
FIGUR 3. MASGs skiss med fyra vrak (orangea markeringar) inmätta. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM.

De inledande dykningarna syftade till att få ett grepp om undersökningsområdets karaktär, vilka lämningar som fanns, avgöra antal vrak samt bestämma vad som skulle prioriteras vid fortsatt undersökning.

Dykningarna koncentrerades till tre vrak som fick arbetsnamnen Vrak 1-3. Måttband och bojar placerades på vraken, varefter vrak och andra lämningar besiktigades. Ett antal däcksbalkar mättes upp och detaljer noterades för att kunna göra en lämningsbeskrivning. Måtttagningen syftade främst till att bestämma skeppens bredd. Sammanlagt togs även 23 prover för dendrokronologisk analys. 21 stycken prover togs på Vrak 1-3 samt två prover på en anläggning som påträffades intill vrak 1.

Efter fyra dagars dykningar fick SMTM tillstånd av Försvarmakten att sjömäta området. Karteringen gjordes med en Deep Vision Dual 340 kHz. Resultatet gav, på grund av blåst och vågor, dessvärre inte en heltäckande förståelse för lämningsläget. Sonarinformationen var relativt svårtolkad och antalet vrak gick inte att fastställa.

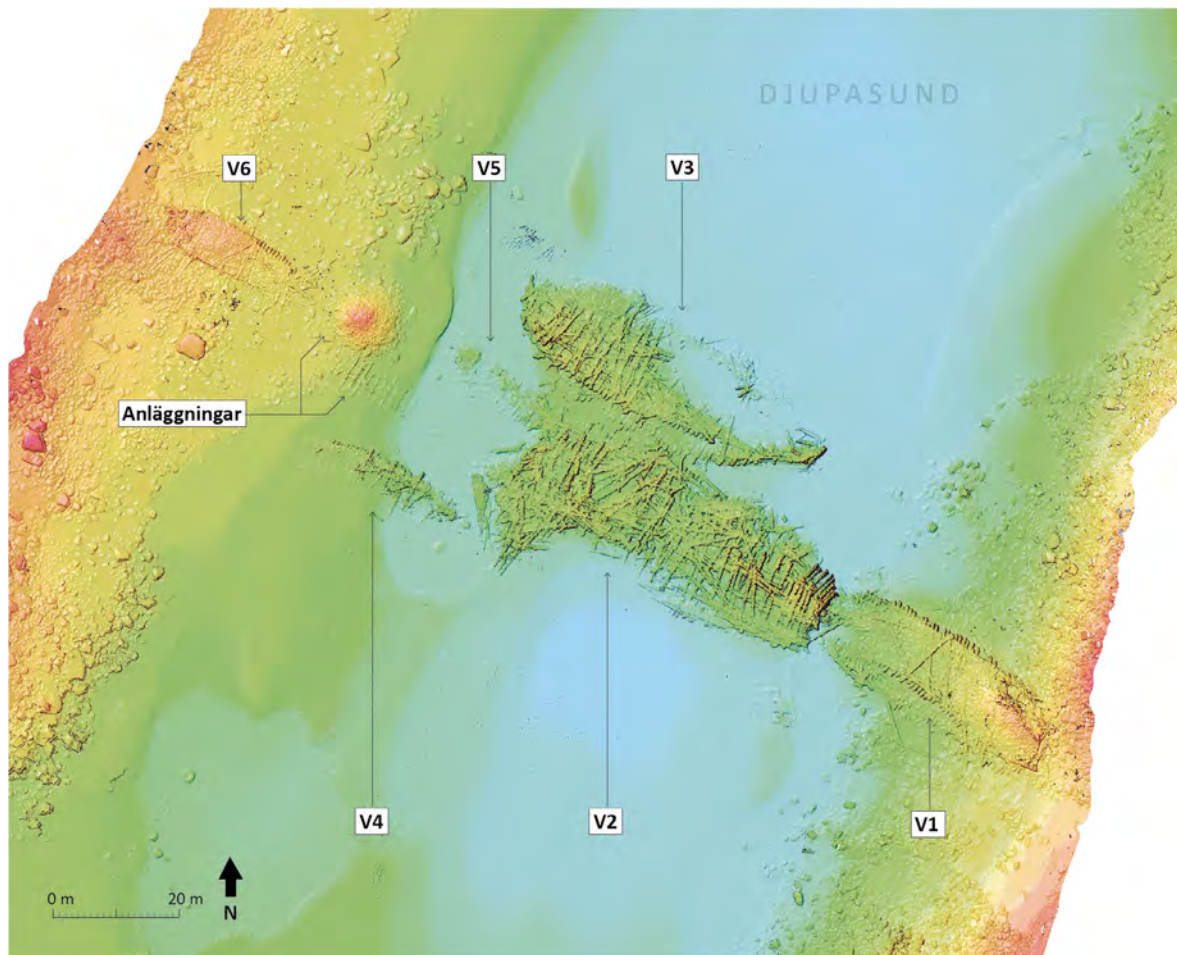
Efter ytterligare tre dagar fick allt arbete avbrytas på grund av hårt väder. Undersökningarna sköts fram till april 2021. Innan de återupptogs hade SMTM kontakt med Försvarmakten angående hjälp med en kartering av området. Försvarmakten utförde då en multibeamkartering som SMTM fick ta del av (fig. 4 & 5).



FIGUR 4. Översiktskarta med Försvarmaktens multibeamkartering. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM.
Multibeam: Försvarmakten.

Multibeamkarteringen visade att det inom undersökningsområdet rörde sig om minst sex vrak och

ett antal ytterligare lämningar och anläggningar (fig. 5).



FIGUR 5. Multibeamkarteringen gav en tydligare bild av hur lämningsläget såg ut. Utifrån denna kunde området avgränsas på ett tillfredställande sätt. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM. Multibeam: Försvarmakten.

Vraken fick arbetsnamnen Vrak 1-6. Detta underlättade arbetet avsevärt och blev avgörande för förståelsen och avgränsningen av området. Det arkeologiska arbetet kunde utifrån multibeam-bilden koncentreras på att dokumentera området och lämningarna mer systematiskt. Utvalda skeppstekniska detaljer dokumenterades på vraken, bland annat däcksbalkarnas längd, skrovets dimensioner

och utmärkande detaljer som i ett senare skede kunde hjälpa till vid en eventuell identifiering. Vraken fotograferades och videofilmades också. På Vrak 3 och 4 fotades även sektioner av skroven för 3D modeller.

Ytterligare 23 prover för datering togs, nu på Vrak 4-6. Två prover togs även på en sekundär anläggning i Vrak 4.

TOPOGRAFI OCH KULTURMILJÖ

Karlskrona örlogsstation anlades på 1680-talet, då man flyttade örlogsverksamheten från Skeppsholmen i Stockholm. Idén om att flytta örlogsbasen med skeppsvarv från Stockholm aktualiserades efter det skånska kriget 1675-1679 för att komma närmare huvudfienden Danmark och snabbare kunna agera i södra Östersjön. Området för den nya örlogsbasen valdes ut med omsorg. Platsen skulle ha en tillräckligt skyddad och djup hamn, som lätt kunde försvaras. Valet föll på Trossö, det vill säga platsen för dagens Karlskrona. Placeringen var idealisk, med en lättförsvarad hamn som ofta var isfri och omgiven av en krans av skyddande öar.

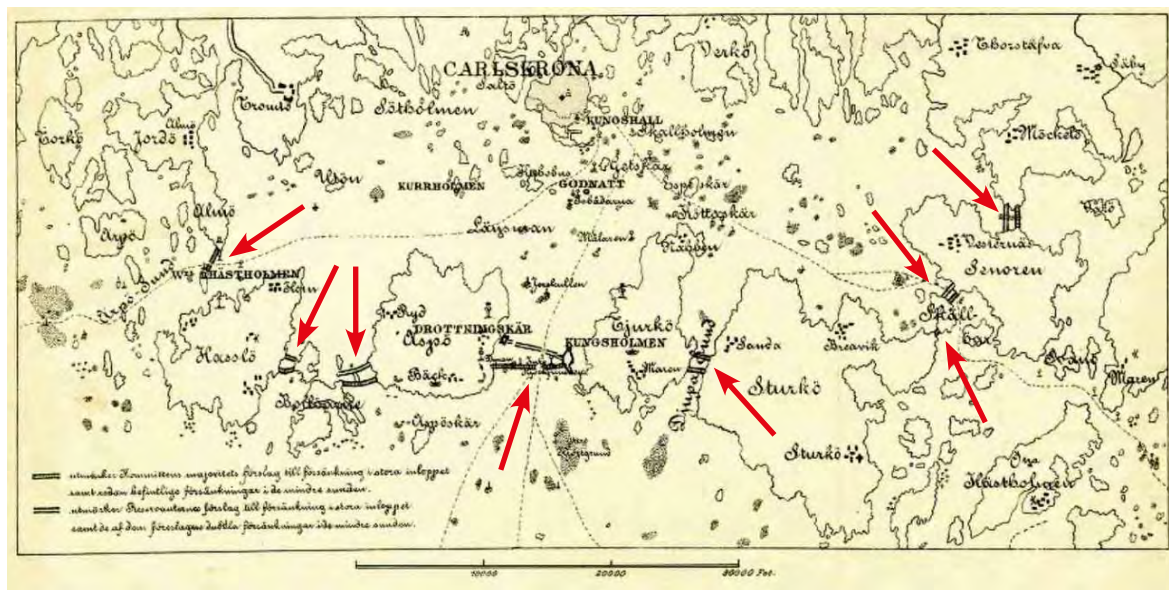
I samband med örlogsbasens anläggande användes många uttjänta fartyg som fundament för kajer, broar och andra anläggningar (se t.ex. Wachtmeister 1912, Hansson 2016). Det finns i dagsläget inga uppgifter om att fartyg ska ha sänkts i sunden runt staden i detta skede. Senare blev en viktig del i arbetet med Karlskronas försvar att spärra av sunden, ofta genom att sänka uttjänta skepp. Detta förefaller huvudsakligen ha skett från och med senare delen av 1700-talet och in i 1800-talet. Karlskronas skärgård rymmer därför en stor mängd vrak från dessa århundraden (KMR).

I samband med de många krigen under 1700-talets slut och 1800-talets början, där Frankrike och Storbritannien var de stora konkurrenterna, drabbades handeln hårt. Sverige, Danmark, Ryssland och Preussen tecknade år 1800 en neutralitetspakt för att skydda sin handel mot främst engelsmännen. Storbritannien ville bryta denna

pakt och skickade 1801 en flotta till Östersjöområdet. Sjöhjälten Horatio Nelson var en av flottans befälhavare. Efter att ha besegrat danskarna seglade Nelson in i Östersjön och svenskarna inriktade sig på försvar. Sju linjeskepp och tre fregatter förankrades mellan Drottningsskär och Kungsholms fort. Utanför skeppen placerades ett bomstängsel och sjöpalissader med spetsade pålar med metallskoning under vattenytan. Kanonbarkasser låg mellan öarna och batterier hade placerats på strategiska platser. Under sommaren drog sig Ryssland ur neutralitetspakten, engelsmännen seglade hem och det blev inget krig mellan Sverige och Storbritannien (Bernes 2008:138-143, Hägg 2021:89-93). Det finns inga uppgifter om att fartyg skall ha sänkts i samband med 1801 års händelser.

I samband med freden med Frankrike 1810, tvingades Sverige ansluta sig till kontinentalsystemet, en handelsblockad riktad mot Storbritannien. Detta ledde till krig med Storbritannien. Kriget innebar inga regelrätta krigshändelser och man försökte fortsätta handeln mellan länderna utan Frankrikes insyn (Sundberg 1998:391-393). Svenskarna förberedde sig dock för alla eventualiteter och förberedde ett försvar på ett liknande sätt som 1801. Dessutom sänktes ett antal fartyg i inloppen till Karlskrona.

Genom århundradena har mycket omfattande försänkingsarbeten gjorts i Karlskrona skärgård. På en karta från 1890 syns det hur omfattande de då hade blivit (fig. 6).



FIGUR 6. Karlskronas planerade försvar 1890. Pilarna markerar försänkningar och försvarsanordningar. Här syns tydligt att örlogshamnen ligger väl skyddad för eventuella anfall men också problematiken att snabbt ta sig ut om man väl kommit in. Källa: Krigsarkivet. KrA 0400:18B:010 Sverige, topografiska kartor (Kommittéförelägg till försänkningar i Karlskrona skärgård).

Mycket arbetskraft, många utrangerade skepp, stora mängder virke och enorma mängder sten har använts för att skydda staden. Med dessa försänkningar var det svårt för fiender att anfälla örlogsbasen utan kraftigt motstånd. Det enda inloppet fanns

mellan Drottningkärs kastell och Kungsholms fort på Aspö respektive Tjurkö. Om en fiende lyckades forcera inloppet med hjälp av sydliga vindar kunde Karlskronas redd och hamnbassäng bli en fälla om anfallet misslyckades (se fig. 6).

DJUPASUND

De första säkra uppgifterna angående sänkningar i Djupasund mellan Tjurkö och Sturkö härrör från

1785, då två fartyg sänktes för att spärra av sundet. Vraken finns namngivna på en karta från 1787 (fig. 7).



FIGUR 7. Kartan från 1787 visar *Enigheten (Konung Fredrik)* och *Pollux* i Djupasund mellan Tjurkö och Sturkö. Kartan är beskuren. Källa: Krigsarkivet, Sjökartearkivet serie IV vol. 2 1787.



FIGUR 8. Kartan (beskuren och vriden motsols) visar försänkningen i Djupasund med fyra namngivna skepp. Överst: *Grip, Konung Fredrik, Pollux och Disa*. Här nämns även grynnan "Flisan" för första gången. Källa: K917_Planritning öfver Sjö och Land Försvaret af Carlskrona 1810. Blekingen läns museum.

Detta kan möjligen sättas i samband med de krigsplaner som Gustav III hade vid denna tid. Ytterligare tre skepp sänktes i samband med det engelska hotet 1810 (fig. 8).

Det anlades också minst en anläggning i området. Enligt uppgift en träkonstruktion fylld med

sten. De sista uppgifterna om sänkta fartyg i Djupasund härrör från 1836, då ett linjeskepp sänktes i sundet. I övrigt finns det några osäkra uppgifter om ett ytterligare antal fartyg som kan ha sänkts på platsen (Lybeck 1943:545, Bernes 2008:334, Gullbing 2021:3-19).

TIDIGARE UNDERSÖKNINGAR

Statens maritima museer utförde i december 2005 en side scan sonarundersökning i två vattenområden i Karlskronas närhet; strax syd om Stumholmen och i Djupasund. Karteringen gjordes på uppdrag av Länsstyrelsen i Blekinge län (Ekberg 2008). Karteringen i Djupasund resulterade i en tolkning att det

kunde vara 10-15 vrak i området. Medlemmar av MASG, undersökte åren 2003-2007 fartygssparren vid Djupasund (se fig. 3). Undersökningarna byggde på SMTMs (då SMM) sonardata från 2005. Fyra vrak mättes in och viss dokumentation gjordes.

RESULTAT OCH TOLKNING

Vid förundersökningen framkom totalt sex vrak och därutöver påträffades två anläggningar. I områdets västra del påträffades en stenhög/pyramid med en intilliggande träkonstruktion. Sannolikt hör dessa två konstruktioner ihop. Vid Vrak 1s styrbordssida påträffades en pårad nedslagen i botten tätt intill skrovsidan. I Vrak 1, Vrak 4 och Vrak 5 påträffades sekundära konstruktioner som anlagts i skrovet innan sänkning. Ingen av dessa gick att datera.

1. Vrak 1
2. Vrak 2
3. Vrak 3

4. Vrak 4
5. Vrak 5
6. Vrak 6
7. Anläggning (stenhög/pyramid och träkonstruktion)
8. Pårad

Nedan redovisas resultaten. En tolkningsdiskussion förs med utgångspunkt från arkeologisk dokumentation, dendrokronologiska dateringar och historiska källor. Även en levnadshistoria för respektive vrak tecknas. Samtliga påträffade lämningar är fornlämningar.

VRAK 1

Resultat

I akterpartiet på Vrak 1 påträffades en stor samling homogena stenar som täckte det mesta av konstruktionen. Sannolikt har stenmassorna tillkommit i samband med sänkningen av skeppet.

Strax väster om det stenfyllda partiet ligger det mängder med lösa skeppsdelar i vraket, bland annat

däcksbalkar och knän (fig. 10). Knänas olika form visar var de suttit i skrovet (fig. 11).

Två däcksbalkar midskepps uppmättes bägge vara 11 meter långa. Bredd och höjd var 34x34 respektive 38x31 centimeter. Spanten mätte mellan 29 och 21 centimeter. Bordläggningsplankorna mätte 29x10 centimeter.



FIGUR 9. Bilden är tagen mot den stenfyllda aktern och Ekenabben. Till vänster i bild syns styrbordssidan.

De två pålarna till höger har sannolikt tillkommit i samband med sänkningen. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223624.



FIGUR 10. Två lösa däcksbalkar mot styrbordssidan. Knät mellan dessa visar på en vinkel som tyder på att det suttit där skrovet börjar svänga av slaget nedåt mot kölen. Sannolikt har därför balkarna suttit i det bredaste partiet i skrovet. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223625.

TABELL 1. Mått på skeppstimmer och pålanläggning Vrak 1.

Skeppstimmer	Mått från akterstäven	Längd	Bredd	Höjd
Däcksbalk	18 m	10,88 m	34 cm	34 cm
Däcksbalk	22 m	11 m	38 cm	31 cm
Mastfisk	19 m		40 cm diameter ca	
Kanonport	34 m			
Bordläggningsplanka			27 cm	10 cm
Bordläggningsplanka			29 cm	10 cm
Spant			27 cm	19 cm
Spant			29 cm	20 cm
Pålanläggning vid vraket	Mått från akterstäven	Längd	Bredd	Höjd
Tre utfallna pålar	12 m	1,30 m	Ca 15 cm diameter	
En påle	14 m		Ca 15 cm diameter	
En påle	16 m		Ca 15 cm diameter	
En påle	18,50 m		Ca 15 cm diameter	
En påle	20,50 m	0,60 m	Ca 15 cm diameter	
En påle	22,50 m	0,70 m	Ca 15 cm diameter	
En påle	25 m	1 m	Ca 15 cm diameter	
Två pålar	27,50 m	1,20 m	Ca 15 cm diameter	
Två pålar	30 m	1,90 m	Ca 15 cm diameter	
Två pålar	32 m	2,24 m	Ca 15 cm diameter	
Vrakets längd		36,80 m		



FIGUR 11. Knät har en tydlig form som visar att det suttit högt upp i skrovet. Kurvaturen till vänster skvallrar om skrovets form. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223626.

Mellan de uppmätta balkarna påträffades ena halvan av en mastfisk (fig. 12). Hålet mätte cirka

40 centimeter i diameter. Vrakets styrbordssida (mot norr) är bättre bevarad än babordssidan.



FIGUR 12. Mastfisken syns vid den röda pilen. Notera däcksbalken ovanför som även syns i figur 10. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223627.



FIGUR 13. Bilden visar skrovets bevarande i förhållande till botten. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223628.

Skrovet har här ett uppstick på cirka 3-4 meter ovan botten (fig. 13).

En mindre lagning i en bordläggningsplanka noterades på styrbordssidan i skrovet. Långt förut

på samma sida påträffades ett större utfallet skrovparti med ett knä fortfarande på ursprunglig plats. I skrovsidan finns även en kanonport (fig. 14).



FIGUR 14. Den utfallna skrovsidan. Knät syns till vänster och kanonporten till höger om detta. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223629.



FIGUR 15. Skeppsbyggmästaren Harald Sohlbergs ritning av *Uppland*, systerfartyget till *Södermanland/Gripen*. Den röda rektangeln visar ungefär var det nedfallna skrovpartiet suttit. Källa: Svenska flottans historia 1943 II:191.

Av knäts vinkel att döma svänger skrovet inåt vilket gör att detta parti sannolikt suttit högt upp på skeppet. På en ritning av *Södermanlands* syster-skepp *Uppland* framgår ungefärligt var den utfallna skrovsidan med kanonporten suttit (fig. 15).

I skrovet påträffades stående pålar. Dessa är sannolikt förstärkande timmer vilka ifogats innan sänkning för att skrovet skulle hålla bättre. Pålarna finns främst midskepps i kölens längdriktning (fig. 16).



FIGUR 16. Bilden visar en längre stående påle samt tre kortare. Det vita måttbandet är utlagt mitt i skeppet från för till akter i kölens riktning. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223630.



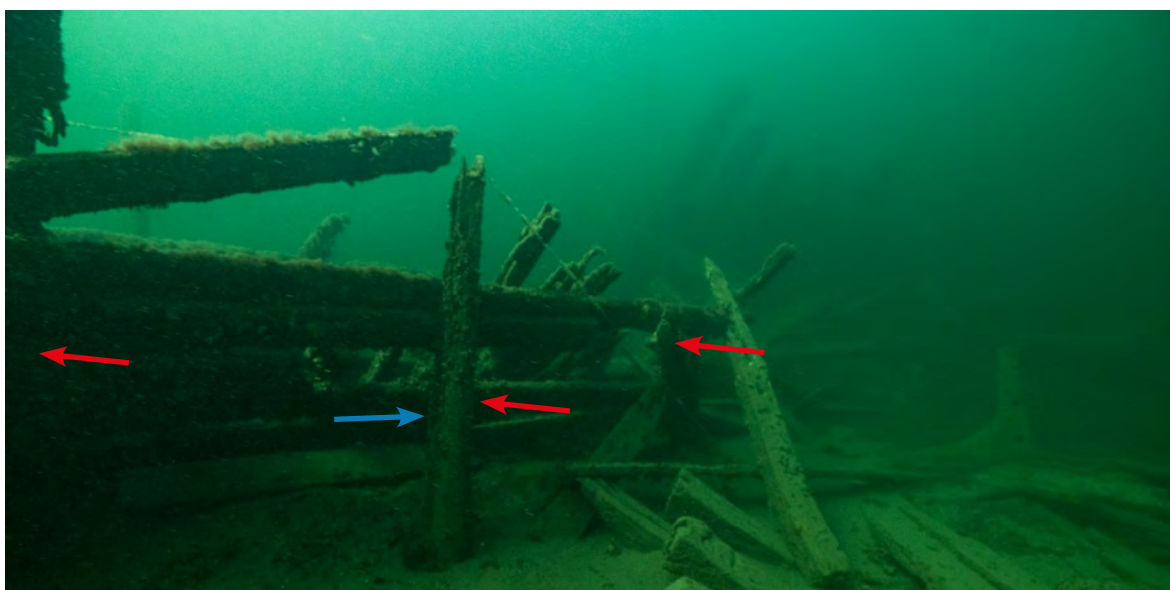
FIGUR 17. Vraket är mer förstört i förpartiet. Bilden är tagen ovan det förliga partiet mot aktern. Notera den stående pålen snett upp till vänster om arkeologen. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223631.

På en översiktsbild tagen från fören och akterut syns den utfallna babordssidan samt en stående påle (fig. 17). Pålen syns även på figur 16.

På styrbordssidans utsida noterades en pålad bestående av företrädesvis dubblerade pålar i direkt anslutning till skrovet. Flera av dem var ihopsatta med trädymlingar. Pålarna sitter med cirka två meters mellanrum, är cirka 15 centimeter i diameter

och förefaller vara av furu. De skiftar i bevarande och har därför ett uppstick mellan 60 och 224 centimeter. Pålarna mättes in och finns presenterade i grafiken nedan (fig. 18).

Pålarna har sannolikt slagits ner i botten som ett slags anhäng. Skeppet har sedan bogserats fram och sänkts längs pålraden för att hamna i rätt position.



FIGUR 18. På bilden syns ett antal pålar (röda pilar). Notera de dubbla pålarna vid den blå pilen. Till höger syns skrovsidan med kanonporten. Längst bort skymtar även det enorma akterpartiet på Vrak 2. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223632.

Tolkning och identifiering

Det togs fyra dendroprover för åldersanalys på skeppet, samt två stycken på pålraden (bilaga 1). Proverna på pålraden gick inte att datera. Tre av proverna på vraket gick att datera, med följande resultat:

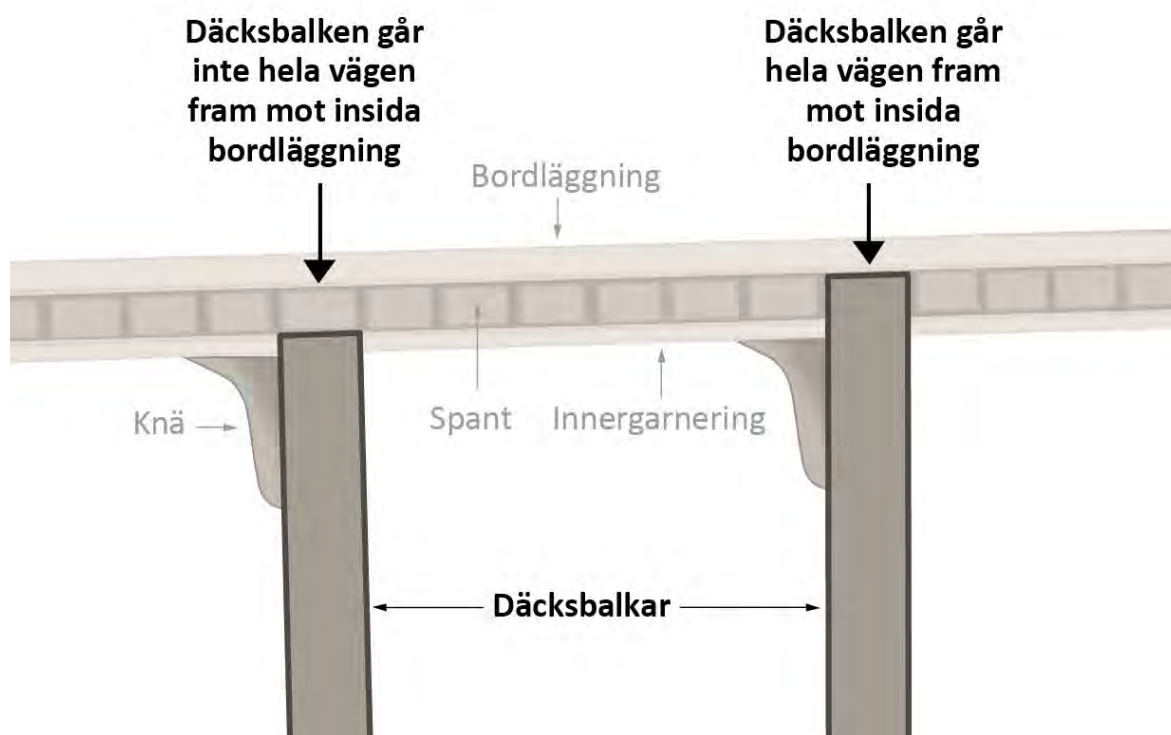
- Efter år 1643
- Efter år 1722
- Efter år 1735

Med "efter" menas att det går att ge en datering men inte det exakta året då träden avverkades. I genomsnitt kan man därför räkna med att cirka 20-25 årsringar från splintveden (årsringarna precis innanför barken) har huggits bort. Detta skiftar naturligtvis då olika skeppstimmer kräver mer bearbetning och därför har fler årsringar huggits bort. Proveniensen för två av proverna är norra Tyskland och proveniensen för det tredje provet är Norge.

De arkeologiskt insamlade uppgifterna har använts vid jämförelser med litteratur, historiska kartor och arkivmaterial. På en karta från 1810 (se fig. 8) syns fyra namn på skepp som kan ha hamnat i Djupasund. Från öster: *Grip* (byggd 1749, 42,16 x 11,28 m), *Konung Fredrik* (byggd 1696, 51,10 x 12,50

m), *Pollux* (byggd 1741, 28,36 x 7,12 m) och *Disa* (byggd 1764, 23,75 x 5,49 m).

Utan att ha verifierat vare sig akterstäv eller förstäv är Vrak 1 36,80 meter långt. Uppskattningsvis har det ursprungligen varit ett skepp drygt 40 meter långt. Mätningarna av däcksbalkarna, 10,88 och 11 meter indikerar bredden på vraket. Bredden under 1600-talet kunde anges som "vidden inom huden" (Zettersten 1903:307). Skeppsbyggmästaren Gunnar Roth benämner 1684 bredden "inom bordläggningen" (Svenska flottans historia I 1942:42). Det förefaller alltså som att bredden enligt historiskt material under 1600-talet mättes mellan insidan av bordläggningen, det vill säga "innanför huden" (Hansson & Höglund 2021). Detta kunde verifieras då SMTM 2019 mätte upp däcksbalkar på örlogsskeppen *Apollo* och *Maria* (både byggda 1648) som påträffats i Oxdjupet vid Vaxholm. I samband med undersökningen dokumenterades Vasas däcksbalkar. Det kunde där konstateras att själva balkarna inte nödvändigtvis gick hela vägen ut mot bordläggningen. Balkarna skiftade i längd mellan innergarnering och bordläggning vilket därför måste tas hänsyn till. På en schematisk bild syns hur detta kan se ut (fig. 19).



FIGUR 19. Den schematiska skissen visar hur däcksbalkarna inte alltid sitter i samma läge i skrovsidan. Detta måste det tas hänsyn till vid en uppskattning av fartygets totala bredd jämfört med historiskt källmaterial. Skiss: Jim Hansson, SMTM. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM.

Detta förefaller giltigt även under 1700-talet.

Bredden måste därför räknas ut genom att jämföra balkarnas längder inbördes, för att sedan eventuellt lägga på mått för exempelvis spanntjockleken. I detta fall är två balkar nära varandra i vraket uppmätta till 11 meter samt 10,88 meter. Läggspantens tjocklek på, mellan 19-20 centimeter, så blir bredden cirka 11,40 meter och 11,28 meter innanför bordläggningen.

Tittar man på helheten – måtten tillsammans med dateringarna och det historiska källmaterialet – är det därför med stor sannolikhet som vraket kan identifieras som *Södermanland/Grip/Gripen* byggd 1749. *Södermanland* var 42,2 meter lång och 11,30 meter bred. De sekundära pålarna i vraket kan med stor sannolikhet kopplas till att man 1810 preparerade skeppet inför sänkningen:

”För den tillämnade stängsel linjen äro alla förberedelser gjorda och vad därtill fordras till sjö-kastellerne transporterat. Fregatten *Grip* insatt i reparationsdockan för att tillagas till försänkning...” (Gullbing 2021:6).

Södermanland/Grip/Gripens historia

Linjeskeppet *Södermanland* byggdes i Stockholm och sjösattes 1749. *Södermanland* var drygt 42 meter (142 fot) lång och 11,3 meter (38 fot) bred. Bestyckningen bestod av 50-54 kanoner.

År 1777 togs det övre däck bort, *Södermanland* byggdes om till fregatt och döptes om till *Grip* (senare *Gripen*). Fartyget hade då en besättning om cirka 400 man samt en bestyckning på runt 44 kanoner (Lybeck 1943:545, Gullbing 2021:9, 32, 112, Glete 1990:55, 60). Enligt Jan Glete byggdes skeppet om 1779/1780 (Glete 1990:58).

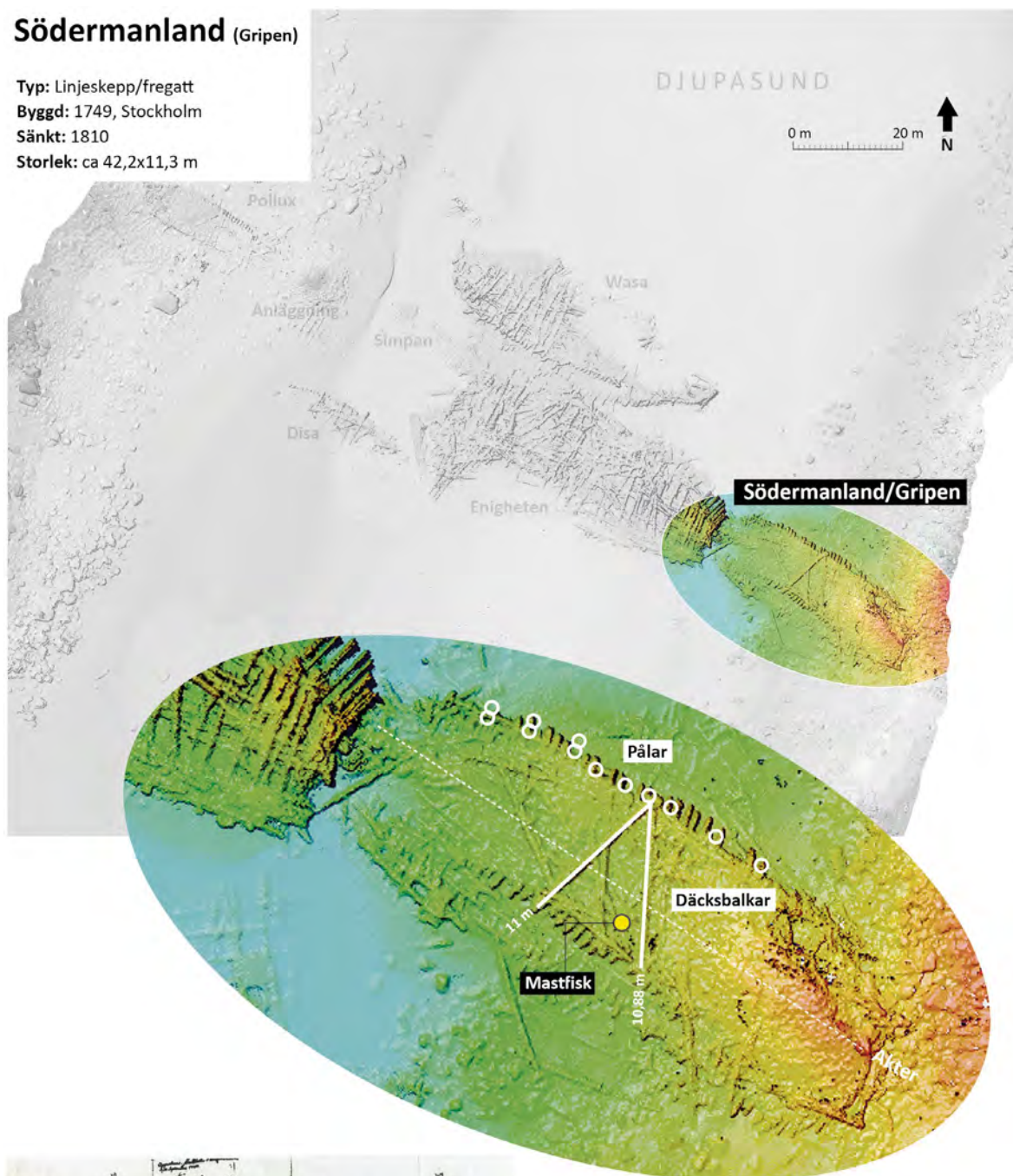
Södermanland användes flitigt. Åren 1755-1756 seglade fartyget tillsammans med systemskeppet *Uppland* på uppdrag till Marocko. Därefter gjorde *Södermanland* tjänst i det pommerska kriget 1757-1762. Efter ombyggnaden och namnbytet till *Grip* seglade fartyget under åren 1780-1785 samt 1794-1795 under totalt fyra expeditioner till Medelhavet, företrädesvis Marocko (Gullbing 2021:32-38).

Under Gustav III:s ryska krig deltog *Grip* i flera drabbningar. Vid Hogland 1788 stupade fartygschefen Karl Axel von Horn. I samband med utbrytningen ur Viborgska viken 1790, tvingades *Grip* stryka flagg (kapitulera), men lyckades senare smita iväg (Gullbing 2021:70, 100). År 1810 sänktes *Grip* i Djupasund (Lybeck 1943:545, Gullbing 2021:5-6, 9).

En fördjupad historik om skeppet finns i bilaga 2.

Södermanland (Gripen)

Typ: Linjeskepp/fregatt
Byggt: 1749, Stockholm
Sänkt: 1810
Storlek: ca 42,2x11,3 m



Ritning av Södermanlands systerfartyg, Uppland.

GRAFIKEN VISAR multibeam bilden där Vrak 1 är markerat i färg. Pål, de uppmätta däcksbalkarna samt mastfisk (gul prick) är markerade. Multibeam: Försvarsmakten. Ritning: Svenska flottans historia 1943 II:191. Skiss: Jim Hansson, SMTM. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM.

VRAK 2

Resultat

Vrak 2 (V2) ligger i V1s förlängning, direkt i anslutning i samma linje. Skeppet förefaller vara byggt i ek. Aktern vetter mot Ekenabben precis som V1.

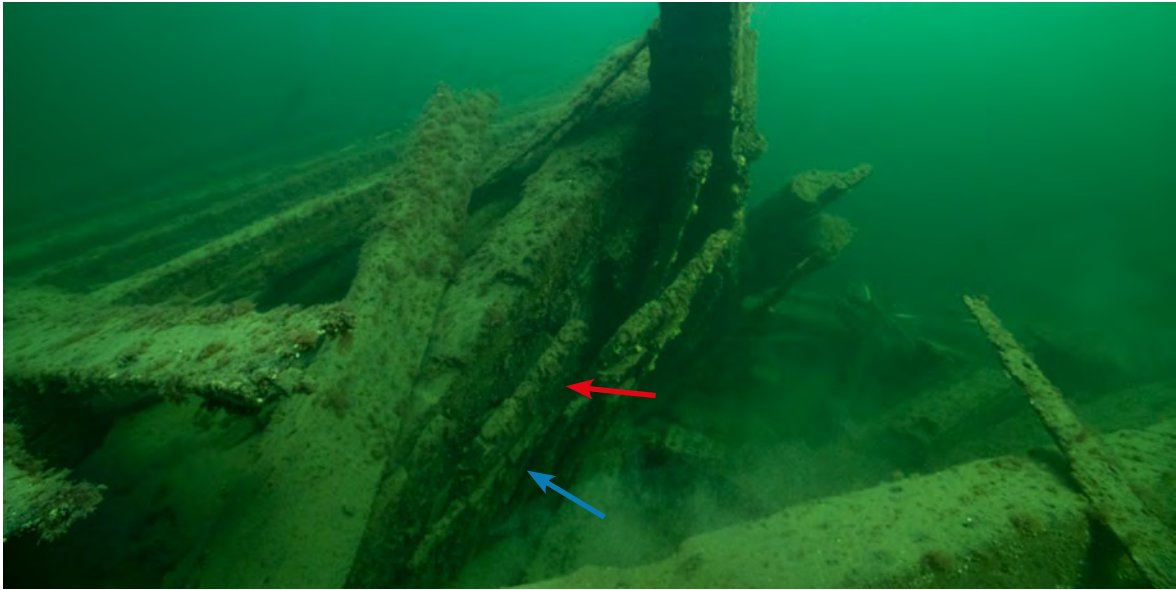
Skrovet lutar med kraftig slagsida åt babord. Akterkonstruktionen med häckbalkar och stäv är till stora delar bevarad (fig. 20).



FIGUR 20. Akterpartiet är konstruerat med väldigt grova timmer och lutar kraftigt åt babord. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223633.

TABELL 2. Mått på skeppstimmer Vrak 2.

Skeppstimmer	Mått från akterstäven	Längd	Bredd	Höjd
Däcksbalk	17 m	10,80 m		
Däcksbalk	21 m	11,60 m		
Däcksbalk	30 m	10,50 m (oklart om den var intakt)	38 cm	33 cm
Däcksbalk	32,50 m	11,20 m		
Däcksbalk	34,50 m	11,60 m	36 cm	35 cm
Gångspel	20 m			
Gångspel	31-33 m			
Mastfisk	14 m		70 cm i diameter	
Mastfisk (stormast)	26-27 m			
6 st Alppumpar	26 m		Invändig diameter 24 cm	Utvändig diameter 30
Timmer med en stolpe	40 m			
Balkvägare			48 cm	32 cm
Akterstäv			58 cm	50 cm
Spant			38 cm	27 cm
Spant			39 cm	32 cm
Spant			32 cm	24 cm
Förhydning aktern			5 cm	22 cm
Löst däck				
Däcksbalk		9,80 m	34 cm	28 cm
Däcksbalk skarvad		9 m ca	45 cm	32 cm
Däcksplanka			51 cm	14 cm
Mastfisk			62 cm i diameter	
Vrakets längd		51,70 m		



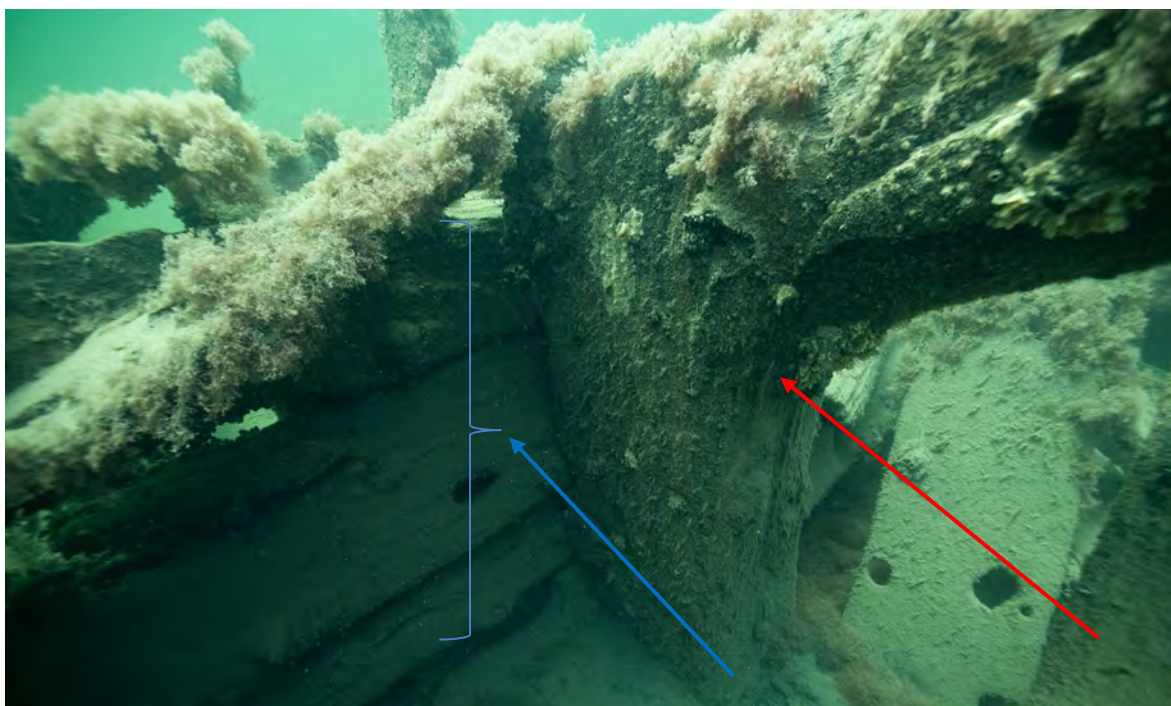
FIGUR 21. Aktern sedd från babord. Den röda pilen visar bordläggningen och den blå förhydningen. Förhydning var vanligt att spika på som en sista utväg innan skeppet inte ansågs vara värt att reparera. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223634.

Bordläggningen är synlig på babordssidan i aktern. Den svänger upp mot akterstävén vilket indikerar att fartyget är byggt på det så kallade engelska manéret. Det innebär att den har en mer rundad akter i undervattensskrovet. Utanpå bordläggningen påträffades en tunnare bordläggning,

påspikad utanpå, en så kallad förhydning (fig. 21). Babordssidan ligger lutad ner i dyn söderut. Hela vraket är djupt nedsjunkt i sedimenten men förefaller välbevarat. Flera däcksbalkar verkar ligga i ursprungligt läge och indikerar att det är mycket av skrovet som är dolt (fig. 22).



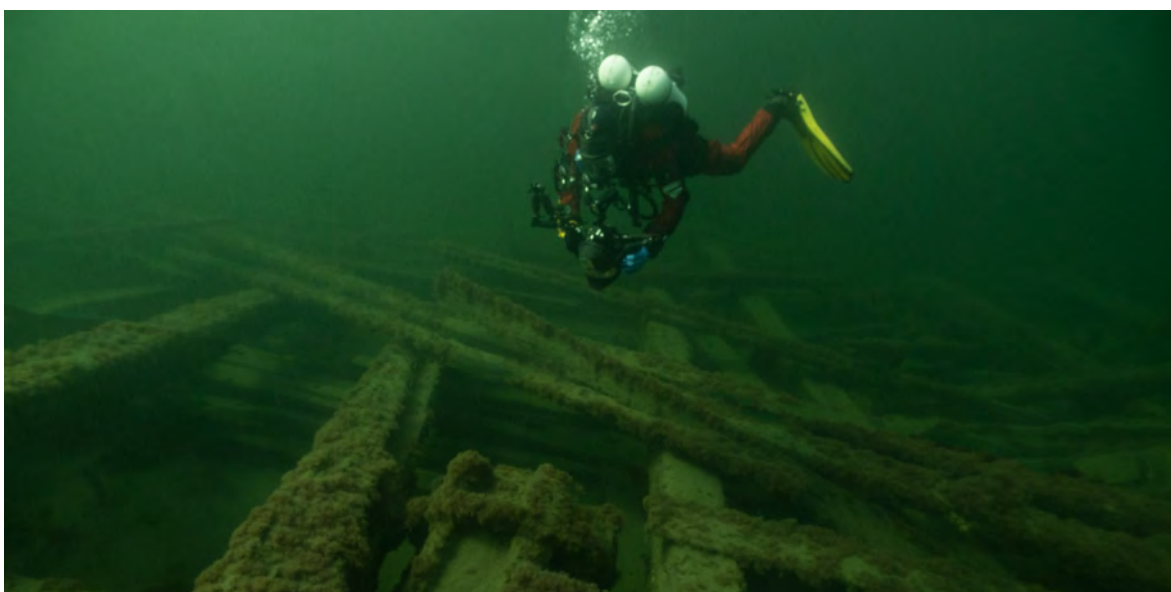
FIGUR 22. Babordssidan lutar kraftigt ned mot sjöbotten. Däcksbalkarna sitter på flera ställen på sina ursprungliga platser. Det finns en del sten som sannolikt inte är ballast utan är påförd vid sänkningen eller efter denna. Om det är däcksplankor eller ditlagda brädor för att hålla stenen på plats är oklart. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223635.



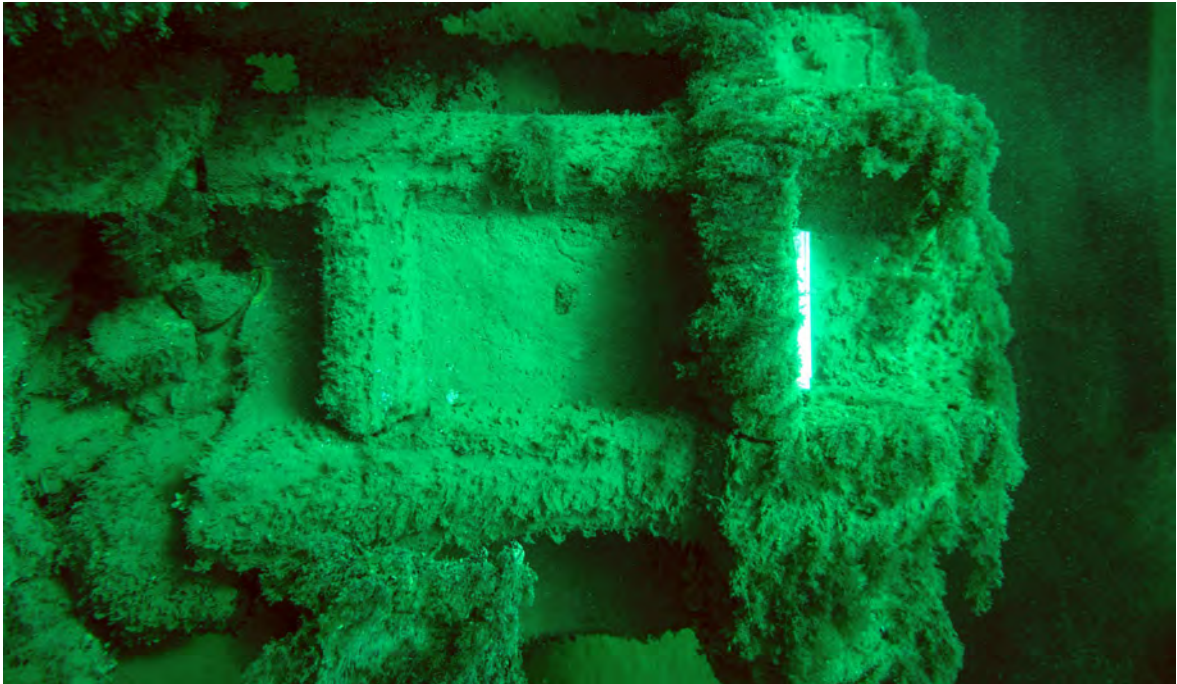
FIGUR 23. Röda pilen visar knät och den blå balkvägaren som sitter längsgående i skrovet. Balkvägaren är sprucken på två ställen. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223636.

Däcksbalkarna är fastsatta dels med knän som binder ihop skrov och däck, dels med balkvägare som bär av tyngden från däcksbalken och däck

(fig. 23). I vraket finns det en hel del detaljer kvar som kunde ha plockats bort och sparats, bland annat två gångspel (fig. 24-25).



FIGUR 24. Ett gångspel ligger snett nedåt i bildens nederkant. Spelet ligger cirka 20 meter från aktern. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223637.



FIGUR 25. Ytterligare ett nedfallet gångspel ligger cirka 33 meter från aktern. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223638.

Det påträffades även sex stycken så kallade alpumpar mellan 26-30 meter från aktern. Dessa står tillsammans, men har fallit snett nedåt (fig. 26).

Pumparna mäter 24 centimeter i diameter invändigt och 30 centimeter utvändigt.



FIGUR 26. På bilden syns tre av sex pumpar. Notera även den skarvade däcksbalken under pumparna, markerad med röd pil. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223639.



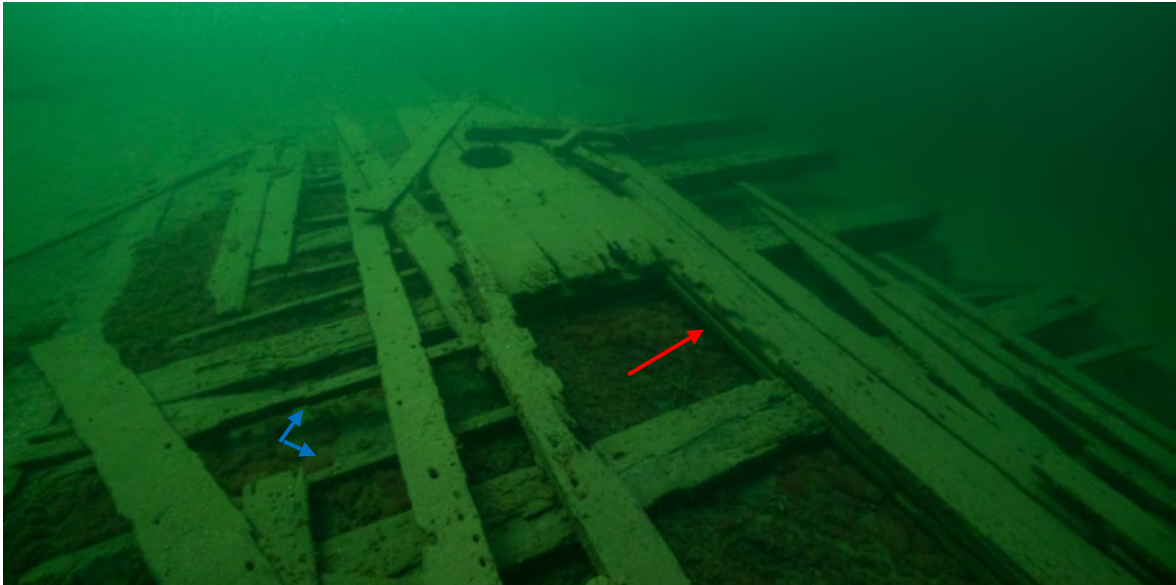
FIGUR 27. Bordläggningen svänger upp mot förstäven som syns till höger. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223640.

Det förliga partiet är delvis bevarat. Bordläggningen kan ses svänga upp mot stäven förhållandevis intakt (fig. 27).

Förstäven är väldigt kraftigt konstruerad. Detta syns bäst i perspektiv mot arkeologen som syns ovanför (fig. 28).



FIGUR 28. Förstäven är kraftig och sticker fortfarande upp flera meter ovan botten. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223641.

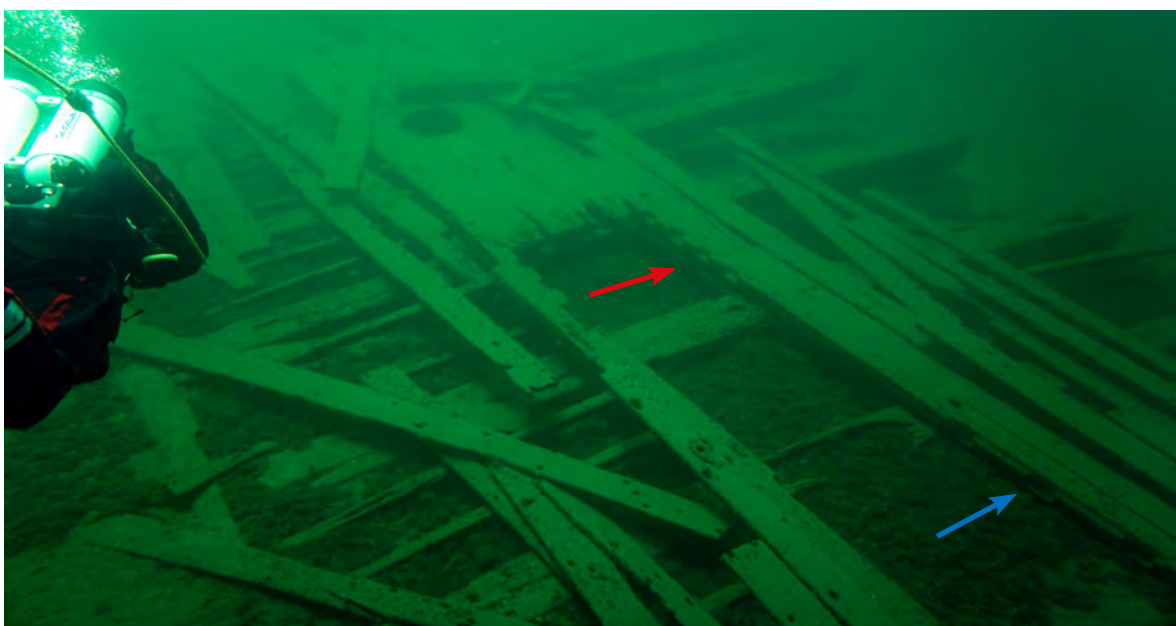


FIGUR 29. Däcket fotograferat med Vrak 2 i ryggen i riktning söderut. I den fyrkantiga öppningen syns 10 urtag (röd pil) för gretingen. Notera även de tunnare balkar som syns vid den blå pilen. De sitter direkt under däcket och hålls upp av karvlarna. Syftet med dessa är att stärka däcket vid belastning av tungt artilleri. Liknande lösning kan ses i Vasas (1628) däckskonstruktion. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223642.

Söder om vraket, cirka 3-4 meter ut nedanför aktern på babordssidan, ligger ett välbevarat däcksparti på botten (fig. 29).

I däcket finns en öppning för en greting (även kallad trall), det vill säga ett trågaller i däcket avsett för att släppa igenom ljus och ventilation. Den fyr-

kantiga öppningen där gretingen suttit kan ha varit en mindre nedgång/lucköppning. Strax norr om denna finns ytterligare urtag för gretingar. I detta fall är det glesare mellan urtagen, sannolikt rör det sig om öppningen till en kraftigare greting (fig. 30).



FIGUR 30. Urtagen för den mindre genomföringen syns vid den röda pilen. Den större genomföringen syns vid den blå. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223643.



FIGUR 31. Den skarvade däcksbalken har en tydlig haklask (röd pil). Notera även urtagen för gretingarna.
Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223644.

Däcket är mycket välbevarat och däcksplankorna sitter i ursprungligt läge trots att hela däckspartiet är separerat från vraket. Det är osannolikt att hela däckets har flyttats på grund av erosion eller kraftiga stormar. Däcket ser ut att ha kapats, lyfts åt sidan och därefter lagts ned på botten bredvid vraket.

Däcksbalkarna mäter 9,80 meter på längden och är 34x28 centimeter tjocka. En av balkarna är skarvad och mäter 45x32 centimeter (fig. 31).

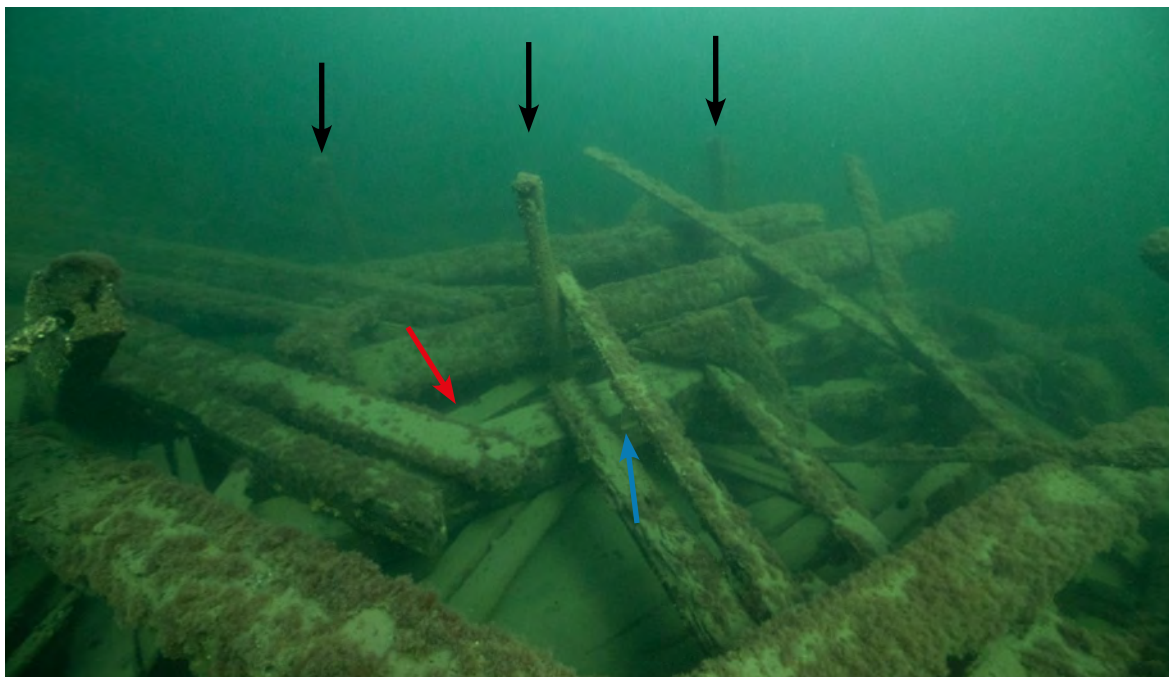
Likadana skarvar påträffades på däcksbalkar på vraket. Detta kan vara tecken på antingen brist på virke vid byggandet eller att man inte velat använda det bästa virket vid reparationer i slutet av skeppets karriär.

Däcksplankorna mäter 51x14 cm och i däckets finns en intakt genomförelse för ett gångspel med ett bevarat lås (fig. 32).

Däckets breddmått på 9,80 meter gör, vid en jämförelse med däcksbalkarna på vraket, 11,60 meter, det sannolikt att detta däcksparti är en del av det övre däckets. Möjligen kan ett av gångspelen på vraket ha suttit i denna genomförelse.



FIGUR 32. Hålet för gångspelet mäter 62 centimeter i diameter och är intakt. Låset som fortfarande sitter i däckets var till för att låsa gångspelet. Gångjärnet är fortfarande intakt, se röd pil. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223645.



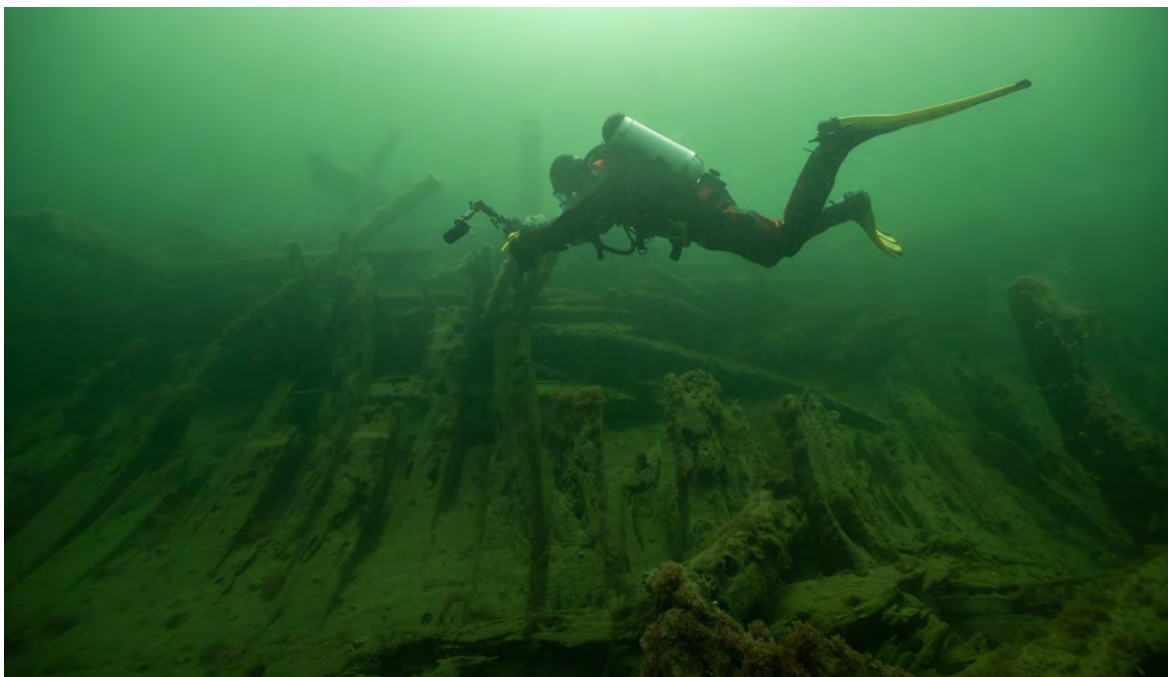
FIGUR 33. Timren/stöttorna (svarta pilar) står fortfarande upp i vraket. Den röda pilen visar urtag på en mindre balk som sannolikt är för gretingar. Den blå pilen visar en kraftig däcksbalk med urtag för karvlar – tunnare timmer mellan däcksbalkarna. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223646.

I vraket påträffades tre stående timmer av samma längd (fig. 33). Timren, så kallade däcksstöttor, har stöttat däcksbalkarna mellan däcken.

Däcksstöttorna är kantiga i änden men runda i övrigt (fig. 34).



FIGUR 34. Däcksstöttorna är kvadratiska i änden. Det handlar här inte om förstärkande timmer som spikats på innan sänkning (jfr V1). Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223647.



FIGUR 35. Skrovsidan på styrbordssidan har fallit ut och ligger med relingen pekandes ner i sedimenten.

Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223648.

Vraket uppvisar flera skeppsdetaljer som indikerar att skeppet sänkts relativt intakt. Det avlägsnade däckspartiet tolkar SMTM som att det härrör från det övre däck. Det övre skrovpartiet på styrbordssidan har fallit ut och ligger på botten nära Vrak 3 (fig. 35).

Varken på multibeam bilden eller vid okulärbesiktning kunde några spår av det övre skrovpartiet på babordssidan ses i vrakets närområde (se fig. 5).

Tolkning och identifiering

Totalt togs nio dendroprover för åldersanalys på Vrak 2. Av dessa gick sju stycken att datera (bilaga 1).

1. Efter år 1659
2. Efter år 1669
3. Efter år 1555
4. Efter år 1694
5. Efter år 1675
6. Efter år 1679
7. Efter år 1716

Även här saknas splintveden på alla prover (se diskussion under V1). Dateringarna visar sannolikt på två skeden. Proverna: 1, 2, 3, 5 och 6 har troligen avverkats i slutet av 1600-talet, medan prov 4 och 7 avverkats under första hälften av 1700-talet. Proveniensens på timren är södra Skandinavien och norra Tyskland.

Längden mellan stävarna uppmättes till 52,70 meter. Däcksbalkarnas mått pekar på en största bredd, om de grövsta spanten läggs till ($11,60 + 2 \times 32 \text{ cm} = 64$) om 12,24 meter. Vraket är överlag mycket kraftigt byggt.

Med arkeologisk data, dateringarna och de historiska källorna sammanvägt är det med stor sannolikhet som vraket kan identifieras som *Enigheten/Konung Fredrik* byggd 1696. Fem dateringar visar att virket avverkats i slutet av 1600-talet och två dateringar pekar på en avverkning under första hälften av 1700-talet. *Enigheten* byggdes om 1727-1732. Dateringarna fångar sannolikt upp byggnadsfasen och reparationsfasen. Längden och bredden överensstämmer med uppgifterna i det historiska materialet. Positionen i sundet stämmer med de historiska kartorna (se fig. 7 och fig. 8).

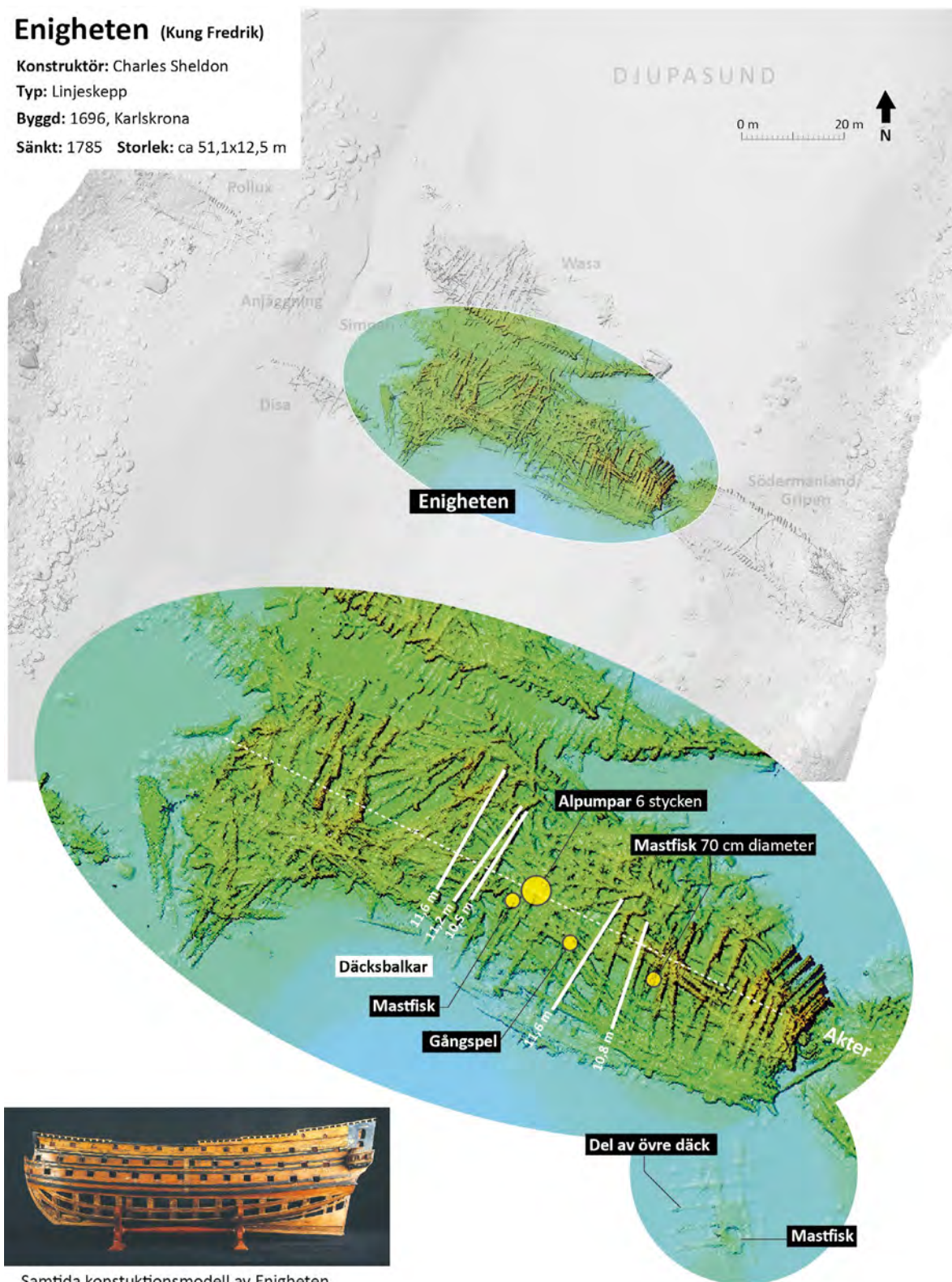
Enigheten (Kung Fredrik)

Konstruktör: Charles Sheldon

Typ: Linjeskepp

Byggt: 1696, Karlskrona

Sänkt: 1785 Storlek: ca 51,1x12,5 m



GRAFIKEN VISAR multibeambilden där Vrak 2 är markerat i färg. Mått på däcksbalkar samt vissa detaljer finns markerade. Fartygsmodellen av *Enigheten* på Marinmuseum i Karlskrona är sannolikt samtida. Foto: Oliver Lindkvist, Marinmuseum. Multibeam: Försvarmakten. Skiss: Jim Hansson, SMTM. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM.

Enigheten/Konung Fredriks historia

Det tredäckade linjeskeppet *Enigheten* sjösattes 1696 i Karlskrona och var då ett av de största fartygen i den svenska flottan. Skeppsbyggmästare var Charles Sheldon. Skeppet var drygt 51 meter långt (175 fot) och 12,5 meter brett (42 fot). *Enigheten* var ett av två fartyg som bestyckades med bronskanoner, en ovanlighet vid denna tid och ett tecken på fartygets status som amiralsskepp (Glete 2010:427, Gullbing 2021:9).

Vid det stora nordiska krigets utbrott år 1700 var *Enigheten* bestyckad med 94 kanoner. Ombord befann sig 705 man, varav 105 soldater. En annan uppgift anger besättningen till 550 båtsmän och 100 soldater. Möjligen är inte officerare, underofficerare och vissa specialister inräknade i det sistnämnda fallet. Under slaget i Køge bukt 1710 ledde *Enigheten* en av de tre svenska eskadrarna (Svenska flottans historia vol II 1943:124, 130-131, 546). Åren 1712-1713

deltog skeppet i trupptransporter och i juli 1715 i slaget vid Rügen. I drabbningen fick *Enigheten* motta många träffar och amiralen Mikael Hencks stupade. I oktober samma år bestyckades *Enigheten* med 90 kanoner. Ombord fanns då 418 båtsmän och 313 soldater (Gullbing 2021:17-25).

Enigheten genomgick en större reparation åren 1727-1732 och döptes då om till *Konung Fredrik*. Skeppet byggdes 1767 om till en tvådäckare bestyckad med 64 kanoner för att slutligen utrangeras cirka 1780. År 1785 sänktes *Enigheten/Konung Fredrik* i Djupasund (Glete 2010:727, Gullbing 2021:3-4, 9, 28).

”År 1785 försänktes Skeppet konung Fredric och år 1786 fartyget *Pollux* med sten uti Djupa sund, sålunda att Wraken ligga Ost och Väst uti Inloppet” (citatet i Gullbing 2021:5).

En fördjupad historik finns i bilaga 2.

VRAK 3

Resultat

Vrak 3 (V₃) ligger i samma riktning, men inte i samma linje som övriga vrak, utan något norr om dessa. Det ligger nära och parallellt med Vrak 2, men något förskjutet mot väst i förhållande till detta. Vraket har en kraftig slagsida mot styrbord med aktern mot Ekenabben i öst (fig. 36).

Akterpartiet är välbevarat och sticker upp cirka fem meter från botten. Babordssidan är mer synlig

än styrbordssidan. Skeppet är till synes helt byggt i ek. Vraket är relativt nedfallet men det finns kraftiga däcksbalkar synliga som sticker ut över de kraftiga spanten (fig. 37).

På insidan av babordssidan försvinner vraket ner i sedimenten (fig. 38).



FIGUR 36. Akterpartiet har kraftig slagsida mot styrbord. Akterstaven är sannolikt bevarad i sin fulla längd.

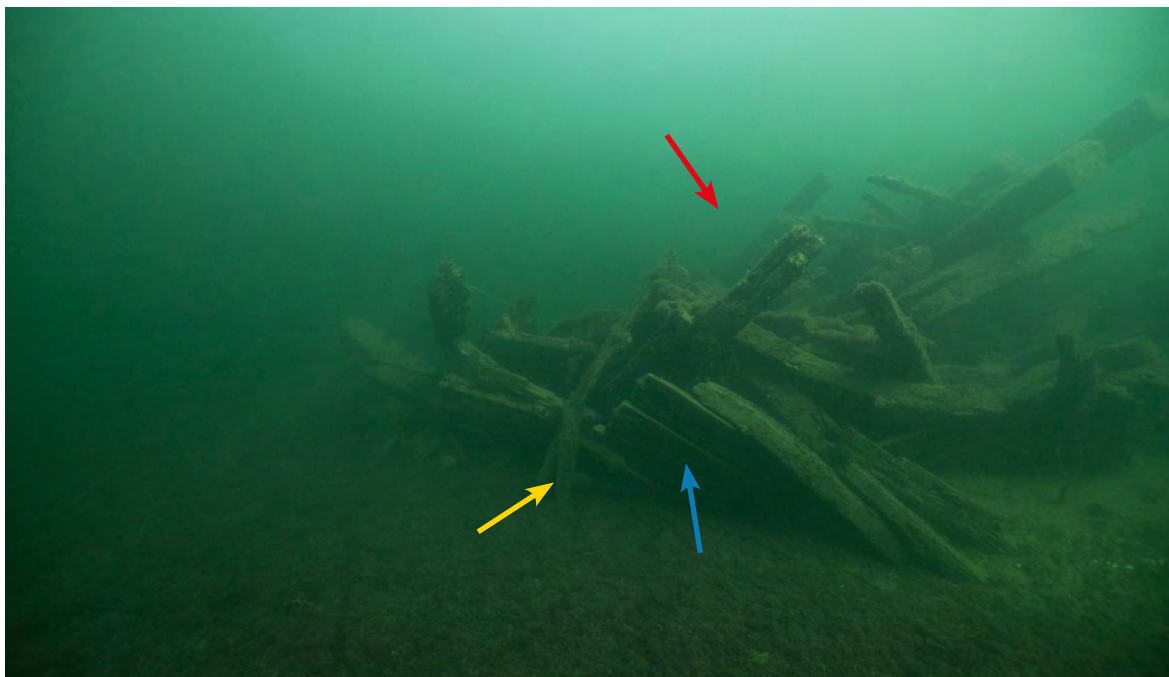
Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223649.



FIGUR 37. De kraftigt dimensionerade däcksbalkarna pekar ut från skrovet. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223650.



FIGUR 38. Insidan av babordssidan är bra bevarad, men stora delar av vraket är täckt av sediment. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223651.



FIGUR 39. Förstäven lutar åt babord och är markerad med röd pil. Bordläggningen finns delvis bevarad och svänger upp mot förstäven (blå pil). Rester av en kranbalk ligger nedfallen till styrbord om stäven (gul pil). Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223652.

Förstäven är delvis bevarad och sticker upp några meter ovan botten. Bordläggningen på babords-sidan är även den synlig i området (fig. 39).

Den nedfallna kranbalken har tre urtag. I dessa fanns blockskivor som repen löpte genom (fig. 40).



FIGUR 40. Kranbalkens yttre ände pekar upp i bilden. Urtagen för tre blockskivor är markerade med röda pilar. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223653.



FIGUR 41. Brädorna är väldigt tunna och sannolikt inga däcksplankor. Exakt vad de haft för funktion är oklart, men det skulle kunna röra sig om en inre takpanel. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223654.

Innanför fören under några kraftiga däcksbalkar påträffades ett parti med tunnare brädor ovanpå en undre nivå av ytterligare balkar (fig. 41). Det finns många däcksbalkar i vraket. Balkarna är kraftiga

i sitt utförande och mäter 41x38 centimeter. Trots de kraftiga dimensionerna är flera balkar skarvade vilket försvagar konstruktionen (fig. 42).



FIGUR 42. Balkarna ligger tvärs vraket och försvinner ofta ner i sedimenten på styrbordssidan. På bilden syns tre av balkarna som är skarvade mitt på, se röda pilar. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223655.



FIGUR 43. Vrak 3s spant på babordssidan syns i förgrunden och längre bort i bilden syns Vrak 2. Notera V2s nedfallna skrovsida under arkeologen. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223656.

Att balkarna är skarvade kan ha flera anledningar. Antingen kan det vara så att man inte använde det finaste virket i slutskedet av skeppets livscykel, eller också kan det handla om en dålig tillgång på ek.

Fyra stycken balkar gick att mäta upp. Flera balkar gick inte att hitta änden på då de försvann ner i sedimenten på styrbordssidan. Denna sida

sticker knappt upp överhuvudtaget. Med tanke på den kraftiga slagsidan åt styrbord ligger stora delar av styrbordssidan sannolikt välbevarad under sedimenten.

Babordssidan är mer synlig (fig. 43).

TABELL 3. Mått på skeppstimmer Vrak 3

Skeppstimmer	Mått från förstäven	Längd	Bredd	Höjd
Däcksbalk	19 m	12,40 m	40 cm	38 cm
Däcksbalk (skarvad med haklask på två ställen)	20 m	13 m	41 cm	35 cm
Däcksbalk	22 m	12,50 m		
Däcksbalk	24 m	12,40 m		
Spant			27 cm	22 cm
Spant			32 cm	30 cm
Vrakets längd		52 m		

Tolkning och identifiering

Även på Vrak 3 har däcksbalkarna fått utgöra en viktig del i förståelsen för vilket skepp det kan röra sig om. Vrakplatsen är relativt rörig och det var svårt att avgöra exakt var i skrovet balkarna suttit. De balkar som gick att mäta återfanns midskepps och mot fören, men det går att utläsa var de sannolikt suttit. Fyra balkar mättes upp, dessa var 12,40, 12,40, 12,50 och 13 meter långa. Utgår vi från att balkarna suttit precis innanför innergarneringen/balkvägaren så blir bredden innanför bordläggningen totalt med spanntjockleken inräknad: 13, 13, 13,10 och 13,60 meter. Den totala längden har uppmätts till 52 meter mellan stävarna. Totalt togs sex prover för åldersanalys. Av dessa gick fyra att datera:

1. Efter år 1721
2. Efter år 1769
3. Efter år 1789
4. Efter år 1791

Proveniensen för de daterade timren är södra Skandinavien och norra Tyskland.

Om det antas att 20-25 (beräknad splintved) årsringar, möjligen lite mer, saknas beroende på vad virket används till för specifika skeppdelar, kan två faser urskiljas. Den första, provena 1 och möjligen även 2, visar sannolikt byggnadsfasen under andra hälften av 1770-talet (se nedan). Den andra, provena 3 och 4 (möjligen även 2), speglar troligen en senare reparation eller renovering. De arkeologiska måtten, dateringarna, skrovformen (se nedan) samt placeringen i Djupasund gör att skeppet sannolikt kan identifieras som linjeskeppet *Wasa* sjösatt 1778. Skeppet byggdes om 1803 respektive 1808-1809 (Gullbing 2021:52-57).

Wasa

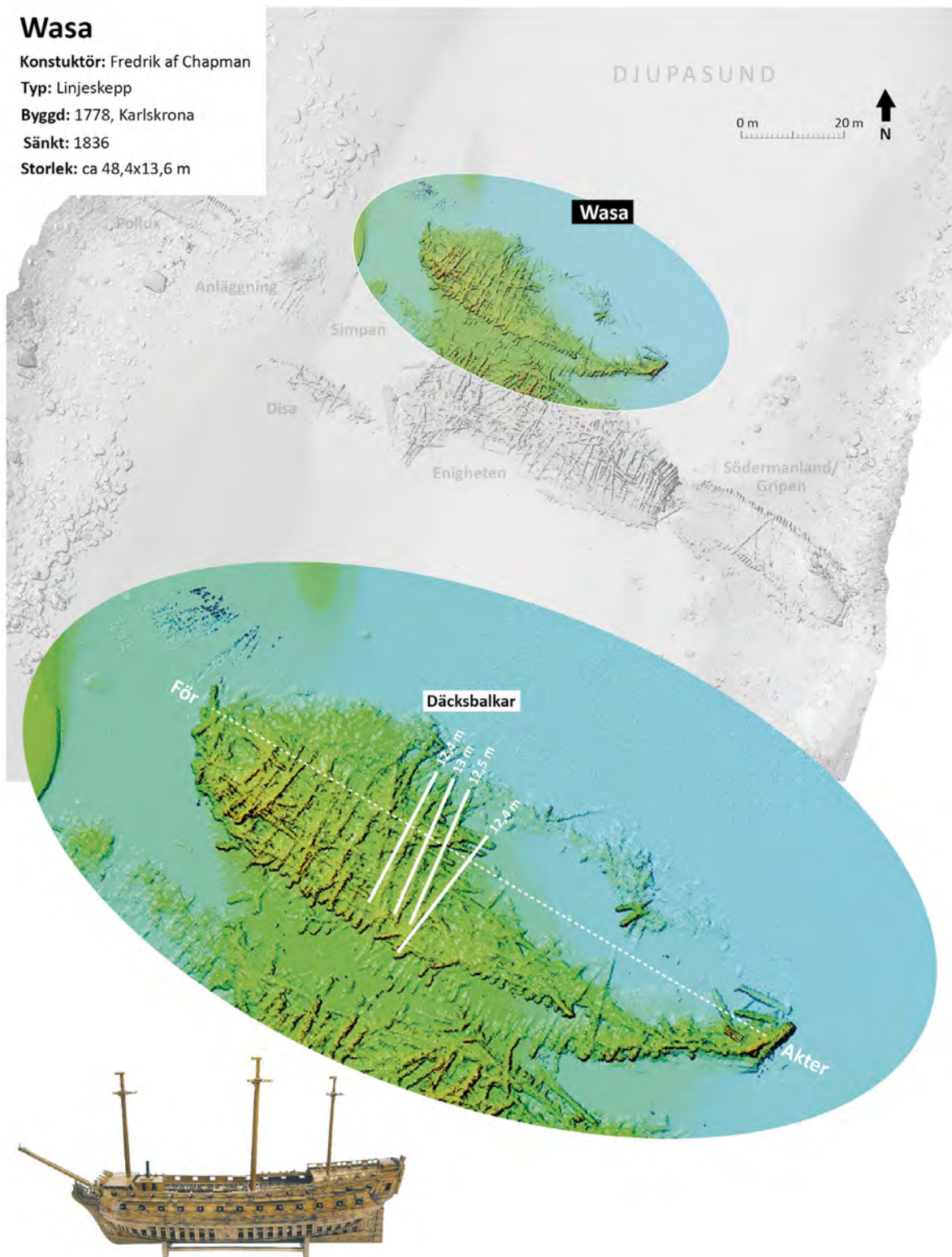
Konstruktör: Fredrik af Chapman

Typ: Linjeskepp

Byggt: 1778, Karlskrona

Sänkt: 1836

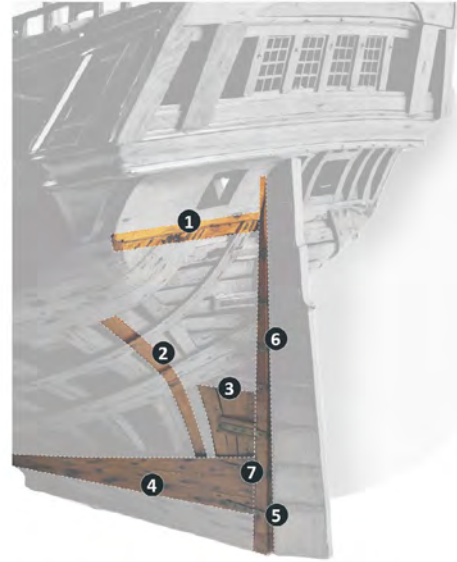
Storlek: ca 48,4x13,6 m



Samtida konstruktionsmodell av Wasa.

GRAFIKEN VISAR multibeambilden där V3 är markerat i färg. Mått på däcksbalkar samt vissa detaljer finns markerade. Fartygsmodellen av *Wasa* på Marinmuseum i Karlskrona är samtida. Foto: Oliver Lindkvist, Marinmuseum. Multibeam: Försvarsmakten. Skiss: Jim Hansson, SMTM. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM.

Samtida konstruktionsmodell av Wasa



- 1 Häckbalk 2 Spant/bottenstock 3 Bottenstock/Fyllnadstimmer 4 Bordläggning 5 Rormalja
6 Akterstäv 7 Akterstävsföljare

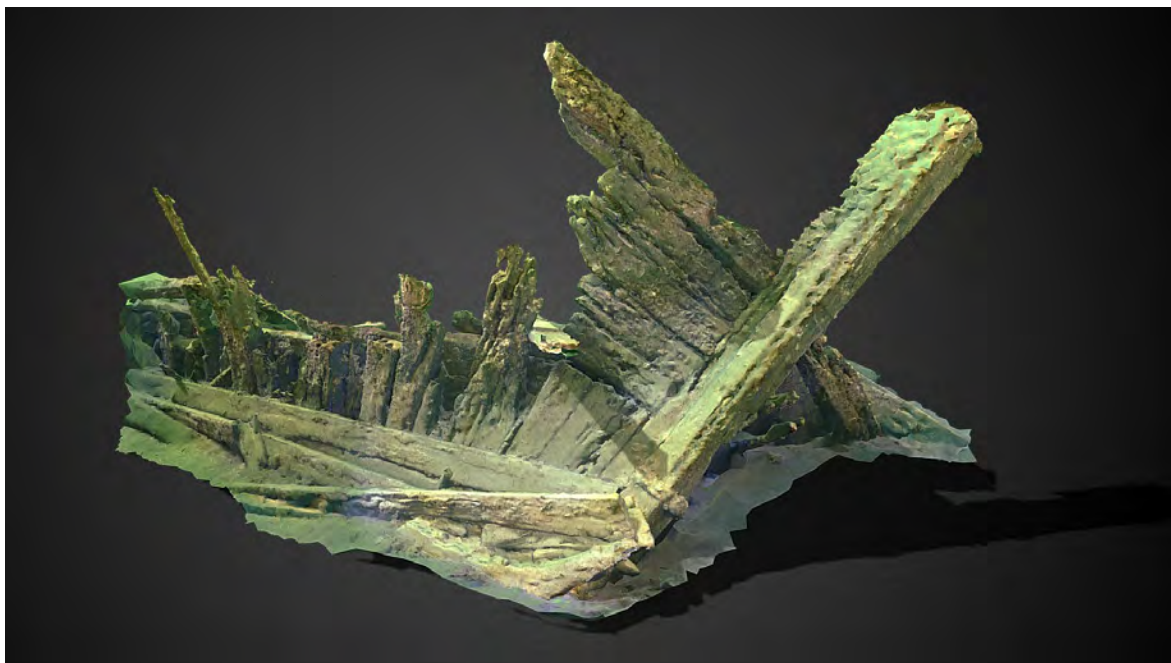


Wasa:s akterparti

FIGUR 45. Den samtida fartygsmodellen av *Wasa* har stora konstruktionsmässiga likheter med V3. UV-foto: Jim Hansson, SMTM. Foto: Erling Klintefors, Sjöhistoriska museet. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM.

En 3D-modell gjordes på akterpartiet för att testa metoden (fig. 46). Det är möjligt att utöka modellen

till hela vraket, alternativt hela vrakområdet.



FIGUR 46. 3D-modell av *Wasas* akter. 3D-modell: SMTM. Digitalt museum: Fo223657.

Wasas historia

Linjeskeppet *Wasa* byggdes på örlogsvarvet i Karlskrona och sjösattes 1778. Konstruktör var Fredrik Henrik af Chapman. *Wasa* var 48,4 meter (163 fot) lång och 13,6 meter bred. Bestyckningen uppgick till 60 kanoner och besättningen var på cirka 550 man. *Wasa* skulle utgöra förlaga till en serie av nya linjeskepp. Linjeflottans uppgift under 1700-talet var av offensiv karaktär och det ställdes stora krav på af Chapman. Fartygen skulle vara grundgående för att kunna operera i de inre delarna av Finska viken och i södra Öresund, de skulle också vara lättmanövrerade och snabba. Skeppen skulle vara så styva och ha undre lagets kanonportar så högt över vattnet att portarna kunde öppnas på läsidan även i hård vind (Halldin 1943:341, Glete 1990:16f, Höglund 2020:173). Chapman lyckades konstruera ett relativt litet linjeskepp som levde upp till förväntningarna. Efter en del modifikationer byggdes åren 1782–1785, med *Wasa* som förlaga, en serie om 10 linjeskepp (Lybeck 1943:548, Glete 1990:31, Höglund 2020:173). *Wasa* deltog i sjökriget mot Ryssland 1788–1790,

inledningsvis i slaget vid Hogland 1788 men också under drabbningarna vid Öland 1789 och Reval (Tallin) 1790. Fartyget var även med vid det så kallade Viborgska gatloppet 1790, då flera av Chapmans fartyg gick förlorade (Unger 1943:49off).

Uppgifterna om *Wasas* senare förehavanden är få. Under de franska revolutionskrigen rustade svenskarna en liten flotta 1801 för att möta engelsmännen. *Wasa* var då ett av skeppen (Hägg 2021:90). År 1803 såljs såldes skeppet till Ostindiska kompaniet. *Wasa* gjorde en resa till Kina, men återköptes 1808 i samband med det finska krigets utbrott (Glete 1990:52, Gullbing 2021:52–55),

Wasa slopades redan 1827 men låg kvar vid flottans skeppsbro, det så kallade ”laget”. Skeppet bogserades 1836 ut till Djupasund där det sänktes den 12 maj (Bernes 2008:334, Gullbing 2021:7).

Ritningar av *Wasa* är bevarade hos SMTM och en samtida modell som visar hennes fartygstyp finns att se på Marinmuseum i Karlskrona.

En fördjupad historik om skeppet finns i bilaga 2.

VRAK 4

Resultat

Vrak 4 (V4) ligger precis som de andra tvärsundet, i ungefär samma linje, men med aktern mot Tjurkö. V4 är ett klenare byggt skepp än de tidigare beskrivna. Spanten mäter 10x7 centimeter och bordläggningen 25x3 centimeter. Akterpartiet är relativt välbevarat och vraket har en slagsida mot

styrbord. Akterstäven verkar vara bevarad i sin fulla längd (fig. 47).

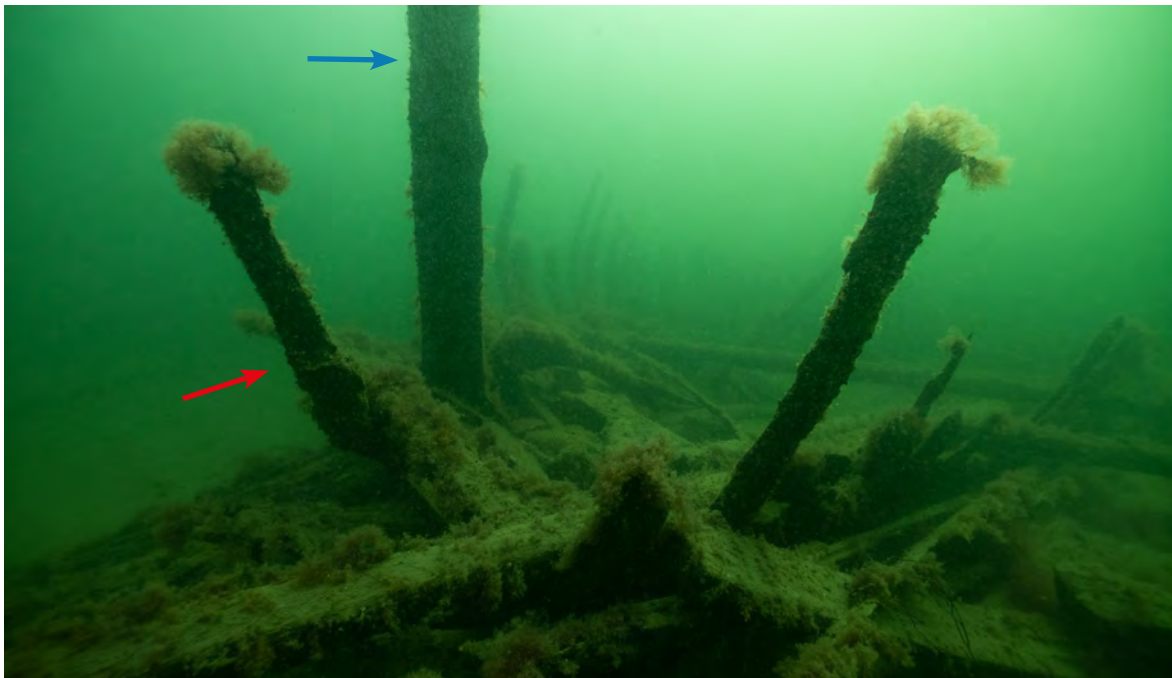
I akterpartiet finns en av häckbalkarna bevarad i sin ursprungliga position. Den sitter placerad bakom akterstäven. Både stäven och häckbalken har en kraftig vinkel akteröver (fig. 48).



FIGUR 47. Akterpartiet på V4. Bilden tagen från väster i riktning mot Ekenabben. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223658.

TABELL 4. Mått på skeppstimmer Vrak 4

Skeppstimmer	Mått från akterstäven	Längd	Bredd	Höjd
Däcksbalk	3 m	4 m		
Däcksbalk	7 m	5 m		
Däcksbalk	9,30 m	5,50 m	19 cm	11 cm
Däcksbalk	15 m	5,50 m		
Spant			10 cm	7 cm
Bordläggning			3 cm	25 cm
Innergarnering			20 cm	2 cm
Däcksplanka			17 cm	2,5 cm
Knä		1, 20 m	1,05 m	18 cm
Vrakets längd		24 m		



FIGUR 48. Häckbalken (röd pil) har en vinkel ut från skrovet och vinklar sig sedan kraftigt uppåt. Akterstäven sitter en bit in i skrovet (blå pil). Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223659.

Vraket har en helt annan konstruktion och form jämfört med de större vraken. På skrovets babords-sida syns den speciella skrovformen med skarpt

vinklade spant i slaget (fig. 49). V4 är flatbottnat och har därför varit ett grundgående skepp.



FIGUR 49. Bottenstockarna/spanten är kraftigt vinklade (röd pil). Partier av bevarad bordläggning sitter fortfarande på ursprunglig plats. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223660.



FIGUR 50. På insidan av babordssidan påträffades sten (blå pil). Notera även innergarneringen (röd pil).
Foto: Mikael Fredholm, SMTM. Digitalt museum: Fo223661.

På insidan av babordssidan påträffades sten som sannolikt är påförd vid sänkningen (fig. 50).

I vraket påträffades ett antal stående pålar samt liggande kraftiga runda timmer (fig. 51).



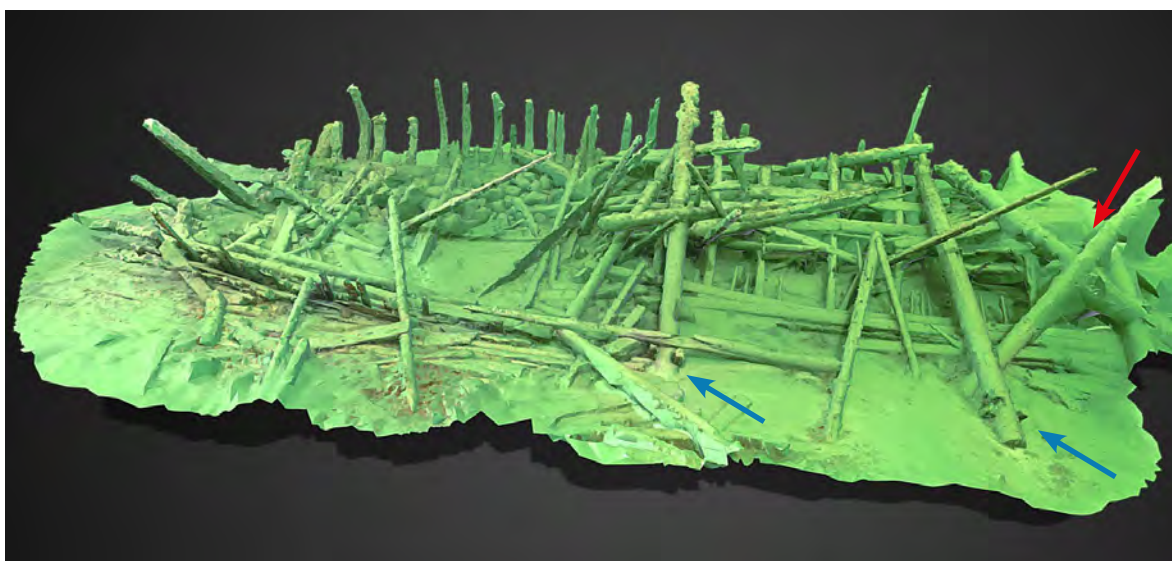
FIGUR 51. Fyra stycken stående pålar som sannolikt har monterats dit inför sänkningen av skeppet. De liggande kraftigare runda timren tillhör samma anläggning. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223662.



FIGUR 52. Låsanordningen syns i änden på detta timmer. Två stycken tunnare timmer har fällts in i den kraftigare runda stocken. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223663.

De runda timren har delvis varit korslagda och har även låsanordningar vilka suttit utanpå skrovet (fig. 52), sannolikt för att hålla ihop det relativt klena skrovet efter sänkningen.

Av vraket hann cirka tre fjärdedelar dokumenteras för en 3D-modell. Det förliga partiet saknas i modellen (fig. 53).



FIGUR 53. 3D-bilden visar vrakets status. De runda krysslagda timren utgör delar av en påmonterad förstärkning. "Låsen" är markerade med blå pilar. Pilen till höger visar samma låsanordning som syns i figur 52. Notera även akterstävans kraftiga lutning till vänster i bild. 3D-modell: SMTM. Digitalt museum: Fo223664.

Tolkning och identifiering

V4 uppvisar en mycket speciell skrovform och är flatbottnat, med en utfallande akter och kraftigt vinklade spant i slaget. Totalt togs sju dendroprover för åldersdatering på vraket. Av dessa gick tre att datera.

1. Efter år 1669
2. Efter år 1729
3. Efter år 1773

Proveniensen är Skandinavien och norra Tyskland.

Vrakets konstruktion, form och bredd kontra längd skiljer sig markant mot övriga skepp i spärren. Längden på vraket mättes upp till cirka 23 meter och fyra däcksbalkar mättades. Dessa mäter från aktern: 4 meter, 5 meter, 5,50 meter och 5,50 meter. De arkeologiska måtten, dateringarna, skrovformen samt placeringen i Djupasund gör att skeppet sannolikt kan identifieras som *Disa* byggd 1764 i Sveaborg.

Disas historia

Skärgårdsfartyget *Disa* sjösattes 1764 i Sveaborg. Fartyget var den minsta typen, en så kallad "Pojama", av det som ofta kallas "skärgårdsfregatter". *Disa* var 23,75 meter lång (80,5 fot) och 5,5 meter bred (18,5 fot). Besättningen uppgick till 105 man och skeppet var bestyckat med 18 kanoner, varav två 12-pundiga och resten nickhakar. Skärgårdsfregatterna var en ny typ av fartyg, en vidareutveckling av galärerna, tänkta för skärgårdsflottan (arméns flotta). Fregatterna fanns i fyra typer och var avsedda för att både seglas och/eller ros och därmed kunna manövrera väl i skärgårdsmiljö. Skärgårdsfregatterna var grundgående med en stor eldkraft (Nikula 1933:123-128, 132, Gullbing 2021:9-10, 38).

Under det ryska kriget användes *Disa* inledningsvis för spaningsuppdrag i den finska skärgården. År 1789 togs de tyngre kanonerna bort, fartyget gjordes om till en brigantin/skonert/skonertbrigg/brigg (uppgifterna varierar) och överfördes till örlogsflottan. *Disa* sänktes i Djupasund 1810 tillsammans med Södermanland/Gripen och Kronojakten *Simpan* (Nikula 1933:364-365, Gullbing 2021:6,9-10,75).

En fördjupad historik om skeppet finns i bilaga 2.

Disa

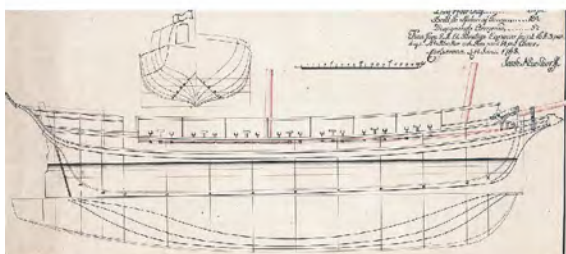
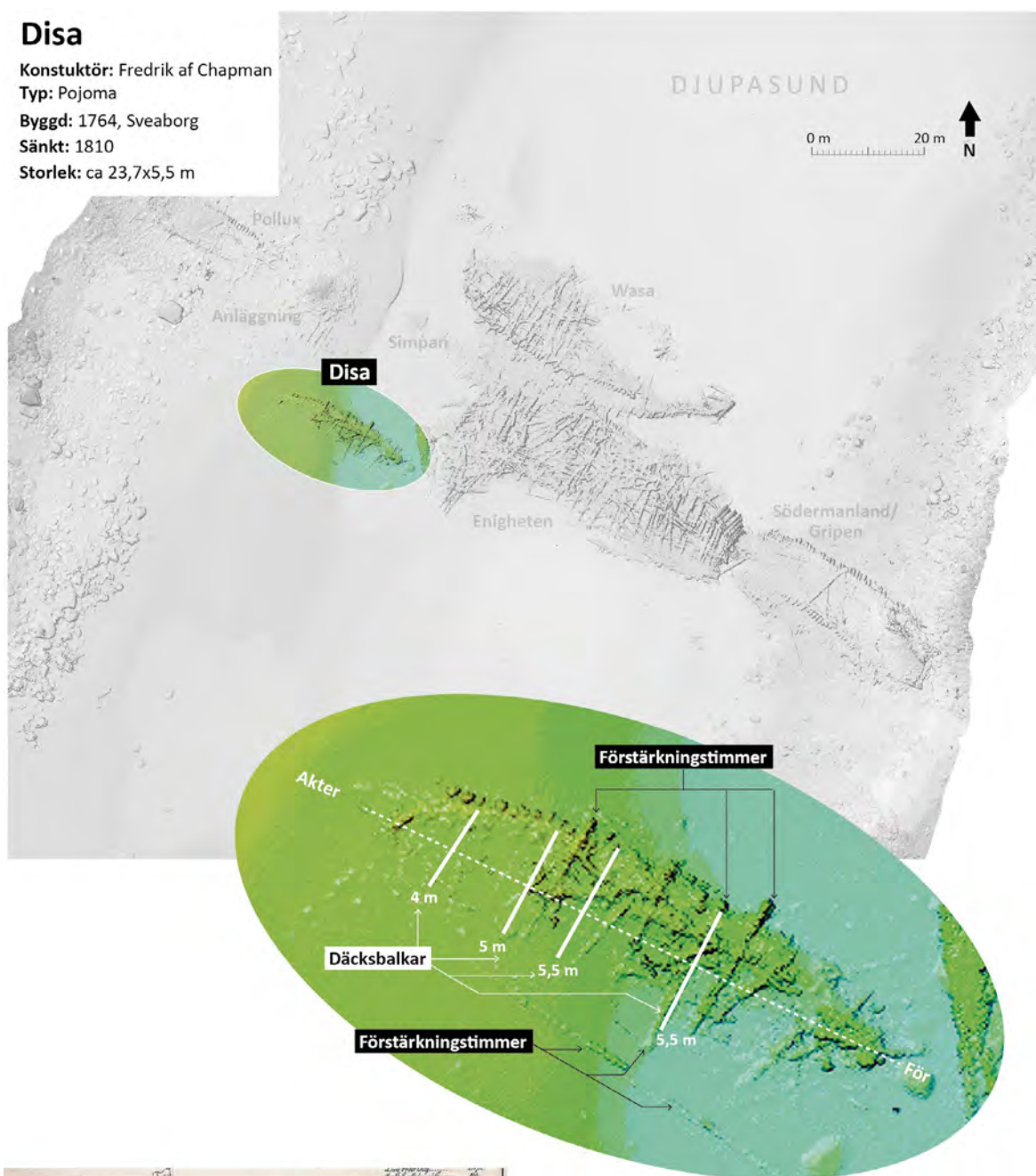
Konstruktör: Fredrik af Chapman

Typ: Pojoma

Byggt: 1764, Sveaborg

Sänkt: 1810

Storlek: ca 23,7x5,5 m



Ritning av så kallad Pojoma.

MULTIBEAMKARTERINGEN VISAR var *Disa* placerades. Noterbart är att det bildats en skarp kant norr om vraket. Troligen har försänkningarna i olika faser förändrat vattnets och strömmarnas riktningar. Ritningen av Pojoman Brynhilda från 1775 visar likheterna i akterpartiet. Multibeam: Försvarsmakten. Ritning: Digitalt museum, OR 1024. Skiss: Jim Hansson, SMTM. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM.

VRAK 5

Resultat

Vrak 5 (V5) ligger sjunket norr om V4, mellan V3 och V6. Vraket är fragmenterat och relativt platt (fig. 54).

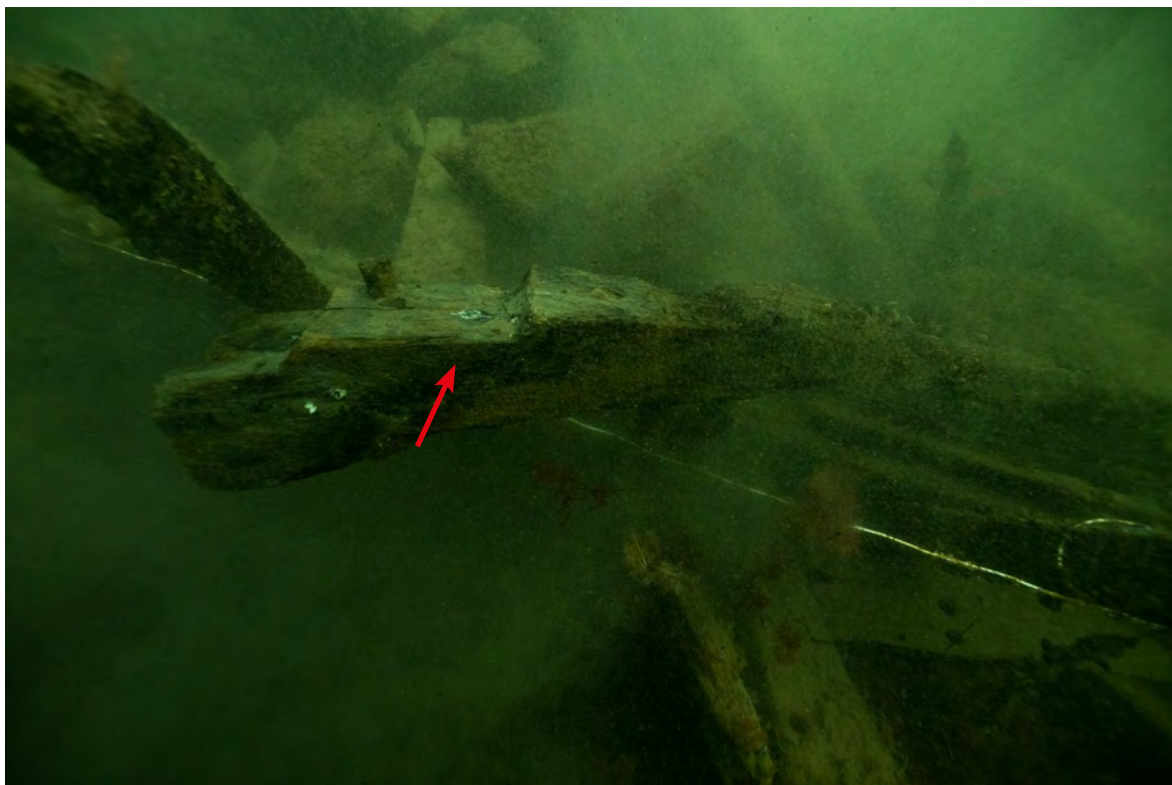
Vrak 5 är cirka 18 meter långt och 6,50 meter på det bredaste stället. Skeppet är byggt med klinkteknik, det vill säga bordplankorna i bordläggningen överlappar varandra (fig. 55). I vraket ligger det mycket sten, det finns stående pålar mitt i skeppet

samt runda, liggande timmer. Detta är troligen påfört och anlagt inför sänkningen.

Ett bra sätt att avgöra var aktern respektive fören är på ett klinkbyggt skepp är att leta upp en lask (skarv) i bordläggningen. I detta fall påträffades en i den fragmenterade bordläggningen på styrbords-sidan (fig. 56). Det är alltid den yttre spetsen som pekar akteröver.



FIGUR 54. Vraket ligger nära en lerkant (under arkeologen i bilden) som vetter upp mot V6. Akterstäven syns peka ut i en skarp vinkel från vraket. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223665.



FIGUR 55. Ett spant med klinkhak för infästning av bordplankorna (röd pil). Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223666.



FIGUR 56. Den röda pilen visar änden på skarven. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223667.



FIGUR 57. På bilen syns de konstruktioner som påförts innan sänkningen. Skarvarna på de runda timren visar att de varit korslagda. Till vänster i bild syns "låsen" som suttit i de runda korslagda timren utanpå skrovet för att stärka upp detta. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223668.

De stående pålarna och de runda timren är i princip identiska med dem som påträffades på *Disa* (V4). Pålarna står, liksom på *Disa* och *Södermanland/Gripen* (V1), i mitten av vraket (fig. 57).

Pålarna och timren har ingått i en konstruktion för att stärka upp skeppet innan och efter sänkningen.

Midskepps och förut ligger ett parti av ett däck (fig. 58). Det är oklart om detta tillförts för att stärka upp skeppet och möjligen lägga sten på.

I övrigt var det svårt att notera särdrag och detaljer på vraket. I brist på tid prioriterades de övriga vraken, då Vrak 5 antogs bli svårt att identifiera.



FIGUR 58. Bilden är tagen från *Enighet* (V2) och visar ett däck från Vrak 5. Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223669.

TABELL 5. Multibeammått Vrak 5.

Skeppstimmer	Mått från Nordväst (troligen aktern)	Längd	Bredd	Höjd
Breddmått	3 m	4 m		
Breddmått	6,40 m	5,80 m		
Breddmått	9 m	6 m		
Breddmått	13,20 m	6,50 m		

TOLKNING OCH IDENTIFIERING

Totalt togs sju stycken dendroprover för åldersdatering på vraket. Av dessa gick två att datera.

1. Efter år 1695
2. Efter år 1772

Vrak 5 uppmättes i huvudsak utifrån multibeambil- den, där det går att mäta med centimeter-precision. De arkeologiska resultaten visar att Vrak 5 möjligen går att identifiera som kronojakten *Simpan*. Storlek och andra historiska data är okända för *Simpan*, men av de undersökta vraken i Djupasund är Vrak 5 det enda som kan komma ifråga. Det som talar

för att det är just *Simpan* är att vraket har samma typ av påspikad konstruktion som *Disa* och till viss del *Södermanland/Grip* vilket sannolikt gjorts vid samma tillfälle. Dessa tre skepp ska enligt historiskt källmaterial ha sänkts 1810 i Djupasund (Gullbing 2021:6, 10).

*Simpan*s historia

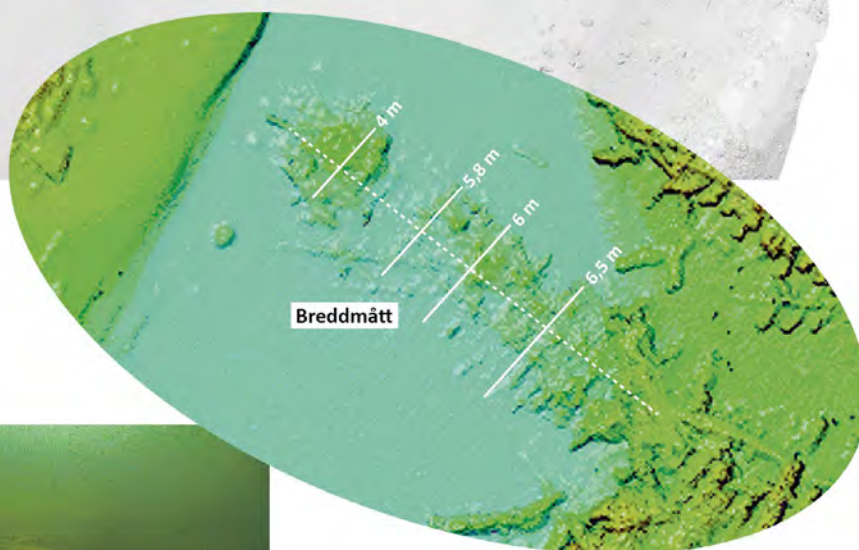
I de arkivuppgifter som framkommit (se bilaga 2) finns inga kända uppgifter om när eller var skeppet skall ha byggts. Det finns för närvarande heller inga uppgifter om skeppets levnadshistoria.

Simpan

Typ: Kronojakt

Byggt: okänt

Sänkt: 1810



Vraket.

GRAFIKEN VISAR var vraket efter *Simpan* ligger. Det är placerat i samma område som *Disa*, vilket blir logiskt när man ser överblicken av området och där man också kan notera att det verkar ha blivit en fördjupning av erosion i botten. Sannolikt har den framkommit efter *Pollux* och *Enigheten* sänktes 1785 och då ändrat förhållandena i området. Multibeam: Försvarmakten. Foto: Jim Hansson, SMTM. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM.

VRAK 6

Resultat

Vrak 6 (V6) ligger längst västerut och i princip i samma linje som övriga vrak, men det separeras

från de övriga av en stor stenhög. Vraket ligger grunt, är relativt platt och var beväxt (fig. 59). Vrak 6 ligger med fören västerut, mot Tjurkö.



FIGUR 59. Vraket mot förpartiet. Skeppsdelar ligger huller om buller och har tydligt påverkats av väder och vindar.
Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223670.



FIGUR 60. Vraket är täckt med sten. Bilden är tagen från fören mot aktern. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223671.

Midskepps och förut är vraket till stora delar täckt av påförd sten (fig. 60). Den påförda stenen är homogen och hanterlig för hand. Sannolikt har den

påförts vid sänkningen. Stenen har fått skrovet att kollapsa och partier av skrovsidan har fallit ut på botten (fig. 61).



FIGUR 61. Delar av styrbordssidan har kollapsat. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223672.



FIGUR 62. Delar av skrovet ligger utfallet en bit från vraket. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223673.

Längre ut, norr om vrakets styrbordssida ligger ytterligare ett skrovparti som fallit ut. Hur det hamnat där är oklart, men stormar kan ha påverkat och bidragit till detta (fig. 62).

Förstäven sticker upp cirka 2 meter och mäter cirka 50x20 centimeter. Den lutar svagt åt babord och har en skarp vinkel från kölen och uppåt (fig. 63).



FIGUR 63. Förstäven på V6 lutar svagt åt babord. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223674.

TABELL 6. Multibeammått samt mått på skeppstimmer Vrak 6.

Skeppstimmer	Mått från akterstäven	Längd	Bredd	Höjd
Bredd	4 m	5,50 m		
Bredd	9,40 m	7 m		
Bredd	12,50 m	7 m		
Bredd	17,70 m	7,10 m		
Bredd	20,60 m	6,60 m		
Bredd	24,40 m	3,80 m		
Innargarnering			22 cm	3 cm
Spant			14 cm	10 cm
Spant			16 cm	7,5 cm
Pumpränna			21 cm	15 cm
Förstäv		2 m	50 cm	20 cm
Vrakets längd		27 m		



FIGUR 64. Pumprännan ligger precis utanför vraket på styrbordssidan. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223675.

På styrbordssidan, utanför skrovet, påträffades en pumpränna som inte var bevarad i sin fulla längd. Höjd och bredd var 21x15 centimeter (fig. 64).

På grund av växtlighet på vrakplatsen, stenmassorna och vrakets nedbrutna status, var det svårt att notera detaljer och särdrag.

Tolkning och identifiering

Totalt togs det sex dendroprover för åldersanalys på Vrak 6. Av dessa gick endast ett att datera. Provet visade att eken avverkats efter år 1725. Proveniensen är norra Europa eller södra Skandinavien.

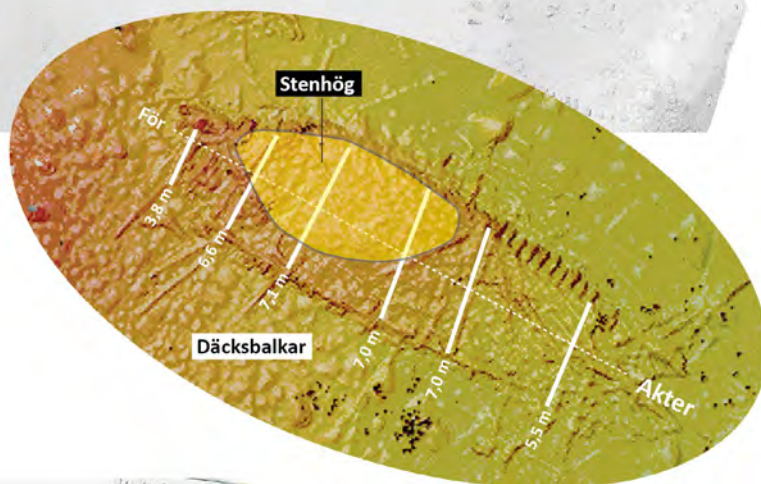
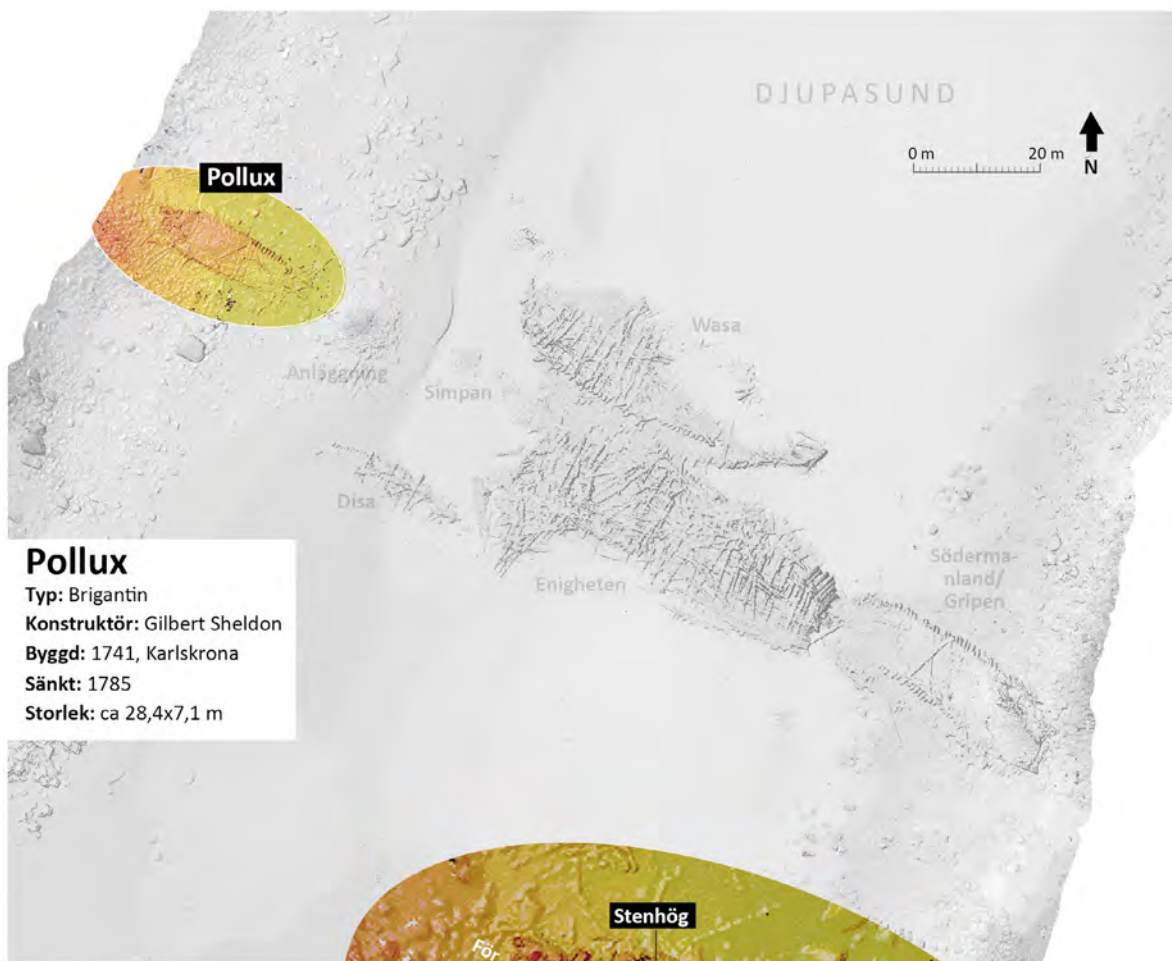
I och med att vraket till stora delar var täckt med sten samt att det var väldigt påverkat av väder och vind kunde inga däcksbalkar mätas. Bredden har därför mättats i multibeam-bilden, där det går att mäta med centimeter-precision. Vrak 6 största bredd är 7,10 meter och dess längd cirka 27 meter.

Akterstaven kunde inte påträffas varför en uppskattning av vrakets längd gjordes under dykningarna. Denna jämfördes senare med multibeam-karteringen.

V6 kan sannolikt identifieras som brigantinen *Pollux* byggd 1741. Längd och breddförhållanden stämmer bra med arkivuppgifter, dateringen likaså. Dessutom finns det beskrivet att *Pollux* sänkts väster om *Konung Fredrik* (V2):

”År 1785 försänktes Skeppet *konung Fredric* och år 1786 fartyget *Pollux* med sten uti Djupa sund, sålunda att Wraken ligga Ost och Väst uti Inloppet” (citatet i Gullbing 2021:5).

Denna uppgift, liksom en karta från 1787 som grovt visar *Pollux* och *Konung Fredriks* placering i sundet visar att vraket bör ligga väster om V2 (se fig. 7).



Skeppssritning, pollux.

MULTIBEAMKARTERINGEN VISAR Vrak 6 och skeppets position i förhållande till de andra vraken. Ritningen avbildar sannolikt *Pollux* och formen på förstäven (röd pil) stämmer väl överens med vrakets. Multibeam: Försvarsmakten. Ritning: Krigsarkivet. Skiss: Jim Hansson, SMTM. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM.

Pollux historia

År 1741 sjösattes brigantinen *Pollux* i Karlskrona. Skeppet var 28,4 meter långt (95,5 fot) och 7,1 meter brett (24 fot). En brigantin var ett tvåmastat fartyg med gaffelsegel på den aktra masten som även utgjorde skeppets stormast. På den förliga masten satt råsegel. *Pollux* var bestyckad med 18 lätta kanoner och deltog i hattarnas ryska krig på 1740-talet samt i det pommerska kriget 1757-1762. Skeppet sänktes i Djupasund 1786 (Gullbing 2021:5, 9, 28-32).

Redan 1780 hade överamiralen Henric af Trolle velat sälja eller slopa 5-10 skepp, bland andra *Konung Fredrik* och *Pollux*. Ifall flottan desarmerades så mycket på en gång skulle det emellertid se tomt ut i örlogshamnen. *Pollux* och *Konung Fredrik* fick därför ligga kvar vid kaj i Karlskrona i fem år bara för syns skull.

Under ett flottbesök påstods ryssarna ha visat alltför stort intresse för Djupasund och nattetid lodat i området. Överamiralen Carl August Ehrensvärd bestämde sig för att spärra av sundet, trots att en del motsatte sig detta. En spärr hindrar ju även egna fartyg och nyttotrafik, men år 1785 sänktes slutligen *Konung Fredrik* och *Pollux* (Gullbing 2021: 3-4).

”Gamla casserade Skieppet Kung Fredrich samt Bregantin *Pollux* hafva blifvit slofade, och efter Eders Kongl:e Majts nådigste befallning, nyttjade till försänkning, uti ett af de öfverflödige inloppen till Carlsrona, Kallad Djupasund” (citatet i Gullbing 2021:4).

En fördjupad historik om skeppet finns i bilaga 2.

ANLÄGGNINGAR

Resultat

I området mellan *Disa* (V4) och *Pollux* (V6) påträffades en anläggning som inte är relaterad till ett skepp. Konstruktionen är cirka 15x7 meter stor. Den består av runda kraftiga timmer och kvadratiska timmer som är sammanfogade genom att stockarna har urtag som binder dem samman. De är också fastsatta med trädymplingar (fig. 65).

I det undre lagret av timmer finns urtag som är utmejslade i timret (fig. 66). Deras funktion är oklar.

Anläggningen ligger i direkt anslutning till en massiv anlagd stenhög (fig. 67).

Det förefaller finnas någon form av timmerkonstruktionen delvis under stenhögen, sannolikt har de anlagts vid samma tillfälle. Detta är dock inte fastställt.

Tolkning

Anläggningen har inte daterats men kan genom arkivkällor möjligen kopplas till ett årtal.

I ett memorial den 31 maj 1810 från Johan Puke till Generaladjutantens expedition för flottan står följande:

”Då jag nu låtit börja arbetet med försänkningar i Djupasund och Bållöarne af de redan förlidit år till detta behof apterade utdömda och casserade fartygen, fregatterne *Grip* och *Sprengtporten* samt Briggen *Disa* har det likväl befunnits att dessa fartyg icke kunna

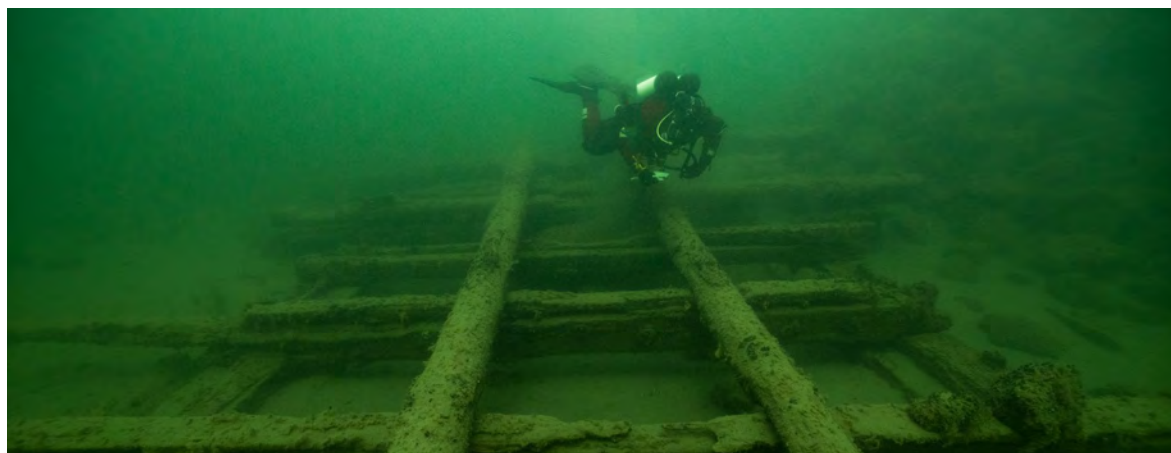
till det åsyftade ändamålet göra tillfyllest med mindre än en å tvenne dertill inrättade och med sten fyllda kistor tillika blifva i hvarje sund försänkte...” (*Krigsarkivet. Ankommande handlingar 1810*).

Sannolikt är stenhögen i Djupasund resterna av en av de stenkistor som nämns. Det måste dock göras fler undersökningar för att fastställa detta.

Övriga uppgifter om sänkta vrak

Enligt en arkivuppgift skall det ha sjunkit en ballastpråm som hette *Elgen* i Djupasund redan 1718. Sannolikt rörde det sig om en olycka och den exakta förlisningsplatsen är oklar. Vad *Elgen* hade för avsikt i området är inte känt. Kanske skulle pråmen passera sundet med en last av sten till Karlskrona? De arkeologiska undersökningarna pekar inte mot att något av vraken i Djupasund skulle vara *Elgen*.

Ytterligare ett fartyg, lastdragaren *Tumlaren*, påstås enligt en osäker källa ha blivit sänkt 1785 i Djupasund tillsammans med *Konung Fredrik*. Detta är sannolikt fel, då övriga uppgifter, liksom kartan (fig. 7) pekar på att *Pollux* är det fartyg som sänks samma år som *Konung Fredrik* i sundet (Gullbing 2021:4). På en karta från slutet av 1700-talet finns en markering i Bollösund där det står vrak sänkta 1788 (fig. 68). Det är därför möjligt att *Tumlaren* istället blivit sänkt i Bollösund.



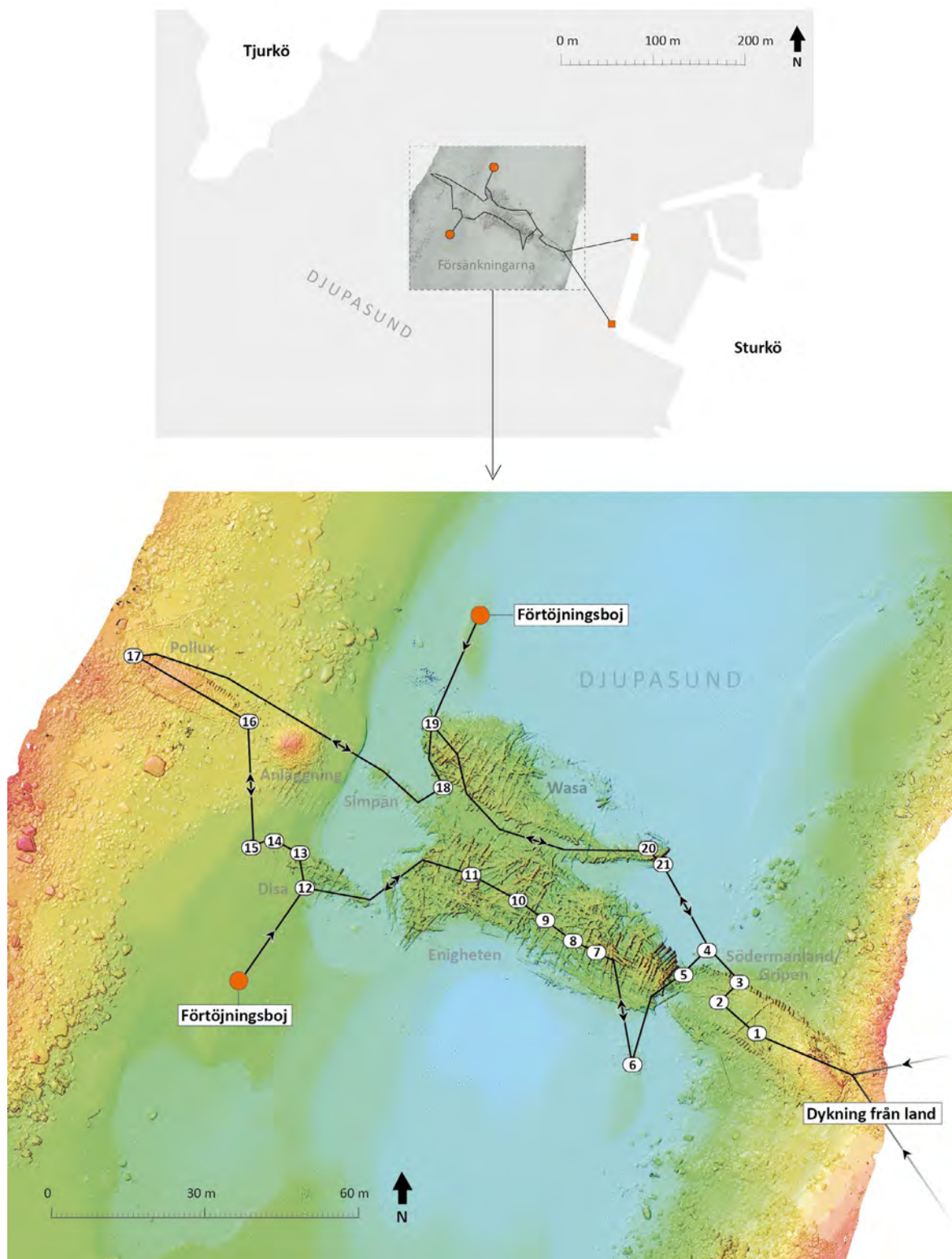
FIGUR 65. Anläggningen består av tre lager timmer. Underst ligger längsgående fyrkantiga timmer. Över dessa ligger fyrkantiga timmer tvärs med en planka ovanpå. Ovanpå dessa ligger längsgående runda timmer som låser de underliggande. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223676.



FIGUR 66. De utmejslade urtagen finns mellan varje fack. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223677.



FIGUR 67. Stenhögen är stor och tydligt anlagd. Möjligen kan denna anläggning vara det som kallas för "Flisan". Se på kartan i fig. 8. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223678.



ETT FÖRSLAG på en guidad dyktrail i Djupasund. Förslag på var bojar för ankring samt landanslutning kan placeras syns i rött. Multibeam: Försvarsmakten. Skiss: Jim Hansson, SMTM. Grafik: Alexander Rauscher, SMTM.

Lista på intressanta punkter i kartan:

1. Mastfisk
2. Förstärkande pålar
3. Pålad anlagd inför sänkningen
4. Skeppssida med kanonport
5. Vy mot *Enighetens* akterparti
6. Intakt övre däck som tillhör *Enigheten* med genomföring och lås för gångspel
7. Mastfisk
8. Gångspel
9. Sex pumpar
10. Gångspel
11. Däcksstöttor
12. Förstärkande timmer med låsanordning
13. Bevarat skrovparti
14. Vy mot aktern

15. Akterstäv och häckbalk
16. Akterparti (innan man kommer till punkt 16 passerar man anläggningen i trä)
17. Förstäv
18. Översimning av *Simpan* och vy mot *Wasa*
19. Förstäven
20. Simning över babordssida mot aktern
21. Vy mot akterpartiet

Förslagsvis anläggs en dyktrail med linor via listans sevärdheter. Skyltar med information kan med fördel placeras på vissa ställen med förklaring, information och en karta. Var eventuella bojstenar och ankringsbojar kan placeras måste föras i dialog med Försvarsmakten, Sjöfartsverket och yrkesverksamma i Ekenabben. Sportdykare bör också konsulteras inför anläggandet av dykparken.

UTVÄRDERING

Förundersökningen inleddes med ett underlag som var bristfälligt. Efter kontakt med Marinen utfördes en kartering med multibeam som underlättade den arkeologiska undersökningen avsevärt. Arbetet kunde koncentreras till att dokumentera vraken med mått och form på viktiga konstruktionsdelar samt en kartering av skeppstekniska detaljer. Genom sammanställningar av arkeologisk data samt dendrokronologiska analyser av skeppstimmer och jämförelser med historiskt material, har detta lett fram till sannolika identifieringar av vraken.

Den arkeologiska dokumentationen visar tydligt att med rätt förutsättningar och med relativt små insatser kan avgörande genombrott göras. Dessa kan, istället för grundlösa teorier och lösa antaganden, leda till nya fakta, vilket i förlängningen bidragit till spännande, informativa och historiskt korrekta berättelser kring vraken i Djupasund.

Rapporten kan ligga till grund för flera saker. En mängd populärvetenskapliga alster kan skrivas kring resultaten. Förundersökningen ger också ett stort mervärde för en eventuell dykpark. Det finns också möjligheter att genom resultaten anordna guidade dykningar.

Materialet som tagits fram har även en stor forskningspotential. Flera av Karlskronas berömda skeppsbyggmästare finns representerade i spärren. Mängder av båtsmän och andra människor har levat och verkat på skeppen, liksom deltagit i arbetet med försänkningarna. Fenomenet att återanvända skepp är också ett spännande ämne som kräver mer forskning. Detta pågår för närvarande i projektet "Den glömda flottan", där det i Djupasund insamlade materialet kommer att ingå.

Materialet i rapporten kan även komplettera världsarvet Karlskrona på ett nytt sätt. Skeppen och örlogsvarvet är avgörande för förståelsen av

varför Karlskrona anlades och finns till. Om det inte vid slutet av 1600-talet tagits beslut om att flytta örlogsbasen till Trossö i Blekinge och där utveckla skeppsbygget och flottan så skulle inte Karlskrona existera i sin nuvarande form i dag.

SMTM anser att inga fynd, föremål eller konstruktionsdetaljer är i behov av att skyddsbärgas utifrån det som påträffades vid förundersökningen. Det kan dock inte uteslutas att det kan finnas behov av detta i framtiden om nya rön framkommer.

Resultaten från förundersökningen i Djupasund utgör en del i forskningsprogrammet "Den glömda flottan - Sveriges "blåa" kulturarv 1450-1850" - ett samarbete mellan CEMAS vid Stockholms universitet, SMTM samt Museiverket i Finland. Forskningsprogrammet är finansierat av Riksbankens Jubileumsfond (RJ). "Den glömda flottan" är ett stort tvärvetenskapligt forskningsprogram som ska studera de spår som finns av den äldre svenska örlogsflottan. Det rör sig framför allt om slojade fartyg, ibland avsiktligt sänkta som farledsspärrar, men också placerade för att nyttjas som fyllning i kajer och för skapandet av olika hamnmiljöer. Vraken utgör ett tidigare ofta förbisett källmaterial. Karlskronaområdet är högprioriterat i ett av forskningsprogrammets delprojekt - Atlasmodulen.

Inom Atlasmodulen ska SMTMs marin- arkeologer kartlägga, dokumentera och i möjligaste mån identifiera ett stort antal vrak på olika platser i Sverige, varav de flesta finns kring Karlskrona och Stockholm. Detta världsunika material ska användas för fortsatt forskning på ett strategiskt urval av de berörda fartyglämningarna. Skeppens levnadshistorier ska bland annat studeras, från planeringsstadiet, via byggandet och deras aktiva liv som seglande till dess de slojades och nu fått en fortsatt historia.

REFERENSER

Otryckta källor

Generaladjutanten. Serie E II vol 10 Ankommande handlingar 1810. Krigsarkivet.

Historiska kartor

Planritning öfver Sjö och Land Försvaret af Carlskrona 1810. RK917. Blekinge läns museum.

Serie IV vol. 2, 1787 No 1. *Special-Charta öfver Blekingeska Kusten omkring Carlskrona ifrån Salterna Wallmans matning reducerad av Klint.* 1787. Krigsarkivet.

Sverige, topografiska kartor. 0400:18B:010 *Kommittéförslag till försänkningar i Karlskrona skärgård* 1890. Krigsarkivet.

Marinens ritningar. Serie A11c 1740. *Rytning till en Bregantin lång öfver stäfv: 95 foot...* Krigsarkivet.

Handritade kartor, Sverige. *Specialcharta öfver Blekingekusten omkring Karlskrona från Saltärna förbi Gjö och Torum uddar till Orranäs lotsplats.* Uppsala universitetsbibliotek.

Fartygsmodeller och ritningar

Fartygsmodell 00 053,1, *Enigheten*. Marinmuseum, Karlskrona.

Fartygsmodell O 00014, *Wasa*. Marinmuseum, Karlskrona.

Litteratur

Bernes, Claes, 2008. *Segelfartygens tid*. Stockholm.

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

Glete, Jan, 1990. *Den svenska linjeflottan 1721-1860. En översikt av dess struktur och storlek samt några synpunkter på behovet av ytterligare forskning*. I: Forum Navale nr 45. Karlskrona.

Gullbing, Bengt, 2021. *Spärren i Djupasund*. Otryckt rapport. Karlskrona kommun.

Halldin, Gustav, 1943. *Skeppsbyggnad och sjökrigsmateriel under perioden 1771-1814*. I: Lybeck, O (red.). *Svenska flottans historia*. Vol. 2, s. 323-388. Malmö.

Hansson, Jim, 2016. *Regalskeppen "Solen" och "Victoria" skiner igen: arkeologisk utredning, etapp 1 och 2, Karlskrona socken, Karlskrona stad, Blekinge län*. Sjöhistoriska museet. Stockholm.

Hansson, Jim & Gullbing, Bengt, 2018. *Blekinge - det första byggda örlogsskeppet i Karlskrona: arkeologisk besiktning, Karlskrona stad, Blekinge län*. Sjöhistoriska museet. Stockholm.

Hansson, Jim & Höglund, Patrik, 2021. *Apollo och Maria, den nya generationens örlogsskepp. Arkeologisk forskningsundersökning. Lämningsnummer L2021:8516 och L2021:8517. Vaxholm socken, Vaxholm kommun, Stockholms län. Vrak- Museum of Wrecks. Stockholm.*

Hägg, Christer, 2021. Vice admiral Lord Nelson hotar flottan i Karlskrona 1801. I: Hofsten, Gustaf von (red.). *I fred och örlog: svensk och engelsk sjömakr under 500 år.* Breakwater Publishing.

Höglund, Patrik, 2020. Chapmans flotta - och linjeskeppet Dygden. I: Linderöth, Andreas (red.). *Fredrik Henrik af Chapman - myt & verklighet*, s. 171-189. Karlskrona.

Lybeck, Otto, 1942. *Svenska flottans historia* vol. I. Malmö.

Lybeck, Otto, 1943. *Svenska flottans historia* vol. II. Malmö.

Nikula, Oscar, 2008 [1933]. *Svenska skärgårdsflottan 1756-1791.* Faks.-utg. Sjöhistoriska samfundet. Stockholm.

Sundberg, Ulf, 1998. *Svenska krig 1521-1814.* Stockholm.

Unger, Gunnar 1943. Svenska flottans sjötåg 1680-1721, s. 117-158. I: Lybeck, O (red.). *Svenska flottans historia.* Vol. II. Malmö.

Unger, Gunnar, 1943. Svenska flottans sjötåg åren 1772-1814, s. 485-528. I: Lybeck, O (red.). *Svenska flottans historia.* Vol. II. Malmö.

Wachtmeister, Alarik, 1912. Något om i Karlskrona örlogshamn fördom sänkta skepp. I: *Tidskrift i Sjöväsendet*, s 55-74. Stockholm.

Zettersten, Axel, 1905. *Svenska flottans historia: åren 1635 - 1680.* Norrtälje.

TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Statens maritima och transporthistoriska museers (SMTM) dnr: 5.3.1-2020-1069

Länsstyrelsens dnr: 431-2790-2020

Lämningsnr. Forsök: L1978:1918

SMTM projektledare: Jim Hansson

SMTM biträdande projektledare: Patrik Höglund

Uppdragsgivare: Karlskrona kommun

Undersökningstyp: Marinarkeologisk förundersökning

Undersökningstid: 2020-10-05- 2020-10-13 och 2021-04-19- 2021-04-23

Socken: Tjurkö

Kommun: Karlskrona

Län: Blekinge

Landskap: Blekinge

Koordinatsystem: SWEREF 99TM

Koordinater: N 6217631, E 539371

Vattendjup: 6-13 meter

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, Metashape, Photo Shop, Deep View m.fl.

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

Fynd: Inga fynd togs tillvara.

Deltagarförteckning SMTM

Jim Hansson, Patrik Höglund, Håkan Altrock och Mikael Fredholm

BILAGA 1

DENDROKRONOLOGI

Dendrochronological analysis of timbers from six shipwrecks found at Djupasund, Karlskrona.

by

Aoife Daly.

Dendro.dk report 32 : 2021

Commissioned by Jim Hansson, Swedish National Maritime Museums.

Samples from six shipwrecks found at Djupasund, Karlskrona, were submitted for dendrochronological analysis, to determine their date and provenance. The results of this analysis are described in this report.

Djupasund, Karlskrona

The results of the analysis are described for each wreck individually in the following, and the report concludes with a short overview of the results collectively.

Wreck 1

Six samples are listed as extracted from wreck 1. And additional two are from posts outside wreck 1. Due to a discrepancy in the numbering of samples, there are two samples labelled “p8”, and there are three posts from the external post row accounted for (see catalogue).

All samples from the wreck itself are oak (*Quercus* sp.) and of these, three are dated. Sample P2 (Z2850019) contains 100 tree-rings, all heartwood. This sample is from a tree felled after AD 1722. Sample P3 (Z2850029) contains 73 tree-rings, all heartwood. This sample is from a tree felled after AD 1643. Sample P8 frame (Z285008a) contains 108 tree-rings (only heartwood) and is from a tree felled after AD 1735. If it is assumed that all three trees were felled at the same time, then this felling took place after AD 1735 (indicated with red shading in fig. 1).

One of the posts (P5) from the post row is spruce/larch (*Picea* sp./*Larix* sp.) but it contains just c. 29 tree-rings and is not analysed further. The two other posts are pine (*Pinus* sp.), and these contain 81 (P6 Z2850069) and 67 (P7 Z2850079) tree-rings respectively. These samples could not be dated.

Provenance wreck 1

No significant correlation is apparent between the three dated samples from wreck 1 at their dated position, but they each correlate individually with some samples from the other wrecks in this study (see table 1). The three samples are dating independently, and the highest correlations are shown in table 2. Samples P2 and P3 are dating with north German references while P8 frame correlates best with oak datasets from Norway.

By the 18th century, extensive trade of bulk timber across northern Europe takes place. The heterogeneity of the timber used in this ship probably reflects many diverse sources for timber that were exploited by the middle of that century (see discussion below).



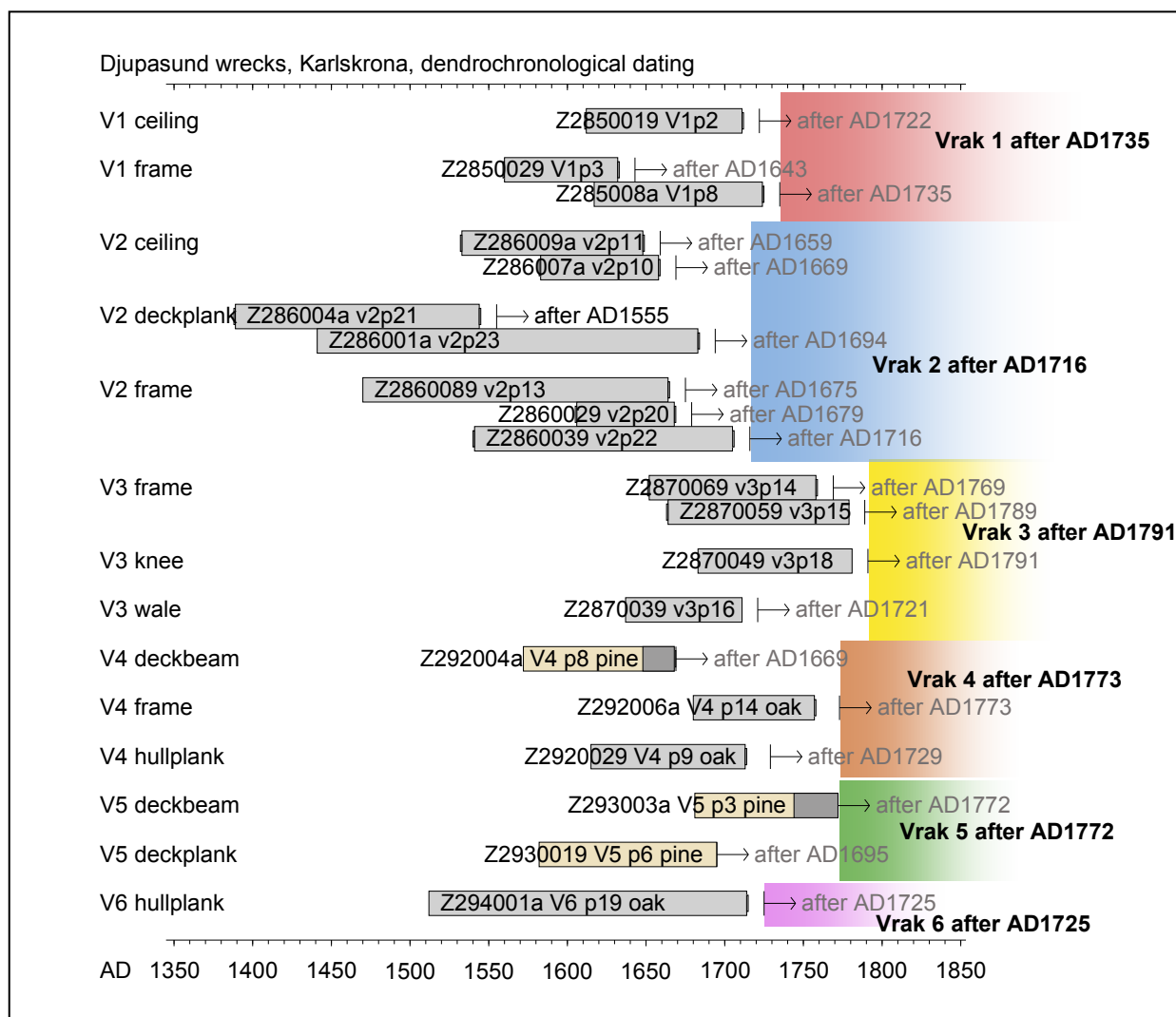


Fig. 1. Djupasund, Karlskrona. The chronological position of the dated samples from the six ships.

24th October 2021

	Z286001a v2p23	Z286004a v2p21	Z286009a v2p11	Z2850029 V1p3	Z2860029 v2p20	Z286007a v2p10	Z2870039 v3p16	Z2860039 v2p22	Z2860089 v2p13	Z2870069 v3p14	Z2850019 V1p2	Z2920029 V4 p9	Z285008a V1p8	Z294001a V6 p19	Z2870049 v3p18	Z2870059 v3p15	Z292006a V4 p14
Z286001a v2p23	*	5.36	3.85	2	0.7	3.16	0.81	1.48	3.23	0.61	3.11	1.83	2.32	2.06	\	\	\
Z286004a v2p21	5.36	*	\	\	\	\	\	\	2.26	\	\	\	\	-	\	\	\
Z286009a v2p11	3.85	\	*	0.08	-	-	\	1.65	0.32	\	1.16	0.79	0.33	0.99	\	\	\
Z2850029 V1p3	2	\	0.08	*	\	4.79	\	1.34	3.24	\	\	\	\	1.45	\	\	\
Z2860029 v2p20	0.7	\	-	\	*	5.09	4.79	1.73	1.12	\	0.08	0.17	-	0.13	\	\	\
Z286007a v2p10	3.16	\	-	4.79	5.09	*	\	3.29	3.54	\	0.69	2.06	-	2.1	\	\	\
Z2870039 v3p16	0.81	\	\	\	4.79	\	*	2.34	\	2.46	1.67	3.22	1.83	2.82	\	1.09	2.66
Z2860039 v2p22	1.48	\	1.65	1.34	1.73	3.29	2.34	*	4.24	3.25	2.03	2.11	1.94	2.98	\	2.91	\
Z2860089 v2p13	3.23	2.26	0.32	3.24	1.12	3.54	\	4.24	*	\	0.94	0.59	1.05	1.9	\	\	\
Z2870069 v3p14	0.61	\	\	\	\	\	2.46	3.25	\	*	2.56	2.82	2.2	1.96	1.98	0.78	0.37
Z2850019 V1p2	3.11	\	1.16	\	0.08	0.69	1.67	2.03	0.94	2.56	*	4.72	3.67	2.85	\	-	-
Z2920029 V4 p9	1.83	\	0.79	\	0.17	2.06	3.22	2.11	0.59	2.82	4.72	*	1.37	2.39	2.29	1.75	1.29
Z285008a V1p8	2.32	\	0.33	\	-	-	1.83	1.94	1.05	2.2	3.67	1.37	*	3.87	0.24	0.55	-
Z294001a V6 p19	2.06	-	0.99	1.45	0.13	2.1	2.82	2.98	1.9	1.96	2.85	2.39	3.87	*	0.45	2.23	0.93
Z2870049 v3p18	\	\	\	\	\	\	\	\	\	1.98	\	2.29	0.24	0.45	*	4.83	1.73
Z2870059 v3p15	\	\	\	\	\	\	1.09	2.91	\	0.78	-	1.75	0.55	2.23	4.83	*	3.5
Z292006a V4 p14	\	\	\	\	\	\	2.66	\	\	0.37	-	1.29	-	0.93	1.73	3.5	*

Table 1. Djupasund, Karlskrona. Result of the correlation (t -value) between the oak tree-ring curves from the samples from the six ships with each other.

Filenames	-	-	Z2850019 V1p2	
-	start	dates	AD1612	
-	dates	end	AD1711	
H1144M01	AD1543	AD1721	6.49	Buchhorst Dorfstr.1 4 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
PP120M01	AD1600	AD1750	6.39	PL Zamowiec Kirche 10 timbers (Wazny pers comm revised Daly 2007)
0679002S	AD1579	AD1706	5.76	PL-Luzino Gruener Hof (Wazny pers comm)
H117CM02	AD1582	AD1722	5.46	Lauenburg Elbstr. 8. 5 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
G310YZ01	AD1388	AD1773	5.34	Bühren 10 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
JEv35	AD1614	AD1748	5.34	Jeanne-Elisabeth ship (Guibal pers comm)
2101M003	AD1540	AD1746	5.30	B&W grund 3 (Daly 1997a & b)
0677002S	AD1600	AD1750	5.20	PL-Zamowiec Kirche (Wazny pers comm)
Z213M002	AD1489	AD1692	5.17	Munchgut FPL63 main group 8 timbers (Daly 2017)
Z146202a	AD1573	AD1699	5.12	Raasepori Jussarö Finland B1.2 plank (Daly 2015b)
Filenames	-	-	Z2850029 V1p3	
-	start	dates	AD1560	
-	dates	end	AD1632	
G342IZ01	AD1536	AD1697	5.23	Hannover 5 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
E German	AD1343	AD1968	5.10	East Germany Climate project sites 339 timbers (Daly unpubl)
DM200005	AD915	AD1873	5.07	Niedersachsen Nord (Göttingen Uni)
Filenames	-	-	Z285008a V1p8 frame	
-	start	dates	AD1617	
-	dates	end	AD1724	
B027238a	AD1575	AD1691	5.62	CPH Gammel Strand st38298 pd210055 (Daly 2016c)
Z0100119	AD1571	AD1710	5.49	Larvik ship 6 07090006 x216 (Daly 2008)
2101M001	AD1487	AD1743	5.07	CPH B&W grund (Norway imports) 6 timbers (Daly 1997a & b)

Table 2. Wreck 1, Djupasund, Karlskrona. Result of the correlation between the tree-ring curves from the three dated oak samples from wreck 1 and diverse site and master chronologies. The source of the chronologies is given. The grey tone highlights the high t -values.

Wreck 2

Nine samples are from wreck 2. They are all oak and seven are dated. All samples have only heartwood preserved.

Sample p23 (Z286001a) is from a deck plank. It contains 243 tree-rings and is from a tree felled after AD 1694.

Sample P20 (Z2860029) is from a frame. It contains 63 tree-rings and is from a tree felled after AD 1679.

Sample P22 (Z2860039) is from a frame. It contains 165 tree-rings and is from a tree felled after AD 1716.

Sample P21 (Z286004a) is from a deck plank. It contains 156 tree-rings and is from a tree felled after AD 1555.

Sample P9 (Z2860059) is from a frame, contains 74 tree-rings, but could not be dated.

Sample P12 (Z2860069) is from a frame, contains 72 tree-rings and is not dated.

Sample P10 (Z286007a) is from a ceiling. It contains 76 tree-rings and is from a tree felled after AD 1669.

Sample P13 (Z2860089) is from a frame. It contains 195 tree-rings and is from a tree felled after AD 1675.

Finally, sample P11 (Z286009a), from a ceiling, contains 116 tree-rings. It is from a tree felled after AD 1659.

If it is assumed that all trees from wreck 2 were felled at the same time, then this felling took place after AD 1716 (indicated with blue shading in fig. 1).

Provenance wreck 2

Only few of the tree-ring curves from the dated samples from wreck 2 correlate with each other (table 1). Thus, these seven samples are dated independently (table 3). There is a tendency to two groupings. Some timbers are dating with south Scandinavian datasets, while others with data from north German sites. Again, by the 18th century, extensive trade of bulk timber across northern Europe takes place. The heterogeneity of the timber used in this ship might reflect diverse sources for timber that were exploited (see furthermore discussion below).

FileNames	-	-	Z286001a v2p23	
-	start	dates	AD1441	
-	dates	end	AD1683	
Z301007a	AD1537	AD1698	6.96	Bollösund Karlskrona vrak 3 p25 mastfisk (Daly in prep 2021)
PM670108	AD725	AD1985	6.50	PL Gdansk (Wazny pers comm)
SM000005	AD1274	AD1974	6.47	Skåne Blekinge (Lund University)
midtjy17	AD536	AD1980	6.26	Mid Jutland (Christensen pers comm)
Z0923M01	AD1404	AD1623	6.06	Vasa group 1 63 timbers (Daly 2021)
Z146M001	AD1560	AD1699	6.01	Raasepori Jussarö Finland planks 4 timbers (Daly 2015b)
G3710Z01	AD1508	AD1694	5.98	Near Jork Hamburg 4 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
Z043M001	AD1320	AD1577	5.79	Germany FPL 77 4AM wreck 5 timbers (Daly 2009c)
SWED022	AD1127	AD1987	5.71	Gotland (Fritz Schweingruber)
baua0031	AD1517	AD1636	5.64	Ventjager (van Daalen & van der Beek 2003)
E German	AD1343	AD1968	5.43	East Germany Climate project sites 339 timbers (Daly unpubl)
ZEALAND9	AD452	AD1997	5.37	Sjælland Denmark 476 timbers (Daly unpubl)
Z281M003	AD1485	AD1732	5.37	Süderoogsand planks 6 timbers (Daly 2020a)
0067M001	AD1334	AD1543	5.35	Havnegade Copenhagen 5 timbers (Daly 1996)
LUNQSP01	AD621	AD1769	5.33	Lund oak (Bartholin pers comm)
FileNames	-	-	Z2860029 v2p20	
-	start	dates	AD1606	
-	dates	end	AD1668	
G330BZ01	AD1604	AD1668	5.67	Melle 4 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
B027oak fishbox	AD1558	AD1731	5.27	Gammel Strand Copenhagen oak fishbox 2 timbers (Daly 2016c)
Z286007a v2p10	AD1583	AD1658	5.09	Djupasund Karlskrona Vrak 2 P10 Innergarnering (Daly this report 2021)
FileNames	-	-	Z2860039 v2p22	
-	start	dates	AD1541	
-	dates	end	AD1705	
E German	AD1343	AD1968	7.89	East Germany Climate project sites 339 timbers (Daly unpubl)
G361CZ01	AD1535	AD1708	7.56	Holto 5 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
DM200006	AD914	AD1873	7.30	Lüneburger Heide (Göttingen Uni)
GO10TZ01	AD1493	AD1731	6.63	Güstrow 7 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
DM100008	AD457	AD1723	6.61	Lübeck (Hamburg Uni)
DM200005	AD915	AD1873	6.28	Niedersachsen Nord (Göttingen Uni)
HO32VM02	AD1474	AD1672	6.28	Zarrentin Kirche 18 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
Z299003a	AD1525	AD1699	6.19	Bollösund Karlskrona vrak 1 p12 spant (Daly in prep 2021)
FileNames	-	-	Z286004a v2p21	
-	start	dates	AD1389	
-	dates	end	AD1544	
Z092310a	AD1459	AD1615	7.58	Vasa c12 HS SB rider stringer (Daly 2021)
0067M001	AD1334	AD1543	6.98	Havnegade Copenhagen 5 timbers (Daly 1996)
SM000005	AD1274	AD1974	6.90	Skåne Blekinge (Lund University)
Z027M001	AD1313	AD1567	6.70	Amager Strand 6 planks 6 timbers (Daly 2008)
q415029m04	AD1356	AD1540	6.62	Evangelistas altarpiece Seville Cathedral 29 planks (Rodríguez-Trobajo & Domínguez-Delmás 2015)
Z040M001	AD1386	AD1567	6.38	Gåsehage Randers 2 timbers (Daly 2009a)
Z141004a	AD1415	AD1538	6.24	Klippan 2 shipwreck Göteborgs kn Västergötland p156 (Daly 2015a)
Z157M003	AD1365	AD1567	6.16	Bispevika ship 12a Oslo 4 timbers (Daly 2020b)
4077M001	AD1310	AD1540	6.09	Nyborg slot (Daly 1999)
SM100003	AD1135	AD1711	6.06	Ystad area (Lund University)

Table 3. Wreck 2, Djupasund, Karlskrona. Result of the correlation between the tree-ring curves for the seven dated samples and diverse site and master chronologies. The source of the chronologies is given. The grey tone highlights the high t -values.

24th October 2021

FileNames	-	-	Z286007a v2p10	
-	start	dates	AD1583	
-	dates	end	AD1658	
E German	AD1343	AD1968	9.33	East Germany Climate project sites 339 timbers (Daly unpubl)
DM200005	AD915	AD1873	7.94	Niedersachsen Nord (Göttingen Uni)
HO151M01	AD1468	AD1700	7.80	Butzow 6. Wallstr. 2. 5 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
DM200006	AD914	AD1873	7.63	Lüneburger Heide (Göttingen Uni)
GO113Z01	AD1529	AD1678	7.50	Güstrow 3 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
Z299005a	AD1579	AD1687	7.38	Bollösund Karlskrona vrak 1 p10 spant (Daly in prep 2021)
H1114M01	AD1535	AD1653	7.26	Luebeck Koberg 2 4 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
4370M001	AD1530	AD1638	7.11	Greifsw. Bodden Wrack662 3 timbers (Sigrid Wrobel pers comm)
H113UM01	AD1524	AD1683	7.05	Fitzen Dorfstr.4 5 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
GO10TZ01	AD1493	AD1731	7.03	Güstrow 7 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
G340VZ02	AD1482	AD1692	7.02	Wolfenbüttel 10 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
BARREL V72 2	AD1601	AD1694	6.98	Haarlem Wilsonplein barrel (Sjoerd van Dalen pers comm)
Z299003a	AD1525	AD1699	6.95	Bollösund Karlskrona vrak 1 p12 spant (Daly in prep 2021)
HO155M01	AD1559	AD1704	6.87	Buetzow Lange Str. 7 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
G352YZ01	AD1509	AD1699	6.78	Dreilingen 3 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
HO32VM02	AD1474	AD1672	6.69	Zarrentin Kirche 18 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
bauM003	AD1532	AD1667	6.64	Ventjager ship (van Daalen & van der Beek 2003)
Z146M003	AD1517	AD1699	6.61	Raasepori Jussarö Finland 7 timbers (Daly 2015b)
FileNames	-	-	Z2860089 v2p13	
-	start	dates	AD1470	
-	dates	end	AD1664	
Z1213M01	AD1493	AD1631	6.20	Suså Næstved pine 5 timbers (Daly 2001b)
Z146M002	AD1445	AD1691	6.03	Raasepori Jussarö Finland frames 3 timbers (Daly 2015b)
G3710Z01	AD1508	AD1694	5.94	Near Jork Hamburg 4 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
DM200004	30BC	AD1960	5.92	G Weser (Göttingen Uni)
Z146M00X	AD1485	AD1705	5.89	Rosendal 3 timbers (Daly 2001a)
Z298M004	AD1527	AD1682	5.87	Lyckebyfjärden Karlskrona Fredrick Wilhelm 2 timbers (Daly in prep 2021)
GO11KZ01	AD1523	AD1700	5.77	Stralsund 9 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
G3419Z01	AD1477	AD1649	5.65	Wolfenbüttel 9 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
D021M001	AD1535	AD1676	5.59	Fængsel Det Fynske Landsby 3 timbers (Daly 2018a)
DM200006	AD914	AD1873	5.57	Lüneburger Heide (Göttingen Uni)
H114FM01	AD1519	AD1650	5.57	Kankelau Talkauerw 4 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
G3128Z01	AD1488	AD1780	5.55	Hardeggen 9 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
G352YZ01	AD1509	AD1699	5.52	Dreilingen 3 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
Z245M002	AD1501	AD1664	5.52	Rügen Wittower Heide fpl32 3 timbers (Daly 2019a)
G341AZ02	AD1525	AD1728	5.47	Wolfenbüttel 13 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
G311RZ02	AD1484	AD1750	5.45	Helmarshausen 14 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
FileNames	-	-	Z286009a v2p11	
-	start	dates	AD1533	
-	dates	end	AD1648	
Z0923M01	AD1404	AD1623	5.61	Vasa group 1 63 timbers (Daly 2021)
SWED022	AD1127	AD1987	5.09	Gotland pine (Fritz Schweingruber)
SWED GRV	AD1469	AD1840	5.07	Gravsten pine (Bartholin pers comm)
SWED GOT	AD1124	AD1987	4.86	Gotland pine (Bartholin pers comm)
Rangr-P2	AD1551	AD1663	4.84	Rangers House Greenwich Park London (C Tyers pers comm)
Z3010059	AD1567	AD1672	4.81	Bollösund Karlskrona vrak 3 p21 balk (Daly in prep 2021)
Z301007a	AD1537	AD1698	4.78	Bollösund Karlskrona vrak 3 p25 mastfisk (Daly in prep 2021)
Z093M003	AD1425	AD1593	4.77	Vasa barrels 2 timbers (Daly 2013a)

Table 3 continued. Wreck 2, Djupasund, Karlskrona. Result of the correlation between the tree-ring curves for the seven dated samples and diverse site and master chronologies. The source of the chronologies is given. The grey tone highlights the high t -values.

Wreck 3

Six samples are from wreck 3. They are all oak, and they all have only heartwood preserved. Four of the samples are dated.

Sample P19 (Z2870019) is from a frame. It contains 64 tree-rings and could not be dated.

Sample P17 (Z2870029) is also from a frame. It contains 90 tree-rings and could not be dated.

Sample P16 (Z2870039) is from a wale and contains 75 tree-rings. This sample is from a tree felled after AD 1721.

Sample P18 (Z2870049) is from a knee and contains 99 tree-rings. This sample is from a tree felled after AD 1791.

Sample P15 (Z2870059) is from a frame and contains 116 tree-rings. This sample is from a tree felled after AD 1789.

Sample P14 (Z2870069) is from a frame and contains 107 tree-rings. This sample is from a tree felled after AD 1769.

If all the trees from wreck 3 were felled at the same time, then this felling took place after AD 1791 (indicated with yellow shading in fig. 1).

Provenance wreck 3

Two samples from wreck 3 (the knee and one of the frames) correlate with each other but otherwise the timbers are dating independently. The material achieves highest correlations with south Scandinavia and north Germany (table 4). Again, the heterogeneity of the timber used in this ship might reflect diverse sources for timber that were exploited (see furthermore discussion below).

24th October 2021

FileNames	-	-	Z2870039 v3p16	
-	start	dates	AD1637	
-	dates	end	AD1711	
H11BCM01	AD1638	AD1713	6.01	Rodeshagen Herrenha 10 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
SM000005	AD1274	AD1974	5.96	Skåne Blekinge (Lund University)
germ6	AD1376	AD1972	5.29	Oldenburg 138 timber (Eckstein ITRDB)
LUNQSP01	AD621	AD1769	5.22	Lund oak (Bartholin pers comm)
DM200001	AD1082	AD1972	5.06	Nieders. Kuestenraum (Göttingen Uni)
G330RZ01	AD1629	AD1788	4.89	Aerzen 4 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
DM200005	AD915	AD1873	4.88	Niedersachsen Nord (Göttingen Uni)
FileNames	-	-	Z2870049 v3p18	
-	start	dates	AD1683	
-	dates	end	AD1781	
30290159	AD1705	AD1760	6.93	Gloslunde kirke Klokkeår 16 2. bjælke (Daly 2002)
H113RM01	AD1645	AD1779	6.47	Hollenbek Hollenbek 2 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
E German	AD1343	AD1968	6.42	East Germany Climate project sites 339 timbers (Daly unpubl)
9M100004	AD1662	AD1970	6.23	Recente prøver fra Øerne (Eriksen Nationalmuseet)
Z227M001	AD1663	AD1749	6.15	Kostervrak Stockholm 2 timbers (Daly 2018c)
G390AZ01	AD1568	AD1783	5.84	Quakenbrück 13 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
G3148Z01	AD1611	AD1797	5.76	Erbsen 5 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
DM200001	AD1082	AD1972	5.45	Nieders. Kuestenraum (Göttingen Uni)
H119GM01	AD1585	AD1789	5.43	Behlendorf 5 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
GO106Z02	AD1630	AD1758	5.34	Güstrow 2 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
GO12IZ02	AD1644	AD1823	5.12	Schwerin 6 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
swed007	AD1553	AD1974	5.06	Arjeplog Lapland Sweden (Jonsson ITRDB)
germ6	AD1376	AD1972	5.01	Oldenburg 138 timber (Eckstein ITRDB)
FileNames	-	-	Z2870059 v3p15	
-	start	dates	AD1664	
-	dates	end	AD1779	
G352ZZ02	AD1671	AD1790	6.61	Dreilingen 3 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
G3148Z01	AD1611	AD1797	6.20	Erbsen 5 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
2M000003	AD1460	AD1743	6.04	København (Daly unpubl)
E German	AD1343	AD1968	5.97	East Germany Climate project sites 339 timbers (Daly unpubl)
DM200006	AD914	AD1873	5.95	Lüneburger Heide (Göttingen Uni)
DM200005	AD915	AD1873	5.93	Niedersachsen Nord (Göttingen Uni)
G3151Z01	AD1625	AD1812	5.57	Hann.Münden 2 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
GO12IZ02	AD1644	AD1823	5.45	Schwerin 6 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
DM200001	AD1082	AD1972	5.39	Nieders. Kuestenraum (Göttingen Uni)
GOC01Z01	AD1684	AD1835	5.30	Nordhausen 10 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
G390AZ01	AD1568	AD1783	5.23	Quakenbrück 13 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
swed004	AD1572	AD1971	5.21	Muddas National Park Site A Sweden (Harlan Jonsson ITRDB)
G312FZ01	AD1664	AD1794	5.18	Einbeck 8 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
swed009	AD1614	AD1971	5.15	Arosjak Sweden (Harlan Jonsson ITRDB)
30383999	AD1437	AD1987	5.15	Sweden Handöl (Bartholin pers comm)
swed007	AD1553	AD1974	5.13	Arjeplog Lapland Sweden (Jonsson ITRDB)
G311NZ01	AD1707	AD1846	5.12	Hann.Münden 3 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
G341DZ02	AD1654	AD1785	5.11	Braunschweig 3 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
FileNames	-	-	Z2870069 v3p14	
-	start	Dates	AD1652	
-	dates	End	AD1758	
brkM001	AD1573	AD1763	7.75	Ovra Sandby Bredsatträ sn Sweden 8 timbers (Axelson 2013)
3equest03	AD1646	AD2011	5.51	Estonia 162 oaks (Sohar pers comm)
G3703Z04	AD1587	AD1712	5.36	Buxtehude 2 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
G330ZZ02	AD1498	AD1735	5.28	Bramsche 12 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
G314SZ01	AD1517	AD1720	5.18	Bad-Karlshafen 2 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
B027oak F g...	AD1593	AD1754	4.95	Gammel Strand Copenhagen oak F green gr3 6 timbers (Daly 2016c)
Z2990019	AD1593	AD1704	4.51	Bollösund Karlskrona vrak 1 p11 berghult (Daly in prep 2021)
Z300007a	AD1653	AD1736	4.50	Bollösund Karlskrona vrak 2 p4 spant (Daly in prep 2021)

Table 4. Wreck 3, Djupasund, Karlskrona. Result of the correlation between the tree-ring curves from the dated samples and diverse site and master chronologies. The source of the chronologies is given. The grey tone highlights the high *t*-values.

24th October 2021

Wreck 4

Seven samples are from wreck 4. Two are pine while the remainder are oak (see catalogue). Three samples are dated.

One sample, P13, contained just 60 rings and was not analysed further.

Sample P11 (oak, Z292001a) is from a floor and contains 48 tree-rings. This sample is not dated.

Sample P9 (oak, Z2920029) is from a hull plank and contains 99 tree-rings, all heartwood. This sample is from a tree felled after AD 1729.

Sample P12 (oak, Z292003a) is from a hull plank and contains 56 tree-rings, all heartwood. This sample is not dated.

Sample P8 (pine, Z292004a) is from a deck beam and contains 97 tree-rings, including 20 sapwood rings. This sample is from a tree felled after AD 1669.

Sample P10 (pine, Z2920059) is from a plank and contains 110 tree-rings, including 15 sapwood rings. This sample is not dated.

Sample P14 (oak, Z292006a) is from a frame and contains 78 tree-rings, all heartwood. This sample is from a tree felled after AD 1773.

If it is assumed that all three dated samples are from the same felling event, then this felling took place after AD 1773 (indicated with orange shading in fig. 1).

Provenance wreck 4

The tree-ring curves from the two dated oak samples do not cross-match with significant correlation (table 1), and all three dated samples are dating independently (table 5). All three are cross-matching best with north German tree-ring datasets. Again, by the 18th century, extensive trade of bulk timber across northern Europe takes place. The heterogeneity of the timber used in this ship might indicate that diverse sources for timber were exploited (see furthermore discussion below).

Associated secondary structure to wreck 4

Two samples, P23 and P22, from a secondary structure at wreck 4, are both pine (*Pinus* sp.). They contain 62 and 47 tree-rings respectively. The samples cross match and an average is made of 62 years length. This is not dated.

Wreck 5

Seven samples are from wreck 5. Two samples are oak and these contain 45 (P4) and 47 (P7) rings respectively. These two samples are not analysed further.

One sample (P2) is spruce/larch (*Picea* sp./*Larix* sp.) and it contains 55 rings. This sample is not analysed further.

The remaining four samples are pine. Sample P5 contains 45 tree-rings and is not analysed further.

Sample P1 (Z2930029) contains 59 tree-rings all heartwood. This sample could not be dated.

Sample P3 (Z293003a) from a deck beam contains 92 tree-rings, including 28 sapwood rings. This sample is from a tree felled after AD 1772.

Sample P6 (Z2930019) from a deck plank has 114 tree-rings, all heartwood. The sample is from a tree felled after AD 1695.

If the two dated timbers are from the same felling event, this felling took place after AD 1772 (indicated with green shading in fig. 1).

24th October 2021

Filenames	-	-	Z2920029 V4 p9 oak	
-	start	dates	AD1615	
-	dates	end	AD1713	
JEv35	AD1614	AD1748	6.04	Jeanne-Elisabeth ship (Guibal pers comm)
B027oak F	AD1528	AD1753	5.98	Gammel Strand Copenhagen oak F green 1750s 20 timbers (Daly 2016c)
0679002S	AD1579	AD1706	5.95	PL- Luzino Gruener Hof (Wazny pers comm)
21015M01	AD1530	AD1746	5.68	B&W grund 10 trees (Daly 1997a & b)
P805001m	AD1477	AD1670	5.28	Poland Darlowo (Wazny pers comm)
E German	AD1343	AD1968	5.21	East Germany Climate project sites 339 timbers (Daly unpubl)
G6B0DZ01	AD1524	AD1734	5.12	Bebra Bruecke 3 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
PP120M01	AD1600	AD1750	5.12	PL Zarnowiec Kirche 10 timbers (Wazny pers comm revised Daly 2007)
0697001M	AD1554	AD1986	4.90	PL-Wolin (Wazny pers comm)
SM000005	AD1274	AD1974	4.84	Skåne Blekinge (Lund University)
H113EM01	AD1545	AD1689	4.77	Muehlenrade Dorfstr 5 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
Z299003a	AD1525	AD1699	4.76	Bollösund Karlskrona vrak 1 p12 spant (Daly in prep 2021)
H113UM01	AD1524	AD1683	4.71	Fitzen Dorfstr.4 5 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
H117CM02	AD1582	AD1722	4.70	Lauenburg Elbstr. 8. 5 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
Filenames	-	-	Z292004a V4 p8 pine	
-	start	dates	AD1572	
-	dates	end	AD1668	
Z3010059	AD1567	AD1672	6.98	Bollösund Karlskrona vrak 3 p21 balk (Daly in prep 2021)
00000072	AD1520	AD1858	5.51	North Germany (Bartholin pers comm)
SWED GRV	AD1469	AD1840	5.39	Gravsten (Bartholin pers comm)
Rangr-P2	AD1551	AD1663	5.33	Rangers House Greenwich Park London (C Tyers pers comm)
SWED GOT	AD1124	AD1987	5.02	Gotland (Bartholin pers comm)
pol kuja	AD1168	AD2000	5.01	Kuyavian-Pomerania Poland (Zielski & Kamiński 2003)
SE15003a	AD1561	AD1759	4.98	Amerikahuset Göteborg SU PD5 514 (Daly 2019b)
20000059	AD1488	AD1647	4.95	Oslo Revierstr (Bartholin pers comm)
2101XM01	AD1364	AD1863	4.90	Copenhagen B&W Grund pine 35 timbers (Daly 1997a & b)
30530010	AD1343	AD1669	4.88	Skeppsholmen Stockholm 36 series (Eggertsson pers comm)
Z298008a p1...	AD1560	AD1646	4.78	Lyckebyfjärden Karlskrona Fredrick Wilhelm p15 stinnere (Daly in prep 2021)
SWED022	AD1127	AD1987	4.77	Gotland (Fritz Schweingruber)
litpinus-1f	AD1487	AD2002	4.65	Lithuania pine filtered (Vitas 2008)
X003M001	AD1299	AD1687	4.56	Jarssum Emden East Frisia dyke 5 timbers (Daly 2013b)
Filenames	-	-	Z292006a V4 p14 oak	
-	start	dates	AD1680	
-	dates	end	AD1757	
GO12HZ01	AD1674	AD1776	6.09	Schwerin 3 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
G360AZ01	AD1644	AD1810	5.60	Neustadt 5 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
DM200006	AD914	AD1873	5.29	Lüneburger Heide (Göttingen Uni)
G340BZ01	AD1655	AD1763	5.17	Neustadt am Rübenberge 4 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
DM200005	AD915	AD1873	5.10	Niedersachsen Nord (Göttingen Uni)
GBM00004	AD882	AD1981	5.04	East Midland Chronology for Oak (Sheffield Uni)
G3151Z01	AD1625	AD1812	4.89	Hann.Münden 2 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
17031M1	AD1655	AD1790	4.76	Groningen Boterdiep 34 trees (Van Daalen pers comm)
G6B05Z01	AD1546	AD1734	4.65	Helsa 5 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
se516m01	AD1678	AD1777	4.53	Tilbury Fort Essex 5 timbers (Sheffield Uni revised Daly 2007)

Table 5. Wreck 4, Djupasund, Karlskrona. Result of the correlation between the tree-ring curves from the dated samples and diverse site and master chronologies. The source of the chronologies is given. The grey tone highlights the high t -values.

Filenames	-	-	Z2930019 V5 p6 pine	
-	start	dates	AD1582	
-	dates	end	AD1695	
SWED GRV	AD1469	AD1840	6.75	Gravsten (Bartholin pers comm)
SWED GOT	AD1124	AD1987	6.52	Gotland (Bartholin pers comm)
B060Mpine1	AD1564	AD1752	6.43	CPH Papiroren 15 timbers (Daly in prep)
Z3010059	AD1567	AD1672	6.09	Bollösund Karlskrona vrak 3 p21 balk (Daly in prep 2021)
2101XM01	AD1364	AD1863	6.05	Copenhagen B&W Grund pine 35 timbers (Daly 1997a & b)
B078M002	AD1589	AD1764	5.98	Copenhagen Ny Østergade 5 timbers (Daly 2021b)
Z149M001	AD1608	AD1749	5.68	Gullbranna Halland 2 timbers (Daly 2016a)
30120049	AD1412	AD1711	5.57	Gotland pine (Bartholin pers comm)
00000072	AD1520	AD1858	5.43	North Germany (Bartholin pers comm)
DD001M001	AD1569	AD1747	5.10	Altenkirchen (Bartholin pers comm)
30160009	AD1573	AD1764	5.07	Naes Herrgaard pine (Bartholin pers comm)
Z129M001 A8...	AD1586	AD1842	4.87	Deichman & Diagonalen A8A9 Oslo 9 timbers (Daly 2016b)
Rangr-P2	AD1551	AD1663	4.86	Rangers House Greenwich Park London (C Tyers pers comm)
30530010	AD1343	AD1669	4.82	Skeppsholmen Stockholm 36 series (Eggertsson pers comm)
DD001M002	AD1545	AD1661	4.78	Altenkirchen (Bartholin pers comm)
N Oslo big ...	AD1308	AD1842	4.70	Norway Oslo big pines april 2016 110 timbers (Daly unpubl)
SWED022	AD1127	AD1987	4.61	Gotland (Fritz Schweingruber)
Z3010089	AD1511	AD1688	4.60	Bollösund Karlskrona vrak 3 p24 liggande timmer (Daly in prep 2021)
Filenames	-	-	Z293003a V5 p3 pine	
-	start	dates	AD1681	
-	dates	end	AD1772	
Saltwick	AD1668	AD1755	5.68	Saltwick Shore Whitby N Yorkshire (C Tyers pers comm)
PW8T3	AD1564	AD1774	4.88	Penwyllt conifer joists 3 timbers (Bale pers comm)
B054003a	AD1716	AD1872	4.80	CPH Mitchells Gade 2 ST 2272 (Daly 2019c)
litpinus-1	AD1487	AD2002	4.75	Lithuania pine (Vitas 2008)
B069011a pd...	AD1643	AD1798	4.59	CPH Kastellet pd200080 st8686 (Daly in prep 2021)

Table 6. Wreck 5, Djupasund, Karlskrona. Result of the correlation between the tree-ring curves from the dated samples and diverse site and master chronologies. The source of the chronologies is given. The grey tone highlights the high t -values.

Provenance wreck 5

The tree-ring curves from the two dated pine samples do not overlap sufficiently to achieve correlation and are dating independently (table 6). Sample P6 correlates with sample P8 from wreck 4 however, and these two also are dating with similar pine datasets for Scandinavia.

Again, by the 18th century, extensive trade of bulk timber across northern Europe takes place (see discussion below).

Wreck 6

Seven samples are from wreck 6. They are all oak but three contain too few rings for dendrochronological analysis (see catalogue). Of the four that are analysed, three contain 59, 65 and 69 tree-rings respectively, and these three are not dated. Thus, one sample could be dated from wreck 6. It is a hull plank (P19, Z294001a) which contains 203 tree-rings, all heartwood. It is from a tree felled after AD 1725 (indicated with pink in fig. 1).

Provenance wreck 6

Sample p19 from wreck 6 is dating with a range of northern European and south Scandinavian oak datasets (table 7).

Filenames	-	-	Z294001a V6 p19 oak	
-	start	dates	AD1512	
-	dates	end	AD1714	
GO111Z01	AD1501	AD1665	5.65	Güstrow 3 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
bauc2191	AD1541	AD1660	5.50	Ventjager (van Daalen & van der Beek 2003)
Z3000039	AD1645	AD1756	5.42	Bollösund Karlskrona vrak 2 p7 balkvägare (Daly in prep 2021)
E German	AD1343	AD1968	5.36	East Germany Climate project sites 339 timbers (Daly unpubl)
GO11QZ01	AD1543	AD1719	5.25	Stralsund 3 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
G360XZ01	AD1620	AD1698	5.24	Estorf 2 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
H11H7M02	AD1527	AD1648	5.17	HL Koenigstrasse 30 3 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
H113XM01	AD1545	AD1694	4.91	Klinkrade Dorfstr. 3 timbers (Hamburg Uni revised Daly 2007)
pol kuja	AD1168	AD2000	4.89	Kuyavian-Pomerania Poland (Zielski & Kamiński 2003)
3lun0010	AD621	AD1723	4.76	Lund oak (Eggertsson pers comm)
B019M002	AD1374	AD1574	4.74	Helsingør Kulturværft two barrels 5 timbers (Daly 2009b)
G3710Z01	AD1508	AD1694	4.68	Near Jork Hamburg 4 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
Z092113a	AD1464	AD1607	4.68	Vasa sill GP9 D38 lower gundeck sb (Daly 2021a)
Z092140a	AD1542	AD1618	4.61	Vasa D41 sill ÖB ps GP14 (Daly 2021a)
E034M001	AD1642	AD1743	4.56	Brundlund Slot vandmølle 4 timbers (Daly 2018b)
G330RZ02	AD1374	AD1673	4.53	Aerzen 8 timbers (Göttingen Uni revised Daly 2007)
DM100008	AD457	AD1723	4.52	Lübeck (Hamburg Uni)

Table 7. Wreck 6, Djupasund, Karlskrona. Result of the correlation between the tree-ring curve from the dated sample and diverse site and master chronologies. The source of the chronologies is given. The grey tone highlights the high t -values.

Timber, the 18th century and The Swedish Empire

As mentioned above, by the 18th century, extensive transport of structural timber takes place across Europe. This can be detected in dendrochronological studies on land. In Copenhagen, for example, timber for 18th century waterfronts in the city were built using oak from northern Germany (Daly 2016c). In the context of wrecks found outside Karlskrona harbour at Djupasund it is also useful to bear in mind the extent of the Swedish Empire in that century. If any of the wrecks at Djupasund were built in the shipyard at Karlskrona timber might have been attained from across the Swedish Empire at the German Baltic Sea coastal region, or timber could have been brought from the Swedish hinterland.

Dendrochronologically, the German region in question is extensively represented with tree-ring data, whereas the eastern and southeastern regions in present-day Sweden is underrepresented for oak datasets covering the period in question. Some samples in the analysis of the Djupasund wrecks are correlating well with timbers from Vasa, or with pine chronologies for east Sweden. So the possibility that some timbers in these shipwrecks represent trees that were felled in southeast Sweden is not ruled out.



Fig. 2. The extent of the Swedish empire from the 16th to 18th centuries, reproduced from [https://da.m.wikipedia.org/wiki/Fil:Swedish_Empire_\(1560-1815\)_en2.png](https://da.m.wikipedia.org/wiki/Fil:Swedish_Empire_(1560-1815)_en2.png) (Swedish Empire map 2021 web resource).

The material across the six ships analysed here indicate a diverse timber source and a high frequency of fast-grown trees, with few growth-rings, characteristic perhaps of a relatively open landscape. Many of the correlations listed in this report show that timbers from these Djupasund wrecks are matching widely, geographically, but with correlations that do not strongly suggest the place of origin of the trees. It cannot be ruled out, thus, that some of these trees represent the local timber resource in or around southeast Sweden.

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.

For estimating the felling date for the oak in this analysis, a range of different sapwood statistics have been used, depending on the provenance of the trees that the dendrochronological analysis suggests. A sapwood average of c. 10-25 sapwood rings is used for most of the dated oak. Several calculations of the average sapwood in oaks in different regions in Northern Europe have been published, and as the provenance analysis of the oaks used in the barrage might point to 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 Norway (c. 15 sapwood years (-8+6)) (Christensen & Havemann 1998). For the two dated oaks from wreck 4 however, the Northern German statistic is assigned.

In pine and spruce using the number of sapwood rings to estimate the felling date in the absence of bark edge is highly problematical, due to the wide variation in the number of sapwood rings. It can also be difficult to identify the sapwood edge in waterlogged archaeological conifer timbers. Felling, in the absence of bark edge, is placed at after the date of the outermost preserved tree-ring.

In the analysis master and site chronologies for Northern Europe are consulted.

Web resources

Axelson, T. 2013. Web resource <http://taxelson.se/dendro/oland/BrK.php> accessed 30 July 2013.

Swedish Empire map: creative commons licence.:
[https://da.m.wikipedia.org/wiki/Fil:Swedish_Empire_\(1560-1815\)_en2.png](https://da.m.wikipedia.org/wiki/Fil:Swedish_Empire_(1560-1815)_en2.png) accessed 29. October 2021.

Literature

- Baillie, M.G.L. and Pilcher, J.R., 1973. A simple crossdating program for tree-ring research. *Tree-Ring Bulletin* 33, 7-14.
- 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., 1997a. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra 'B&W grunden', Strandgade 3A, Christianshavn, tidligere Grønnegaard Havn. I: Bolværk, bedding mm. *Naturvidenskabelige Undersøgelser rapport* 1997:1, Copenhagen.
- Daly, A., 1997b. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra 'B&W grunden', Strandgade 3A, Christianshavn, tidligere Grønnegaard Havn. III: Bolværk. *Naturvidenskabelige Undersøgelser rapport* 1997:18, Copenhagen.
- Daly, A., 1999. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra Nyborg slot, Fyns Amt. *Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelse rapport* 1999:25, Copenhagen.
- Daly, A., 2001a. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra Rosendal, Fakse, Sydsjællands amt. *Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelser rapport* 2001:17, Copenhagen.

- Daly, A., 2001b. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra Suså, Næstved, Storstrøms amt. *Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelser rapport* 2001:31, Copenhagen.
- Daly, A., 2002. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra Gloslunde kirke, Storstrøms amt. *Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelser rapport* nr. 2002:2, 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. Helsingør Kulturværft. *Dendro.dk rapport* 2009:21, Copenhagen.
- Daly, A., 2009c. 4am wreck. *dendro.dk rapport* 2009:32 Copenhagen
- Daly, A., 2013a. Dendrochronological analysis of samples from timbers and cargo from the Vasa, Stockholm, Sweden – a case study. *Chronology, Culture and Archaeology report* 13, University College Dublin.
- Daly, A., 2013b. Dendrochronological analysis of a coastal dike at Jarßum, near Emden, East Frisia, Lower Saxony, Germany. *Dendro.dk report* 2013:27, Copenhagen.
- Daly, A., 2015a. Dendrokronologiske undersøgelse af tømmer fra skibsvrag Klippan 2, Sverige. *Dendro.dk rapport* 2015:40, Copenhagen.
- Daly, A., 2015b. Dendrochronological analysis of timbers from the shipwreck at Raasepori, Jussarö, Finland. *Dendro.dk report* 2015:51, Copenhagen.
- Daly, A., 2016a. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra skibsvrag fundet ved Gullbranna, Halland, Sverige. *Dendro.dk rapport* 2016:5, Copenhagen.
- Daly, A., 2016b. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fundet ved Deichman & Diagonalen i Oslo, Norge. *Dendro.dk rapport* 2016:6, Copenhagen.
- Daly, A., 2016c. Dendrochronological analysis of timber from Gammel Strand, Copenhagen. *Dendro.dk report* 2016:44, Copenhagen.
- Daly, A., 2017. Dendrochronological analysis of timbers from two shipwrecks found at Mönchgut, Darss, Germany – Fpl63 and Fpl64. *Dendro.dk report* 2017:61, Copenhagen.
- Daly, A., 2018a. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra fængselsbygningen i Den Fynske Landsby. *Dendro.dk rapport* 2018:20, Copenhagen.
- Daly, A., 2018b. Dendrokronologisk undersøgelse af tømmer fra Brundlund Slot vandmølle HAM 6004 *dendro.dk report* 2018:31, Copenhagen.
- Daly, A., 2018c. Dendrochronological analysis of timbers from Kostervraket, a ship found in the Stockholm archipelago, Sweden. *Dendro.dk report* 2018:50, Copenhagen.
- Daly, A., 2019a. Dendrochronological analysis of ship timbers from Wittower Heide, Rügen, Germany. *Dendro.dk report* 2019:30, Copenhagen.
- Daly, A., 2019b. Dendrochronological analysis of timbers from Amerikahuset, Gothenburg. *Dendro.dk report* 2019:49. Copenhagen.
- Daly, A., 2019c. Dendrokronologisk undersøgelse af træ fra Mitchellsgade 2 KBM 4403. *Dendro.dk rapport* 2019:71, Copenhagen.
- Daly, A., 2020a. Dendrochronological analysis of timbers from a ship found at Süderoogsand, Germany. *Dendro.dk report* 2020:30, Copenhagen.

- Daly, A., 2020b. Dendrochronological analysis of additional timber from the ships 'Bispevika 12', Oslo. *Dendro.dk report* 2020:46. Copenhagen.
- Daly, A., 2021a. Timber supply for Vasa – new discoveries. in G. Boetto, P. Pomey, P. Poveda (ed.), *Open sea, closed sea: Local traditions and inter-regional traditions in shipbuilding, Proceedings of the Fifteenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology (ISBSA 15), Marseille 2018, Paris*, CNRS editions, Archaeonautica 21, p. 263-268.
- Daly, A., 2021b. Dendrochronological analysis of diverse timber structures found at Ny Østergade, Copenhagen KBM4332. *Dendro.dk report* 2021:27, 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.
- van Daalen, S. & van der Beek, J., 2003. "So long, and thanks for all the fish" - the dating and provenancing of all timbers of a 18th century fish carrier. Thesis: Chair Group of Forest Ecology and Management AV 2003-11: F 500 753. May 2003
- Vitas, A., 2008. Tree-Ring Chronology of Scots Pine (*Pinus sylvestris* L.) for Lithuania. *Baltic Forestry* 14, 110-115.
- Zielski, A. & Kamiński, P. 2003. Możliwości wykorzystania metody dendrochronologicznej do rekonstrukcji klimatu w średniowieczu (Possibilities of application of dendrochronological method for the climate reconstruction during the Medieval Period). In: K. Krąkawyński (Editor), *Pogranicze polsko-pruskie i krzyżackie*. Wrocław-Brodnica, p. 9-25.

24th October 2021

Catalogue

filename	sample title and number, species	rings	start yr.	end yr.	pith	sapwood	bark?	conversion	extra end	ave ring width mm	interpretation / felling
Djupasund Karlskrona Vrak 1											
Z2850019	Djupasund Karlskrona Vrak 1 P2 Garnering QUSP	100	AD1612	AD1711	C	0	N	O	H1	1.70	after AD1722
Z2850029	Djupasund Karlskrona Vrak 1 P3 Spant QUSP	73	AD1560	AD1632	F	0	N	O	H1	1.55	after AD1643
Z2850039	Djupasund Karlskrona Vrak 1 P1 Bordläggning QUSP	83			G	0	N	O	H1	1.62	undated
Z2850049	Djupasund Karlskrona Vrak 1 P8 Bordläggning QUSP	77			F	0	N	O	H1	2.26	undated
Z2850059	Djupasund Karlskrona Vrak 1 P4 Bordläggning QUSP	72			G	0	N	O	H1	1.81	undated
Z285008a	Djupasund Karlskrona Vrak 1 P8 Spant södra sidan QUSP	108	AD1617	AD1724	C	0	N	O	H1	1.96	after AD1735
Z2850069	Djupasund Karlskrona Vrak 1 P6 Påle norra sida PISY	81			C	0	N	O	N	1.29	undated
Z2850079	Djupasund Karlskrona Vrak 1 P7 Påle Norra sid PISY	67			C	0	N	W	H1	1.77	undated
	Djupasund Karlskrona Vrak 1 P5 Påle PCAB	c. 29									
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</i> sp., oak. PISY = <i>Pinus</i> sp., pine. PCAB = <i>Picea</i> sp./ <i>Larix</i> sp., spruce/larch											
Aoife Daly, Ph.D.			24th October 2021								

filename	sample title and number, species	rings	start yr.	end yr.	pith	sapwood	bark?	conversion	extra end	ave ring width mm	interpretation / felling
Djupasund Karlskrona Vrak 2											
Z286001a	Djupasund Karlskrona vrak 2 p23 däcksplanka QUSP	243	AD1441	AD1683	G	0	N	T	H1	0.97	after AD1694
Z2860029	Djupasund Karlskrona Vrak 2 P20 Spant QUSP	63	AD1606	AD1668	C	0	N	O	H1	2.94	after AD1679
Z2860039	Djupasund Karlskrona Vrak 2 P22 Spant QUSP	165	AD1541	AD1705	?	0	N	O	H1	1.89	after AD1716
Z286004a	Djupasund Karlskrona Vrak 2 P21 Däcksplanka QUSP	156	AD1389	AD1544	F	0	N	T	H1	0.79	after AD1555
Z2860059	Djupasund Karlskrona Vrak 2 P9 Spant BB QUSP	74			C	0	N	O	H1	2.89	undated
Z2860069	Djupasund Karlskrona Vrak 2 P12 Spant QUSP	72			F	0	N	O	H1	3.03	undated
Z286007a	Djupasund Karlskrona Vrak 2 P10 Innergarnering QUSP	76	AD1583	AD1658	F	0	N	T	H1	1.86	after AD1669
Z2860089	Djupasund Karlskrona Vrak 2 P13 Spant QUSP	195	AD1470	AD1664	G	0	N	O	H1	1.04	after AD1675
Z286009a	Djupasund Karlskrona Vrak 2 P11 Innergarnering QUSP	116	AD1533	AD1648	G	0	N	T	H1	1.25	after AD1659
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</i> sp., oak. PISY = <i>Pinus</i> sp., pine. PCAB = <i>Picea</i> sp./ <i>Larix</i> sp., spruce/larch											
Aoife Daly, Ph.D.			24th October 2021								

24th October 2021

filename	sample title and number, species	rings	start yr.	end yr.	pith	sapwood	bark?	conversion	extra end	ave ring width mm	interpretation / felling
Djupasund Karlskrona Vrak 3											
Z2870019	Djupasund Karlskrona Vrak 3 P19 Spant QUSP	64			C	0	N	O	H1	3.91	undated
Z2870029	Djupasund Karlskrona Vrak 3 P17 Spant QUSP	90			C	0	N	O	H1	2.77	undated
Z2870039	Djupasund Karlskrona Vrak 3 P16 Berghult QUSP	75	AD1637	AD1711	C	0	N	O	N	2.94	after AD1721
Z2870049	Djupasund Karlskrona Vrak 3 P18 Knä QUSP	99	AD1683	AD1781	C	0	N	O	N	2.94	after AD1791
Z2870059	Djupasund Karlskrona Vrak 3 P15 Spant QUSP	116	AD1664	AD1779	G	0	N	O	N	2.48	after AD1789
Z2870069	Djupasund Karlskrona Vrak 3 P14 Spant QUSP	107	AD1652	AD1758	C	0	N	O	H1	1.94	after AD1769
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											
Aoife Daly, Ph.D.				24th October 2021							

filename	sample title and number, species	rings	start yr.	end yr.	pith	sapwood	bark?	conversion	extra end	ave ring width mm	interpretation / felling
Djupasund Karlskrona Vrak 4											
Z292001a	Djupasund Karlskrona Vrak 4 P11 bottenstock QUSP	48			C	0	N	Q	H1	2.62	undated
Z2920029	Djupasund Karlskrona Vrak 4 P9 bordläggning QUSP	99	AD1615	AD1713	G	0	N	T	H1	0.81	after AD1729
Z292003a	Djupasund Karlskrona Vrak 4 P12 bordläggning QUSP	56			G	0	N	T	H1	2.18	undated
Z292004a	Djupasund Karlskrona Vrak 4 p8 däcksbalk PISY	97	AD1572	AD1668	C	20	N	Q	S1	1.06	after AD1669
Z2920059	Djupasund Karlskrona Vrak 4 p10 plank PISY	110			G	15	N	T	S1	0.69	undated
Z292006a	Djupasund Karlskrona Vrak 4 p14 spant QUSP	78	AD1680	AD1757	C	0	N	O	H1	1.42	after AD1773
	Djupasund Karlskrona Vrak 4 p13 spant QUSP	60									
secondary structure											
SE19001a	Djupasund Karlskrona Vrak 4 p23 secondary structure PISY	62			C	28	N	Q	S1	3.63	undated
SE19002a	Djupasund Karlskrona Vrak 4 p22 sekundär PISY	47			C	0	N	W	N	2.22	undated
SE19M001	Djupasund Karlskrona secondary structure 2 timbers PISY	62			?	2	R	?	N	3.01	undated
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											
Aoife Daly, Ph.D.				24th October 2021							

24th October 2021

filename	sample title and number, species	rings	start yr.	end yr.	pith	sapwood	bark?	conversion	extra end	ave ring width mm	interpretation / felling
Djupasund Karlskrona Vrak 5											
Z2930019	Djupasund Karlskrona Vrak 5 P6 deckplank PISY	114	AD1582	AD1695	F	0	N	T	N	0.93	after AD1695
Z2930029	Djupasund Karlskrona Vrak 5 P1 bordläggning PISY	59			V	0	N	T	H1	2.15	undated
Z293003a	Djupasund Karlskrona Vrak 5 p3 däcksbalk PISY	92	AD1681	AD1772	C	28	N	O	N	1.84	after AD1772
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</i> sp., oak. PISY = <i>Pinus</i> sp., pine. PCAB = <i>Picea</i> sp./ <i>Larix</i> sp., spruce/larch											
Aoife Daly, Ph.D.				24th October 2021							

filename	sample title and number, species	rings	start yr.	end yr.	pith	sapwood	bark?	conversion	extra end	ave ring width mm	interpretation / felling
Djupasund Karlskrona Vrak 6											
Z294001a V6	Djupasund Karlskrona Vrak 6 P19 bordläggning QUSP	203	AD1512	AD1714	V	0	N	T	H1	0.89	after AD1725
Z294002a	Djupasund Karlskrona Vrak 6 P20 innergarnering QUSP	59			G	0	N	T	N	1.71	undated
Z294003a	Djupasund Karlskrona Vrak 6 p17 spant QUSP	65			V	0	N	O	H1	1.59	undated
Z294004a	Djupasund Karlskrona Vrak 6 p18 knä QUSP	69			C	2	N	O	S1	2.10	undated
	Djupasund Karlskrona Vrak 6 P15 bordläggning QUSP	28									
	Djupasund Karlskrona Vrak 6 P16 bordläggning QUSP	30									
	Djupasund Karlskrona Vrak 6 P21 spant QUSP	40									
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</i> sp., oak. PISY = <i>Pinus</i> sp., pine. PCAB = <i>Picea</i> sp./ <i>Larix</i> sp., spruce/larch											
Aoife Daly, Ph.D.				24th October 2021							

BILAGA 2

SPÄRREN I DJUPASUND

Bengt Gullbing

Spärren i Djupasund

Inledning sid. 2

Spärren sid. 2

Sänkningarna sid. 3

Korta fakta om fartygen sid. 8

Enigheten i stora nordiska kriget 1700–1721 sid. 10

Pollux i hattpartiets krig sid. 28

Södermanland (Grip) i krig och konvojtjänst sid. 32

Disa – experimentellt fartyg för skärgårdskrig sid. 38

Hector – en rysk erövring sid. 43

Wasa – bäst i test för kommande krig sid. 45

Wasa, Grip, Disa och Hector i kriget 1788–1790 sid. 58

Källor sid. 102

Bilagor sid. 108

Inledning

Efter förfrågan av Petra Stråkendal, Länstyrelsen i Blekinge, har jag genom arkivforskning i marina arkiv och andra källor försökt att fastställa vilka fartyg som sänkts i Djupasund och något om de krigshändelser och expeditioner de varit med om under sin tjänstetid samt lite om de män som seglat dem.

De arkivalier jag sökt i är originalhandlingar eller samtida avskrifter i företrädesvis Riksarkivet (RA) och Krigsarkivet (KrA). I viss utsträckning har jag även använt mig av samtida tryck och senare litteratur.

De arkivalier som har kommit ifråga är skrivelser från och till Amiralitetskollegium, samt skrivelser från och till chefer för flottan och Karlskrona flottstation. Även order till samt rapporter från fartygs- och eskaderchefer har varit användbara för att kunna berätta om de expeditioner och sjötåg som fartygen varit involverade i.

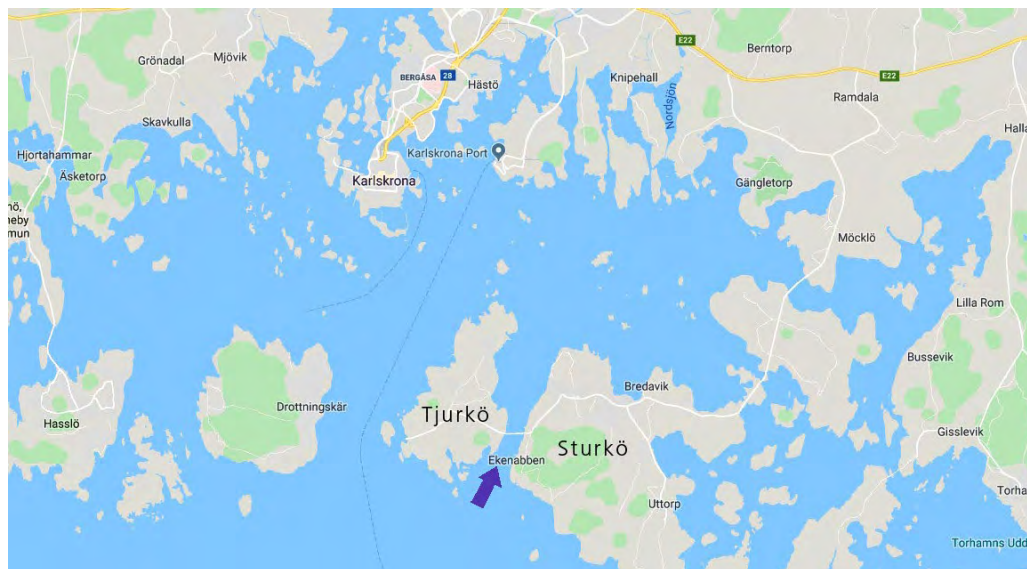
En viktig samling är de handlingar som skickats till rådet och kungen som berättar om flottans styrka eller om det aktuella läget. Många handlingar som gäller flottan finns i Riksarkivet under ämnessamlingarna "Militaria", administrativa handlingar rörande flottan. I Krigsarkivet förvaras många samlingar från olika arkivbildare som Amiralitetskollegium, Varvskontoret, Generaladjutanten för flottan, Förvaltningen av sjöärendena, för att nämna några (fig. 1).



FIGUR 1. Exempel: några volymer av inbundna handlingar från Varvskontoret i Karlskrona (Foto: författaren).

Spärren

Djupasund är ett av sunden i kransen av öar runt Karlskrona och ligger mellan öarna Tjurkö och Sturkö. Den plats som är föremål för denna studie ligger vid den nuvarande fiskehamnen vid Ekenabben.



FIGUR 2. Spärrens läge mellan Tjurkö och Sturkö. (Google maps)

Sänkningarna

Efter 1680 då Karlskrona och örlogshamnen började anläggas sänktes uttjänta fartyg i och intill örlogshamnen i syfte att vara fundament för kajer och dylikt. Det verkar inte vara förrän i slutet av 1700-talet som man har sänkt uttjänta fartyg i sunden utanför Karlskrona. Ett sådant sund är Djupasund mellan Tjurkö och Sturkö där man velat åstadkomma en spärr för att hindra fientliga fartyg att passera (fig. 2).

1785–86. Sänkningen av Konung Fredrik och Pollux

De första sänkningar i Djupasund som är dokumenterade sker 1785–86. Det är sänkningarna av det gamla skeppet **Konung Fredrik**, byggt 1696, åttionio år gammalt och brigantinen **Pollux** byggt 1741, fyrtiofem år gammal.

Överamiral Henric af Trolle vill gärna bli av med ett antal sämre fartyg. I ett memorial den 7 december 1780 skriver han:

”Utom de av Eders Kongl. Majjst under den 8 juni sistlidne redan utdömde örlogsskeppen Kung Fredrik, Stockholm och Finland, äro enligt min underdåniga relation om örlogsflottans närvarande tillstånd grundad på generalbesiktnings instrumentet över flottan, ännu skeppen Bremen, och Sophia Charlotta, fregatterna Falken och Jägaren samt brigantinen Pollux alldeles så opruttnade och oduglige att de icke vidare förtjäna någon påkostnad till deras iståndsättande.”

Trolle begär tillstånd att auktionera bort dem, i varje fall slopa dem. Han får till svar att det...

”...bifalles i så måtto att vi genom så många försäljande eller slopande på en gång blotta skeppsbroen på varvet i Karlskrona, varigenom flottan skulle få ett mindre fördelaktigt utseende”(RA M1691 1780 1207 Trolle).

Det får inte se för tomt ut på varvet och därför kommer de båda utdömda fartygen **Pollux** och **Konung Fredrik** att ligga kvar i Karlskrona i fem år.

Överamiral Carl August Ehrensvärd som 1785 är chef för flottan har bestämt sig för att blockera sundet mellan Sturkö och Tjurkö för eventuella fientliga fartyg i framtiden. En anledning till hans beslut är sannolikt att ryssarna under ett flottbesök visat allför stort intresse för detta sund och nattetid gjort otillåtna lodningar däromkring (Tersmeden 1919 VI:29). Att spärra sundet är inte utan invändningar. Konteramiral Tersmeden anser att om man blockerar "det sköna farvattnet" så gör man det obrukbart för egen nytta det vill säga för fiske och lastfartyg. Han menar att sundet istället lätt kunde blockeras av ett armerat blockskepp när så behövdes. Tersmedens protester hjälper inte. "allt detta halp intet emot Ehrensvärds envishet..."(Tersmeden 1919 VI:29).

Men som framgår av nedanstående memorial från Ehrensvärd låg beslutet högre upp:

"Gamla casserade Skieppet Kung Fredrich samt Bregantin Pollux hafva blifvit slopade, och efter *Eders Kongl:e Majts'nådigste befallning*, nyttjade till försänkning, uti ett af de öfverflödige inloppen till Carlsrona, Kallad Djupasund."(RA M1694 1786 0301 Ehrensvärd)

Ett annat fartyg kallat *Tumlaren*, som påstås ha blivit sänkt 1785, har förmodlingen inte sänkts i Djupasund. I varje fall inte då. Den uppgift som ligger till grund för att

Tumlaren ska ha sänkts tillsammans med **Konung Fredrik** kommer från konteramiral Tersmedens memoarer där han skriver att skeppet **Konung Fredrik** sänkts tillsammans med en gammal lastdragare, *Tumlaren* (Tersmeden 1919 VI:30). Allt tyder på att Tersmeden minns fel eftersom alla andra dokument säger att det är **Pollux** som sänktes tillsammans med **Konung Fredrik** i Djupasund 1785. Om det hade varit tre fartyg borde det ha framgått i Tersmedens memoarer och i Ehrensvärds redovisning (fig. 3).



FIGUR 3. Ovanstående karta från 1787 och alltså daterad ett år efter sänkningarna visar Konung Fredrik och Pollux ungefärliga placering vid "Hundsören" (KrA Sjökartearkivet serie IV vol. 2 1787).

1805. Tidig underökning av sundet

I början av 1800-talet vill amiralitetet veta hur det står till med de tidigare försänkningarna och vänder sig till lotsarna. Generaladjutanten i Stockholm får in en rapport från chefen för södra lotsdistriktet, F Sjöbohm, om vraken i Djupasund och vid Bollöarna. Sjöbohm skriver att vid Djupasund är vraken tynande och överhöljda av dy, men det står en högre och en lägre stäv kvar på 3 á 4 fot nära vattenytan. Mellan vraken och Sturkölandet finns dock en smal ränna som ett 23 fots djupgående fartyg kan segla igenom men dock inte ända igenom sundet till Karlskrona som bara tillåter 15 fots djupgående. En bifogad odaterad anteckning berättar att:

"År 1785 försänktes Skeppet konung Fredric och år 1786 fartyget Pollux med sten uti Djupa sund, sålunda att Wraken ligga Ost och Wäst uti Inloppet. För några år sedan kunde Timmer däraf synas med lågt wattn, men lärer sedan af drifis blifvit borttagne; detta farvattn kan nu genomseglas med 14 á 15 fots djupgående Fartyg" (KrA E II vol 5 Sjöbohm).

Anteckningarna bekräftar att de första fartygen som sänktes i sundet är **Konung Fredrik** och **Pollux**. De innehåller också uppgifter från lotsar på Aspö och fiskare på Tjurkö som bör känna till vad som döljer sig under ytan.

1810. Sänkningar av fregatten Grip och brigantinen Disa

Sverige har tvingats att förklara krig mot England för att få fred med Ryssland-Frankrike. (Odelberg 1954:268) Redan på våren 1809 har befälhavande amiralen Johan Puke, förutom en eskader av åtta blockskepp, förberett en "stängsel-linje".

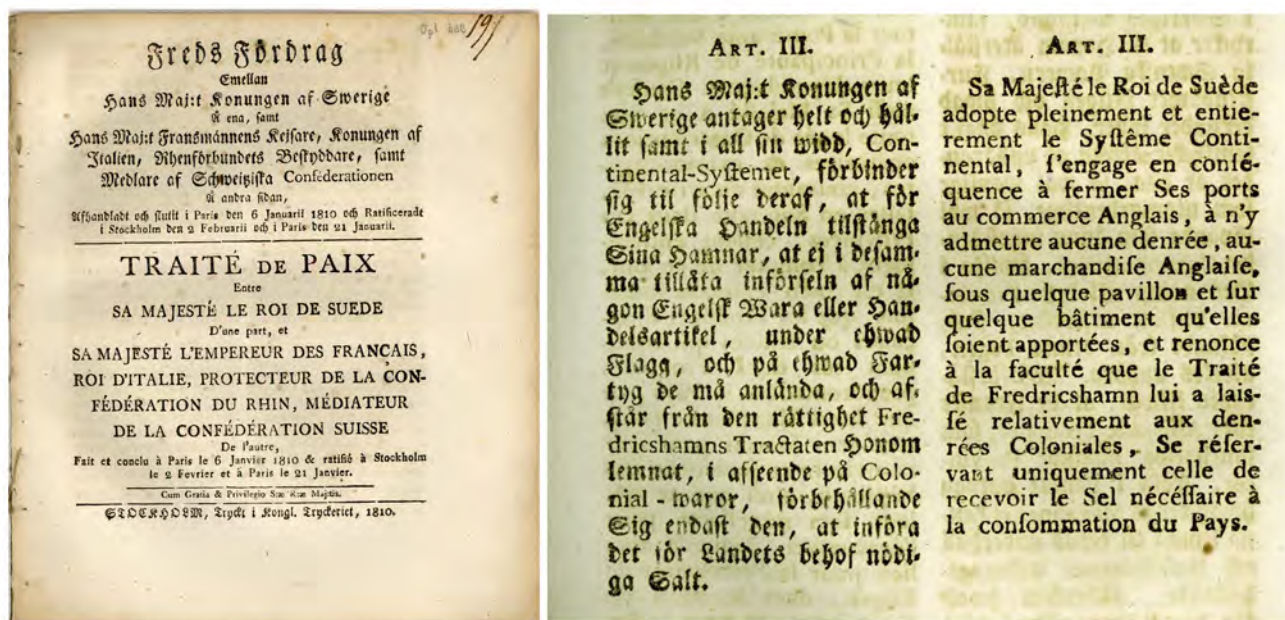
"För den tillämnade stängsel linjen äro alla förberedelser gjorda och vad därtill fordras till sjö-kastellerne transporterat. Fregatten Grip insatt i reparationsdockan för att tillagas till försänkning i vilket ändamål Fregatten Sprengtportens master jämväl uttagits" (KrA E II vol 8 1809 0430 Puke).

Tio dagar senare är fregatten preparerad:

"Fregatten Grip, efter att i gamla dockan vara till försänkning beredd, är därifrån uthalt och masterne uttagne, samt fregatten Sprengtporten i samma ändamål i dockan isatt" (KrA E II vol 8 1809 0510 Puke).

1810 är England på väg med sin flotta till Sverige för att, vad man fruktar, beslagta eller förstöra den svenska flottan. Terrorbeskjutningen av Köpenhamn tre år tidigare och angreppet på den danska flottan är i färskt minne. Sverige fick visserligen fred med Ryssland 1809 och med Napoleon 1810. Men det innebar samtidigt att ingå i Napoleons kontinentalblockad vilket är detsamma som att förklara England krig (fig. 4.) Snart kommer det in rapporter från spaningsfartyg på Västkusten att den annalkande engelska flottan är på väg. Kapten C G Warberg, chef på örlogsbriggen *Vänta Litet*, skriver till kommandanten i Göteborg, Silfverskjöld, om att en del av engelska flottan har lagt sig vid Vinga Sand.

"Att en engelsk vice amiral med sitt förande Tre däcksskepp The Victory, samt 3ne Linie skepp 1 fregatt och 2ne cutterbriggar i går e m inkommo och ankrade, en del på Hake fjord och några på Winga Sand; får jag härmedelst ödmjukligen tillkännagiva. Ävensom att vid samma tid fyra linjeskepp därav en countre amiral gingo sydvart ut..." (KrA 1810 0521 Wårberg).



FIGUR 4. Fredsfördraget med Napoleon som leder till krig mot England, Kongl. Tryckeriet 1810 (FA)

Silverskjöld skickar rapporten vidare till Stockholm och amiralen Johan Puke. Han har tidigare varit amiral i Karlskrona men blivit stadsråd och befinner sig i Stockholm. Puke får nu bege sig tillbaka till Karlskrona för att försöka ordna försvaret. Det innebär att se till att det finns tillräcklig bemanning på sjökastellen Drottningsskär och Kungsholmen. Han måste snabbt utrusta ett antal skepp att användas i sundet mellan Tjutkö och Aspö som är det bredaste. Sedan ordna med försänkningar i de smalare sunden mellan Sturkö och Tjurkö samt mellan Aspö och Bollöarna. För att skydda försänkningarna och de andra spärrarna behövs också kanonbåtar och manskap.

I en rapport, avsänd den 7 juni 1810 till generaladjutanten, berättar Puke om sina åtgärder, bland annat om sänkningarna i Djupasund.

”Inloppet vid Djupasund.

En förstärkning i detta farvatten görs nu, av briggen Disa som redan till stället är utförd och av fregatten Grip som så fort briggen är försänkt även skall dit utföras 8 kanonslupar utom chefsfartyg, kokslupar och sjukfartyg äro stationerade, men hava endast ungefär 2/3 dels besättningar” (KrA 1810 0607 Puke).

(Kanonslupar, chefsfartyg och kokslup ska inte dit för att sänkas, utan användas av den trupp som ska bevaka spärrarna.)

Till all lycka bestämmer sig engelsmännen för att avvakta. Och även om britterna inte har tillåtelse att besöka svenska hamnar på grund av Napoleons kontinentalblockad kringgår man blockaden genom att den engelska flottan i smyg får inhandla vatten, grönsaker och kött från Sverige. Man undgår också blockaden på andra sätt (Norman/Wallström 2008:181).

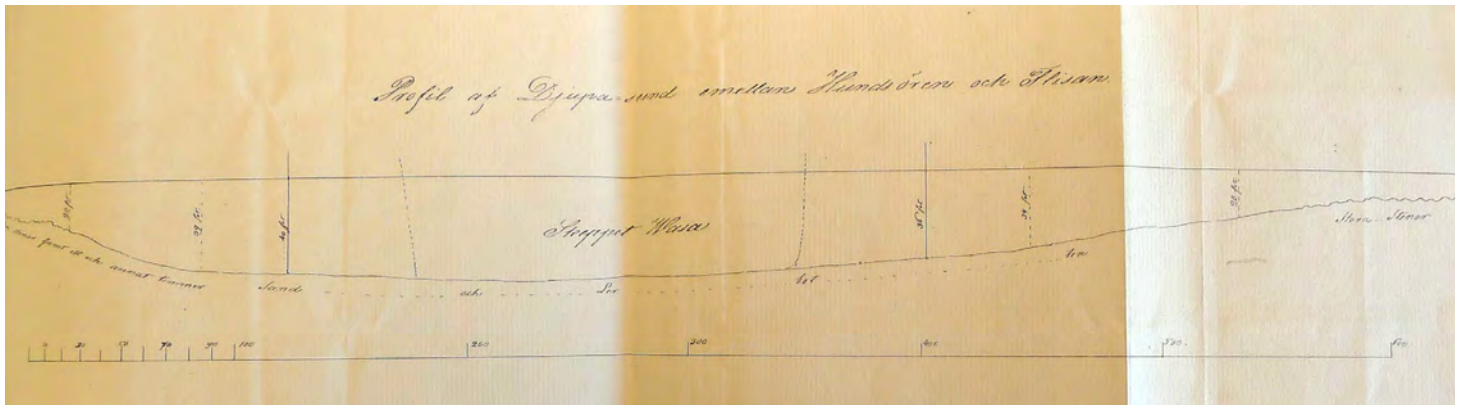
I augusti 1810 konstaterar Puke att kronojakten *Simpan* efter besiktning är ”för vidare bruk oduglig” och eftersom spärrarna i inloppet genom Djupasund kan behöva förbättras ämnar han låta sänka även detta fartyg i sundet. Kungl Majst hade inget att erinra mot detta (RA M1699 1810 0819 Puke).

1818. Fregatten *Hector* sänks?

En f d rysk fregatt, *Hector*, krigsbyte från 1788 ska ha sänkts i Djupasund 1818 (Bäckström 1884:441). Någon bekräftelse i samtida handlingar över denna sänkning, exempelvis i stationsbefälhavarens generalorder eller i koncepter för rapporter har jag dock inte funnit. Det finns heller ingen uppgift i skeppsvarvets berättelser över gjorda arbeten under 1818 att man sänkt *Hector* föregående år. Handlingar visar emellertid att *Hector* skulle slopas som örlogsfartyg 1793 för att bevaras som trofé (RA M1697 1793 1009 Carl). Att fregatten skulle ha sänkts 1818 kan vara logiskt ur den synpunkten att Carl XIII det året avled. Han var den som hade tillskyndat att den skulle bevaras som trofé (sid. 43).

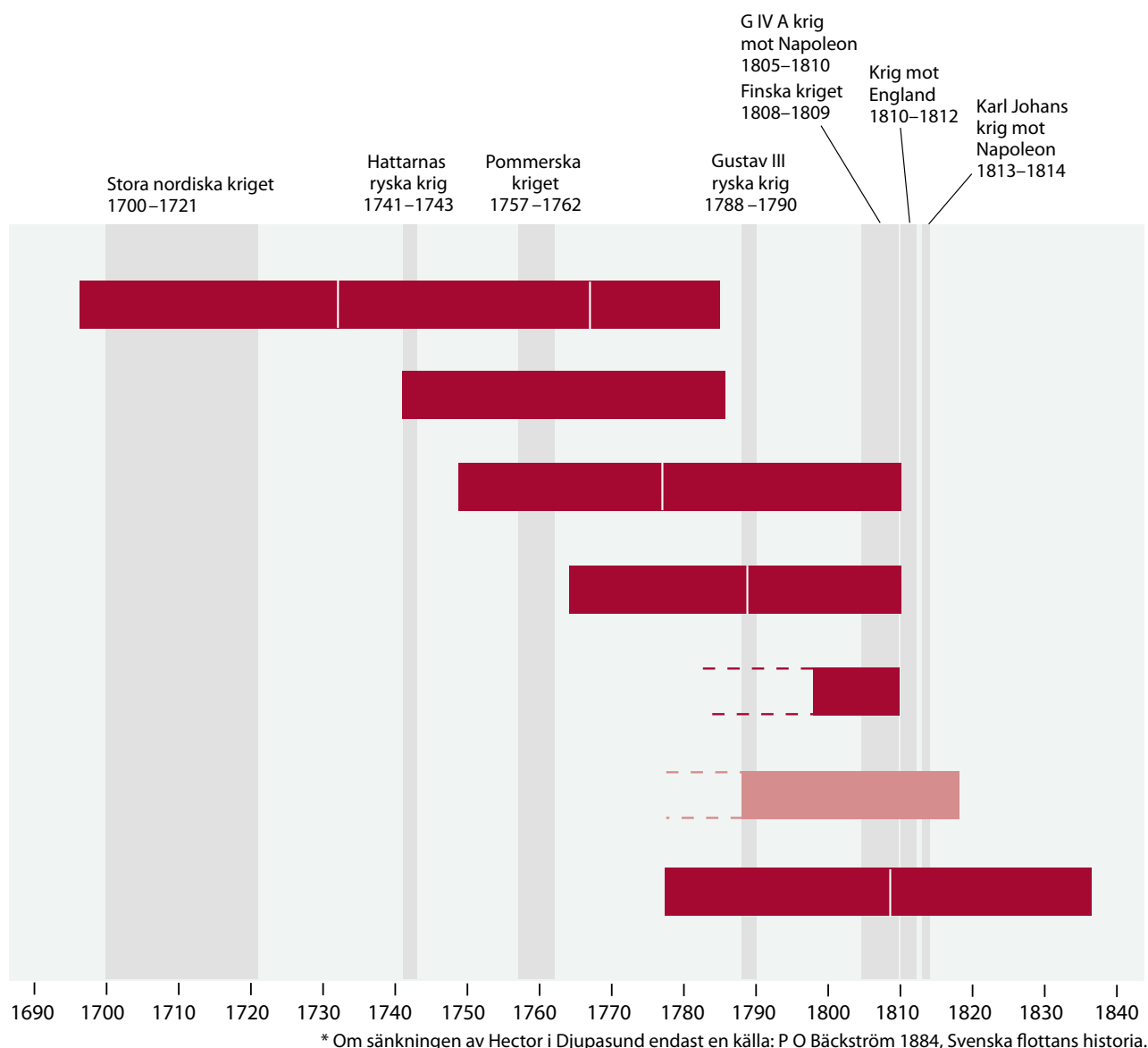
1836. Linjeskeppet *Wasa* sänks

Att linjeskeppet *Wasa* sänkts i Djupasund den 12 maj 1836 meddelas till generaladjutanten (i Stockholm) av befälhavande amiralen i Karlskrona, Johan Lagerbielke (KrA 1836 0513 Lagerbielke). *Wasa* slopades redan 1827 men har legat vid flottans skeppsbro, det så kallade "laget" och har hjälpligt hållits flytande tills man beslutar att bogsera ut det gamla skeppet till Djupasund för sänkning. Vid detta tillfälle görs en profil av djupet med markering av platsen där *Wasa* ligger (fig. 5).



FIGUR 5. "Profil af Djupasund mellan Hundsören och Flisan". Ritning från 1836 efter sänkningen av linjeskeppet *Wasa*. "Hundsören" till vänster på bilden vid Sturkö (KrA 1836 0513 Lagerbielke).

Korta fakta om fartygen



FIGUR 6. Ovanstående diagram visar sju av fartygen som enligt olika källor blivit sänkta i Djupasund. Figuren visar fartygens livslängd och de krig som Sverige varit involverad i under deras tjänstbara tid (Bengt Gullbing).

Skeppet Enigheten (*senare Konung Fredrik*)

Tillkomstår: 1696

Konstruktör: Charles Sheldon (1664–1739)

Längd: 175 fot (51,10 m), bredd 42 fot (12,5 m), djupgående 21 fot (6,2 m)

Besättning: enligt skeppslista år 1700: 550 båtsmän och 100 soldater. (Sv Fl Hist II:546)

Bestyckning 1697, tre kanondäck 94 kanoner: 1:a laget 28 st 24 pund, 2:a laget 28 st 24 pund, 3:e laget 28 st 8 pund, 4:e laget 6 st 4 pund och 4 st 3 pund

(Gyllengranat 1840 I:343, Sv fl hist 1943 II:546).

Tackling:

Längden på stormasten 108 fot, storstången 68 ½ fot, storran 96 fot, stormärsran 51 fot, fockmasten 98 fot, förstången 17 ½ fot, fockran 85 fot, förmärsran 47 fot, mesanmasten 86 fot, bogspröt 67 fot, krysstång 38 fot, blindran 50 fot (Törnquist 1788 II: bilaga Flottan i Carlskrona 1710).

Enigheten deltar i Stora nordiska kriget 1700–1721 där hon är med om två stora sjöslag. 1732 döps skeppet om till **Konung Fredrik**. Hon är i bruk under krigen 1741–1743 och 1757–1762. År 1767 påbörjas skeppets ombyggnad till tvådäcksskepp. År 1785 sänks **Konung Fredrik** i Djupasund (RA M1694 1786 0301 Ehrensvärd).

Brigantinen Pollux

Tillkomstår: 1741. Byggt på Karlskronavarvet

Byggmästare: Gilbert Sheldon (1710–1794)

Längd: 95 ½ fot bredd 24 fot djupgående 9 fot.

Bestyckning: 18 kanoner: 8 st 6 pund, 10 st 4 pund, 10 st 3 pund nickhakar. (Berg 1993:137)

Pollux gör tjänst från 1742 i Hattarnas krig mot Ryssland 1741–1743 och i Pommerska kriget 1757–1762. Brigantinen sänks 1786 i samband med att Konung Fredrik sänks (RA M1694 1786 0301).

Skeppet Södermanland (senare Grip eller Gripen)

Tillkomstår: 1749 byggd på Djurgårdsvarvet, Stockholm

Konstruktör: Harald Sohlberg (1712–1778)

Längd: 142 fot (42,16 m), bredd 38 fot (11,28 m), djupgående 19,5 fot (5,8 m).

Bestyckning: 48 kanoner: 22 st 18 pund, 22 st. 8 pund, 8 st 4 pund (KrA kortregister)

Skeppet medverkar i kriget mot Preussen 1757–1762, byggs om till fregatt 1777 och döps om till **Grip**. Som fregatt deltar fartyget i Gustaf III krig mot Ryssland 1788–1790 och deltar i detta krigs samtliga stora sjödrabbningar. **Grip** sänks 1810 i Djupasund tillsammans med brigantinen **Disa** (Sv. Fl. Hist. II:545).

Pojama Disa (senare skonertbrigg)*

Tillkomstår: 1764 byggd på varvet i Sveaborg, Helsingfors

Konstruktör: Fredrik Henrik af Chapman (1721–1808)

Längd: 80,5 fot (23,75 m), bredd 18,5 fot (5,49 m), djupgående 6 fot (1,78 m).

Besättning: 105 man 14 par åror.

Bestyckning: 18 kanoner: 2 st 12 pund, 16 st nickor (KrA kortregister).

Tackling: galeastackling 2 master. (Munthe 1917 VI:36).

Fartyget tjänstgör i kriget mot Ryssland 1788–1790 först som pojama senare som brigantin/skonertbrigg.* Ändå förefaller det vara ett och samma fartyg. **Disa** sänks i samband med **Grip** 1810. (KrA 1810 0607 Puke)

*Disa kallas efter omtäcklingen för skonert. Skeppsbyggaren Chapman kallar den brigantin. Skeppsbyggaren Kihlgren kallar Disa ömsom skonertbrigg eller brigg i samma rapport.

Kronojakten Simpan

Sänkt i Djupasund 1810. (RA M1699 1810 0819 Puke).

Mått och andra data tillsvidare okända.

Linjeskeppet Wasa

Tillkomstår: 1778 byggd av Gilbert Sheldon på Karlskronavarvet
Konstruktör: Fredrik Henrik af Chapman (1721–1808)
Längd: 163 fot (48,40 m), bredd 45 9/12 fot (13,59 m), djupgående 19 8/12 fot (5,84 m).
Besättning: 566 man (RA M1763 och KrA kortreg).
Bestyckning: 60 kanoner: 26 st 24 pund, 26 st 18 pund, 8 st 6 pund.
Skeppet tjänstgör i Gustaf III krig 1788–1790 och Finska kriget 1808–1809
Linjeskeppet sänktes i Djupasund 1836 (KrA 1836 0513 Lagerbielke).

Fregatten Hector

Byggd i Arkhangelsk, Ryssland
Bestyckning: 22 kanoner.
Togs från ryssarna 1788 i början av kriget 1788–1790.
Tjänstgör sedan på den svenska sidan i kriget.
Hector ska enligt osäker uppgift ha sänkts i Djupasund 1818 (Bäckström 1884:441).

Enigheten i stora nordiska kriget 1700–1721

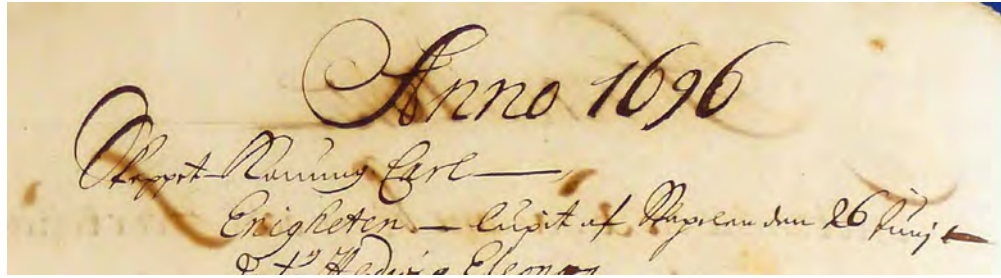
Det är ett intensivt år på skeppsvarvet i Karlskrona då skeppet **Enigheten** sjösätts i juni. Ytterligare två, men något mindre skepp, går av också av stapeln detta år. Skeppen *Göteborg* i oktober och *Westmanland* i december (KrA Varvskontoret, Ekling 1696).



FIGUR 7. Modell av skeppet Enigheten från 1696 finns utställd på Marinmuseum i Karlskrona.

Enigheten konstrueras av Charles Sheldon och byggs med tre kanondäck (Unger 1923:304). Enigheten blir det näst största rangskeppet efter *Konung Carl*. Stapelavlöpningen äger rum den 26 juni 1696 på det nya varvet i Karlskrona (fig. 8). Skeppet blir färdigt kort före det krig bryter ut vilket kommit att kallas ”det stora nordiska kriget”.

Under detta krig kommer **Enigheten** att vara med om två stora sjöslag mot Danmark och flera sjötåg mot samma land.



FIGUR 8. "Enigheten lupit af Stapelen den 26 juni" Utsnitt av anteckning i fartygsliggare, förmodligen av kommissarien vid bygnings- och ekipagekontoret Petter Ekling (KrA Varvskontoret, övrigt).

1699. Anfallsförbund mot Sverige

Karl XI har avlidit och den unge och oerfarne sonen Karl XII är regent. Flera nationer anser att tiden är lämplig att komma åt olika 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 ryska trupper omringar staden Narva. Danmark, som är med i pakten mot Sverige, har som första steg 1699 anfällt grevskapet Holstein-Gottorp. Grevskapet är allierat med Sverige (hertigen av Holstein-Gottorp är gift med Karl XII:s syster). Anledningen till anfallet är att hertigen låtit uppföra befästningar vid gränsen vilka danskarna nu raserar.

Under 1699 överför flottan svenska förstärkningar till hertigdömet via Stralsund. Samtidigt i öster är det svenska Riga attackerat av polska trupper och Narva omringat av ryska. Det är med andra ord bråttom för Sverige att försvara de baltiska provinserna i öster. Men först vill man för lång tid framöver hindra Danmark från att anfälla Sverige i ryggen. Enligt tidigare avtal om ömsesidig undsättning kan nu Sverige be England och Holland om hjälp (Unger 1943:120).

1700. Sjötåg mot Danmark

Operationsplanen för den förenade flottan är att först oskadliggöra den danska flottan. Sedan ska Sverige enligt planen transportera trupper från Skåne genom Pommern till Holstein. Samtidigt planerar man att attackera Aalborg med ett tusental män från Göteborg bakom den danska arméns rygg. En plan som, visar det sig senare, behöver ändras (Unger 1923 II:28).

Den 13 juni 1700 seglar flottan ut från Karlskrona under generalamiral Hans Wachtmeisters ledning. En betydande styrka av 38 skepp av varierande storlek. Som brukligt, är flottan fördelad på tre eskadrar: i mitten seglar 1:a eskadern, centern eller "corp de bataille", under generalamiralen själv vars flaggskepp är *Konung Carl*. Främst seglar 2:a eskadern, avantgardet, under amiralen Cornelius Ankarstierna på skeppet **Enigheten**. Sist seglar 3:e eskadern, arriärgardet, under amiralen Fredrik Taube på skeppet *Drottning Ulrica*. Varje eskader är uppdelad i två divisioner (Unger 1923:28 ff). Fartygschef på **Enigheten** är kapten Gustav Psilander (KrA Zettersten 1889).

Seglingen mot Öresund går inte så fort som man hoppats på grund av motvind. Kungen är ombord på *Konung Carl* men lämnar fartyget i höjd med Ystad för att snabbare komma till händelsernas centrum i Malmö. Wachtmeister ankrar flottan utanför Ystad den 22 juni där han blivit utlovad att få komplettera förråden. Men i Ystad finns inte dessa förnödenheter. Karl XII är angelägen att snabbt få flottan till Öresund för att tillsammans med den engelsk-holländska hjälpfloktan kunna

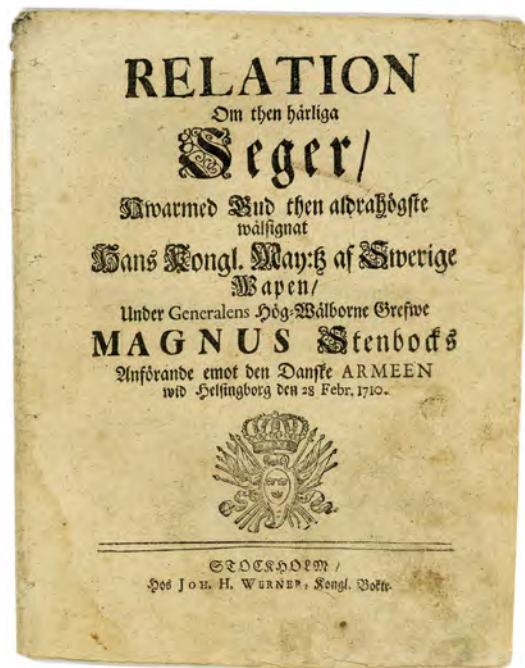
agera mot danskarna. Han uppmanar Wachtmeister att skynda på att ta sig till sundet. Generalamiralen svarar kungen att han har både iver och nit att följa kungens vilja och befallning, och försäkrar att han har intet annat ändamål att stanna kvar i Ystad än att proviantera, särskilt då öl och vatten vilket ”varit oss försäkrade, att stå här i orten i beredskap, men måste beklageligen erfara, det intet dricka här varit att hämta” (RA M1858 1700 0623 Wachtmeister).

Den 27 juni anländer Wachtmeister med flottan till Öresund, där han ankrar en och en halv mil sydost om Dragör. Den engelsk-holländska flottan ligger norröver i sundet. För att kunna förena sig är endera flottan tvungen att segla igenom sundet och man kommer fram till att det måste bli den svenska flottan. Men eftersom flera av de stora skeppen är för djupgående så skickas de tillbaka till Karlskrona. Skeppet ***Enigheten***, som är det näst största av dem, seglar sålunda tillbaka tillsammans med *Drottning Ulrica Eleonora*, *Konung Carl*, *Prins Carl*, och *Drottning Hedvig Eleonora*. Därmed är detta sjötåg avslutat för skeppet ***Enigheten***.

Den svenska arméns nästa uppgift är att ta itu med Ryssland och Peter den store. En stor del av flottans uppdrag under de första krigsåren blir att eskortera transporter av landtrupper till Baltikum. Under tiden hålls skeppet ***Enigheten*** i beredskap men inmönstras inte förrän 1710 (KrA Zettersten 1889).

1700–09. Karl XII:s fälttåg, början och slutet

Kriget blir långvarigt och till en början framgångsrikt för Sverige. Ryssarna blir slagna vid Narva. Sedan följer framgångar mot den sachsiska armén vid Düna. Kriget förs huvudsakligen i Polen fram till 1707 då Karl XII armé tågar in Sachsen och får ett slutligt avgörande mot August den starke. Därefter har han tänkt ta itu med Ryssland. Det slutar 1709 med det stora nederlaget vid Poltava och Perevolotjna (fig. 9).

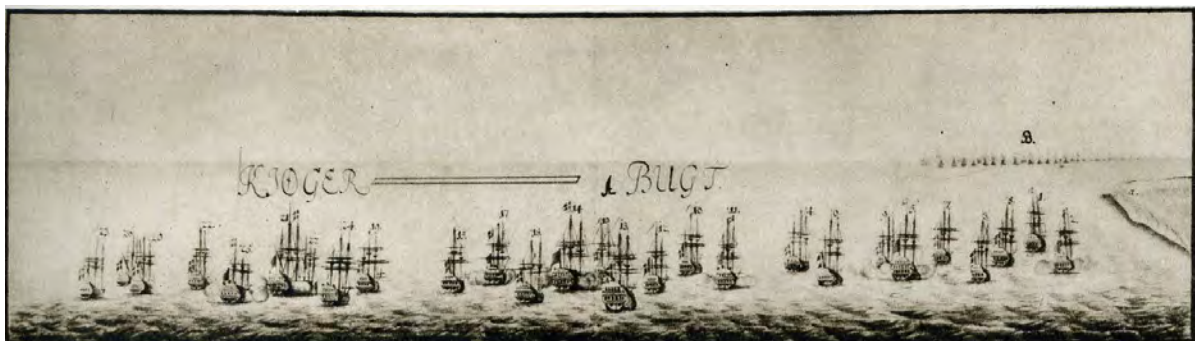


FIGUR 10. "Relation om den härliga seger varmed Gud den aldrahögste välsignat Hans Kongl. Maj:ts av Sverige wapen under generalen Högvälborne greve Magnus Stenbocks anförande emot den Danske arméen vid Helsingborg den 28 febr. 1710" (FA foto: författaren).

1710. Slaget vid Köge bukt

På sensommaren 1710 har man fått underrättelser om att en transport av ryska soldater är på väg att förstärka ett danskt landstigningsföretag mot Skåne och generalamiralen utrustar en större flottstyrka för att angripa och förhindra dessa trupper att nå Danmark eller landsättas i Skåne (G Unger 1923:49). Styrkan som Hans Wachtmeister har till förfogande är 21 skepp varav *Enigheten* är ett av dem. För övrigt ska han ha med sig två fregatter, tre brandare, två brigantiner och en advisjakt (RA M1859 1710 0917 Wachtmeister).

Skeppet *Enigheten* är flaggskepp för avantgardet vars chef är amiral de Prou. Den 21 september lämnar flottan Karlskrona. Fartygschef på *Enigheten* är kapten Axel Grubbe (Börjeson 1942:72). Två dygn senare ankrar flottan utanför Mön över natten. Wachtmeister hoppas att trupptransportfartygen med de ryska soldaterna kommer att segla förbi.



FIGUR 11. Inledningen till slaget sett ifrån danskarnas håll. I fjärran syns svenska flottan närma sig utanför Stevns udde (Det Konglige Bibliotek, Köpenhamn).

Dagen därpå, strax efter gryningen den 24 september, lättar svenskarna ankar och seglar norröver då utkikarna får syn på 14 skepp i fjärran. I tron att det är transportflottan ställer Wachtmeister kursen ditåt. När man kommer närmare Kögebukten upptäcker man att nästan hela danska flottan ligger för ankar i bukten, 26 örlogsskepp och fem fregatter. Innanför dem ser man...

”... 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”(1710 1003 Diarium).

Danskarna blir fullkomligt överraskade då de har underlåtit att sända ut några spanare (brandvakter) eftersom amiralen Gyldenlöve är helt övertygad om att svenska flottan inte skulle våga sig ut denna sena tid på året. Därför tror även de att det är transportflottan som varit i Danzig som nu är på väg tillbaka. När danskarna upptäcker misstaget hinner man inte lyfta sina ankare utan kapar alla ankartåg för att hinna kryssa upp mot den plötsligt uppdykande svenska flottan (fig. 11). Det dröjer till tvåtiden på eftermiddagen innan skeppen kommer så nära varandra att eldgivningen kan börja (1710 1003 Diarium). Ett stort danskt skepp, som ligger främst och lite lovart om den övriga danska flottan, utsätts först av den svenska elden från *Göta Lejon* (96 kanoner) och skeppen däromkring. 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 (1710 1003 Diarium).

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. Vändningen lyckas för *Enighet* och de flesta. Men 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 så hårt ner att understa lagets kanoner inte kan brukas. Wachtmeister beslutar därför att flottan ska segla ut från bukten och ankra, vilket sker en bit lovart om de danska skeppen. Den danska flottan följer inte efter utan drar sig tillbaka in i bukten där den följer svenskarnas exempel och ankrar (Unger 1923:50). Eftersom man i stormen inte lyckats få loss *Tre Kronor* eller *Prinsessan Ulrica Eleonora* koncentrerar man sig på att under följande dag bärga manskap, ammunition med mera, varpå man sedan tänder eld på skeppen för att de inte ska falla i fiendens händer (1710 1003 Diarium).

Måndagen den 26 september kan man från svenska flottan se över 20 fartyg eskorterade av en fregatt med kurs mot Köpenhamn. Det visar sig att det är transportflottan från Danzig som kommer rätt i armarna på svenskarna. När danskarna får syn på den svenska flottan vänder de och försöker undkomma. Wachtmeister beordrar några lätta skepp att jaga ifatt dem.

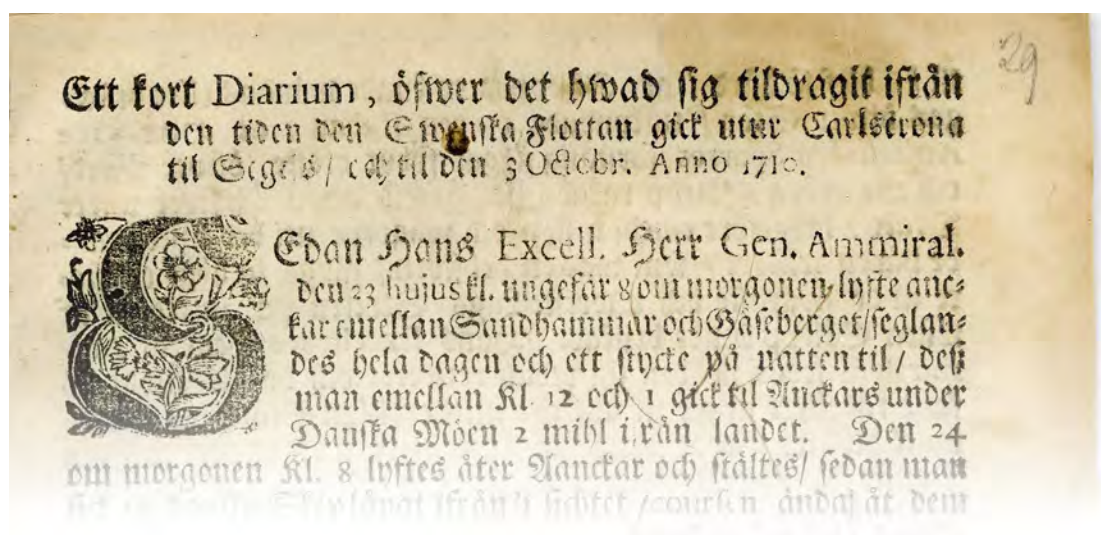
”...varpå någre av våra lätte skepp kommenderas att jaga / vilka och efter handen inhämtade åtskillige av dem dels Holländske / Lybske och Danske / allt befraktade till Transportens eller Ryssars överförande från Danzig / varifrån de nu kommo / men hade likväl inga Ryssar med sig / för vad orsak veta de intet...” (1710 1003 Diarium).

Wachtmeister låter alla lybska och holländska fartyg segla vidare medan besättningarna på de danska tas tillfånga och natten till den 27:e sätts deras skepp i brand. Denna 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 har Wachtmeister hållit 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 och kryssar förbi Falsterbo och ankrar utanför Ystad för att där invänta fienden (RA M1859 1710 1012 Wachtmeister). Men ingen fiende dyker upp. Den 1 oktober prejas ett Lybskt handelsfartyg och skepparen berättar att han sett de danska skeppen ligga vid Stevns udde, 26 stora och små fartyg, flera utan stänger och rår ”alldeles redlös 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 (1710 1003 Diarium).

Så småningom får Wachtmeister även underrättelse att Gyldenlöves flotta är tillbaka till Köpenhamn och i färd med att avrustas. Wachtmeister ser därför ingen anledning att vara kvar utan beordrar flottan att segla tillbaka till Karlskrona (Unger 1923:51).



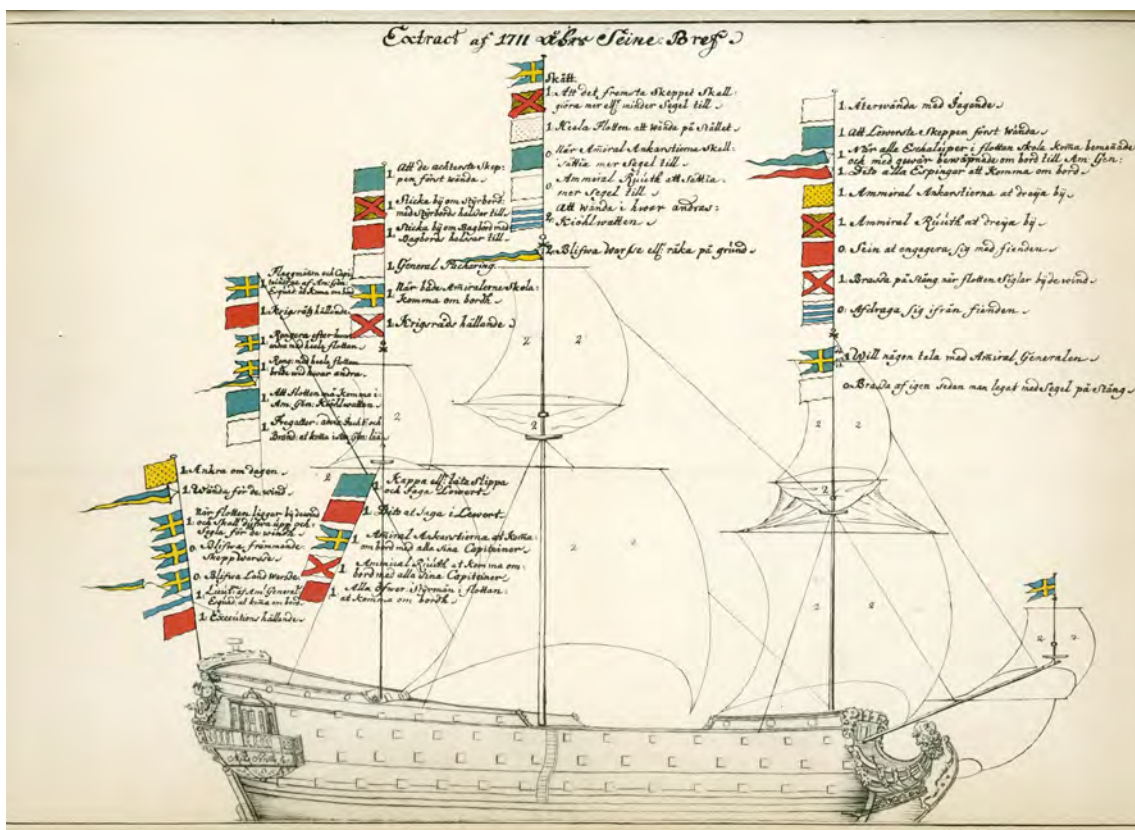
FIGUR 12. Tryckt berättelse om sjökampanjen 1710 fram till den 3 oktober (FA Diarium 1710).

1711. Pommern i fokus

Svenskarnas förbindelse med de svenska städerna Wismar och Stralsund är viktig. Staden Stralsund är nu omringad och belägrad av en rysk-saxisk här. Förstärkningar är av nöden och behöver överföras. För att eskortera dessa trupper och förråd utrustas flottan på våren 1711. Det är en svår tid i Sverige, inte minst i Karlskrona. Det råder brist på allt, på arbetskraft, mat, materiel och pengar. Böldpesten hade föregående år brutit ut i Stockholm och har nu drabbat Karlskrona. Tusentals människor dör och det tar lång tid att få örlogsflottan och transportflottan klara. Inte förrän den 4 december lämnar örlogsflottan

Karlskrona. Det är dock en anseelig styrka bestående av 24 skepp, fyra fregatter, två brännare samt ett antal kofferdifartyg. **Enigheten** har möjligen inte påmönstrats detta år även om hon är uppförd på den ”anno 1711 tillsjösgående flottan” (RA M1763 1711 Esquadroner).

Det är sent på året och danskarna har redan tagit hem sin flotta till Köpenhamn och där avrustat den. Därför får den svenska landsättningen av trupper till Rügen pågå utan nämnvärda problem. Även en mindre kontingent landsätts i Wismar utan ingripande från dansken. I mitten av december är flottan hemma i Karlskrona igen och läggs upp för vintern (Gyllengranat 1840:203).



FIGUR 13. Nils Ström, ”Extract af 1711 Åhrs Seine-Bref. (Riksarkivet, Köpenhamn).

1712. Överföring av Stenbocks expedition

Magnus Stenbock är hjälte efter sin seger över danskarna vid Helsingborg 1710. Karl XII, som alltjämt befinner sig i Turkiet, vill nu att general Stenbock med en ny armé går iland i Pommern för ny offensiv vilket även generalen är entusiastisk för. Senaten i Stockholm är minst sagt tveksam men riksråden övertalas och nu ska en ny armé skakas fram och, i en första omgång, transporteras över till Rügen. I Karlskrona och Karlshamn utrustas många inhyrda fartyg vilka byggts om för att kunna transportera kanoner, kavalleri och trupp (RA M1859 1711 0802 Heldinger).

En dansk flotta med 16 skepp befinner sig vid Rügen för att understödja belägringsarbetena. När amiralen Gyldenlöve, som är chef för denna flotta, 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 för att bevaka den svenska flottan (Sv.Fl.Hist: 1943 II:136).

Den 23 augusti lämnar Hans Wachtmeister Karlskrona med en flotta bestående av 24 skepp och fyra fregatter för att rensa farvattnen från fiender inför den

planerade trupptransporten till Pommern. **Enigheten** är flaggskepp för amiralen och eskaderchefen Carl Ruuth 50 år. Det är dock osäkert om Ruuth är med under expeditionen, han tycks ha begärt avsked i juli 1712 (Elgenstierna 1931:615). Fartygschef är kaptenen Z Åberg. Dagen efter avseglingen får Wachtmeister den danska flottan i sikte väster om Bornholm. Men Gyldenlöve har fått varningssignal från fästningen Hammershus och hinner lätta ankar och fly västerut förföljd av svenskarna. Under jakten, som tar hela dagen, uppbringar svenskarna en del smärre danska fartyg som inte hinner undan. Gyldenlöve seglar in flottan 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 passera, det vill säga vattnen kring Bornholm. Där har han bättre möjlighet att skydda transportflottan mot de enstaka danska fregatter som kryssar i farvattnen. Wachtmeister väljer det senare och lägger sig med flottan på en kryssningsstation i Bornholmsgattet för att invänta transportflottan som är på väg ner från Karlshamn mot Rügen (Unger 1923:53).

Danska flottan anfaller

Den 13 september 1712 lämnar örlogsflottan sin station vid Bornholm och seglar efter transportflottan för att skydda landstigningen. Utskeppningen, som sker på Rügens norra strand, får till en början pågå ostörd i skydd av Wachtmeisters flotta som ligger ankrad utanför ön Hiddensee. Det som ska lossas är 7 500 man, fältartilleri, ammunition, hästar, tross och förnödenheter. Återstående delen av Stenbocks armé, 3 000 man, avser man att transportera senare (Unger 1943 II:136).

Den 16 september, då större delen av lasten lyckligen kommit iland, kommer Gyldenlöve med den danska flottan, kanske inte helt överraskande, seglande mot kusten med vinden i ryggen i riktning mot landstigningsplatsen. Hans flotta är nu förstärkt och utgörs av 23 skepp och sex 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 försöker att undvika den. På den tredje dagen kastar vinden om till sydväst och Wachtmeister flotta har inte möjlighet att hålla sin position nära landstigningsplatsen.

Wachtmeister skickar en fregatt för att signalera 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 de svenska transportfartygen.



FIGUR 14. Manövrerandet utanför Hiddensee. Den danska flottan i förgrunden. Laverad tuschteckning. Okänd konstnär. Till höger transportflottan som angrips av danska fregatter. (Det Kongelige Bibliotek, Köpenhamn)

Cirka en tredjedel förstörs eller uppbringas, men huvuddelen klarar sig och undkommer. Svenska flottan har nu lyckats kryssa upp och får kontakt med Gyldenlöves flotta (fig. 14). Man börjar skottväxling, men avståndet är för stort och septembermörkret 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 har satt kursen hemåt och Wachtmeister finner det meningslöst att förfölja. Den 21 september kommer flottan tillbaka till Karlskrona (Sv. Fl. Hist: 1943 II:136).

Ytterligare 3 000 man väntar på att överskeppas från Karlshamn och Wachtmeister får order att gå ut med örlogsflottan igen. Men det är stor brist på manskap. Miljön på skeppen är fruktansvärt dålig, fler och fler dukar under för de sjukdomar som härjar. Den 8 oktober görs en översyn av besättningsläget. Ombord på flottan ska det sammanlagt vara 11 030 man, oräknat officerarna, men det finns bara lite mer än hälften. 4 201 man saknas på grund av sjukdom och dödsfall. Och det blir färre som kan tjänstgöra för varje dag som går (RA M1763 1712 1008 Wahlberg).

Enigheten är ett stort skepp och det behövs mycket manskap för att skeppet ska fungera effektivt. Det ligger nu 73 båtsmän och 51 soldater sjuka ombord, 103 sjuka båtsmän har förts iland, 25 båtsmän och åtta soldater är hittills döda (RA M1763 1712 1008 Wahlberg).

Wachtmeister skriver till riksråden att han anser det omöjligt att gå ut igen eftersom han inte har möjlighet att bemanna skeppen. Rådet svarar att någon överföring av trupp inte kan ske utan skydd av flottan och föreslår att han som besättning i de sjukas ställe kan använda sig av de soldater som ska skeppas över i den tredje transporten. Wachtmeister står inte högt i kurs efter det misslyckade försöket att skydda de svenska kofferdiskeppen och landstigningen tidigare under året. När riksrådet Nicodemus Tessin ska underteckna svaret till Wachtmeister hakar han upp sig på formuleringen ”likmätigt dess vanlige, trogne och mycket berömlige nit för Kongl. Majsts tjänst”. Han menar att ”man inte borde vara så liberal med slikt beröm emedan det alldeles intet överensstämde”. I varje fall inte för de skeppare som olyckligen hade mist sina skepp (Bring 1955:44).

I november har läget blivit ännu sämre. **Enigheten** och de andra stora skeppen avrustas den 19 december i brist på folk medan en liten eskader under amiral Watrang försöker konvojera en transport från Karlshamn till Pommern. Motvind, storm och köld tvingar emellertid transporten tillbaka till Karlshamn (Gyllengranat 1840 I:298).

1713. Konvojering av trupp till Rügen

Enigheten deltar i ytterligare i en konvojering och överföring av trupper till Rügen. Den sista under Hans Wachtmeisters ledning, som också blir hans sista. **Enigheten** är amiralsskepp för Gustaf Watrang. Fartygschef är kommandör C Fogelhufvud (KrA Zettersten 1889.) Den danska flottan visade sig inte och överföringen tycks ha gått bra (Gyllengranat 1840 I:300).

1715. Svensk undsättning till Stralsund

Stenbocks armé har tvingat att kapitulera (1713). Karl XII har återvänt från Turkiet och vistas i Stralsund som på nytt är belägrat, nu av polska, danska och preussiska trupper (1715 Homann). Försvaret leds av Karl XII som anlant från Bender. Fienden gör förnyade ansträngningar och läget är kritiskt.

I juni övertar Claes Sparre, som fått titeln överamiral, kommandot över den utrustade flottan som består av 20 skepp, 2 fregatter, 1 brigantin, 1 jakt och 2

brännare. Hans amiralsflagg hissas på skeppet *Göta Lejon*. Skeppet **Enigheten** är ett av de stora skeppen som ska med ut. Från stortoppen vajar amiralen Mikael Hencks amiralsflagga. Henck är född i Stettin, tjänstgjorde i holländska flottan och kom till Sverige och svenska flottan år 1700. Han är 47 år och blir chef för arriärgardet. Fartygschef på **Enigheten** är kapten Jean Utfall, 34 år gammal (KrA Zettersten 1889, Börjeson 1942).

Sparres förhoppning är att snabbt komma iväg. Men vinden blåser emot och Sparre skriver den 25 juni till kungen att han inte ens kan få ut någon fregatt till havs. ”Gud hjälpe oss ut medan vi äro friske”. Han har fått underrättelse att en dansk eskader ligger posterad vid Bornholm. Men den ryska flottan har han ingen kunskap om skriver han. Inte heller var den engelska eller holländska flottan uppehåller sig eftersom inga handelsskepp på länge har inkommit till Karlskrona. De brukar kunna lämna information om var fiendefartyg befinner sig. Nästa dag kommer vinden från rätt håll och flottan seglar ut mot sydväst (RA M1860 1715 0625 Sparre). Den 8 juli får man den danska flottan i sikte vid Jasmund (på Rügen) och Sparre låter tillsätta alla segel för att komma danskarna inpå livet. Men de drar sig undan mot väster.

”...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 kommenderar med flere nye skepp, de äro icke renegjorde sedan de första gången lupe av stapeln och fast vi hade loven av fienden var oss omöjeligt att segle dem te eller bringa dem till stånd.”

Sparre beslutar sig för att segla tillbaka och lägga sig vid Perd, där den danska flottan tidigare legat, eftersom han haft med sig transportskeppen och dessutom väntar flera från Karlshamn. Han ankrar vid bukten vid Jasmund (vid nuvarande Sassnitz) för att invänta nya order (RA M1860 1715 0708 Sparre). En dansk fregattstyrka vid Usedom utgör ett hot mot Rügens försvar och Karl XII vill försöka bekämpa den. Därför får Sparre låna ut amiral Henck som lämnar **Enigheten** och går ombord på ett av de mindre skeppen (fig. 15).

”... 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 ifrå flottan...” (RA M1860 1715 0713 Sparre).

Den fientliga fregattstyrkan på 20 fregatter drar sig tillbaka på grunt vatten och undkommer då de svenska skeppen är för djupgående för att effektivt kunna nå danskarna. Henck återvänder till efter några dagar **Enigheten**.



FIGUR 15. Detalj av samtida karta som ska föreställa situationen vid Usedom. Söder om ön Rügen attackerar amiral Henck en dansk fregatteskader som gjort sig onårbara genom att segla in på grunt vatten (FA Homann, Iohann Baptist. 1715).

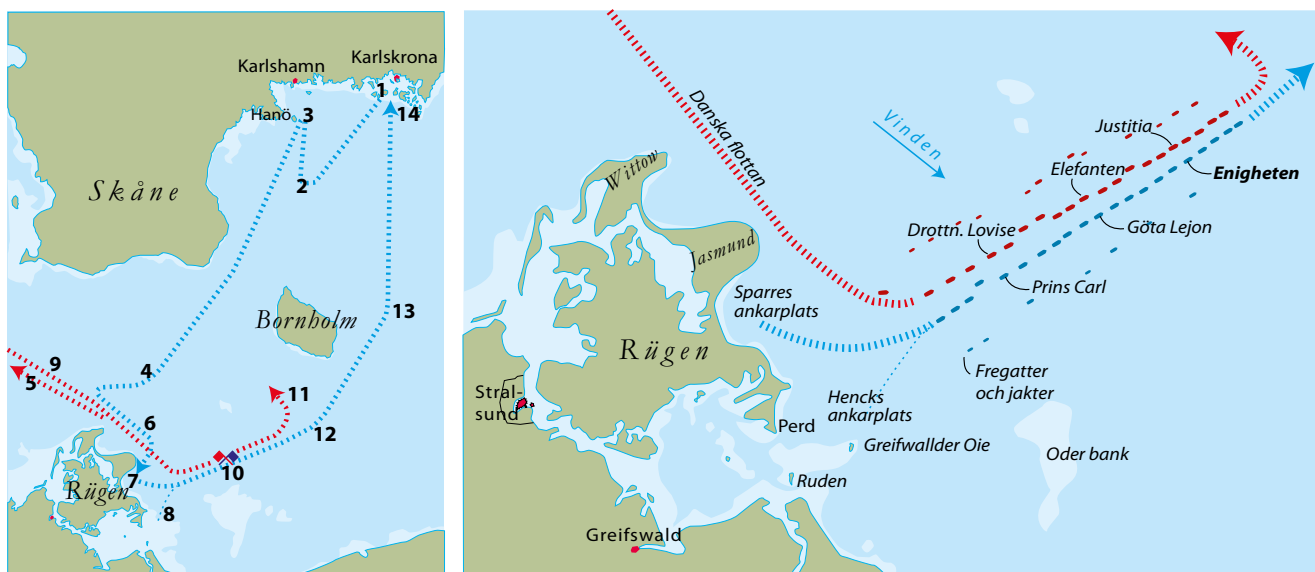
1715. Slaget vid Rügen

Dagarna går utanför Perd medan Sparre väntar på att den stora och förstärkta danska flottan ska dyka upp. Efter att ha legat på sin ankarplats i 20 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 Greifwallder Oie ("Gripsvaldsön") att förena sig med huvudstyrkan (fig. 16).

Vinden är nordvästlig och svenska flottan lägger sig på linje, för babords halsar med "små segel" och inväntar den danska flottan som består av 21 stycken rangskepp, tre fregatter två brännare och ett antal mindre fartyg under befäl av amiral Robens. Den danska flottan lovar upp och lägger sig också för babords halsar på samma kurs som den svenska. Vid tvåtiden på eftermiddagen då flottorna är på två och en halv mils avstånd från Rügen börjar eldgivningen, till en början av arriärgardet och senare mer allmänt (Gyllengranat 1840 I:309 ff). Striden blir intensiv och het. Karl XII som är på den lilla ön Ruden beskådar först slaget därifrån men ros över till Perd där han bättre kan följa bataljen.

"Der stod Hans Majjst til dess at krutröken betog all sickten af sielfwa skeppen och man kunde allenast se flaggorna här och der owfanföre då Hans Majj:t begaf sig til Rudö skantzten igen"(Nordberg 1740 II:518).

FIGUR 16. Schematisk beskrivning av flottans rörelser 1715. Bilden till höger slaget vid Rügen (Bengt Gullbing efter Unger 1923:69)



Bilden till vänster

1. Flottan lämnar Karlskrona 26/6 (RA M1860 1715 0627 Sparre).
2. Motvind och storm fördröjer 27/6 (ibid.).
3. Flottan lägger sig vid Hanö i väntan på gynnsammare vindar 26/6–5/7 (RA M1860 1715 0708 Sparre).
4. Flottan får kontakt med danska flottan som förföljs ett stycke 7/7 (ibid.).
5. Danska flottan retirerar till Mön där den ligger till den 26/7 (Unger 1923 II:67).
6. Svenska flottan avbryter förföljandet och seglar till bukten vid Jasmund 8/7 (1715 0708 Sparre).
7. Flottan ligger vid Jasmund och skyddar landsättningen som hotas av en dansk fregatteskader 9/7–28/7 (Unger 1943:141).
8. En detacherad styrka under amiral Henck gör ett försök att angripa fregatteskadern (ibid.).
9. Danska huvudflottan som nu är förstärkt återvänder 28/7 (RA M1860 1715 0731 Sparre).
10. Slaget vid Rügen klockan två på eftermiddagen till klockan åtta på kvällen 28/7 (ibid.).
11. Danskarna lovar upp och seglar mot norr kl åtta på kvällen 28/7 (ibid.).
12. Svenska flottan är kvar till klockan tolv på natten, seglar sedan mot öster 28/7, 29/7 (ibid.).
13. Rendezvous med transportflottan från Karlskrona som ankrat där 30/7 (ibid.).
14. Flottan återkommer till Karlskrona 1/8 (RA M1860 1715 0809 Sparre).

Den häftiga artilleribeskjutningen pågår timme efter timme. Amiral Lillie, ombord på *Prins Carl*, som för befälet för avantgardet blir skjuten till döds. (RA M1860 1715 0731 Sparre). Amiral Henck på skeppet *Enigheten* i andra änden av linjen blir också sårad och avlider. (Ibid.) *Enigheten* får motta många skott under vattenlinjen och kan inte föra mässeglen. 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 våra läckor under vatten och tagne skador på skeppen"(Ibid.)

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

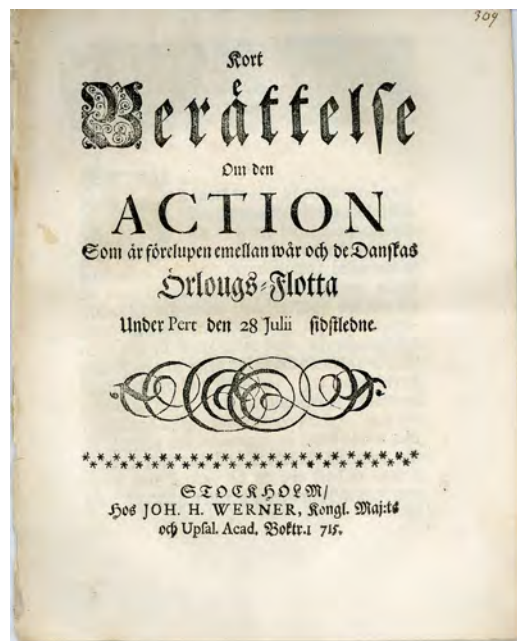
"... kommo Officerarne ombord och angåve att deras skepp och Rundholt och Master alldeles voro fördärvade att de inte kunde regera deras skepp, allt löpande och stående gods och tågvirke även bortskjutet och att de ej hade tillräcklig Ammunition av Krut och lod"(RA M1860 1715 0731 Sparre).

Sparres eget skepp *Göta Lejon* har fått 40 skott under vattenlinjen och 60 döda och sårade. Flottan hade förlorat i döda: amiralerna Henck på *Enigheten* och Lillie på *Prins Carl*, kapten Groth på *Bremen*, två officerare av lantstaten, 112

matroser och 48 soldater. Fem officerare, 240 matroser och 115 soldater är svårt sårade.

Att segla tillbaka till Rügen är under rådande förhållanden inget alternativ och Sparre beslutar att segla österut. På morgonen kan han på avstånd se den danska flottan retirera väster om dem. Seglingen blir svår, flera av skeppen har fått sina master sönderskjutna. Eftersom svenskarna legat i lä under slaget och därmed blottat skrovet under vattenlinjen för beskjutning har många läckor uppstått.

”... 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”(RA M1860 1715 0731 Sparre).



FIGUR 17. Den publika berättelsen om slaget är nästan identisk med Sparres redogörelse för kungen. Men Sparres kommentar om det dåliga svenska krutet finns naturligt nog inte med i den publika berättelsen (FA Werner J H 1715).

Vem vann?

Slaget anses som oavgjort även om danskarna tillskrev sig segern. Den danske amiralen Robens seglar dagen efter tillbaka till Rügen där han ankrar och låter skjuta segersalut.

Den 1 augusti anländer flottan till Karlskrona. Efter nödvändiga reparationer får flottan order att gå ut igen. Sparre skriver att **Enigheten** inte kan repareras eftersom ”inga svåra master äro att tillgå”(RA M1860 1715 0809 Sparre).

De första dagarna i oktober lämnar Sparre med sitt skepp Göta Lejon och en styrka av ett 18 skepp i Karlskrona för att undsätta Stralsund. (Gyllengranat 1840 I:314). Master till **Enigheten** har man av allt att döma lyckats anskaffa och skeppet kan följa med på Sparres sjötåg. **Enigheten** är amiralsskepp för avantgardet och har amiral Gustaf von Psilanders flagg på stortoppen (RA M1860 1715 1012 Linea de Batille). Psilander har gjort sig känd för en hjältemodig strid mot åtta engelska skepp med sitt skepp Öland under en eskort av handelsfartyg 1704. Skeppskapten och artillerikapten på **Enigheten** är Herman Wibbling och Jacob Runquist.

Osäkert vem som är vad (RA M1860 1715 1022 Extract). Sparre tvingas ankra med flottan sydost om Hanö i västra Blekinge på grund av stiltje och motvind. Nedan listan på den styrka som ankrat och ligger vid Hanö den 12 oktober 1715:

”Linea af Battaile” vid Hanö

Avantgardet

Carlsrona, 70 kanoner, 241 båtsmän, 142 soldater, chef kapten Feif
Brehmen, 66 kanoner, 251 båtsmän, 168 soldater, chef viceamiral H Ankarstierna
Livland, 50 kanoner, 189 båtsmän, 80 soldater, chef kapten Nils Sjöhierta
Enigheten, 90 kanoner, 418 båtsmän, 313 soldater, chef amiral Psilander

Corpsen

Riga, 50 kanoner, 165 båtsmän, 99 soldater, chef kapten Carl Gustaf Ulrich
Prins Carl Fredrik, 70 kanoner, 244 båtsmän, 197 soldater, chef viceamiral Edvard Taube
Västmanland, 66 kanoner, 146 båtsmän, 176 soldater, chef kapten Johan Utfall
Göta Lejon, 90 kanoner, 377 båtsmän, 400 soldater, chef överamiral Claes Sparre
Stockholm, 66 kanoner, 224 båtsmän, 153 soldater, chef kapten Axel Grubb
Verden, 50 kanoner, 176 båtsmän, 100 soldater, chef kapten Anders Siöstierna

Arriärgardet

Skåne, 66 kanoner, 194 båtsmän, 104 soldater, chef kapten Peter Krook
Prins Carl, 80 kanoner, 333 båtsmän, 165 soldater, chef viceamiral Carl H von Löwen
Pommern, 56 kanoner, 187 båtsmän, 110 soldater, chef kapten Georg Wilhelm Lejonsteen
Estland, 50 kanoner, 151 båtsmän, 130 soldater, chef kapten Claes Fogelufvud
Wenden, 70 kanoner, 264 båtsmän, 154 soldater, chef viceamiral Daniel Wilster
Småland, 70 kanoner, 225 båtsmän, 215 soldater, chef kapten Cristopher Grund

Fregatt

Öhrn, 67 båtsmän, 9 soldater, chef löjtnant Nils Ekegreen

Brigantin

Göya, 8 kanoner, 33 båtsmän, 4 soldater, chef kapten Hans Humpa

Brandare

Solen, 31 båtsmän, chef kapten Jonas Malmlof

(RA M1860 1715 1012 Linea de Battaile)

När Sparre ska segla vidare möter han stormigt väder. Tillbaka tillbaka i Karlskrona skriver han detta brev till Karl XII som alltjämt befinner sig i Stralsund.

”Det lærer Eders Kongl. Majst. Utav mitt den 12 hujus [dennes] då jag låg med Eders Kongl Majsts Örlogsflotta under Hanö, i underdånighet avlåtne allernådigst förmärka vad mig till den tiden hindrat att komma med flottan till Rügen. Och ehuru väl jag den 15 ejustem med en ostelig vind gick med flottan till segels i mening att fortsätta min resa, men då jag kom halvvägs emellan Karlskrona och Bornholm stillnade vädret av och vinden lopp mig emot, så at jag nödgades gå under Hanö till ankars. Den 17 dito gick därifrån under segel. Då fick jag strax en sådan häftig storm mig uppå av en sydväst att jag blev nödtvungen till att [...] söka Karlskrona, dit jag icke utan största fara kommit i mörkt väder igenom grunden kom klockan 2 eftermiddagen, samma dag lyckeligen till ankars med hela flottan. [...] Så snart vinden vill igen sig

foga, tänker jag i Herrans Namn, gå med så många skepp till sjöss som kan bringas i stånd och göra mitt bästa” [...]

Sparre skriver sedan om de fartyg och besättningsmanskaper han kan använda och hänvisar till en bifogad besättningslista där också anges hur mycket folk som saknas på de olika skeppen och om det manskap som är på fartygen:

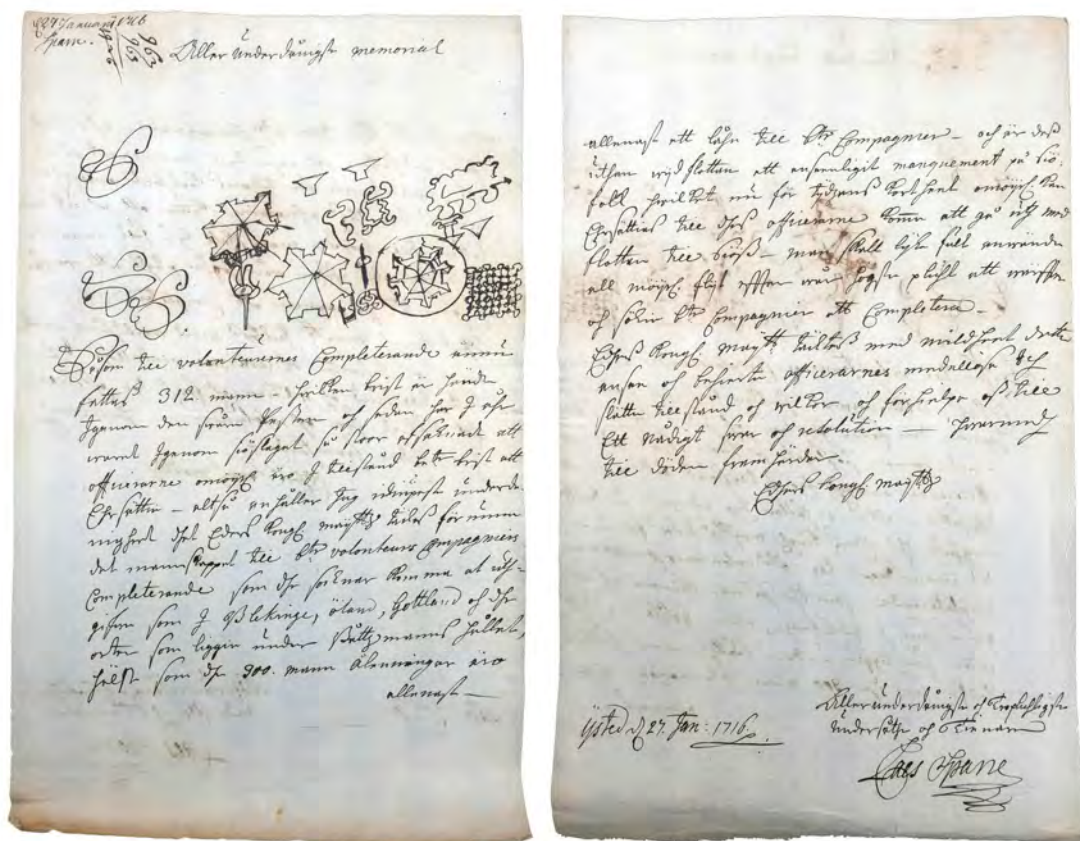
”... dagligen mer och mer sjuknar och bortdör, så för det bemälda manskap är mest slitna och illa klädda emot köld och väta, som och därför att de måste emedan man omöjligen kan nu för tiden bekomma så mycket dricka som nödigt är, vilken persedel likväl på sena hösttider är nu ibland de nödvändigste till manskapets conservation (RA M1860 1715 1022 Sparre).

Sparre går ut ytterligare en gång, nu med bara 16 skepp, däribland *Enigheten*, för att försöka nå Rügen (se bilaga 1) men tvingas av vädrets makter återigen tillbaka till Karlskrona. Inför en dessa expeditioner för att försöka nå Rügen skriver Sparre. ”Provianteringen går nu mycket långsamt efter alla magasinerna äro uttömde och allt måste från åtskilliga orter anskaffas samt bröd och dricka först tillverkas”(RA M1860 1715 1014 Sparre).

I december lägger sig isen men Karl XII måste fly från Stralsund. Galioten Snarensven och brigantinen Snappupp har legat och väntat i Stralsunds hamn. När isen lägger sig seglar de iväg av fruktan att bli fast i isen. Så när kungen ska avsegla finns det bara en gammal galliot, *Valfiskén*, att tillgå och den ligger 3 mil från staden. Natten mellan den 10 och 11 december tar sig en slup under kapten Ancarkronas ledning in till Stralsunds brygga där kungen hämtas. Under natten förhalas slupen genom isen. När gryningen kommer blir de beskjutna av batterier på bägge sidor av sundet. Efter oerhörda ansträngningar når de iskanten klockan fyra på eftermiddagen och kungen kan gå ombord på galioten *Valfiskén*. Klockan fem på morgonen den 13 december går kungen iland i närheten av Trelleborg och fortsätter landvägen till Ystad. Chefen på Snarensven blir arkebuserad för att ha lämnat Stralsund utan order. Det oskyldiga manskapet fick slita spö (Gyllengranat 1840:314).

1716. Brist på pengar och folk

Överamiralen Sparre inställer sig i Ystad i januari för att med kungen konferera om bemanningen av flottan för kommande expeditioner. Kungen har planer att flytta kriget till Norge för att därigenom tvinga Danmark till fred (Gyllengranat 1840:316). En rad skrivelser från Sparre till kungen vittnar om den aktivitet som förestår. Sparre reser runt i landet och ordnar med mönstringar medan Carl Hans Wachtmeister, nyutnämnd viceamiral, får ansvaret för den i Karlskrona liggande flottan. Sparre skriver i januari att i Karlskrona ligger förlagda 12 värvade kompanier. Varje kompani bestod av 100 man men genom pesten blivit decimerade så att till slut nu bara finns 20 á 30 man kvar. Många försvinner eftersom de månadspenningar de blivit lovade uteblir. Man har heller inga baracker för manskapet så att de pengar man eventuellt lyckats få ut går åt till hushyra för volontären. ”I mangel av allt sådant har detta manskapet med deras hustrur och barn mycket lidit och tagit av” skriver Sparre i ett memorial i Ystad den 11 januari. Systemet för rekrytering och underåll av manskapet sker genom att officerarna åtar sig detta. För detta får officerarna s. k. passevolans-penningar. När den allmänna penningbristen gör att dessa penningar uteblir har de också svårt att värva frivilliga, påpekar Sparre till kungen (AR M1860 1716 0111 Sparre).



FIGUR 18. Ett av överamiral Claes Sparres många memorialer till kungen i Ystad. De flesta gäller pengar och i förlängningen, hur mycket manskap man kan värva till flottan. Det råder akut brist, särskilt på sjövant folk. Klottret är sannolikt kungens. (Liknande figurer finns på flera skrivelser till Karl XII). Om man utgår från detta kanske man kan föreställa sig hur länge kungen suttit med denna skrivelse framför sig (RA M1860 1716 0127 Sparre).

Med förseglade order från Karl XII

Amiralitetet får tillsägelse att hålla flottan klar i början av april. Men på grund av penningbrist har man stora svårigheter att utrusta fartygen. I slutet av april 1716 har man dock 14 skepp och sex fregatter segelfärdiga (Sv. Fl. Hist: 1943 II:136).

Befälhavare över styrkan, Carl Hans Wachtmeister, har skeppet **Enigheten** som flaggskepp. Fartygschef på **Enigheten** är kapten Hans Nilsson Humpa. Han deltog i slaget vid Rügen som fartygschef på brigantinen Göja, ett av de mindre fartygen (Börjeson 1942). Med på **Enigheten** är också ett sändebud från Karl XII som har med sig hemliga och förseglade order till Wachtmeister. När flottan kommit ut till havs överlämnar sändebudet de förseglade ordena som beordrar flottan att gå in i Öresund och spärra för en dansk eskader som förväntas segla upp med förstärkningar till Norge. Det visar sig att den danska undsättnings-expeditionen redan har hunnit avgå och syftet med expeditionen har därför 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).

1718. Inställda sjötåg

Arbetet med flottans utrustning förhindras av den dåliga ekonomin. Men i april 1718 inmönstras 19 fartyg: 13 skepp, tre fregatter, en brigantin, en brännare och en galeja under viceamiral Wachtmeisters befäl som använder skeppet **Carl Fredrik** som flaggskepp. Den 25 juni flyttar han dock över sin flagg till skeppet **Enigheten**. De fientliga fartygens överlägsenhet är emellertid stor och det är

osäkert om den svenska eskadern går till sjöss detta år. Dessutom avbryts kriget i Norge eftersom Karl XII blir skjuten i Fredrikshald.

1719 attackeras västkusten av en dansk eskader under kommendör Tordenskiöld. En rysk armada av galärer härjar och bränner längs den svenska ostkusten. En spaningsstyrka ledd av kommendör Wrangel på skeppet *Wachtmeister* hamnar i en lång och svår strid med en överlägsen rysk styrka och tvingas kapitulera vid skären utanför Sandhamn.

1720 samlas den ryska galärflottan vid Ledsund (Åland), upptäcks och attackeras av en eskader under viceamiral Sjöblad. Två av galärerna sjunker och ännu fler skadas. Resultatet blir att de svenska kusterna till stor del slipper härjningar av den ryska skärgårdsflottan detta år. Men priset blir högt, många svenska fartyg förloras (fig. 18).



FIGUR 19. Rysk medalj över sjöslaget vid Ledsund 1720. Åtsidan: Peter I, frånsidan: Sjöbataljen mellan de svenska fregatterna och de ryska galärerna (FA Foto: författaren).

1721. Enigheten i Karlskrona

Fredsförhandlingarna med Ryssland pågår. England ställer en eskader under amiral Norris befäl till Sveriges förfogande. Underrättelser om att ryssarna tänker anfälla Gotland gör att svenska flottan tillsammans med den engelska hjälpeskadern får order att kryssa vid detta vatten. Skeppet *Enigheten* (med 92 kanoner) innönstrats och dess chef är kommendör Hedenstierna. Men skeppet får stanna kvar i Karlskrona för att förbättra försvaret för den hotade örlogsstaden. Propåer kommer att *Enigheten* ska konvojera prins George av Hessen Kassel, svenska kungens bror, till Pillau men överamiral Claes Sparre protesterar. Sparre menar att *Enigheten* i första hand behövs för att skydda Karlskrona och även för att förstärka den förenade svensk-engelska flottan (RA M1690 1721 0528 Sparre). Att så också sker visar Holmamiralen C H von Löwen 1721 i kommentar om *Enigheten*: ”Efter ordres gjordes klar att gå till sjöss, men sedermera kontramanderat, och låg allenast på strömmen till deffension” (RA M1763 1722 1222 von Löwen).

1732. Byte av namn till ”Konung Friedrich”

Det är dags för en omfattande renovering av *Enigheten*. Den påbörjas 1727 men inte förrän 1732 är man färdig. Vid den tiden står även ett nytt skepp på stapeln och detta skepp vill man ge namnet *Enigheten*. Därför får det gamla skeppet byta namn till *Konung Fredrik* (Unger 1923 II:304).

Under hattarnas krig mot Ryssland 1741–43 verkar inte *Konung Fredrik* ha innönstrats.

1767. ”Övra däckets avtagande”

Ett förslag att göra tredäcksskeppet *Konung Fredrik* till ett tvådäcksskepp lämnas in till amiralitetskollegiet som inte har något att invända. I ett utdrag av protokollet, från Amiralsskollegiets sammanträde den 8 Jan 1767:

”Kongl. Kollegium har för sin del intet att påminna vid 90 kanonskeppet Konung Friedrichs förändring till ett 70 kanonskepp medelst övra däckets avtagande vilket således även i underdånighet anmäles till Kongl. Majjts nådiga bifall, och när därom nådigt svar erhållas, skall Herr varvsflaggmannen därav lämnas del”(KrA Varvskont. vol. 21 1767 0108).

Skeppet blir nu reducerat till ett tvådäcksskepp. Från 94 kanoner (som mest) till 64 kanoner. Eftersom skeppet några år tidigare blivit kopparförhydd kan man fundera på om amiralitetskollegiet har tänkt använda fartyget i konvojtrafiken. Om så även har skett är inte känt.

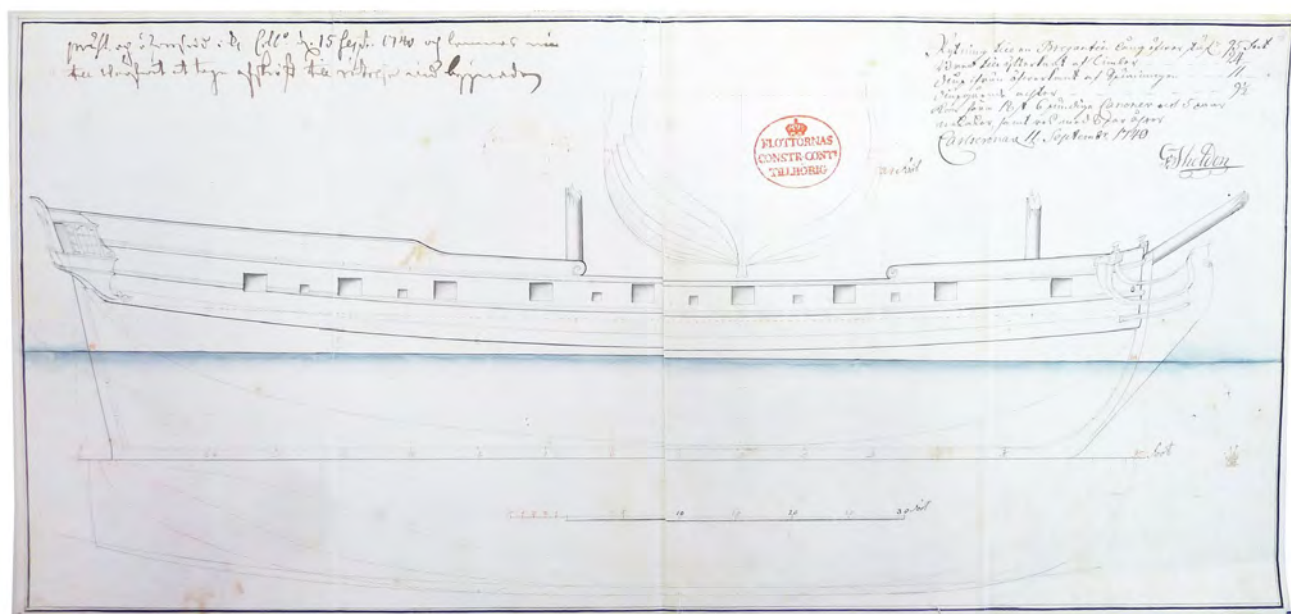
1785. Skeppet Konung Fredrik sänks i Djupasund se sid 3

Pollux i hattpartiets krig

En brigantin är ett litet tvåmastat segelfartyg med råsegel på den förliga masten och ett gaffelsegel på den akre masten kompletterat med ett trekantigt gaffeltoppsegel mellan gaffeln och masttoppen. Brigantinen har den aktra masten som stormast, i motsats till galeasen. Benämningen kommer ursprungligen från Italienska *brigantino*, som i sin tur härstammar från *brigante*, sjörövare, efter *briga* som betyder *strid* (Wikipedia).

Brigantinen *Pollux* stapelsätts 9 september 1740, året innan hattpartiet startar ett anfall mot Ryssland för att försöka ta tillbaka områden Sverige förlorat vid freden i Nystad 1721.

Brigantinen (fig. 20) gör sedan tjänst i hattarnas ryska krig 1741–1743 och i Pommerska kriget 1757–1762.



FIGUR 20. Ritning av Brigantin som av allt att döma måste vara brigantinen Pollux (KrA Marinens ritningar Serie A11c omsl. 63).

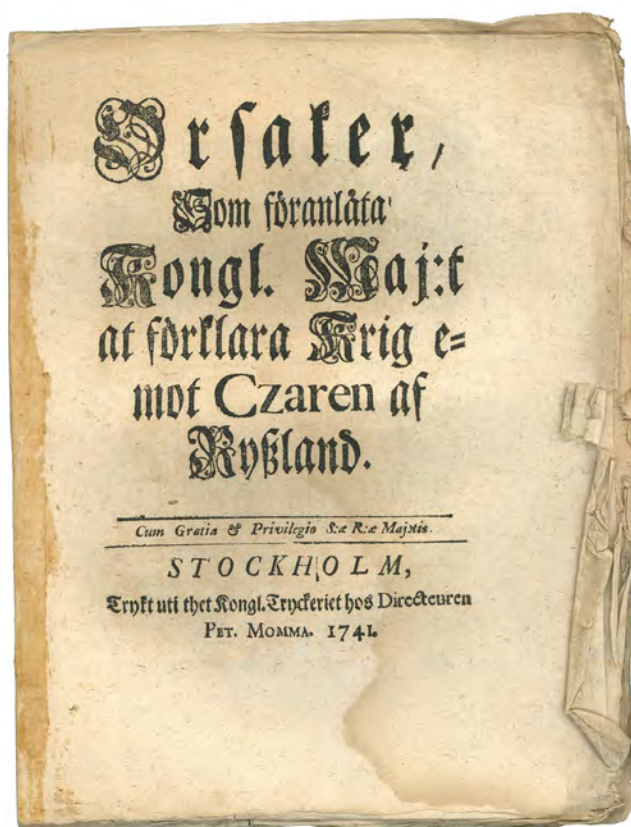
”Rytning till en Bregantin lång öfver stäfv: 95 foot
 Bred till ytterkant af timber 24 –
 Diup ifrån öfwerkant af Spänningen 11 –
 Diupgående achter 9 ½
 Kan föra 18 st 6 pundige Canoner och 5 paar
 nekhakar, samt ros med 8 par åror.
 Carlsrona 11 Septembr 1740
 G Sheldon”

Kommentar på ritningen: Uppvisad och översedd för Amiralitetskollegiet den 15 september 1740.

1741. Hattarnas krig mot Ryssland

I Sverige inleder hattpartiet ett anfallskrig mot Ryssland ”detta olyckliga krig, vartill Sverige varken hade tillräcklig anledning, eller tillräckliga krafter” (Gyllengranat 1840 II:51).

Sjukdomar härjar bland flottans folk och i Karlskrona. Amiralitetet prövar allt för att komma tillrätta med sjukligheten och dödligheten. Man konsulterar engelsmännen som inte har något annat svar än att blanda ättika i vattnet. Några hade med framgång prövat att röka inne i skeppen med lunta och linne. Man skickar också ner en sjukkunnig fru från Stockholm. Men sjuk- och dödligheten fortsätter (Gyllengranat 1840 II:59).



FIGUR 21. Svensk krigsförklaring 1741 (FA Momma P 1741).

1742. Med stora flottan i Östersjön

Det är det andra krigsåret under hattarnas krig mot Ryssland. Den 15 maj 1742 mönstrar man på den nya brigantinen **Pollux**. Fartygschef är löjtnant Magnus Grubbe, 32 år (KrA Zettersten 1889). Brigantinen ska ingå i stora flottan under

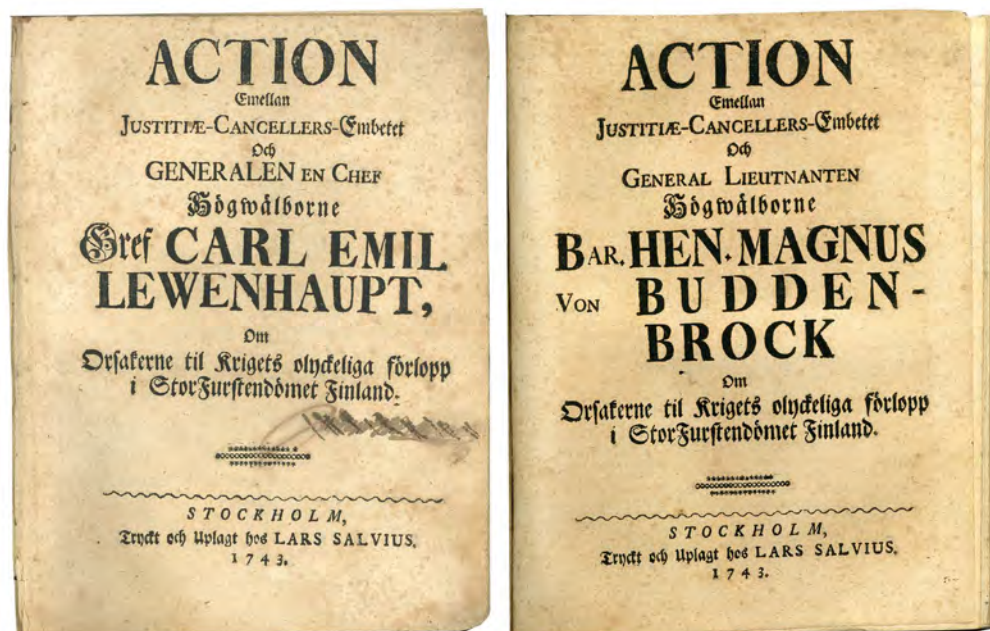
viceamiral Aron Sjöstierna och fungera som stöd till armén. Men för armén går det inte alls bra. Och flottan blir liggande överksam i Finska viken. På land retirerar svenska armén västerut och ryssarna förföljer. Läget för den svenska armén är ohållbart och Sverige tvingas kapitulera. Under hösten behärskar ryssarna hela Finland och Åland. Brigantinen **Pollux** avmönstras den 6 december.

1743. Tredje krigsåret

Sverige försöker med ett återtagande av Åland och Finland och man lyckas med det förstnämnda. Flottans chef 1743 är först Jean von Utfall och sedan riksrådet och överamiralen Evert Didrik Taube. Den 2 april 1743 inmönstras besättningen på **Pollux** vars chef är kaptenlöjtnant Krister Ludvig Jägersköld (KrA Zettersten 1889).

En rysk galäreskader med 21 galärer har tagit sig in i Åbo skärgård. I Finska viken befinner sig en annan rysk galärstyrka. Den svenska högsjöflottans huvuduppgift är att hindra dessa galärstyrkor att förena sig. Flottan ligger därför ankrad utanför Hangö udd. Men när den ryska högsjöflottan syns vid Hangö udd lämnar Taube sin post för att söka strid med de ryska linjeskeppen. Varpå de båda galärflottorna utan hinder kan förena sig. Den svenska kusten hotas nu åter igen av ryska galärer och snart tvingas Sverige begära fred.

Ett av ryssarnas villkor är att få bestämma vilken tronföljare Sverige ska tillsätta (Fredrik I är barnlös). Valet faller därför på Adolf Fredrik av Holstein (Sundberg 1998:324). Men folkets breda lager hade bestämt sig för att den danske kronprinsen Fredrik vore det bästa för Sverige eftersom man föreställde sig att en förening med Danmark och Norge skulle göra Sverige starkt mot den östliga grannen. Förbittringen är därför stor över att "herrarna" gått med på det ryska villkoret. Detta tillsammans med det taffliga kriget får allmogen i Dalarna och på andra platser att starta ett upprorståg mot hattpartiet ("stora daldansen") och man marscherar mot Stockholm. Upproret slås ner och två av de anvariga befälhavarna i kriget döms till döden och avrättas för att blidga allmänheten (fig. 22).



FIGUR 22. Det behövs syndabockar för att rädda hattpartiet efter kriget. Generalerna Carl Emil Lewenhaupt och Henrik Magnus von Buddenbrock som var de högsta befälhavarna anklagas för krigets olyckliga förlopp. De döms till döden och avrättas (FA).

Efter kriget avgår flottan till Stockholms skärgård och därifrån vidare till Karlskrona. Brigantinen avmönstras den 11 november (Zettersten 1889).

Danska hovet är förbittrat över närmandet till Ryssland och man förbereder sig för krig med Sverige. Svenska regeringen ber Ryssland om hjälp både mot Danmark och den egna befolkningen. Ryssland skickar en armékår av 12 000 man som förläggs i Norrköpings-trakten och en eskader till södra Östersjön.

Den svenska flottans nästa uppgift samma år blir att eskortera den nye kronprinsen till Sverige. **Pollux** deltar inte i eskorten men tillsammans med övriga fartyg på Karlskrona redd saluterar hon den nye kronprinsen Adolf Fredrik när han anländer (KrA Zettersten 1889). I mars 1744 sker en uppgörelse med Danmark och ryssarna reser motvilligt hem. En eskader från Karlskrona ledsagar den blivande kronprinsessan Lovisa Ulrica från Preussen till Sveriges nye kronprins.

1745. Eskortering av kungens bror

Brigantinen **Pollux** under befäl av kapten Cronhhjelm seglar till Rostock för att hämta kungens bror, prins Wilhelm av Hessen Kassel. När de återkommer möter kung Fredrik dem i Karlskrona. De övervarar sjösättningen av fregatten *Svarta Örn* (Gyllengranat 1840 II:72).

1748. Övningsexpedition

Brigantinen **Pollux** är på enskild exercis i Östersjön i augusti och halva september. Chef är O von Rajalin ((KrA Zettersten 1889).

1757. Sverige i ett nytt krig

Efter att Preussen erövrat Schlesien från Österrike bildas ett anfallsförbund av Österrike, Frankrike, Sachsen och Ryssland mot Preussen. Anfallsförbundet vill ha Sverige med i kriget. Hattarna, som åter är i regeringsställning, hoppas att ett framgångsrikt krig ska återge dem deras popularitet. De räknar också med att Sverige ska kunna återta delar av Pommern som man tidigare förlorat. Kriget går dåligt. Svenskarna är som tidigare dåligt rustade. Ryssland får en ny regent och ställer sig på Preussens sida. Frankrike drar sig ur kriget.

1758–61. Kryssningar och bevakning

Under kriget **1758** är brigantinen **Pollux** ute på Östersjön tillsammans brigantinen *Göja*, fregatterna *Ekolsund* och *Postiljon*. Chef på **Pollux** är kaptenlöjtnant Petter Warberg. **1759** genomförs kryssningar i Östersjön under kaptenlöjtnant Hindrich Schougards chefskap. **1760** fortsätter kryssningarna i Östersjön samt bevakning av inloppet till Svinemünde. Chef på **Pollux** är kaptenlöjtnant Segerbrand. **1761**, återigen kryssningar i Östersjön, nu under Gustaf Kullenberg. Samma år är hon tillbaka på bevakningsuppdrag vid Svinemünde, chef är extralöjtnant Sjöhäst (KrA Zettersten 1889).

1762. Hemtransport av armén

Brigantinen **Pollux** är ett av de fartyg som används för transporter av arméns soldater från Pommern till Karlskrona, chef på **Pollux** är nu åter extralöjtnant Sjöhäst (KrA Zettersten 1889).

1766. Bevakningsuppdrag i Göteborg

Efter kriget beordras **Pollux** till Göteborg, chef är kapten Westman, där hon ska ingå i en eskader bestående av ett 50-kanonersskepp, en roddfregatt, en brigantin och två bevärade espingar. Eskadern kallas för "cirkulationeseskadern" eftersom de större fartygen ska avlösas vart tredje år (Ribbing 1949:218).

1777. Det är det dags för **Pollux** att återvända till Karlskrona. På färden från Göteborg är kaptenlöjtnant Du Bordieu chef. Denna expedition kan vara den sista som **Pollux** gör (KrA Zettersten 1889).

1785. Pollux sänks i Djupasund se sid 3

Södermanland (Grip) i krig och konvojtjänst

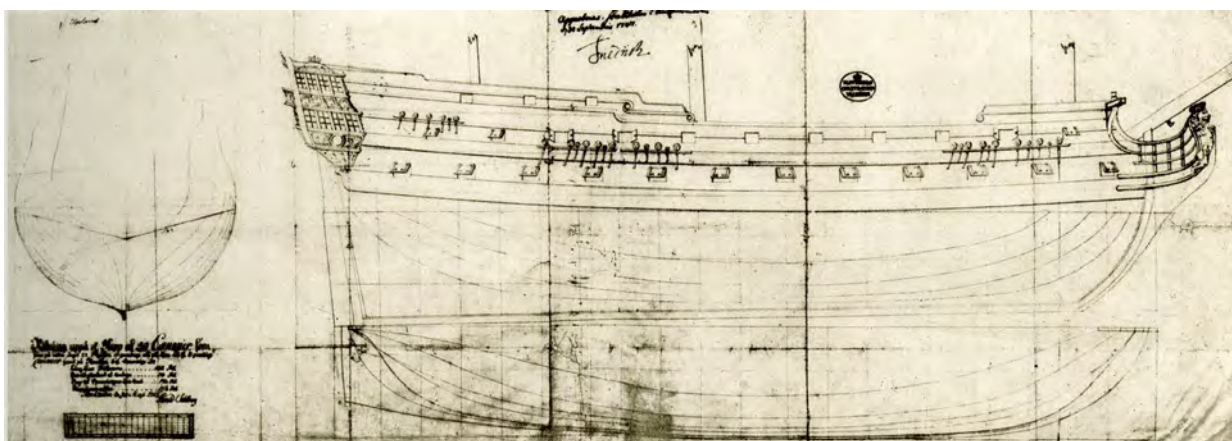
Skeppet **Södermanland** konstrueras av Harald Sohlberg och byggs 1749 på Djurgårdsvarvet i Stockholm. Skeppet har två kanondäck och 52 kanoner (Unger 1923:304).

Södermanland är i tjänst under Pommerska kriget 1757–1762, byggs om till 44-kanonfregatt år 1777 och får samtidigt ett nytt namn, **Grip**. Som fregatt är hon verksam under Gustaf III ryska krig 1788–1790.

1749. Nya fartygstyper

Redan från början var det tvistigheter kring skeppet **Södermanlands** tillkomst. Kriget mot Ryssland 1741–1743 hade avslöjat stora brister i flottans fartyg och materiel. Bland annat visade sig flera skepp vara olämpliga för de vatten de var tänkta att kunna operera i, de var för stora och djupgående. En deputation tillsattes för att utarbeta lämpliga fartygstyper. Nya skepp skulle vara mer enhetliga, kunna gå in i grunda hamnar och kunna betäcka landstigningsföretag (Sv fl H II:184). Till slut kom man fram till ett enhetligt system. Gilbert Sheldon lät bygga det första skeppet enligt det nya reglementet, skeppet *Sparre* 1747.

De två följande skeppen konstrueras 1749 av Harald Sohlberg. Det ena är **Södermanland** och det andra *Uppland* (fig. 22). Men Sohlberg håller sig inte till bestämmelserna, utan bygger skeppen i den franska stilen vilket bland annat innebär en skarpare undervattensropp. Stridigheter uppstod kring **Södermanland** och *Upplands* avvikande konstruktion. Efter en provsegling med *Uppland*, som gick ganska bra, kom man fram till en kompromiss. Men debatten om hur flottan skulle se ut fortsatte i många år (Sv fl H II:185).



FIGUR 23. Sohlbergs ritning av Uppland, systerfartyget till Södermanland (Sv Fl Hist 1943 II:191).

1752. Södermanland till Karlskrona

Den 13 augusti på örlogsstationen i Stockholm, inmönstrar besättningarna på de båda systerskeppen **Södermanland** och *Uppland*. Chef på **Södermanland** är kapten

Krister Ludvig Jägersköld. Resan för de nya skeppen går ner till örlogsstationen i Karlskrona (KrA Zettersten 1889).

1755–56. På expedition till Marocko

Tre år senare får de båda skeppen *Södermanland* och *Uppland* återigen göra sällskap, nu ner till Marocko. Chef för styrkan är kommandör Johan von Rajalin och fartygschef på *Södermanland* är kommandör greve Wrangel (RA M1873 1855 0403 Rajalin). På vägen tillbaka rapporterar von Rajalin från Lissabon om hälsoläget på skeppen:

”Samteliga över- och underofficerare på dessa skepp befinna sig uti ett hälsosamt tillstånd. Av de gemena äro nu på Skeppet Södermanland 27 man sjuka samt 22 man inalles genom döden avgångne och på Skeppet Upland 31 man sjuke samt 44 man döde”(RA M1873 1856 0209 Rajalin).

1757. Beväpnad neutralitetsvakt

Under det stora europeiska krig som senare blivit kallat sjuårskriget mellan England-Preussen å ena sidan och Österrike-Frankrike å andra sidan, förhöll sig de nordiska länderna till en början neutrala. Men övergrepp av engelska örlogsfartyg mot handelssjöfarten blir mer och mer problematiska. Sverige och Danmark ingår därför 1756 i ett neutralitetsförbund för att skydda handelskeppen. En eskader utrustas 1757 av danska och svenska skepp som får patrullera i Nordsjön. I eskadern ingår från svensk sida skeppen *Södermanland*, *Lovisa Ulrica*, *Friheten*, *Hessen Cassel*, *Uppland*, *Drottningholm* och två fregatter under schoutbynacht Lagerbjelke. Fartygschef på *Södermanland* är kommandörkapten Göran Sjöstierna (KrA Zettersten 1889, Unger 1923:153).

1758. Sverige går med i kriget

Året därpå går Sverige med i kriget mot Preussen i Pommern och flottans uppgift blir att transportera trupper till krigsskådeplatsen. Transporterna utförs av skeppet *Södermanland* tillsammans med skeppen *Prins Wilhelm*, *Pommern*, *Finland*, *Drottningholm*, *Hessen-cassel*, *Stockholm*, *Adolf Fredrik*, *Uppland*, *Prins Carl Fredrik* och *Friheten*. Fartygschef på *Södermanland* är kommandörkapten Petter Staffan Cederschöld (KrA Zettersten 1889, Börjesson 1942).

1760. Neutralitetsvakt i Nordsjön

Även om Sverige befann sig i krig med Preussen så betraktade man sig inte som krigförande mot England men fortsatte med beväpnad neutralitetsvakt. Skeppet *Södermanland* kryssar i Nordsjön i en eskader bestående av sex skepp och två fregatter under Lagerbjelke. Fartygschef på *Södermanland* är även detta år kommandörkapten Cederschöld (KrA Zettersten 1889).

1762. Fred i sikte

Kriget i Pommern har inte gått som det var tänkt. Den ryske kejsaren är en stor beundrare av Preussen och faran är att Ryssland när som helst byter sida vilket skulle bli en farlig situation för de svenska trupperna. Sverige vill nu till varje pris sluta fred och förhandlingar inleds och den 22 maj undertecknas fredstraktaten (Sundberg 1997:327). Nu ska hela den återstående och stukade armén transporteras tillbaka till Sverige och Finland. För denna transport svarar skeppet *Södermanland* tillsammans med 12 andra skepp och sex fregatter. Fartygschef på *Södermanland* är kapten Stiernheim (KrA Zettersten 1889).

1777. Skeppet Södermanland blir fregatten Grip

Amiralitetet bestämmer sig för att ändra de båda skeppen från 1749, *Uppland* och *Södermanland*, till fregatter, antagligen för att vara bättre lämpade för konvojttjänst till Medelhavet och på expeditionerna till barbareskstaterna. *Södermanland* får i denna nya skepnad heta *Grip*. I senare marin historia kallas fartyget *Gripen*, men

jag har här valt att kalla henne för **Grip**, det namn som samtiden för det mesta använde. Fartyget har nu 44 kanoner. Kriget fortsätter mellan de stora sjömakterna och man behöver konvojera och skydda den neutrala handeln (Unger 1923 II:308).

1780–81 Krigskontraband till Medelhavet...

Det är dags för den ombyggda och nya fregatten **Grip** att segla till Medelhavet och Marocko. Den 14 september lämnar hon Karlskrona. Chef är överstelöjtnant Thomas Kullenberg som har som uppgift att vara sändebud och leverera skänker till sultanen av Marocko.

... och med ett lejon och en struts tillbaka

För att skydda handeln från pirater från barbareskstaterna, staterna längs Afrikas nordkust: Marocko, Algeriet, Tunisien och Tripolis, använder Sverige och andra stater sig av konvojering. Ett annat sätt är att genom traktat betala tributer till makthavarna i dessa stater för att försöka förhindra kapningar av svenska skepp, laster och sjömän. Expeditionerna finansieras av den "extra licenten", en skatt som betalas för alla in- och utgående varor som går till den så kallade konvojkassan. Utbetalningarna hanteras av Konvojkommisariatet, ett ämbetsverk som inrättats 1724 och som finansierar konvojer men också gåvor och lösen för svenska sjömän som tagits som slavar (Makko, Müller, red, 2015:83). Färden med **Grip** går via Texel i Holland och hon anländer till Livorno den 20 november (fig. 24). I flera hamnar längs den afrikanska kusten lossar man vapen för det där pågående kriget. I mars 1781 ligger **Grip** i Fetuan och lossar en svår (stor) kanon som officiellt kallas "ballast-järn" som en del av tributen. I Safi går Kullenberg iland och befälet övertas av kapten Billing som seglar fregatten till Tanger via Cadix. I Tanger kommer Kullenberg åter ombord. Det gör även ett levande lejon och en struts. De är en gåva som en tidigare svensk expedition med fregatten *Illerim* skulle haft med sig till Sverige. Men under denna expedition hade fregatten kommit i strid med en kapare varvid flera, inklusive chefen, hade blivit skadade och avlidit.

Efter besöket i Tanger lämnar **Grip** Afrika för hemresa till Sverige. Kort efter avresan blir Kullenberg sjuk och avlider ombord även han. Kapten Billing för befälet under fregattens återsegling. Vid hemkomsten läggs fregatten upp i Göteborg (Kreüger 1856:56 ff).

allenast 2^{de} spanska örlogsskepp under
 Cap Vincent, som utan att hissa flagg jagade
 frå mig; men när de sågo sig släppa i far-
 ten vände de ifrån mig. Här ligger 8
 ryska örlogsskepp och 2^{de} fregatter som Comen-
 deras af Contre Amiral Jan. Borisoff. Alla
 Officerare och Besättningen står väl utan
 förändring samt fregatten i godt stånd.
 Fregatten Grip till ankars på Livornos Redd
 Den 21 November 1780.

J. M. Kullenberg

FIGUR 24. Ett av Kullenbergs brev från fregatten Grip i Livorno (RA M1876 1780 1121 Kullenberg).

1782–83. Åter till Medelhavet

Fregatten **Grip** utrustas i Göteborg för en resa via Danmark till Marocko med "presenter". Till chef förordnas major Harald Christiernin (fig 25). Efter ankomsten till Helsingör, där sjutton handelsskepp ligger i väntan på att bli eskorterade, avseglar konvojen mot Nordsjön. En storm skingrar handelsskeppen och det blir bara fyra kvar. När man passerar Ouessant dyker två engelska skepp upp, en fregatt och en kutter. Engelsmännen vill undersöka konvojen men Christiernin vägrar och försäkrar att fartygen är svenska och inte innehåller krigskontraband. Diskussionen pågår i sex timmar och under tiden hinner handelsfartygen fly till Brest. **Grip** seglar vidare men eftersom fregatten tar in mycket vatten beslutar Christiernin att gå in till Lissabon. Vid inlöpandet den 19 november gör den portugisiska lotsen ett misstag och fregatten går på grund. Man kommer emellertid loss efter en timme och kan ankra i Lissabons hamn. Officerare från det portugisiska amiralitet begär att få ta hand om lotsen för bestraffning vilket avböjs av Christiernin. I stället begär han att få hjälp av kronans varv för fregattens kölhalning och skyndsamma reparation. Detta bistår man gärna med och besättning med all inredning tas iland. Under denna tid passar Christiernin på att sitta för ett porträtt av, Thomas Hickey, en irländsk porträttkonstnär som varit på en resa till Indien 1780 men hamnat i Lissabon då fartyget som han rest med blivit intvingat dit av franska och spanska fartyg. Hickey får många uppdrag och stannar i Lissabon flera år innan han reser vidare till sitt ursprungliga mål i Indien. (www.tate.org.uk/thomas-hickey-254).



FIGUR 25. Major Harald Christiernin, chef på fregatten *Grip* 1782–83. Målningen (beskuren) är signerad 1783 av den irländske målaren Thomas Hickey som vistades i Lissabon under 1780-talet.

Den 16 februari 1783 efter gjorda reparationer seglar ***Grip*** vidare till Tanger där Christiernin går iland med sina skänker och överlämnar befälet till kapten Dufva som seglar fregatten upp till Livorno för att hämta marmorpjäser till Gustav III. Efter 68 dagar är fregatten tillbaka i Tanger och Christiernin övertar befälet på ***Grip***. Fregatten anländer till Helsingborg den 22 juni 1783, antagligen för att fortsätta till Karlskrona. Men Christiernin får order där att segla upp till Göteborg för att lägga upp fregatten för vintern (Kreüger 1856:58).

1784–85. Surkål mot skörbjugg?

Fregatten ***Grip*** avseglar från Göteborg den 21 oktober 1784 för en ny beskickning till Marocko. Befäl och manskap är hämtade ifrån arméns flotta. De hade anlänt från Sveaborg i Finland med fregatten *Sprengtporten*, men förstärks med 30 båtsmän från Göteborg. Chef är major von Rosenstein vid arméns flotta. Förutom drängarna till officerarna utgör besättningen 225 man inklusive underbefäl. Hon anländer Gibraltar den 17 november där ett sändebud ifrån generalkonsul Wennström meddelar att de borde gå iland i Mogador vid slutet av mars månad. Efter att ha hämtat generalkonsuln i Tanger seglar fregatten ner till Mogador där Rosenstein och Wennström lämnar fregatten för att ta kontakt med sultanen. Befälet övertas av sekonden löjtnant Hohenhausen som avseglar följande dag in i Medelhavet och Livorno för att lasta en stor hop marmorpjäser för kungens räkning. På vägen råkar fregatten ut för en svår storm utanför Lyon men lyckas ta sig in till Toulouse redd. De får inte med sig alla marmorpjäser som kungen beställt eftersom allt inte kunde rymmas i fregatten. Den 20 juni 1785 anländer de till Tanger och Rosenstein som kommit dit några dagar tidigare kan återta befälet. Fregatten kommer tillbaka till Sverige i augusti 1785 och läggs upp i Karlskrona. Man kan då konstatera att besättningen för ovanligheten förblivit

frisk under hela resan. Chefen, von Rosenstein, menar att det är surkålens förtjänst eftersom han låtit bespisa manskapet med surkål flera gånger i veckan. (Kreüger 1856:59)

1788–90. Om fregatten *Grip*s medverkan Gustaf III:s krig se sid 58

1794. Med ”presenter” till Alger

Fyra år efter kriget utrustas fregatten *Grip* åter igen för en av sina medelhavsresor. Fregatten ska under befäl av major David Gustaf Blessing segla ner till Alger med gåvor till dejen (fursten) och regeringen där. Föregående expedition åt barbareskstaterna var 1791, då med fregatten *Bellona* med presenter till sultanen av Marocko (Kreüger 1856:62).

I mars 1794 ligger fregatten färdig att segla ut från Karlskrona med befäl och besättning, inalles 345 personer plus 29 drängar till officerarna. Fregatten är provianterad för sex månader och enligt varvsintendenten så är lagret i Karlskrona barskrapat nu:

”Lagrets nuvarande beskaffenhet, efter det fregatten *Grip* blivit provianterad, visar Am:ts proviantmästarens närlagde förslag och varav Herr Greven Generalamiralen och Kommendören tackes inhämta, att ingen tillgång på en del persedlar gives på sjukhuset och lastdragarefarten, och behoven kan jag i brist på penningar, här på stället icke anskaffa...” (RA M1698 1794 0312 Rajalin).

Färden går upp till Stockholm där man lastar de olika dyrbarheter som ska föräras de styrande i Alger. I instruktionen för Blessing står att han inte får konvojera eller uppsöka någon hamn på vägen ner. Det har också tillkommit ett önskemål från Karlskrona. Att efter besöket i Alger segla till Livorno: ”Sedan han avlämnat i Alger de varor dit är destinerade, går till Civita Vechia att lasta Pozzolana för nya Dockans räkning i Karlskrona.”

Man kan förstå pozzolanans (vulkanaska, användes som tätningsmedel) betydelse när man läser varvsamiral Chapmans yttrande från 1792 när man släppt in vatten i de nybyggda dockorna:

”När nu svajnings-rummet och båda Dockorne voro fulla av vatten, märktes det, att vattnet silade sig igenom alla murar i olika fina strålar, de grovaste längst ned och de finare högre upp och det på många ställen samt även något i porttrösklarna, men minskades något efter hand, allt eftersom vattnet minskades i Dockorne. Orsaken till vattnets genomträngande fick jag då veta vara den att i själva Dockorne var endast koppstenarne eller de i dagen synlige stenar murade med Pozzolana, allt det andra endast med släckt kalk; denna Pozzolanans svällande gjorde murarna något tätare, och bliva de helt säkert fullkomligen täte på alla de ställen där blå-lera kommer att fyllas emellan. När nu hela bottnen av Svajnings-rummet blir över allt murad med Pozzolana och osläckt kalk är ingen fara att icke desse Dockor bliva pålitlige och täte” (RA M1696 1792 1228 Chapman).

Innan fregatten lämnar Stockholmskären gör den ett stopp i Dalarö. Där lastas en hemlig last av ”en hop bomber och kanoner ävensom 130 centner krut som gåvor till Alger”. När *Grip* anländer till Alger den 27 maj har pesten utbrutit i staden. Men gåvorna avlämnas till dejen och Blessing får en dyrbar sabel i gåva att ta med till den svenska kungen. Den 27 maj anländer fregatten till Livorno. Där får den ligga i karantän i 40 dagar. Att lasta Pozzolana vid Civita Vecchia blir svårare än beräknat, det behövs vagnar och allt drar ut på tiden. Först den 3

januari 1795 kan **Grip** lämna Livorno. På tillbakavägen möts fregatten av västliga stormar vid Gibraltar och tvingas tillbaka två gånger till Malaga. Eftersom resan har varat betydligt längre än de sex månader som avsetts provianterar man också där. Den 15 maj 1795 anländer **Grip** till Karlskrona efter 15 månaders bortovaro. Besättningen avmönstras den 26 maj (Kreüger 1856:64).

Detta är troligen den sista expedition som fregatten **Grip** gör. Skeppsmönsterrullorna i Krigsarkivet sträcker sig till 1794.

1810. Grip sänks i Djupasund, se sid 5

Disa – experimentellt fartyg för skärgårdskrig

Den svenska skärgårdsflottan bestod huvudsakligen av galärer. Under pommerska kriget blev det tillfälle att pröva hur ändamålsenliga de svenska galärerna var. Bland annat fann man att det krävdes för många män ombord i förhållande till den eldkraft de presterade.

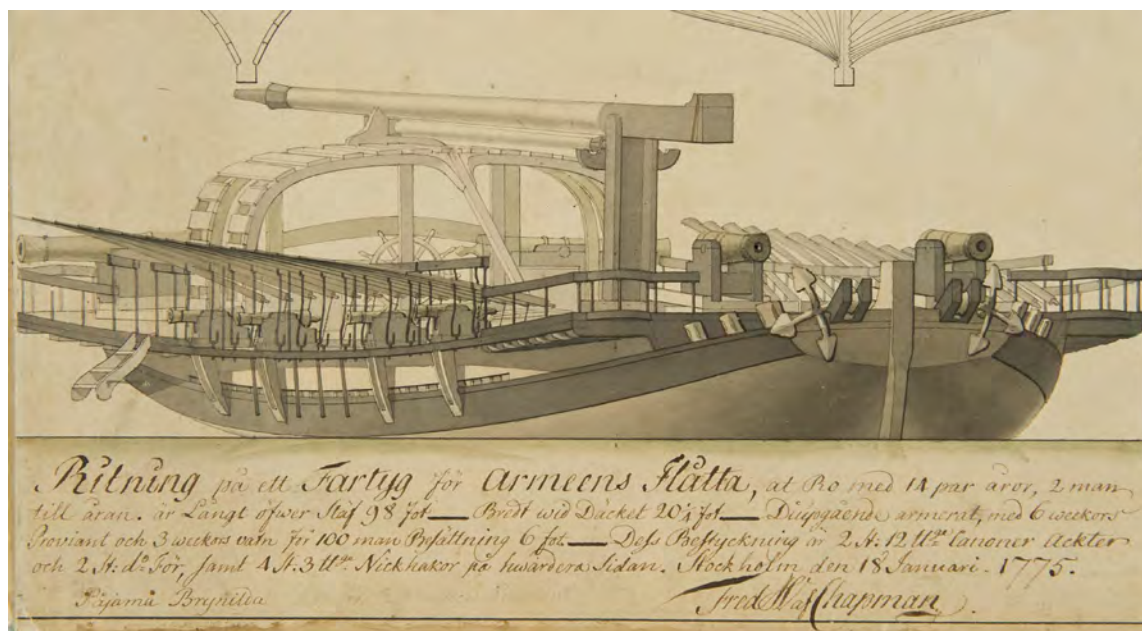
Augustin Ehrensvärd drev frågan om förändring och när han får kontakt med Chapman inleder de ett samarbete för att utveckla skärgårdsfartygen. Ehrensvärd i brev till Trolle:

”Ifrån Stockholm har jag nu fått en genomskeddlig skeppsbyggmästare, Chapman vid namn.” [...] ”Min byggmästare är även så pickhågad på nytt som jag. Bli vi ihop och få lov, så lära vi stöpa om hela flottan”(Nikula 1933:122).

1764. Nya fartygstyper

Tillsammans med Ehrensvärd konstruerar Chapman fyra nya typer skärgårdsfartyg som ges namn efter finska landskap, den minsta typen får namn efter Österbotten som heter Pohjanmaa försvenskat till *pojama*. Det är denna fartygstyp som Disa tillhör. De övriga i storleksordning är udemo, turuma och hemmema, den sistnämnda störst.

Pojama är en fartygstyp med två master, två 12-punds kanoner i fören och 10-16 nickhakar (3-pundskanoner) längs sidorna och har 14 par åror. Det kom att byggas fyra stycken pojama. Den första, *Gamla*, byggs i Stralsund 1760. Följande två, *Fröja* och **Disa** i Sveaborg 1764 och den sista, *Brynhilda* (fig 26), i Stockholm 1776 (Nicola 1933:364).



FIGUR 26. Brynhilda, fartyg av pojamaklass (SHM OR2599:1).

Disa används av Arméns flotta eller skärgårdsflottan men byggs om och överflyttas till örlogsflottan under 1789 i kriget mot Ryssland.

1788–90. Om pojama Disas medverkan Gustaf III:s krig se sid 58

Gustaf IVAdolfs krig mot Napoleon

Sedan **1803** ligger England i krig mot Napoleon och Frankrike. Ett politiskt mord väcker Gustaf IVAdolfs avsky för Napoleon och **1804** går Sverige tillsammans med Ryssland och Österrike med i ett anfallsförbund mot Frankrike. **1805** skickas svenska trupper över till Pommern. Gustaf IV Adolf förolämpar Preussens regent Fredrik Wilhelm III genom att skicka tillbaka en orden eftersom Napoleon fått samma orden av Fredrik Wilhelm. Preussens ställning är oklar. Österrike tvingas att dra sig ur förbundet efter att de och Ryssland besegrats vid Austerlitz (Sundberg 1998:358).

1806. Blockaden av de preussiska hamnarna

Preussen ingår ett fördrag med Napoleon och förkunnar att de ämnar gå in i de områden där de svenska, ryska och engelska trupperna befinner sig. Ryssarna och engelsmännen lämnar men Gustaf IVAdolf låter en mindre styrka vara kvar. Den tvingas bort av preussarna och tillbaka till Pommern. Som hämnd för detta beslutar Gustaf IVAdolf att blockera alla preussiska hamnar (Sundberg 1998:359).

Det är konteramiral Rudolf Cederström som får detta uppdrag. Han får befäl över en fregatteskadern som ska blockera hamnarna i Pillau, Danzig, Memel och Stettin för Preussen. Fregatten *Jarramas* ska blockera Pillau, fregatten *Ulla Fersen* Memel, örlogsbriggen *Delphin* med biträde av briggen *Maria* Stettin och fregatten *Thetis* med biträde av skonertbriggen *Disa* ska blockera Danzig.

”Sammandrag av de till fartygen i mitt befäl nådigst anförtrodde eskader meddelade instruktioner. De äro anbefallde att uppbringa alla preussiske fartyg och även sådane neutrale fartyg som befinnas innehålla Preussiske eller emot neutraliska traktater och konventioner stridande laster. Även hava de ordres att företaga allt som till Presussens skada och förfång kan utföras, dels genom utkapningar av fartyg och hamnar och dels genom genom brandskatts

uttagande, på de ställen belägenheten tillåter bombardera och beskjuta”(RA M1886 1806 0507 Cederström).

Under åtminstone en del av tiden är kapten Klinckowström chef på **Disa**. (Börjeson 1949:102). Preussen sällar sig till Frankrikes fiender. Det gör att Gustaf IV Adolf häver blockaden av de preussiska hamnarna och kapade fartyg lämnas tillbaka.

1807. Hjälp till Preussen

Under våren är läget pressat för fienderna till Napoleon. Den 8 maj 1807 utrustas skonertbriggen **Disa** tillsammans med jakten *Barthelemi* och läggs ut på reddan i Karlskrona. Jakten *Barthelemi* får sina order och seglar genast iväg medan **Disa** får vänta och avvakta vidare order (KrA E II vol 6 1807 0508 Puke). Tre dagar senare kommer den ordern. **Disa** ska segla över två personer till Danzig. Redan på kvällen samma dag går de ombord. Det är löjtnanten från arméns flotta Georg Samuel von Gegerfelt, 28 år och en major från flottans konstruktion-skår Johan Aron Kihlgren 39 år. Kihlgren har i uppdrag att bege sig till Danzig för att ”under preussiske befälhavarens ordres där eller annostädes tillreda fartyg tjänliga till bombkastning”(KrA E II vol 6 1807 0518 Kihlgren).



FIGUR 27. Kihlgren, mer känd som Borneman (Wikipedia)

Det är inte första gången Kihlgren arbetar utomlands, 1794–1801 är han utlånad till Turkiet, en tidigare allierad till Sverige, för att göra förbättringar i deras skeppsbyggeri (Elgenstierna 1925:544). Löjtnant Gegerfelts uppgift är sannolikt att kommendera de småfartyg som kan komma att strida mot fransmännen. Han har gjort tjänst som 5:e styrman på f d örlogsskeppet **Wasa** under dess expedition till Kina 1803–05 men föregående år 1806 har han kommenderat sex kanonjollar vid Marstrand (Horn 1934:122).

Följande morgon lättar skonertbriggen och seglar iväg. De stöter på hårt väder och tjocka på vägen. Men den 16 maj på kvällen kan de ankra på Danzigs inre redd. Då har de seglat förbi ett svenskt linjeskepp som ligger på yttre reddan. Det är *Konung Fredrik Adolph* fört av Carl Gustaf Tornquist. Han har kommit från Pillau med 1 200 ryska soldater, en del av de 7–8 000 som landsätts för att försöka återta den s k Holmen som behärskas av Napoleons soldater. Dagen innan **Disas** ankomst har man under general Kamenskoy gjort ett sådant försök men varit tvungna att retirera till fästningen Fehrwasser med 1 300 mans förlust i sårade och döda. Kihlgren liftar med lotsbåten in till överste von Schuler kommandant på fästningen och visar honom sina order. Han får besked att återkomma. När han dagen därpå återvänder får han träffa både kommandanten von Schuler och den ryske generalen Kamenskoy. De är ense om att läget är hopplöst sedan

fransmännen fått förstärkning och staden blivit ”helt kringrand”. Man saknar krut och tror att fästningen ”inom få dagar måste uppgivas”.



FIGUR 28. Svensk karta av kusten vid Ostpreussen. (KrA)

Eftersom det inte verkar finnas något för Kihlgren och Gegerfelt att uträtta så frågar Kihlgren kommendanten ”huru jag och löjtnant Gegerfelt här eller annorstädes kunde employeras?” von Schuler lovar återkomma med besked senare på dagen. Det svar de får är att segla iväg till Pillau med **Disa**. Väl ditkomna finner Kihlgren att anledningen till hans uppdrag är borta, nämligen att skeppskonstruktören Georgu som tidigare varit sjuk nu är frisk och i full gång:

”Major Georgu, för vars inträffade sjukdom E. K. M. nådigst tänkts befalla mitt expedierande till dessa orter, har här inträffat före mig och är redan i aktivité att begagna de resurser stället och tillgångar möjligen bjuda till uppfyllandet av E. K. M. höga avsikter. Jag tror mig således böra anse mitt uppdrag slutat och och till den andra ändan nu med briggen Disa återvänder till station i Karlskrona varemot löjtnant Gegerfelt tills vidare kvarstannar att med övriga härvarande officerarna av arméns flotta delta i de bemödanden var och en lär göra för att tillvinna sig E. K. M. Nådiga välbehag” (KrA E II vol 6 1807 0518 Kihlgren).

Gegerfelt blir beordrad att ta befäl över ett antal armerade kofferdifartyg stationerade vid Frische Haff men blir i juni förflyttad till Rügen (Horn 1934:122). Kihlgren fortsätter med skeppsbyggen i Karlskrona och hans signatur finns på åtskilliga fartygsritningar. Vid Carl Johans kröning 1818 blir han adlad och kallar sig efter det af Borneman (Elgenstierna 1925:544).

I juni blir **Disa** beordrad av amiral Puke att återsända tre underofficerare och 21 man till fregatten Jarramas. De har utgjort bevakning på tre lübska fartyg som Jarramas har kapat. På återvägen ska hon anlöpa Christiansö (ligger norr om Bornholm) för att hämta persedlar från en förolyckad svensk skonert. Samtidigt beordras att **Disa**, när hon kommer tillbaka, ska hållas i beredskap och avvakta kunglig order (KrA E II vol 6 1807 07 05 Brev).

Freden i Tilsit i juli mellan Frankrike och Ryssland och mellan Frankrike och Preussen förändrar allt. Sverige står ensamt. Franska trupper går in i svenska

Pommern och närmar sig Stralsund. I augusti måste svenska armén lämna Stralsund och flyttas över till Rügen för att sedan tvingas tillbaka till Sverige.

Disa ligger i början av juli ankrad vid ön Ruden ovanför Usedom. Där får löjtnant Johan von Horn, nu fartygschef på **Disa**, order att segla ut till de svenska kryssarna som finns längs Preussens kust "... att inställa uppbringningarna av Lübeckska fartyg..." Den 10 juli lämnar **Disa** ön Ruden för att på förmiddagen nästa dag hitta fregatten *af Chapman* och kutterbriggen *Delphin* utanför Kolberg där major Henrik A Wollin tar emot beskedet. Horn fortsätter sedan österut till Pillau där han på eftermiddagen den 14 juli påträffar fregatten *Jarramas* och kan lämna över ordern till major Petterson. Redan på eftermiddagen seglar sedan **Disa** iväg för att söka upp briggen *Maria*. Men inte förrän den 19 juli påträffas briggen *Maria* utanför Svinemünde där hon kryssar tillsammans med briggen *Delphin*. Efter att ha kommunicerat ordern seglar **Disa** till Pert där Horn ankrar den 20:e klockan tio på kvällen. Därifrån är den rapport skriven som ligger till grund för ovanstående uppgifter (KrA E II vol 6 1807 0720 Horn). (Pert eller Perd ligger på Rügen)

1808. Chefsbyte för flottan

Kejsar Alexander I har gjort upp med Napoleon om att Sverige ska tvingas gå med i det s k kontinentalsystemet, en handelsblockad mot England. I annat fall kommer man att angripa Sverige. När Gustaf IVAdolf vägrar tåga ryssarna i februari utan krigsförklaring in i Finland. Inom kort förklarar också Danmark krig mot Sverige. Franska trupper är i Danmark och fler är på väg för att därifrån anfälla Sverige. Sverige har en flottstyrka av elva linjeskepp och åtta fregatter. Konteramiral Rudolf Cederström får befälet över en eskader av fem linjeskepp och tre fregatter som ska kryssa i danska vatten i syfte att förhindra dansk eller fransk landstigning i Skåne (Sundberg 1998:378).

En engelsk eskader under amiral Parker löper in i de danska farvattnen och sätter punkt för de franska överskeppningsplanerna. Det frigör Cederströms eskader som kan verka i mer östlig riktning.

I slutet av april invaderar ryssarna Gotland. I maj seglar sex linjeskepp under Cederströms ledning upp till Gotland och stänger in de ryska trupperna som tvingas att ge upp men tillåts återvända, vilket Cederström kritiserar för. Eftersom engelska flottan bevakar fransmän och danskar så får Cederström i juni med elva skepp segla upp till Hangö udd för att hindra ryska skärgårdsflottan att framtränga till Åbo och Åland. Väl på plats får Cederström reda på att ryssarna redan passerat Hangö. I detta skede så blir Cederström återkallad till kungen för att förklara varför ryssarna har kunnat komma förbi Hangö udd. I Cederströms ställe beordrar Gustaf IVAdolf att konteramiral Henrik Johan Naukhoff ska ta befälet över flottan (Unger 1923:223 ff).

När denna avlösning ska äga rum får **Disa** uppdrag att segla till Sandhamn för att hämta Naukhoff som befinner sig i Stockholm. Han går ombord på en fisksump inne i staden den 27 juni vilken tar honom genom Stockholmskären ut till Sandhamn dit han anländer den 29:e vid fyratiden på morgonen där **Disa** ligger och väntar honom. Vid sextiden samma morgon lämnar **Disa** Sandhamn med Naukhoff ombord för att segla ut mot flottan vid Hangö. Den 1 juli klockan fem på morgonen är de framme. Flottan som består av åtta linjeskepp, två fregatter och en brigg ligger fyra mil sydväst om Hangö. Efter att Naukhoff gått ombord på flaggskeppet *Gustaf IVAdolf*, går den avsatte emiralen Cederström ombord på **Disa** som seglar honom tillbaka till Stockholm och till Gustaf IVAdolf (RA M1886 1808 0701 Naukhoff).

Hector – en rysk erövring

Fregatten **Hector** är en mindre fregatt som erövrats från ryssarna i början av kriget vid Nargö i början av kriget 1788.

Om fregatten Hectors medverkan i Gustaf III:s krig se sid 58

1790. Hector till Göteborg

Efter freden med Ryssland den 19 augusti 1790 befäller Kongl. Maj:t att de fartyg som använts till bohusländska kustens försvar, men under sista krigsåret flyttats över till stora flottan, nu ska återvända till Göteborg. Det är fregatterna *Bellona* och *Diana* samt kuttern *Assistance*. Det beslutas att fregatten **Hector** får göra dem sällskap. Fartygen lastas med trupper som ska hemförlovas. När de anländer till Nya Varvet i Göteborg den 19 augusti och ska mönstra av finns det inte några pengar till löner och det uppstår oroligheter. Man lugnar ner sig först efter att kommandanten lovat att skriva till Gustaf III om saken. **Hector** och de andra fartygen läggs upp för vintern i Göteborg (Ribbing 1949:273).

1791 hör **Hector** till örlogsstationen i Göteborg. Efter Gustaf III död 1792 vill man lägga ner Göteborgsstationen och enligt ett beslut den 4 maj 1792 så ska de större fartygen som tillhör örlogsflottan flyttas från Göteborg till Karlskrona. Fregatten *Kilduin* under befäl av kapten Petter Frederik Hedenstierna och fregatten **Hector** under befäl av kapten David Gustaf Blessing avseglar den 18 augusti från Göteborg med hjälp av besättningar från kanonslupar som inkommit till Göteborg från Landskrona (Ribbing 1949:315).

1793. Hector för dålig för örlogstjänst?

I Karlskrona tas den före detta ryska fregatten in i reparationsdockan för besiktning av underbyggmästarna Joachim Neuendorff med flera. De lämnar ett kort utlåtande:

”Enligt ordres hava undertecknade besiktigat Fregatten Hector, som nu står i Reparationsdockan, och befunnit den, till sin förtimring, Kölsvin, Band, garnering, Mastspår, Däcksbalkar, Knän, Hävar, Berghult och Bordläggning med mera; så mycket rutten, att vi för vår del ej finna denna Fregatte förtjena någon Svår Reparation som den nödvändigt till tjänstgörings stånd fordrar. Carlskrona den 12 september”(RA M1697 1793 0912 Neuendorff).

Överbyggmästare Olof Trygg går också igenom fregatten. Han håller med om att det är dags att slopa **Hector**. En reparation vore inget annat än att bygga upp fregatten på nytt. Han skriver också att det inte finns någon annan utväg än att slopa fartyget på plats. Alternativet att lägga fregatten på grunt vatten och slopa den efter hand är för riskabelt ”ty det kunde lätt hända att han under vägen bröto av sig och nedsjönko i varvshamnen.” och det vill ingen ta på sitt ansvar. Därför är det bäst, anser Trygg, att slopa fregatten på plats snarast möjligt eftersom den annars kommer att hindra andra skeppsreparationer i dockan (RA M1697 1793 0912 Trygg).

Ytterligare en kassationsbesiktning görs under närvaro av advokatfiskalsämbetet. Undersökningen undertecknas av nio timmermän och underbyggmästare. Den ger en mer nyanserad bild av skadorna. De övre delarna, däck och bordläggning är något mindre anstucken av röta. Inte destomindre är deras ”oförgripliga mening” att skeppet bör slopas ”så framt icke skulle bliva anbefallt, den såsom svenska flottans trofé att bibehålla och istandsätta”(RA M1697 1793 0916 Hisingskiöld).

Lagman Lars Niklas Henschen, från advokatfiskalkontoret, är närvarande vid den förnyade besiktningen och skriver ett mer detaljerat utlåtande till Samuel Rajalin, generalintendenten för flottan. Henschen är mer positiv angående möjligheterna att reparera **Hector**. Han menar att hela yttre delen av kölen och förstäven, någon del av bottenstockarna och största delen av däcksbalkarna och hela överloppet kan behållas med lättare reparationer. Däremot måste akterstäv, kölsvin, inre delen av förstäven, bottentimmer, mastspår samt många andra delar bytas ut. I sitt ämbetsmemorial uttrycker han också den uppfattningen att ett skepps styrka snarare beror på de sammanlagda delarna i ett fartygsbygge än på varje enskild del. Han jämför med en valvbåge där varje del med sitt tryck till de andra delarna ger valvet sin styrka.

”... erfarenheten visar, att sådane skepp som äro i tjänstgöringstillstånd kunna hava nog betydande både rötter och andra skador i åtskillige dess delar, utan särdeles men och äventyr för tjänsten”

Han tillägger att en örlogsflottas behov är mångfaldiga, så även om **Hector** inte kan rustas för att föras mot fienden så kanske fartyget kunde användas till kustförvar, transporter med mera och nämner också möjligheten att bevara fregatten som minne, eftersom fregatten har...

”... ett särskilt värde såsom utgörande en av de större troféer, den Svenska örlogsflottan erövrat under hans Kongl Höghets Regentens segrande anförande, varav hågkomsten till verkets båtnad i flera avseenden av en tacksam samtid aldrig nog lärer kunna perpetueras (RA M1697 1793 0916 Henschen).

Generalintendenten skickar Henschens ”ämbetsmemorial” med övriga utlåtanden till generalamiral Ehrensvärd i Stockholm för att hos kungen utvärka tillstånd att slopa fregatten med det snaraste för att ”slopingen genast må kunna verkställas och dockan icke längre vara chargerad av detta hinder för emottagningen av de övriga fartyg som behöva att däruti insättas.” I sitt foljebrev nämner han enbart besiktningsmännens negativa rapport. Det är tydligt att han inte kan tänka sig alternativet att reparera fregatten (RA M1697 1793 0917 Rajalin).

Ehrensvärd skriver i sitt memorial till kungen:

”Med anledning av vad de vid General Intendentens Memorial bifogade Ämbets och Besiktnings mäns utlåtande härom innehålla, får jag således den nåden underdånigt hemställa huruvida Eders Kongl. Mait, skulle i nåder finna för godt, att denna Fregatt, må i Dockan få slopas, eller ock, då ingen möjlighet visar Sig, att kunna sätta honom i tjenstgörings stånd, han åtminstone kunde få en sådan mindre kostsam och lindrig reparation, varigenom han, såsom en trophée kunde ännu i det längsta bibehållas, flytande vid Skeppsbroen (RA M1697 1793 0926 Ehrensvärd).

Hertig Carl, som är riksföreståndare och som, på grund av kungen Gustav IV Adolfs minderårighet, ska besluta, minns naturligtvis fregatten **Hector**, en av de två fregatter som fem år tidigare hade erövrats under hans befäl 1788 och som är förknippad med stolthet och triumf. Valet är säkert naturligt. **Hector** ska få en lättare reparation och läggas som minnestrofé vid skeppsbron i Karlskrona (RA M1697 1793 1009 Carl).

1810. Hector sänks i Djupasund? Se sid 7

Enligt uppgift ska f d ryska fregatten **Hector** blivit sänkt i Djupasund 1818 (Bäckström 1884:441). Om så är fallet har fregatten hållits flytande i hela 25 år innan hon bogseras ut till Djupasund för att sänkas. Onekligen förvånande eftersom

ingen tordes ta ut henne ur dockan 1793 av rädsla att fartyget skulle brytas sönder och sjunka i varvshamnen. Osäkert således om **Hector** är ett av de fartyg som ligger i Djupasund.

Wasa – bäst i test för kommande krig

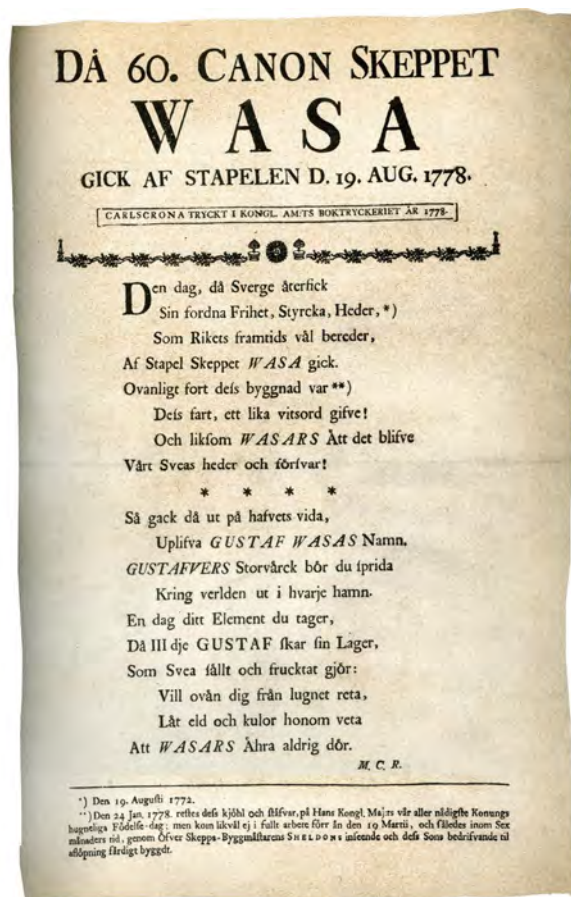
Skeppet byggs 1778 av skeppsbyggmästare Sheldon på Karlskronavarvet efter Chapmans ritningar (fig. 28). Skeppet deltar i nordiska expeditioner för "handelns skydd" under 1779 och 1780-talet. Under Gustaf III:s krig mot Ryssland 1788–1790 deltar **Wasa** i samtliga större sjöslag som linjeflottan är engagerade i. Efter kriget säljs skeppet till Ostindiska Companiet men köps tillbaka inför finska kriget 1808–1809. (Jag har valt att stava skeppet **Wasa** som de flesta samtida stavade, även om stavningen *Vasa* också förekom.)



FIGUR 29. Samtida skeppsmodell av Wasa. (Marinmuseum)

Vetenskap eller tradition?

Skeppsbyggmästaren Henric af Chapman är en konstruktör som genom matematiska beräkningar redan på konstruktionsstadiet menar sig se ett fartygs stabilitet och hur det kommer att uppföra sig i sjön. Chapman och överstelöjtnant Ehrenbill är tillsammans med de gamla skeppsbyggmästarna Sohlberg och Sheldon medlemmar i certkommissionen. Chapman och Ehrenbill anser att de svenska fartygen går för djupt, att kanonportarna sitter för lågt och att skeppen behöver större stabilitet, styvhet. Chapman har också förslag på hur ett sådant skepp skulle se ut. Skeppsbyggaren Sheldon tror inte på förslaget. Inte Sohlberg heller men han ansluter sig senare till Chapmans idéer (Harris 1998:51). Chapman får nu möjlighet att se sin ritning av ett 60-kanonersskepp förverkligad. Den 24 januari 1778 påbörjas bygget med kölsträckningen i skeppsskjulet på Lindholmen i Karlskrona. Men inte förrän i slutet av mars påbörjas arbetet på allvar. Bygget övervakas av överskeppsbyggmästare Gilbert Sheldon och går på rekordtid. Vid stapelavlöpningen den 19 augusti samma år döps skeppet till **Wasa**.

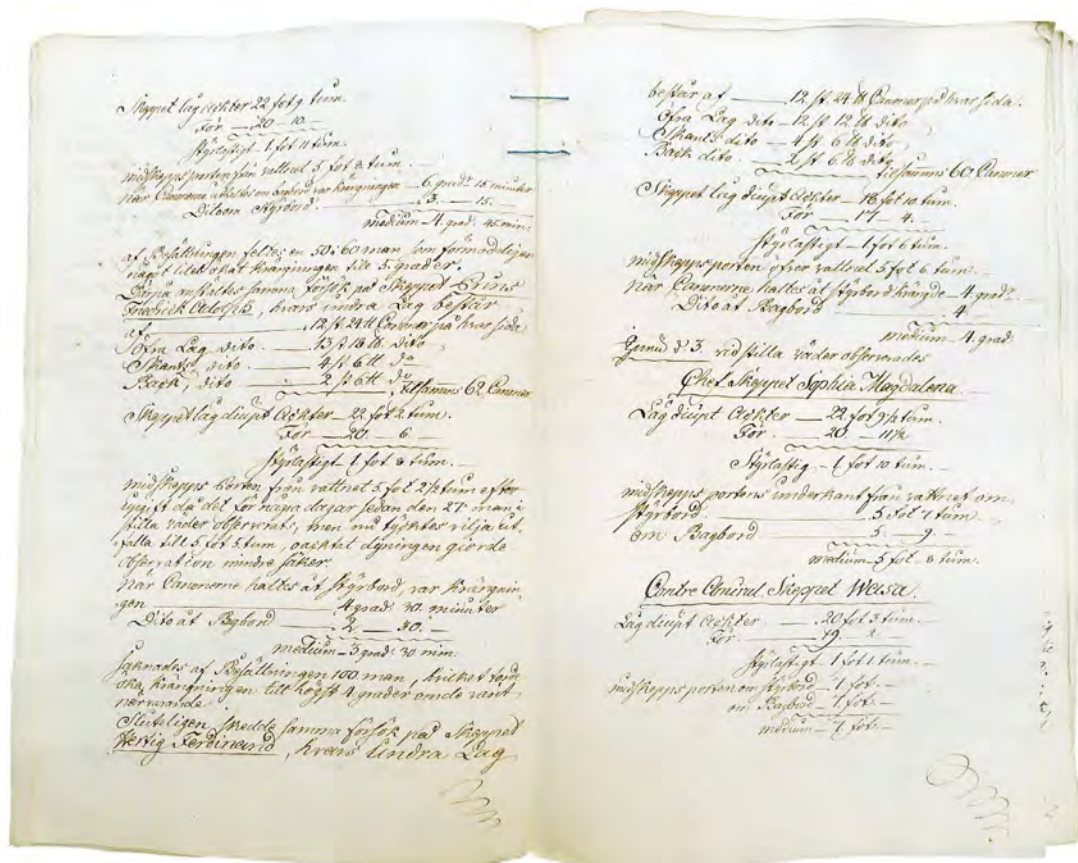


FIGUR 30. Det nya skeppet sjösätts samma datum, den 19 augusti, som Gustaf III genomförde sin statskupp några år tidigare. "Den dag, då Sverige återfick sin fordna Frihet, Styrka, Heder, som Rikets framtid väl bereder". Stapelavlöpningen och namnet Wasa blir en del i propagandan. Hyllningsversen kopplar ihop Gustaf III:s statsvälvning med Gustaf Wasa och Gustaf II Adolfs och deras "störvärk". Tryck av Kongl. Am:ts Boktryckeriet 1778.

1779. Provseglingen

Gustaf III:s order är att inget ytterligare skepp får byggas förrän man provseglat och kunnat jämföra *Wasa* med tidigare byggda skepp. En eskader av linjeskepp och fregatter ska, tillsammans med en dansk eskader kryssa i Nordsjön som neutralitetsvakt. Detta blir ett ypperligt tillfälle att testa Chapmans konstruktion. Fartygschef på *Wasa* är överstelöjtnant Hans Andreas Holdtz. Utgångspunkten för bedömningen formulerar kommissionen så här:

"Som det är ett Linjeskepps förnämsta egenskaper att ha god deffension, vara segelstyvt, ha högt batteri, segla väl och makligt i sina rörelser; alltså följer derav, att det Skepp som har alla desse egenskaper tillsammans slagne i högsta grad, är det fullkomligaste."



FIGUR 31. Noggranna observationer gjordes under seglingarna 1779 (RA M1875 1779 0714 Grubbe).

Provseglingen 1779 dokumenteras noggrant och visar utmärkta resultat för **Wasa** som i de flesta avseenden är överlägsen **Sofia Magdalena** av Sheldons konstruktion. Även om **Wasa** inte är en fullt lika god seglare (fig. 31).

De flesta sjöofficerarna med hertig Carl och varvsamiral Tersmeden i spetsen föredrar dock Sheldons skepp **Sofia Magdalena**. Det sprids rykten om att **Wasa** är ett odugligt skepp och det blir en infekterad strid om vem som ska få konstruera de kommande skeppen.

1780. Sheldons eller Chapmans ritningar?

Chapman medger bristerna och ritar på ett nytt förbättrat skepp som ska komma tillrätta dessa brister. Gustaf III ordnar 1780 en kommission inför vilken Chapman och Sheldon ska utfrågas och förklara sina ritningar. Sedan ska man bestämma sig, Sheldons eller Chapmans.

Deputationen godkänner inte Chapmans förslag och Chapman kritiserar i sin tur hårt Sheldons förslag. I slutet av dessa möten träder amiralen Henric af Trolle fram och talar om vilka sjöoperationer som kan tänkas, till exempel mot Danmark, Norge och mot Ryssland. Då behövs det 21 lätta och offensiva 60-kanonersskepp menar han. Trolle visar också med Chapmans hjälp ett kostnadsförslag och en tidplan inför den förvånade kommissionen. Den nya flottan skulle vara klar på sju år.

Gustaf III godkänner Trolles plan den 6 juni 1780 och utnämner honom till generalamiral och befälhavare för både skärgårdsflottan och stora linjeflottan. 1782 petas Tersmeden som varvschef och Chapman får tillträda i hans ställe.

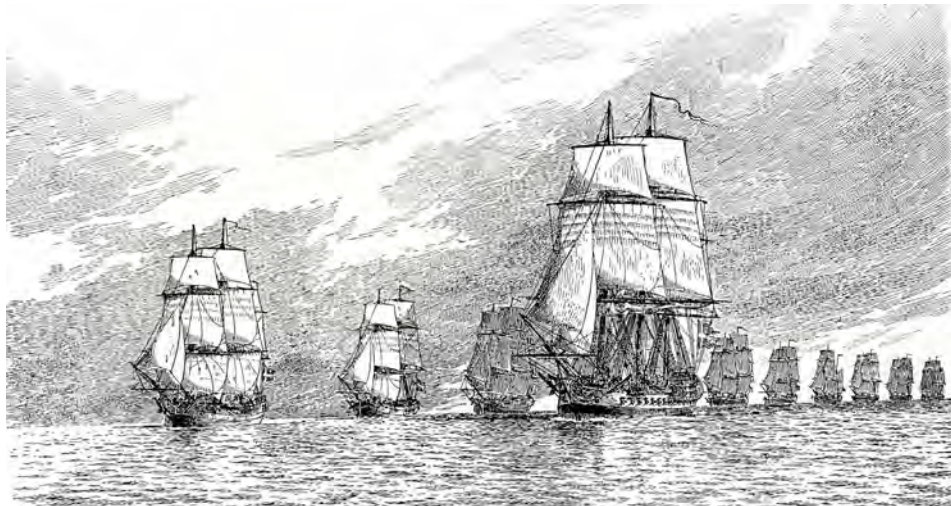
De följande skeppen både ritas och byggs av Chapman. Det första linjeskeppet blir *Hedvig Eliabeth Charlotta* 62 kanoner, 1781 (Harris 1998:105ff).

Väpnad neutralitet

Nordamerikanska frihetskriget leder till kapningar och störningar av handelsjöfarten. Åter igen ingår Sverige ett förbund med Danmark och nu också med Ryssland för att skydda den fria handeln. Med början av 1780 skickas eskadrar ut på Skagerack och Nordsjön för att från dem detachera eskorterande skepp ner mot Frankrike och Medelhavet. Första året skickar Sverige ut fyra linjeskepp och två fregatter (Gyllengranat II:178 ff).

1781. Dramatik innan avseglingen

Nästa års neutralitetseskader skulle drabbas av flera stora olyckor. Den leds av konteramiral Grubbe. Nu har man ökat insatsen till hela tio linjeskepp varav *Wasa* är ett. Fartygschef är överstelöjtnant Mattias Ström. Gustaf III är på besök i Karlskrona när eskadern ligger ute på redde inför avfärden. Då ser man rök från *Sophia Albertina*, ett av de skepp som ingår i eskadern. Vid saluteringsen av kungen har en gnista från fångkrutet tänt eld på diverse persedlar hängande på arkliskåpet intill en av kanonerna. Många slänger sig i vattnet, chefen och officerarna och några till försöker släcka för att inte skeppet ska förloras. Elden tar sig igenom två däck och explosionsrisken är överhängande. Många blir brännskadade under släckningsarbetet. En del av dem som kastat sig i vattnet drunknar medan andra kommer tillbaka till skeppet. Så småningom får man elden under kontroll, skeppet räddas och är efter fyra dagars reparation redo att segla ut med eskadern (RA M1691 1781 0606 Malmskjöld).



FIGUR 32. Konvojering av handelsskepp, teckning av Jacob Hägg

Från eskaderns kryssningsstation på Nordsjön utgår fyra konvojer. Den första konvojen leder fregatten *Svarta Örn* och går den 29 maj till Malaga där den inväntar handelsskepp som ska norröver. Den andra konvojen leder skeppet *Sophia Albertina* och går den 14 juni till Cap Finis Terre och återvänder. På återfärden förliser skeppet. Chefen, Malmskjöld, och nästan hela besättningen omkommer, 419 man (RA M1691 1781 0905 Trolle).

Wasa nära att förlisa på Nordsjön

Den tredje konvojen leds av *Wasa* som den 31 augusti går ner till Cap Finis Terre där skeppet lämnar konvojen. På återvägen drabbas *Wasa* av en hård storm, får masterna brutna och blir liggande redlös vid Doggers bank. En svensk

galeas biträder i skeppets farliga belägenhet och skeppet lyckas komma in till norska kusten. Fartygschefens berättelse:

”Högvälborne Herr General amiral och Commendör av Kongl Svärdsorden.

Sedan jag nu råkat i den aldra olyckligaste belägenhet med det mig anförtrorde örlogsskepp, får jag äran Tit: i största korthet berätta.

Den 6 hujus gingo vi med god vind och vackert väder från Deal, och voro vi så olyckliga att vi så olyckliga att vi den 8 om natten genom hårt väder förlorade vår fockmast samt några timmar därefter vår storstång, och den 14:de vår mesanmast; till än mera olycka gick vår ror sönder så att alls ingen räddning syntes om ej kända officerares förhållande hulptit oss därifrån, i synnerhet som jag själv är och har varit ganska illa sjuk, dock äro vi nu lyckeligen och väl genom vår Herres synnerliga nåd komme hit till Ekeväge hamn den 17 hujus, utan att förlora mer än tvänne båtsmän, av vilka den ena blivit drunknad vid tillfälle av en lodning, och den 2:dra vid samma tillfälle som fockmasten gick överbord.

Som jag nu är stadd i en ganska så bedrövlig ställning, och posten genast afgår, så torde Tit. benäget ursäktas att ej någon ordentlig rapport för denna gången hinner medsendas dock skall jag ej underlåta att med nästa post det ena och andra omständeligen rapportera. Emellertid får jag äran berätta, att jag härstädes blivit lofvad all assistans till skeppets förnödenheter genom handelsmännen [...] och väntar jag nu i största ödmjukhet Tit. yttrande huru jag mig med det ena och andra förhålla skall.

Även får jag tillägga min berättelse att stormasten är alldeles bräckt och oduglig, största delen av segel och tågvirke alldeles borta, och alla uppbördsmännens uppbörder jämte provianten ganska stor del förskämd. In summa skeppet är alldeles redlöst och ställt i den allra uslaste belägenhet, vilken bedrövliga ställning jag härmed får äran berätta. För övrigt skall jag så länge Gud förlänar mig livet ej underlåta att på allra bästa sätt besörja om skepp och folk, sedan jag erhåller Tit. ordres om det ena och andra förbliver Mathias Ström

Ekeväge hamn den 19 nov 1781 i största hast”(RA M1691 1781 1119 Ström).

Generalamiral Trolle skriver till Ström att det blir för äventyrligt att besättningen ska marschera hem landvägen denna årstid utan det vore bäst att behålla en liten vaktstyrka på skeppet och att resten av besättningen får vistas i land och sysselsätta sig med reparationerna under vintern. Så tycks också ha skett (RA M1691 1781 1215 Trolle). En saftig räkning tycks ha kommit från de lotsar som lotsat in *Wasa* till hamnen. Trolle ber i en skrivelse att ministern i Köpenhamn ska ta reda på vad en norsk lotstaxa är (RA M1876 1782 0225 Trolle).

1782. Åter i Karlskrona

Wasa anländer till Karlskrona den 11 juni efter att ha blivit provisoriskt reparerat (RA M1692 1782 0706 Wrangel). Ett engelskt örlogsskepp ligger för ankar i Göteborgs skärgård och den 1 juli skickar kungen personligen ut var sin order till cheferna för skeppen *Wasa* och *Hedvig Elisabeth Charlotta* att de ska lägga sig vid Ny Elvsborg och ”oförmärkt observera det engelske krigsskeppets företagande” och ”att desse våre ordres i en obrottslig tysthet hållas...”(RA M1876 1782 0701 Gustaf). Generalamiral Trolle som vistats uppe i Stockholm, men kommit ner till Karlskrona, svarar att han istället vill skicka två andra skepp som är klara och upptacklade. Under det att han skriver får han meddelande från Göteborg att det engelska örlogsskeppet försvunnit så allt ställs in (RA M1876 1782 0713 Trolle).

Att det varit besvärligt för besättningen i Norge finns det skrivelser som berättar om. I augusti 1782 kommer en supplik angående soldaterna på *Wasa* som efter hemkomsten krävs på återbetalning av de förskott de tidigare fått.

”... under varande sin långvarige kommendering utstått många besvärligheter förknippade med enskild kostnad vilket gjort detta manskaps tillstånd svagt och fattigt, och detta manskap icke lika med båtsmän njutit några förknappningspenningar*; Så vågar jag underdånigast anhålla, det täcktes Eders Kongl Majjst av vanlig nåd, förskona detta manskap förberörda förskotts återbetalande, då det uti Eders Kongl Majjsts tjänst och till sin nödtorftiga utkomst detta förskott gagnat” (RA M1692 1782 0805 Schönström).

*Förknappningspenningar är kontanter i ersättning för att man under en tid gått med på minskade matransoner.

När tvistigheterna mellan Frankrike och England upphört **1783** slutar också de stora eskadrarna sin vakthållning. **1784** avlider Henric af Trolle plötsligt och en ny chef för flottan utses. Det blir C A Ehrensvärd, son till Augustin Ehrensvärd känd bland annat för uppförandet av Sveaborg och uppbyggande av skärgårdsflottan. Åren **1785** och **1786** ligger *Wasa* på Karlskrona redd som exercisskepp (Gyllengranat 1840 II:186).

1788–90. Linjeskeppet Wasas medverkan i Gustaf III:s krig se sid 58

1794–96. Neutraliteteskader

Efter franska revolutionen 1789 hamnar Frankrike i krig mot en koalition av Österrike, Preussen och England. Koalitionen försöker få med de skandinaviska länderna men Danmark och Sverige förklarar sig neutrala. För att skydda handeln från de krigförande parterna bildar Sverige och Danmark ett neutralitetsförbund där de båda länderna förbinder sig att bidra med åtta linjeskepp var till en beväpnad skyddeskader (Unger 1923:216). Befälhavare för den svenska styrkan blir Clas Adam Wachtmeister (som blivit frisläppt från den ryska fångenskap han hamnat i efter slaget vid Hogland efter det att skeppet Prins Gustav blivit ryssarnas krigsbyte). Sammarbetet med danskarna går över all förväntan. Länderna turas om med chefskapet över den samlade eskadern och Wachtmeister har bara lovord för dem.

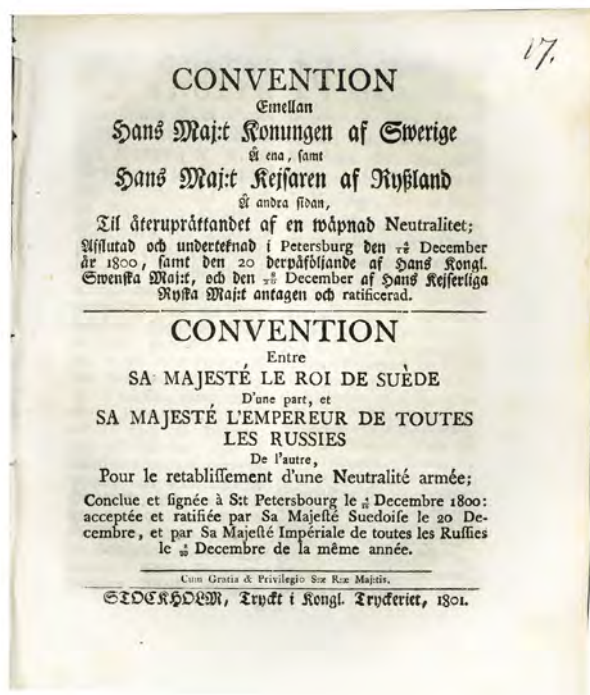
”... vad jag nu har sett är att man har all den största pollitess och aktning för oss, och så mycken höflighet att man har svårt att visa dem det samma”(RA M1885 1795 0617 Wachtmeister).

Vid återfärden till Karlskrona efter 1795 års neutralitetsexpedition från de västliga farvattnen kan inte *Wasa* segla in genom de yttre grunden.

”Den 8 och 9:de kom jag in till Carlskrona med flottan, utom skeppet Wasa, som drev så mycket, att det icke kunde i likhet med resten av flottan lovera sig in mellan skansarna mot ström och vind, utan måste löpa under Hanö”(RA M1885 1796 0918 Wachtmeister).

1801. Wasa till sjöss för att angripa engelska flottan

Det fransk-engelska kriget pågår. Kejsaren Paul I i Ryssland vill få in Sverige och Danmark i ett förnyat väpnat neutralitetsförbund år 1800. Förbundet mellan Sverige och Ryssland, som skrivs under i Petersburg den 16 december 1800, är riktat både mot England och Frankrike men har en klar antibrittisk prägel (Fig. 33). Året därefter ansluter sig även Danmark till förbundet (Seitz 1944:117).



FIGUR 33. Konventionen från 1800 mellan Ryssland (Paul) och Sverige (Gustaf Adolph) om väpnad neutralitet för de bägge länderna. Danmark ansluter sig till denna konvention 1801. Det triggas England till att attackera och hota de ingående staterna med början av ett anfall på danska flottan i Köpenhamn. (FA)

Den 31 mars 1801 går den engelska flottan in i Öresund under amiralerna Parker och Nelson med ett stort antal fartyg och angriper den 2 april Köpenhamn och förstör den danska flottan. Gustaf IV Adolf beordrar svenskarna att tillsammans med ryssarna attackera engelsmännen. Tillsammans med sex andra linjeskepp och fyra fregatter under konteramiral Cederströms befäl seglar *Wasa* ut från Karlskrona den 13 april. Skeppschef på *Wasa* är överstelöjtnant Lagerstråle. Varvskommissarien i Karlskrona N G Rääf kommenterar detta i ett brev till sin vän Gjörwell i Stockholm:

”Sedan flottan allt ifrån d 2 dennes väntat på favorable vindar 6–7 på förmiddagen under segel med knapp vind och laber kultje. Gud give dem Lycka! Flottan sågs samma dag 5 mil till sjöss och efter förmodan lägger sig under Falster att invänta de ryska divisionerna, emedan det torde vara betänkligt att ensamt blottställa sig för engelska styrkan i sundet [...] man hoppas på snar fred, och den påskyndas av östersjöflottornas ankomst för Köpenhamn” (Utterström1956:42).

De fartyg som ingår i eskadern och som seglar ut från Karlskrona är linjeskeppen *Gustaf III*, *Vladislaff*, *Wasa*, *Manligheten*, *Dristigheten*, *Tapperheten*, *Försiktigheten*, fregatterna *Bellona*, *Fröja*, *Camilla* samt *Disa* och *Höök*. Samma dag som eskadern seglar ut anländer den nye befälhavande amiralen till Karlskrona, Carl Olof Cronstedt. (Han var Gustaf III:s flaggkapten under slaget vid Svensksund 1790). Den förre befälhavande amiralen, Clas Adam Wachtmeister, blir avskedad och sätts i arrest eftersom han inte hade lytt kungens order att avskeda Palmquist som i sin tur inte efterkommit Gustaf Adolfs omdömeslösa order att anfalla den engelska flottan. När Cronstedt får reda på att engelska flottan gått in i Östersjön skickar han ilbud till eskadern att omedelbart återvända. Han bedömer att det är alltför stor risk att låta eskadern vara ute på Östersjön med den ojämförligt starkare engelska flottan i närheten. Och den 15 april ankrar eskadern och *Wasa* igen

innanför Kungsholms fort och Drottningsskär. Kungen som väntat sig en batalj ger Cronstedt en skarp reprimand.

Den 19 april, samma dag som Cronstedt får kungens bannbrev, lägger sig Nelson med 30 fartyg utanför Karlskrona. En fregatt med en parlamentär överlämnar ett brev till "His Excellency the governor of Carlskrona". Engelsmännen frågar hur svenska regeringen ställer sig nu när Danmark slutit vapenvila. Ett svar fordras inom 48 timmar. Innan det hinner bli några stridshandlingar blir den ryske kejsaren Paul, som varit drivande för neutralitetsförbundet, mördad och Alexander I blir ny rysk kejsare. Eftersom Alexander är benägen till en överenskommelse med England så lämnar den engelska flottan Östersjön. Nelson menar att Ryssland var huvudfienden och neutralitetsförbundet är som ett träd där Ryssland är stammen medan Danmark och Sverige är grenarna. Hugger man i stammen så faller grenarna med den.

Cronstedt skickas senare till Finland för att ta befälet på Sveaborg och Puke träder in som befälhavande amiral i Karlskrona (Odelberg 1954:266 ff).

1803. *Wasa* till Ostindiska Companiet

I början av januari seglar ostindieskeppet *Drottningen* ut från Göteborg på sin väg till Kina. Redan första natten förliser hon utanför den norska kuststaden Arendal den 10 januari (Wikipedia). Eftersom övriga fartyg befinner sig i på andra expeditioner så har kompaniet inget fartyg att tillgå.

"Sedan Kongl. Majt efter ehållen kunskap om Ostindiska Skeppet Drottningens förolyckande vid Norska kusten i nästliden januari månad, nådigst förklarat sig vilja lämna Companiet ett av Kronans Örlogs Skepp till nyttjande för den tilltänkte expedition till och från Canton samt till den änden förordnat, att Örlogskeppet *Wasa* hertill borde utses och sättas i så tjänstfärdigt tillstånd med alla därtill erforderliga tillbehör..." (KrA E II vol 4 1803 utkast till kontrakt)

Svenska Ostindiska Companiet ska alltså få låna *Wasa* i segelfärdigt skick mot en avgift för nyttjandet av skeppet och dess inventarier av 60 riksdaler per läst vilket blir 28 620 riksdaler att betalas efter hemkomsten. Kronan bekostar iordningställandet till segelfärdigt skepp, vari ingår stående och löpande gods, tre ställ goda segel, fem fullgoda ankartåg, fyra svåra ankare, två varpankare med kabel, linor av olika slag, vattenliggare och båtsfat så många som kompaniet anser sig behöva. Kockredskap med mera. På däck: båt slup och jolle, åtta 12 pundskanoner och åtta sexpundskanoner med alla tillbehör, reservstänger och rår.

Kompaniet ska själv stå för den ombyggnad, till exempel lastrum och förhyddning, som krävs för att göra om *Wasa* till ett fraktskepp och kunna segla till Kanton och åter. När skeppet är tillbaka ska kompaniet betala återställandet av *Wasa* till ett fungerande örlogsskepp. Om fartyget förolyckas måste kompaniet betala 166 000 riksdaler i Riksens Ständers Contoirs Creditsedlar eller motsvarande, vilken summa enligt besiktningsprotokollet motsvarar *Wasas* värde (KrA E II vol 4 1803 utkast till kontrakt).

Eftersom Ostindiska Companiet inte har folk att bygga om *Wasa* till ostiniefarare måste de anlita kronans skeppsvarv i Karlskrona. En kunglig kommitté ska övervaka det hela. Den 17 februari annmodar kommittén varvschefen att skyndsammast informera Sjömilitie- och Varvskontoret...

"... högstberörde nådiga befallningar med skeppet *Wasas* avlämnande till Ostindiska Companiet i fullt tjänsgöringstillstånd de villkor äro förenade, att det till dess inredning skall förändras och i övrigt utrustas på det sätt som

Ostindiska Companiets befullmäktiga ombud det åstundar, samt även däribland med ombyte av skeppets Inventarie persedlar med andre skeppens i händelse det skull finnas nödigt, så att detta skepp den 1:a nästkommande april, eller förr om det sig göra låter, kan vara färdigt att härifrån avsegla sedan dock förut behörig värdering derå blivit anställd.”

Man påpekar också att ”kronan ingen kostnad eller förlust ska känna” (KrA E II vol 4 1803 0217 Améen).

Försäljning av Wasa?

Direktionen på Ostindiska Companiet har funderat och kommer genom sin representant i Stockholm med erbjudandet att istället köpa Wasa.

”Då i noga övervägande kommit, att uti skeppet Wasas inredning, i egenskap av Örlogsskepp nödvändigt måste göras betydande förändringar, om det skall kunna intaga en last av thé och chinesiske varor: att kompaniet är förbundet på egen bekostnad, ej allenast göra desse förändringar, utan ock, återförsätta skeppet vid hemkomsten från Canton uti lika stånd det emottogs i egenskap av Örlogsskepp, vilka kostnaden nu förut ej tillförlitligen kunna bestämmas, men varav, såväl som av den slitning och försämring, skeppet på en lång och äventyrlig resa i hela 18 á 20 månaders tid är underkastat, kunde uppstå många obehagliga tvisteämnen, vilka kompaniet så mycket hellre vill förekomma, som Eders Kongl Majestät så nådigt och ädelmodigt velat hjälpa Companiet med ett av dess Örlogsskepp till fullbordandet av den igenom Ostindiske skeppet Drottningens förolyckande avbrutne expedition till Canton...”

Man menar att det visserligen är ganska olägligt att vid oktrojens (handelstillsåndet) slut belasta sig med inköp av ett nytt skepp som vid återkomsten bara kan säljas till halva värdet. Men för att förekomma tvister om fartygets och utrustningens skick vid återlämnandet...”

”... likväl trott sig till förekommande av ovannämnde olägenheter böra i underdånighet erbjuda sig att av Eders Kongl Majestät och Kronan rent av köpa Wasa om vilkoren därvid bliva för kompaniet dräglige och detta skepp bliver behörigen utrett med de inventarier och tillbehör, som nödvändigtvis fordras för ostindisk expedition och bliver försatt i segelfärdigt tillstånd till den 1:sta nästkommande april månad.”

Man påpekar också att förutom förhyrdning och förändring av inredningen för att kunna lasta kinesiska varor finns det andra kostnader man har för sin expedition, ”provantering, besättningens månadshyror, assurancespremier med mera sådant”. Man kommer fram till att man kan köpa Wasa för 120 000 riksdaler. Men eftersom mycket kapital är bundet i pågående expeditioner och inte omedelbart kan erläggas så förslår kompaniet:

Att nu vid köpets avslutande genast utbetala en summa av RD	20 000 –
8 månader därefter ” ” ” ” ” ” ”	50 000 –
6 månader därefter ” ” ” ” ” ” ”	50 000 –
summa 120 000	

I Riksens Ständers Contoires Credit sedlar eller hvad de 2ne senare posterna vidkommer, uti ett däremot svarande värde i specie eller Banco-mynt enligt Kongl förordningen om Realisation.”

Man säger också att det inte är kompaniets sak att fälla något omdöme om huruvida det för kronan är förmånligare att sälja skeppet och bygga ett nytt för pengarna eller hyra ut skeppet i 18 å 20 månaders tid...

”... på en vidsträckt expedition i sådane klimater, där en brännande solhetta nödvändigt verkar på själva skeppets beståndsdelar, utan att någon ersättning därför kan bestämmas, då det för övrigt är oskadat. Eders Kongl Majts visst kan bättre själv inse allt detta, än att kompaniets direktion behövde det ådagalägga.

Stockholm den 7 mars 1803

På Ostind. Comp.ts Directions vägnar

J Liljencrantz”(KrA E II vol 4 1803 0307 Liljencrantz)

Och så blir det. Wasa säljs till Ostindiska Companiet. Men segelfärdigt till den 1 april som föranstaltats blir det förstås inte. Den 4 augusti 1803 är dock skeppet färdigt och bemannat.

”Det till Ostindiska Compagniet upplåtna Örlogsskeppet Wasa lyfte tillika idag, och är nu emellan Sjö-castellerna”(KrA E II vol 4 1803 0804 Cederström).



FIGUR 34. Ostindiefarare väntande på last. Kinesisk målning (beskuren). Foto: Uppsala Auktionskammare

1808. Besiktning av tänkbara ostindiefarare

Kriget mot Napoleon förloras av Sverige och dess allierade Ryssland och Preussen. Ryssland och Preussen tvingas till en fredsuppgörelse i Tilsit. Men Gustaf IV Adolf och Sverige fortsätter kriget mot Napoleon med stöd av England. I en hemlig överenskommelse ska Ryssland och Preussen nu behandla Sverige som en fiende. Det resulterar att Ryssland utan krigsförklaring anfaller Finland. Samtidigt som en fransk invasionskår går in i Danmark. För svensk del är det viktigt att få över trupp till Finlands försvar. Landshövdingarna beordras rapportera vilka handelsskepp som finns tillgängliga att använda vilket visar sig vara magert (KrA E II vol 7 1808 0418 Cromstedt). I det sammanhanget är det naturligt att tankarna också faller på ostindiefararna som ligger i Göteborg.

Kapten Axel Gustaf von Gerdten får order att resa till Göteborg för att tillsammans med kapten Jacob Anders Fornell från flottans konstruktionkår fortast möjligt undersöka fyra fartyg som tillhör Ostindiska Companiet: *Wasa* som tidigare varit örlogsfartyg men nu är ostindiefarare med en lastkapacitet av 478 läster, 20 kanoner och 167 man. *Wasa* har åren 1803–1805 gjort en resa till Kanton men har sedan under flera år sannolikt inte använts. Handeln på Ostindien är inte längre lönsam, tvärtom, den går med förlust. Sedan är det skeppet *Gustaf III*, mellan 512 och 499 läster 18–29 kanoner 155 man. Detta skepp har gjort nio resor till Kanton mellan 1780 och 1805. De två andra skeppen är mindre. Det är *Maria Carolina* 320 läster 10 kanoner och en besättning på 80 man. Hon har gjort tre kinaresor mellan 1798 och 1806 samt *Fredrica*, 243 läster 12 kanoner och 56 man, som också gjort tre resor till Kanton, den sista 1806 (www.ostindiskakompaniet.se).

Gerdten och Fornell undersöker fartygen så noga det är möjligt eftersom tiden är knapp. De kommer fram till att skeppet *Gustaf III* (byggt på Djurgårdsvarvet 1780) inte förtjänar någon större reparation eller ombyggnad men kanske kan tjäna som stillaliggande vaktsskepp. De två skeppen *Maria Carolina* och *Fredrica* kan efter ombyggnad med lätt bestyckning tjäna som kapare.

Wasa bedömer de...

”... är uti det tillstånd det till aptering till örlog i likhet med sin första bestämmelse är praktikabel och möjlig, men fordrar i denna egenskap ett trossdäcks inläggande och förbindning. Erforderlig inredning så under som över detsamma, klysens, betingarne och spelets nedflyttande på undra batteriet, jämte nödigt nu saknat broksmide å samma batterier och i övrigt den behövliga vidare inredning som för detta ändamål erfordras – liksom det att skeppets fullbordan till de delar som för detta varit ämnat, såsom kölhalning, gamla förhydningens borttagning [...] Stor- och fockmastens kompletterande påbörjad är, men mera även återstår till skeppets fullkomliga tjänstbarhet. Likaledes är skeppet till tackling, tåg och segel defekt till nära 2/3 delar innan det till örlog kan anses tillbörligen utrustats.”

Fornell skriver att det är svårt att uppskatta *Wasas* värde, men tror att skeppet värde med dess inredning kan uppskattas till 50 000 riksdaler banco...

”...av samma orsak uppgives lika ungefärligt att förändringen och klargöringen av detta skepp till skrov, tackling, tåg och segel inberäknat lavett men ej kanoner, som dock gemensamt här svårligen kunna påräknas. Tror efter härvarande pris å materialer, dagsvärken och det mera, uppgå till en summa av 80 000 riksdaler Banco lika som att detta gemensamma arbete komma att upptaga en tid av 3:ne månader, då likväl en dagelig tillgång av omkring 300 timmermän och hantverkare, [för]utom nödig tillsyn, jämte erforderlige släpmanskap så väl som till sjömaning tjänlige arbetare påräknas” (KrA E II vol 7 1808 0308 Gerdten).

Klargörning av de köpta skeppen

Beslutet blir att köpa skeppet *Fredrica* för att använda till kryssnings- och spaningstjänst längs västkusten och skeppet *Wasa* som således återköps av kronan. Ett köp av *Maria Carolina* är föreslaget men blir inte av. Ostindiska kompaniet ställer dock *Maria Carolina* och *Gustaf III* till förfogande som logementsfartyg i Göteborg. *Gustaf III* apteras senare om till sjukhus för trupperna (Ribbing 1949:338). Det blir von Gerdzens uppgift att se till att de av kronan förvärvda skeppen utrustas i Göteborg. Tanken är att *Wasa*, när masterna är hopmonterade, snaras möjligt ska segla till Karlskrona för att tas in i docka. Men

Fornell och Gerdten anser att även om **Wasa** är tät i skrovet, kan de inte ansvara för säkerheten för en resa till Karlskrona eftersom de inte litar på de proppar, talg och drev som skeppet uppges vara tätat med. Även om det skulle innebära en dryg extrakostnad eftersom hon ändå måste in i docka i Karlskrona så föreslår de att hon borde kölhalas dessförinnan. Och så tycks också ske. Drivningen av **Wasa** påbörjas den 28 maj. Arbetet fortgår, men några 300 timmermän som Gerdten önskat blir det inte. Han får 80-90 män eftersom många timmermän är sysselsatta med att bygga kanonslupar för kronan. Varvet där skeppet **Wasa** och **Fredrica** ligger förtöjda heter Klippan (fig. 35). Där ligger Ostindiska Companiets smedja och andra verkstäder som Gerdten får disponera för klargöringen av **Wasa** och **Fredrica**.



FIGUR 35. Inloppet till Göteborg. Inringat ligger varvet där *Wasa* görs iordning för att segla till Karlskrona (KrA Sjökarteverket litt I:16)

Men det finns större problem som förhindrar en snar överflyttning till Karlskrona. "Varest skall besättningen erhållas" Det finns inte några sjömän till övers för **Wasa**. Det lönar sig inte att vända sig till sjömanshusen eftersom omkring tusen sjömän redan utgått för flottans behov i Karlskrona. Dessutom betalar handelshusen bättre hyra än kronan. Gerdten skriver:

"Skeppsredaren bjuder alltid över de hyror Kongl Majt består, och utan förbud för Skeppsredaren att förhyra intill Kongl Majts fartyg blivit med besättning försedda se jag ingen möjlighet att vinna det stora ändamålet att få den för desse fartyg nödiga bemanning."

Ett annat problem är att förse **Wasa** med kanoner. Gerdten känner till bristen på kanoner i Karlskrona och föreslår därför att man kanske kan ta några från vallarna i Göteborg (KrA E II vol 7 1808 0604 Gerdten). Kommendanten på fästningen, överste Ehrenström, protesterar. En liknande rekvisition av kanoner och krut från fästningen har stött på patrull tidigare då översten menade "att rikets fästningar minst för det närvarande äro bestämde till dylika sjöutrustningar" och hänvisar till andra instanser (KrA E II vol 7 1808 0627 Braun).

En brevväxling mellan generaladjutanten för flottorna, förvaltningen av sjöärendena och landshövdingeämbetet i Göteborg resulterar i att landsövdingen i Göteborg, Johan Fredrik Carpelan uppdras att se till att skeppen blir utrustade (KrA E II vol 7 1808 0701 Lagerbielke).

Först i slutet av året seglar **Wasa** till Karlskrona under major Carl Adam Löfmans befäl, konvojerad av fregatten *Fröja* och örlogsbriggen *Maria* (KrA E II vol 7

Kommenderingar). Den 10 november ligger hon på redde i ett sjukdomshärjat Karlskrona efter fem års bortovaro. Befälhavande amiralen skriver:

”Skeppet *Wasa* är inlagdt på warwet och afmönstar idag [...] Ställningen blir med hwar dag mera brydsam och bedröflig, och sjukligheten gör frugtansvärda framsteg.”

De sjuka inom flottan i Karlskrona, berättar han, är 1 723 som ligger på de fartyg som fortfarande ligger på redde och 3 607 sjuka av den gemenskap som kommit i land. Och värre skulle det bli (KrA E II vol 7 1808 1120 Cederström). Den 1 december skriver Cederström:

”Sjukdomen tilltager så förfärligt, att fastän 1 500 convalescenter af Båtsmän, Lantvärn och förhyrda blivit nyss hemförlofvade och ett nytt sjukhus i det så kallade Barcass skjulet inrättat för 1 000 man äro dock alla lediga sängar upptagna”(KrA E II vol 7 1808 1201 Cederström).

1809. *Wasa* byggs om till ”dubbelfregatt”

På våren tar man in *Wasa* i reparationsdockan (s.k. polhemsdockan) för att utrusta henne till örlogsfartyg. De sextio kanoner hon tidigare varit armerad med bantas till 50, vilket är 10 färre än övriga linjeskepps men 10 fler än fregatternas. Därför ger man henne besteckningen ”dubbelfregatt”.

Medan man håller på med *Wasa* i reparationsdockan ligger varierande delar av en engelsk flotteskader ankrade på redde i Karlskrona. Den stöder Sverige i kriget mot Ryssland men engelsmännen har också Karlskrona som bas för den engelska konvojverksamheten. Handelsskepp inkommer på yttre redde för att i större och mindre konvojer eskorteras västerut av engelska örlogsskepp. I början av oktober 1809 har det samlats 233 handelsskepp på redde i Karlskrona. Den 6 oktober går alla till sjöss västerut mot Stora Bält eskorterade av två engelska linjeskepp, en fregatt, en brigg och en kutter (KrA E II vol 9 1809 1006 Palmquist). Den 19 oktober ligger det inte mindre än sju engelska linjeskepp, fyra fregatter och några mindre bevärade fartyg på redde i Karlskrona (KrA E II vol 9 1809 1019 Palmquist).

Tidigare i september gick ett av de engelska linjeskeppen under kapten Pearson tillsammans två fregatter ut från Karlskrona utan lots, man använde sig av en fiskare för denna tjänst. De gick på grund allihop. Fregatterna klarade sig utan skador men linjeskeppet fick stora skador i botten. Den engelske befälhavaren på plats, amiral Saumarez på sitt flaggskepp *Victory*, ber om hjälp att hålla skeppet *Dictator* flytande och att få ta in det i reparationsdockan vilket beviljas av viceamiral Palmquist som är befälhavande amiral i Pukes frånvaro. Därför halas skeppet *Wasa* ut efter att man tillslutit ett hål i botten och det engelska linjeskeppet *Dictator* med 64 kanoner halas in för reparation med hjälp av svenska timmermän (KrA E II vol 9 1809 0817 Palmquist).

Efter ett par veckor kan *Wasa* halas in igen (KrA E II vol 9 1809 0903 Palmquist). Den 17 september 1809 sluter Sverige fred med Ryssland och 1810 tvingas Sverige till fred med Napoleon och Frankrike. Det betyder säkerligen att *Wasa* inte används alls i dessa krig. En blockeskader ligger ute på yttre redde 1810 liksom tidigare under 1809 men *Wasa* ingår inte i den. Fartyget ser inte ut att ha använts. Varken loggböcker eller skeppsmönsterrullor efter 1808 står att finna i Krigsarkivet. *Wasa* finns inte heller med i kommenderingslistorna för 1809 eller de närmaste åren.

1817. Wasa ej i brukbart skick

Skeppsvarvets berättelser av gjorda arbeten under 1817 förtäljer att man drivit och lagat övre däck, men ”50 kanonskeppet Wasa [...] fordrar anseelig reparation om detsamma skall sättas i brukbart stånd”(KrA E II vol 23 1818 0203 Warberg).

1827. Wasa slopas

1827 beslutas att slopa *Wasa* men hon får ligga kvar vid skeppsbron (laget) i nio år (KrA kortregister).

1836. Sänks i Djupasund, se sid 7

Wasa, Grip, Disa och Hector i kriget 1788–1790

Inte mindre än fyra av de sex, sju fartygen som ligger i spärren i Djupasund var i tjänst under Gustaf III krig mot Katarina II och Ryssland (om Hector ligger där är högst osäkert).

När Gustaf III under 1780-talet får det problematiskt med hemmaopinionen hoppas han att ett framgångsrikt och snabbt krig ska lösa problemen. Ryssland är i konflikt med Turkiet och ett krig mellan Ryssland och Turkiet är förväntat. Sverige är i allians med Turkiet vilket Gustaf III vill utnyttja.

Ett framgångsrikt krig mot Ryssland skulle göra att Sverige kunde ta tillbaka de delar av Finland som Sverige förlorat i de två senaste krigen och tvinga Ryssland att upphöra med att så sina ”oenighetsfrön” i Sverige och Finland för att söndra och skilja finlandsdelen från Sverige. Vid sidan av detta så ville Gustaf III spela en europesk roll och erbjuder sig att mäkla fred mellan Ottomanska porten och Ryssland men som kejsarinnan avböjer. Ur Konungens Declaration i anseende till kriget:

”Trenne gånger har konungen tillbudit Ryssland sin bemedling, till biläggandet af de tvister som upkommit mellan Porten och nyssnämnde rike, en bemedling så mycket kraftigare, som hela Europa känner Sveriges förtroende hos Porten, och det inflytande Svenska kronan än i dag behåller sedan Carl den XII långa vistande i detta land (Holmberg tryckeri 1788).

Gustav III uppdrar till Johan Christoffer Toll att i största hemlighet planlägga kriget och hoppas på att Turkiet vill bidra med pengar. Enligt 1772 års regeringsform får kungen inte utan ständernas samtycke starta krig om inte Sverige blir anfallet. Detta problem räknar kungen att lösa genom att provocera ryssarna eller att få det att framstå som att det är Ryssland som startar kriget (Carlsson 1985 X:118).

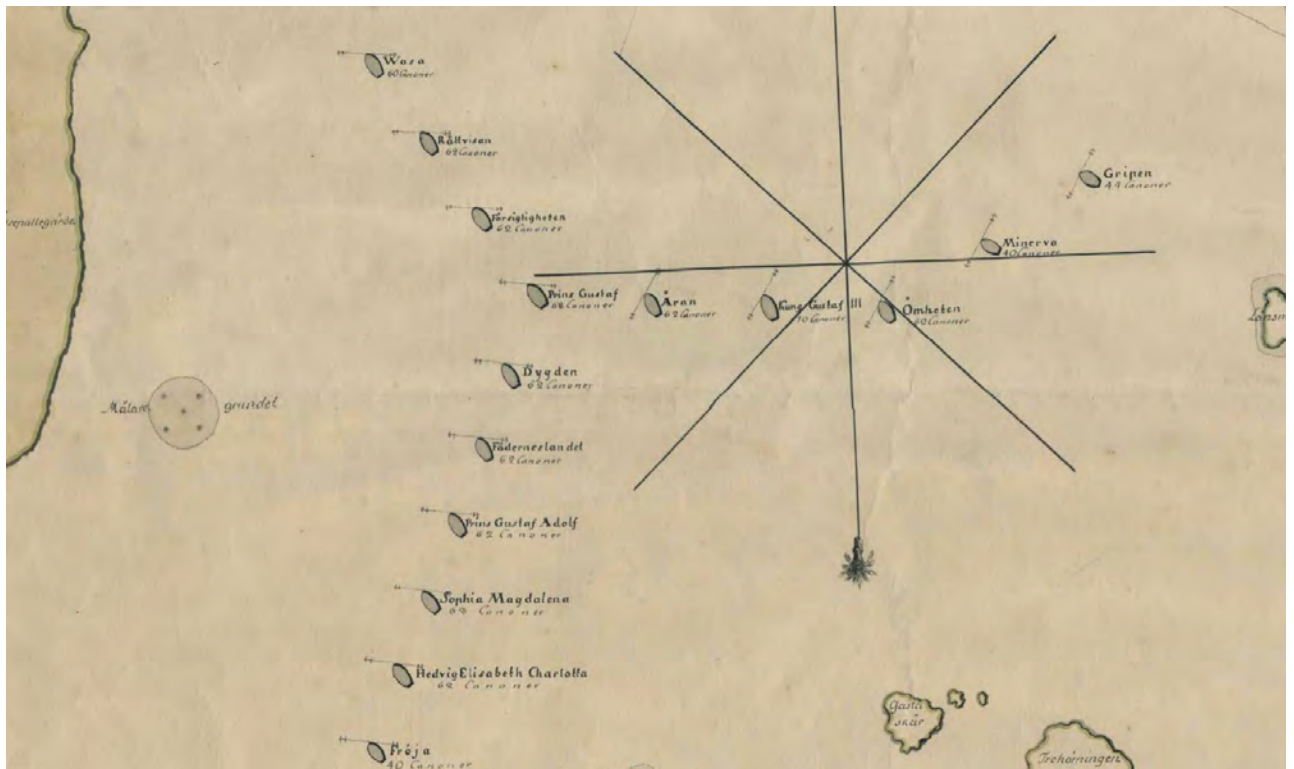
1788. Flottan förbereds i hemlighet

På huvudstationen i Karlskrona befinner sig nu 26 linjeskepp med en bestyckning från 70 till 64 kanoner. Tio av dessa byggda enligt Chapmans modell. Förutom linjeskeppen ligger det åtta fregatter på 40 kanoner och två med 32 kanoner i Karlskrona samt en del mindre fartyg (Gyllengranat 1840:188). Den svenska planen är i korthet att snabbt slå ut den ryska stora flottan för att sedan via landstigning och marsch mot St Petersburg tvinga Ryssland till eftergifter och fred.

Spekulationer om ett eventuellt förestående krig förekommer men inte ens överamiralen för svenska flottan, C A Ehrensvärd, känner till att det är inför ett anfallskrig som Gustaf ger order om att 12 skepp och fyra fregatter ska utrustas (fig. 36). Hertig Carls hustru Hedvig Elisabeth Charlotta skriver i april månad:

”Det har väckt allmän förvåning och uppmärksamhet, att kungen påbjudit rustningar vid Karlskrona samt befallt, att tolv krigsfartyg och flera

transportfartyg skola vara i ordning till slutet av nästa månad. Detta har i politiska kretsar framkallat åtskilliga gissningar, och många anser denna rustning löjlig; onekligen är den vågsam, ifall den är avsedd för anfall, men gäller det blott att sätta oss i försvarstillstånd, tycker jag för min del, at det är klokt nog, ty det är onekligen försiktigt att vara beredd att kunna avvärja ett anfall av den ryska flottan, om den skulle visa sig utanför Karlskrona. En och annan tror verkligen, att det är meningen att anfälla Ryssland, vilket kunde bliva oss ganska ödesdigert, ty vi lida brist på allting, såväl officerare som soldater, och i främsta rummet sakna vi fullkomligt penningar”(Bonde 1911 II:218).



FIGUR 36. Ankarsättningen på Karlskronas yttre redd, 12 linjeskepp och tre fregatter. Wasa i överkant och Grip längst ut till höger (KrA Sveriges krig 17:100).

Hertigen får befäl över flottan

Frågan om vem som ska få befälet sysselsätter Gustaf III och general Toll. Överamiralen greve Ehrensvärd är ett naturligt val men efter hans promemoria den 3:e mars där han förklarar flottan för oduglig och inkapabel och inte inom sex år kan vara beredd för krig...

”... den amiralen, som dessförinnan ginge ut med flottan, vore antingen en förrädare mot sin konung eller ett offer för egenkärlek, och i bägge fallen riket förlorat” (Munthe 1914 I:101).

Gustaf III anser honom därför omöjlig. Det blir den gamle amiralen Wrangel som utses. Men med hertig Carl som överbefäl. Kungens bror hertig Carl blev utnämnd som storamiral redan som treåring. Som vuxen har han nästan ingen erfarenhet av sjölivet. Tidigare upplevelser har snarare fått honom att hata livet på sjön. Hertig Carl till K G Bonde:

”Min varelse är ännu på havets blanka yta plumpande som en anka emellan vågorna, har jag uppå fjorton dagar ej sett annat än skepp, himmel och hav (Bonde 1911 II:238).

Och till vännen Reuterholm:

”Utom ledsnaden, som regerar på vattnet, och ovissheten om ens öde, regretterar [saknar] jag mitt bibliotek och mina vänner men rikets tjänst föreskriver mig däröver en obrottslig tystnad”(Munthe 1914 I:172).

När hertigen återkommer från ett besök i Göteborg får han till sin förskräckelse besked att han omedelbart ska åka ner till Karlskrona och ta över befälet över flottan. Hertigen skriver till sin gemål Hedvig Elisabeth Charlotta att han känner sig ledsen över sin ställning och vill hellre tjäna till lands (Munthe 1914 I:172). Ett par dagar efter att hertigen fått sin kommendering lämnar han Stockholm för att den 29 maj, tre dagar senare, anlända till Karlskrona. Kungen som bestämt sig för att inspektera flottan åker någon dag därefter men kommer fram samma dag som hertigen.

Eftersom det inte finns tillräckligt med båtsmän tillgängliga låter Gustaf III inkalla ”fördubblingsbåtsmän” något som han endast får göra om det är krig. Skeppen är utlagda på redde men en hel del persedlar saknas alltså, till exempel kanonkulor och flaggduk för att tillverka flaggsignaler av. Detta påpekar Ehrensvärd och ber om order att få rekvirera detta men ordern uteblir (Munthe 1914 I:113).

Kungen verkar tänka att; har vi bara dessa nya fina fartyg så ordnar sig resten. Att kungen lever i en drömvärld visas ganska tydligt i ett brev han skriver till sin syster Sophia Albertina:

”Jag kan ej dölja för Eder, huru livligt jag eldas av tanken på den lysande bana, som öppnar sig för mig; min själ kan ej motstå ärans lockelse vid tanken på att det är jag, som kommer att bestämma över Asiens öde, och att det är Sverige, som det Ottomanska kejsardömet skall få tacka för sin tillvaro...”(Bonde 1911 II:238).

Den 31 maj får hertig Carl sin instruktion och Gustaf åker upp till Stockholm igen. I instruktionen står att hertigen ska inta kryssningsstation mellan Hangöudd och Ösel. Instruktionen är motsägelsefull. Om hertigen stöter på den ryska flottan, eller någon avdelning av den, ska han kräva hedersbetygelser av ryssarna, för att locka till fientlighet från deras sida men han får inte provocera dem. (I gällande traktat mellan länderna står att saluter inte ska förekomma mellan länderna). Gustaf hoppas uppenbarligen att ryssarna av denna förödmärdelse kommer att starta fientligheterna. I så fall kommer våld med våld bemötas (Munthe 1914 I:121).

Varken hertigen eller hans närmaste man Anton Johan Wrangel har de egenskaper som fordras att leda en flotta. Därför har man kommenderat Otto Henrik Nordenskjöld som hertigens flaggkapten (chef för hertigens stab). Nordenskjöld har tjänstgjort i franska flottan, har stor erfarenhet av sjötag och är därför en person som hertigen kan lita sig emot (Unger 1923 II:166).



FIGUR 37. Segelordning inför avseglingen från Karlskrona. Ur skeppet Sophia Magdalenas orderbok den 1 juli. Som synes seglar fregatten *Grip* som nr 14. Hon flyttas senare fram till avantgardet som nr 2. I stället flyttas *Omheten* till platsen nr 3 och *Sophia Magdalena* som här har plats nr 3 flyttas till arriärgardet som nr 18 då fler fartyg har anslutits till flottan (KC 1788 0701 Orderbok Sophia Magdalena).

Till segels

Örlogsflottan lämnar Karlskrona klockan tre på morgonen den 9 juni 1788 för frisk nordlig vind. Snart ökar vinden och man revar seglen då man fruktar storm. Dagen därpå har dock vinden stillnat och det råder stiltje, men F G Hierta, på skeppet *Gustaf III* skriver:

”... återstod likväl oron i vattnet, känd under namn av dyning; Denna medförde sjösjukan, hos en del av folket, vilka, ovane vid de rörelser ett i sjögång arbetande skepp förorsakar, hade ej varit nog försiktige, att med Brännvin, (som hjälper allt) förekomma oordning i magsystemet”(Hierta 1788:4).

Kejsarinnan, Katarina den stora

Stor oro råder i Ryssland, man har iaktagit de svenska rustningarna och samtal pågår med Preussen som erbjudit sig att medla. Kejsarinnans talar den 12 juni med sin sekreterare Chrapovitskij som följer henne på en kort promenad och han citerar henne i sin dagbok:

”Van vid arbete, har jag mycket att göra, försöker hålla krafterna uppe, men före september kan jag icke bli lugn[...]vi måste draga fördel av vår flottas överlägsenhet över fiendens, och sedan vi övervunnit den på havet, draga mot Stockholm. Rådet har inte insett detta. Du får icke tala därom med någon”(Silfverstolpe 1880:8).

Hertigen kräver salut

Den 17 juni 1788 öster om Gotland övar flottan kanonexercis och evolutioner, som vändningar och att från tre kolonner gå över till slaglinje. På förmiddagen den 21 juni nalkas man Dagerort när man får signal från jagarna att sju ryska örlogsskepp är på väg sydvart.

Hertigens flaggkapten föreslår att hertigen ”på eget bevåg” ska lägga beslag på fartygen eftersom det redan står klart att det kommer bli krig mot Ryssland. Men hertigen beslutar att hålla sig till kungens instruktion att kräva salut och ger order om att jaga ifatt de ryska linjeskeppen. Flera av dessa är tunga tredäckare och sämre seglare än de svenska fartygen som snart är ikapp. Den ryska eskadern, vars chef är viceamiral Willhelm von Dessin, består av tre stycken tredäckare med vardera 100 kanoner, en fregatt och två transportfartyg och uppenbarligen på väg

till Medelhavet. Hertigen skickar fram major Wollyn på fregatten *Thetis* för att fordra saluten.

”Ordres, Major Vollin Seglar förut och observerar i natt Ryska Flottans Maneuvre i morgon Kl 4 Preyar han Ryska Chef Skeppet och Säger att Kongl M:ts Bror Svea Rikes Stor Amiral som Commenderar Svenska Flottan önskar att Ryska Flottan gifver Kongl, M:ts Flaggen den Salut och de hedersbetygelser Som honom uti desse Farvatten tillhör.

Efter erhållit Svar gifves mig genast Rapport

Gustaf III under Segel den 21 juni 1788.

Carl” (Sv Fl Hist 1943 II:488)

Dessin säger att han gärna ger hertig Carl salut eftersom hertigen är kusin med kejsarinnan men han kan inte ge svenska flaggan salut. Hertigen hävdar att det är för svenska flaggan saluten begärs. När Dessin får detta svar försöker han komma undan men hinns upp igen. Dessin ger nu vika och saluterar med 15 skott som hertigen besvarar med åtta. Därmed får den ryska eskadern segla vidare. Händelsen som ska bekräfta kriget mot Ryssland har misslyckas. Dessins eskader stannar i Köpenhamn (Munthe 1914 I:152).

Ankomst till Hangö

Den 28 juni 1788 ankrar den svenska flottan under tjocka vid Hangö yttre redd för att sedan ta sig in till den inre reddan (fig. 38). Nu kan man hämta friskt vatten och förfriskningar.



FIGUR 38. Plan över svenska flottans läge på Hangö redd 1788 (KrA Sveriges krig 17:101).

Samtidigt i Pumala

På natten den 28 juni blir överste Hastfers soldater attackerade vid en gränspostering vid Pumala sund på gränsen till Ryssland. Hastfer tror det är ryssar,

men i själva verket är det svenskar utklädda i ryska uniformer, vilket ganska snart kommer att avslöja sig (fig. 39).



FIGUR 39. Nyheten om pumala-incidenten. Tidningsklipp från Dagligt Allehanda 22 juli 1788 N:o 168 (FA)

Svenskt ultimatum

Den 1 juli passerar Gustaf III Hangö med en del av skärgårdsflottan. Hertig Carl och Gustaf har ett kort möte innan kungen och skärgårdsflottan seglar vidare mot Helsingfors.

Kungen betraktade nu kriget som påbörjat, men för säkerhets skull sänder han ett ultimatum till Katarina II där han framför en rad orimliga och för Ryssland oacceptabla fordringar. Ur Chrapovitskij's dagbok från Petersburg:

”Det berättades, att man i går sett utanför katedralen en stor folkskockning och man trodde, att man i Petersburg skulle kasta gatstenar på svenskarna. – Svenske legationssekreteraren von Schlaff avlämnade en not, i vilken konungen begärde ett bestämt svar, ja eller nej, det vill säga, om det skall bliva fred eller krig. Han erbjuder fred på följande villkor:

- 1:o att greve Razumovskij skall erhålla exemplarisk bestraffning för sina intriger, som haft till syfte att uppegga folket;
- 2:o att Finland och en del av Karelen intill Systerbäck skola återlämnas, d v s allt vad Sverige genom fördragen i Nystad och Åbo till Ryssland avträtt;
- 3:o att hans bemedling skall antagas för ernående av fred med Porten, som skall återfå Krim, och den fullmakt givas att avträda alla de erövringar, som i senaste krig blivit gjorda, med återställandet av de gränser, som varit gällande intill år 1768.

Man vänta nu ett bestämdare uppträdande av svenskarne, och greve Pusjkin blev underrättad om hela förhållandet. Det gavs beställning att förstärka Greigs flotta med 2 eller 3 fartyg. Jag avskrev med egen hand Schlafs vansinniga not” (Silfverstolpe 1880:11).

Finska viken

Den 5 juli avseglar stora flottan med hertig Carl och styr mot den estländska kusten. Nästa dag får man information från *Thetis* att de har sett örlogsskepp i fjärran. Hertigen beslutar följa efter ”fienden” med stora flottan och jaga ifatt dem. Den 7 juli kan man konstatera att det var den egna spaningseskadern som de jagat (Hierta 1788:28). Samma dygn den 7 juli 1788 klockan halv tolv om natten kommer jakten *Esplendian* seglande längs flottans linje och berättar att krig mot Ryssland nu är förklarat.



FIGUR 40. Finska viken, översikt (Författaren)

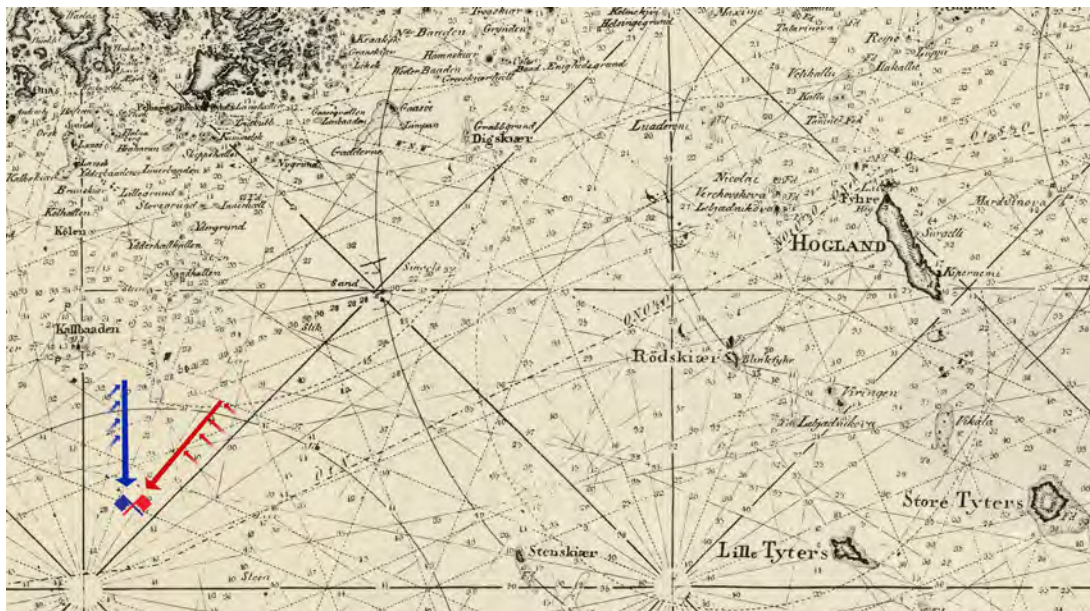
Ett lätt byte

Den 8 juli i närheten av Nargö kommer två ryska fregatter inom synhåll. De saluterar den svenska flottan men får ett skarpt skott till svar. Hertigens adjutant skickas över och meddelar att det är krig. De båda fregatterna *Jarislawitz* och **Hector** blir sålunda ett lätt byte för svenska flottan. Äldste löjtnanten på *Wasa*, Kullenberg, får befälet över **Hector** som placeras som repeterfregatt till arriärgardet. Fartygen för med sig ett stort förråd av proviant, beklädnadspersedlar och ammunition vilket kommer väl till pass för den svenska flottan.

Nu vill hertig Carl visa upp sitt byte för kungen. Han tar trots många invändningar en del av flottan med sig, och seglar in till Helsingfors. Men till hans besvikelse är Gustaf inte där. När hertigen till slut låter sig övertygas om faran att lämna de återstående skeppen ute till havs kallar han in också dem till Helsingfors. När Gustaf, som befinner sig vid ryska gränsen, hör att hertig Carl seglat in med flottan till Helsingfors blir han upprörd över att brodern inte ligger kvar på sin station för att passa på den ryska flottan och skriver:

”Jag vänta mig att bliva lydd, huru mycket nöje det än skulle bereda mig att vid min återkomst till Helsingfors få återse er, skulle dock obehaget att där se min flotta förgifta hela min lycka...”

Den 11 juli, under tiden de väntar på kungen, anländer från Karlskrona tre linjeskepp som nu hunnit utrustas, *Prins Fredrik Adolf*, *Prins Carl* och *Enigheten* (från 1732, alltså ett annat skepp än som nämnts ovan). När kungen den 12 juli kommer tillbaka till Helsingfors och får höra hertig Carls argument om att avsikten var att invänta förstärkningar och att hämta vatten blir hertigen ursäktad. Den svenska flottan består nu av 15 linjeskepp och nio fregatter (Munthe 1914 I:174 ff). Den 13 juli seglar flottan ut till havs igen för att uppsöka den fientliga flottan.



FIGUR 41. Slaget borde egentligen kallas slaget vid Kallbådan eftersom slaget tilldrog sig sydöst om Kallbådans grund och ganska långt från ön Hogland. På kartan ses en schematisk beskrivning av inledningen till slaget där ryssarna är på väg mot nordväst (små röda pilar) och svenskarna på väg mot nordöst (små blå pilar) Bägge flottorna vänder och seglar söderut för att mötas (Författaren efter Munthe 1914 I:208).

Slaget vid Hogland 17 juli 1788

I Sverige anser många, inte minst Gustaf III, att den ryska flottan är underlägsen den svenska. Så är det inte. Flottan är i ett utmärkt tillstånd, förberedd för krig nere i Turkiet. Det är denna välutrustade flotta som dyker upp över synranden morgonen den 17 juli inför den svenska. Den svenska flottan får signal att rangera sig på linje mot nordnordost (fig. 41). På signalen "Vänd genom vind på stället" från flaggskeppet (vinden kommer från styrbord) vänder man så att flottan kommer att ligga på slaglinje för babords halsar med ledaren överstelöjtnant *Modée* med skeppet *Hedvig Elisabeth Charlotta* främst. Bakom *Hedvig Elisabeth Charlotta* seglar det gamla skeppet *Södermanland* som nu deltar i slaget som fregatten **Grip** med kapten von Horn som chef. Skeppet **Wasa** ligger i mittdivisionen "corpsen" strax framför chefskeppet *Gustaf III*.



FIGUR 42. Hertig Carl under slaget vid Hogland såsom han ville framställas. T.v. hertigens flaggkapten Otto Henrik Nordenskjöld. T.h. med hatten i handen, hertigens flaggadjutant Gustaf Klint. Förstudie till målning av Per Krafft d y. (Privat ägo).

Wasas chef är överstelöjtnant Baltzar Filip Horn. Avståndet mellan fartygen är en halv kabellängd ca 90 m. När den ryske amiralen Greig ser den svenska flottans vändning signalerar han "vänd undan på stället och gå löst på fienden" (Munthe 1914 I:209 ff). Det går inte lika bra för ryssarna i vändningen och en del skepp kommer efter. Men så småningom ligger bägge flottorna för babords halsar och närmar sig långsamt varandra. Vid fyratiden på eftermiddagen ger flaggskeppet *Gustaf III* signal att börja aktion (fig. 43, 44).

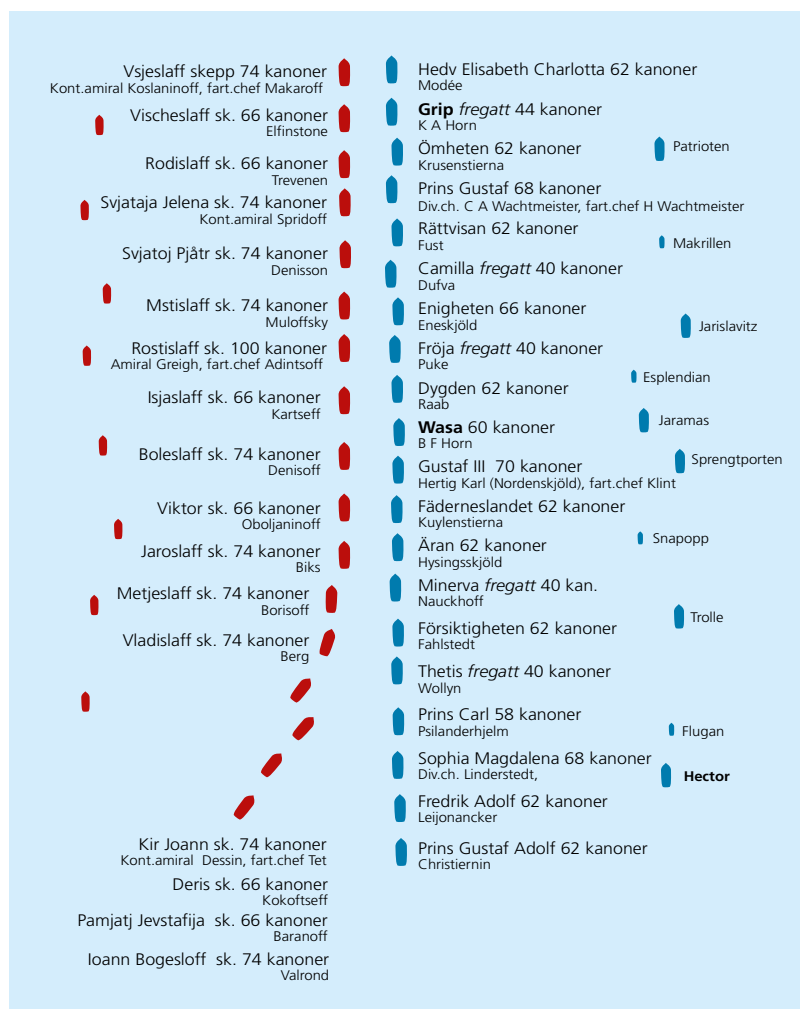


FIGUR 43. Främre delen av linjen (teckningen beskuren). De tre mindre fartygen i nederkanten av bilden är repeterfregatter. Aron Stjöstierna (KrA Sveriges krig 17:106).

Men det är ryssarna som en halvtimme senare avlossar första skottet från skeppet *Vsjeslaff* mot *Hedvig Elisabeth Charlotta*. Chefskeppet *Gustaf III* blir engagerat med ryska chefskeppet *Rotislaff* och snart är eldgivningen igång längs hela linjen. Vinden dör ut vilket har till följd att röken från kanonelden inte blåser bort. Sikten blir därmed i det närmaste obefintlig. En livlig bild ger kapten Hierta som befinner sig på *Gustaf III*:

”Knappt hade *Hedvig* skjutit första skottet, förrän hela linjen gav en gruvlig salva av båda batterierne, den fienden i samma ögneblick på lika sätt besvarade; och kunde man, innan krutröken förtog prospekten, se hur kulorne från båda linjerne, passerade varandra [...] och träffade dels skeppen, dels folk och taklage. Efter elden av första laget blev krutröken oerhörd tjock; ögat kunde sedan ingenting distingera [urskilja]. Kanonernes gruvliga brak och dån, blesserades skrik, kulornas väsande i mån av deras storlek, gjorde en koncert, som kunde injaga fasa hos den modigaste, i synnerhet då flera personer stupade på en gång, för en och samma kula, hjärnan av deras sönderskjutne huvuden kringsspridd, och jämte deras blod trampad under de levandes fötter; skärvor av krossade huvudskålar fastsittande i skeppets inre sidor, bortförde av kulans kraft, armar och ben skiljde från kroppen, hastigare än ögneblicket och slutligen de döda avsides vräkte...” (Hierta 1788:40 ff).

Slagordning vid Hogland 1788



FIGUR 44. Ställningen i inledningen (Gullbing efter Munthe 1914 I:208 och KrA Sveriges krig 425:7).

Elden från båda flottorna fortsätter i timmar. Det svenska chefskeppet *Gustaf III* får uthärda en våldsam eldgivning från det ryska 100-kanonerskeppet *Rotislaff* och blir liggande med aktern mot linjen. Man försöker att vända på det med hjälp av småbåtarna. Under tiden försöker två andra ryska skepp komma upp långsides, även de med hjälp av småbåtar, för att kunna beskjuta *Gustaf III* långskepps.

Flaggkaptenen Nordenskjöld föreslår nu att man ska svänga undan vind på stället och lägga sig för styrbords halsar för att attackera ryssarnas arriärgarde. Under vändningen täcks flaggskeppet av de två närmaste skeppen *Wasa* och *Fäderneslandet*. *Wasa* får nu utstå häftig beskjutning. Fartygschefen överstelöjtnant Baltzar Horn får ett ben avskjutet. Av samma kula blir hans närmaste man kapten Fust dödligt sårad. Horn vänder sig till den unge löjtnanten Per Gustaf Lagerstråle och ger honom befälet (fig. 45). Lagerstråle får innan ge ett löfte till Horn att aldrig stryka flagg (Munthe 1914 I:269 ff).



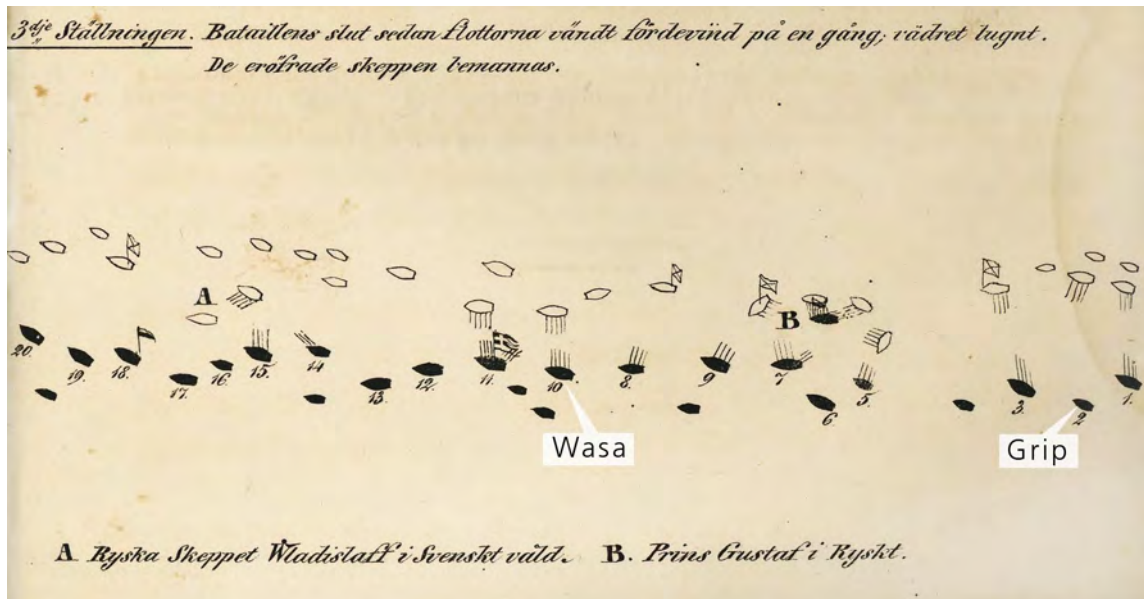
FIGUR 45. Löjtnant Per Gustaf Lagerstråle fick överta fartygschefens roll på *Wasa* eftersom både chefen och hans närmaste man var dödligt sårade. (Målning av Jonas Forsslund, bild Wikipedia)

För att komma på den andra bogen är man tvungna att bogsera fartygen runt. Ryssarna får då uppfattningen att svenskarna försöker bogsera bort fartygen ur linjen och att de har vunnit. Men strax blir det klart för ryssarna att svenskarna fortsätter striden och nu vänder även ryssarna (fig. 46). Det ryska skeppet *Vladislaff* får riggen sönderskjuten, däcksbåtarna krossade och flera kanoner söndersprängda. Skeppet driver ner mot den svenska linjen och tvingas slutligen att stryka flagg. Det svenska skeppet *Prins Gustaf*, 68 kanoner, ligger mitt emot skeppet *Svjataja Jelena*, med 74 kanoner, och blir kraftigt ramponerat.

Fartygschefen Hans Wachtmeister får bort skeppet från linjen för att reparera men återvänder igen efter att provisoriskt ha åtgärdat de värsta skadorna. Wachtmeister skadar ett ryskt skepp så kraftigt att det är tvungen att dra sig ur elden men han får snart ett nytt skepp, *Vjeslaff*, emot sig. Skeppet *Prins Gustaf* är nu svårt ramponerat och försvagat. Hans Wachtmeister om striden:

”Efter en timmes hårt fäktande befann jag mitt skepp så illa medfaret, att änskönt alla möjliga reparationer blivit gjorda, likväl intet mer än focken kunde nyttjas, och var dess rå även utan all hållning av tackling”(Munthe 1914 I:215).

Prins Gustaf är omringat av tre fiendeskepp, bland annat av *Rotislaff*. Till slut tar ammunitionen slut för besättningen på *Prins Gustaf*. Med 32 skott i vattenlinjen, 150 kulor i babordssidan och ännu fler i styrbordssidan, masterna på väg överbord och med stora läckor stryker Wachtmeister flagg (Munthe 1914 I:216).



FIGUR 46. Ställningen i slutfasen (Gyllengranat 1840).

Vid tiotiden upphör elden. Ammunitionen är slut och manskapet totalt utmattade, en del somnar vid sina kanoner. På morgonen nästa dag råder det stark tjocka. När dimman lättar kan man på avstånd se de ryska skeppen liggande huller om buller. Den ryska flottan är svårt skadad, mer än den svenska, och kan inte ta sig därifrån utan omfattande reparationer. Svenska flottan styr mot Helsingfors och efter några timmar ankrar den på Mjölö redd utanför Sveaborg.

Vem vann?

Ingen av flottorna är istånd att fortsätta striden. Den svenska flottan är efter slaget i bättre skick än den ryska men har inte nog med ammunition att återuppta striden. Båda parterna tillskriver sig segern men i taktiskt avseende anses slaget vara oavgjort. Strategiskt har Gustaf III förlorat eftersom hans flotta inte lyckats med målet att inkapacitera den ryska.

Hur gick det för skeppet *Wasa* och fregatten *Grip*?

På skeppet *Wasa* dödades skeppschefen överstelöjtnant Baltzar Horn och hans sekond, kapten David Fust. Förutom dessa båda dog 13 man och 12 blev svårt blässerade. Skeppet fick en lång rad skador:

- på styrbordsidans vattengång har två skott krossat bordläggningen, tre skott som krossat undra berghultet, stocken på pliktankaret avskjuten.
- på babordssidan sju skott under berghultet varav två som gått igenom skrovet. Över undra berghultet upp till relingen 38 skott. Vid skägget under fören två skott.
- akterstäv 1 skott som skadat såväl stäv som följare, rodret två skott medan första och andra roderjärnen som också skadat hjärtstocken.

- Skador på bogspröt, fockmast, förstängsfot, mesan. Kindbacken på kryssmasten. Ett skott hade tagit på krysstången under esselhuvudet.
- Fyra kanonportar sönderskjutna, mesanröstet med underputtingar.

Sedan följer en lång uppräknings sönderskjutna segel och tågvirke (RA M1877 skaderapport).

På fregatten **Grip** dog fartygschefen kapten Karl Axel von Horn. Förutom chefen blev fyra dödade och 21 svårt sårade. Fregatterna klarade sig förvånansvärt väl i slaget med tanke på de stora skepp som de mött. (Förstasidan på fregattens skaderapport se bilaga 2).

Kungens svägerska Hedvig Elisabeth Charlotta som fått rapporter från slaget skriver:

”Hertigen inseglade med flottan till Sveaborg den 18 och borde hava kunnat inom fjorton dagar åter begiva sig till sjöss, men anordningarna voro så bristfälliga, att där funnos varken kanonkulor eller nödiga materialier för att skyndsamt kunna bota de skador som flottan lidit. Det var för övrigt så illa ordnat, att det ej ens fanns några läkare ombord, och en officer på skeppet **Wasa**, som så modigt försvarade amiralsskeppet, dog under de förfärligaste plågor, emedan han ej vederbörligen kunde bliva förbunden och vårdad. Matroserna lära hava blivit behandlade värre än hundar”(Bonde 1911 II:272).

Inför expeditionen hade man haft svårt att få tag i läkare. Vid avfärden från Karlskrona fanns det inte mer än två fältskärer på skeppen och en på fregatterna och denna brist gjorde sig gällande under och efter slaget (RA M1877 1788 0724 Carl). När Gustav III kommer in till Helsingfors så hyllas hertig Carl och flottan och befordringar och förtjänsttecken delas ut. Fartygscheferna ombeds att skicka över rekommendationer för belöningar. På **Wasa** finns det sex fänrikar Johan D Asping, P Holm, G Améen, J Colling, G F Haverman och H R Horn. De fyra senare extra fänrikar. Den nye befälhavaren på **Wasa**, löjtnant Lagerstråle skriver till hertigen:

”Aller underdånigste Relation om Sjöofficerarnas förhållande på
Örlogsskeppet
Wasa d 17 juli 1788

Fänrikarna Johan Asping och Petter Holm har under senaste Auktion bevisat så mycket bemödande mod och Tapperhet, samt så utmärkt Distingerat sig, att med så få officerare annars varit omöjligt uträtta alla de göromål som förefalla vid en Aktion. Varföre jag icke kan utan med största bedrövelse se dem betagna all belöning och således bönfaller jag aller underdånigst det en Nådig Konung icke lämnar dem obelönte. Extra fänriken Ameén blev i början av Action bleserad som erhåller svärdsorden och extra fänrik Colling var under Aktion på undra batteriet. Majorn Baron Leijonhufvud och kapten Rudebeck bidrogo även, ... erhållit Kongl. Majts Svärdsorden.

Örlogsskeppet Wasa d 23 juli 1788

Pehr Lagerstråle”(RA M1877 0723 Lagerstråle).

Chefen på fregatten **Grip**, Erland Ankarloo, som också varit tvungen att överta befälet efter sin dödade kapten, skriver följande:

”I allra största underdånighet får jag den nåden, avlämna berättelse om herrar officerares uppförande vid aktion den 17 juli nämligen vid kongl. Amiralitetet fänriken Johannes Petterson, samt extrafänriken Johan Cullberg, som fåktat

med ett tappert hjärta för dess konung och fosterland, och utom deras bistånd jag ej kunnat frälsa konglig majestäts fregatt från en överlägsen fiende”(RA M1877 1788 0723 Ankarloo).



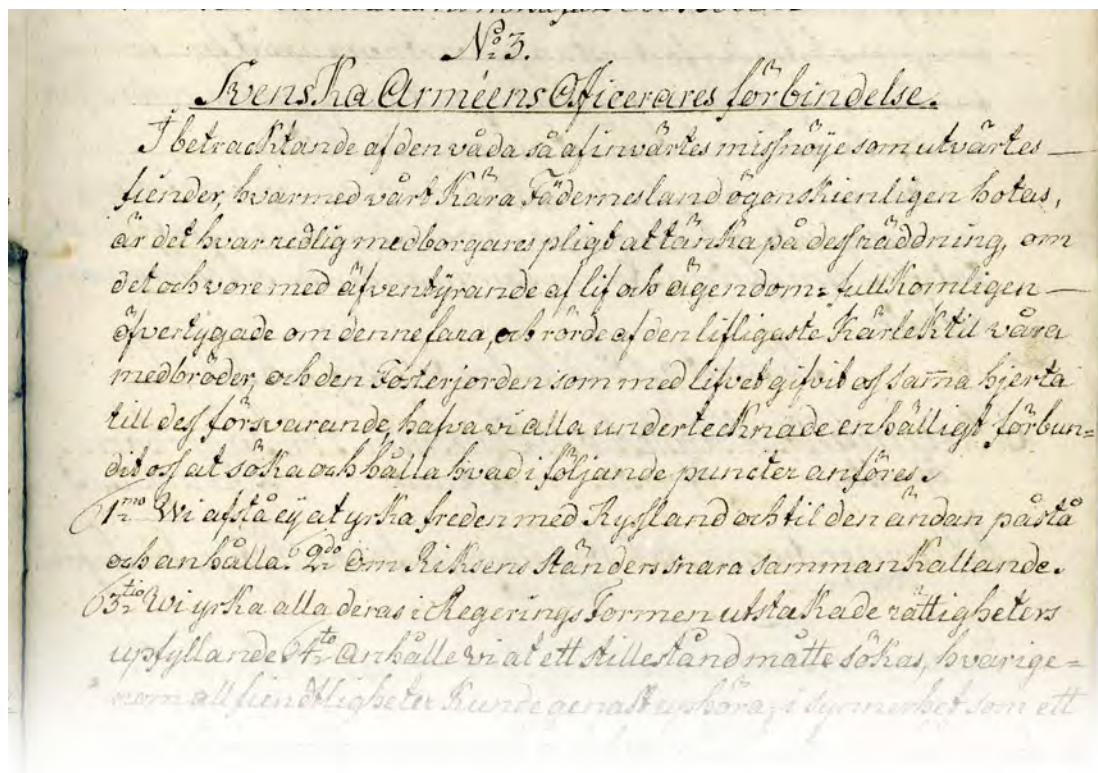
FIGUR 47. Peter Lillja från Södra Möckleby på Öland var 21 år gammal då han, uppe på förmärsen på fregatten Grip, var med om slaget vid Hogland. Vid ankomsten till Sveaborg överflyttades han till fregatten Hector där han får tjänst som extra arklimestare. På Hector bevistar han även slaget vid Ölands södra udde året efter (Sv Fl Hist 1943 II:432). Målningen är gjord av Per Krafft d y (Sjöhistoriska museet).

Den före detta ryska fregatten **Hector** som under slaget deltagit som repeterfregatt för arriärgardet blir efter vistelsen i Helsingfors förlagd vid olika orter längs finska kusten, Porkala, Hangö och Åbo skärgård för bevakningsuppdrag (KrA Sveriges krig 425:7, Sv Fl Hist 1943 II:432+1).

Missnöje i Sverige och Finland

Eftersom slaget inte hade gett det resultat som var förväntat beslutar Gustaf III att med armén och skärgårdsflottan tränga fram österut längs kusten och anfälla Fredrikshamn. Men på grund av stormigt väder blir detta uppskjutet och rinner slutligen ut i sanden (Unger 1923:175).

Officerare i armén, det så kallade Anjalaförbundet, börjar på egen hand underhandlingar med kejsarinnan och i och med att de upptäckt att kriget startats olagligt ämnar de nu ta saken i egna händer och avsluta fientligheterna. Villkoret för fred var emellertid att fientligheterna även upphörde från Rysslands sida (fig. 48).



FIGUR 48. Samtida avskrift av Anjalaförbundets deklaration undertecknad av ett trettiootal arméofficerare. (FA)

Kejsarinnan svarar dock inte på denna invit. Kejsarinnans sekreterare Chrapovitskij skriver i sin dagbok

”Ännu ett brev har ankommit från Armfelt [C. G. Armfeldt] till Gützel angående benägenhet för fred och han tager denna sak på sig. Jag sändes med detta [brev] till vicekanslern. Han gav ett svar, som överensstämde med kejsarinnans yttrande den 29 dennes och det är bestämt, att man icke skall svara och icke ingå i underhandlingar. Man måste säga att de svenska förhållandena är kinkiga. Vicekanslern tänker att konungen själv skall komma att skriva till kejsarinnan.”

Gustaf III som befinner sig i östra Finland märker att hans regentskap hänger på en skör tråd. Mitt i detta tvingas Danmark, som är allierad med Ryssland, att starta krig mot Sverige. Detta ger Gustaf möjlighet att vända opinionen i Sverige. Nationalkänslan gror och det blir en kraftig reaktion mot anjalamännen.

Stora flottan ligger kvar i Sveborgs inre redd och skärgårdsflottan bistår trupptransporter. Ryssarna skickar några linjeskepp för att inta en station vid Hangöudd i syfte att skära av svenskarnas förbindelse med Sverige. Där ligger pojama **Disa** på bevakning.

Pojama Disa i Åboskärgården 1788

Disa är byggd för skärgårdsflottan och tjänstgör i denna (arméns flotta). Hennes fartygschef 1788 heter Ludvig Johan Escholin, en äventyrare från Åbo, dryga 40 år med bakgrund i handelsflottan. Han har erbjudit sina tjänster inför krigets början men amiralitetet har dock varit skeptiska. Till slut har han fått tjänst i skärgårdsflottan. Han är tämligen förmögen och har flera egna jakter som han

använder vid spaning och för kronans frakter. Han har också tillgång till eget skeppsvarv i Åbo. Escholin erbjuder sig att värva matrosar till flottan och han transporterar livsmedel och utrustning för flottans räkning i de egna fartygen (Nicula O. 1954).

Escholin anförtros befälet för pojama **Disa** och får 1788 i uppdrag att tillsammans med Jacob Quickfeldt på kronojakten *Måsen* spana på ryssarnas aktiviteter i Ålands skärgård och Åbos arkipelag. I september ligger Escholin med **Disa** i Jungfusund och gör dagliga spaningar mot ryssarna där de ligger vid Hangö. Han rapporterar till amiral Wrangel i Helsingfors med stor entusiasm. Han tänker sig att med **Disa** och jakten *Måsen*, kanske med någon av hans egna jakter göra en raid i Estland mot ryssarna (RA M1879 1788 0906 Escholin). I ett brev till Wrangel så erbjuder han sig även att göra i ordning en brännare att skicka mot de ryska skeppen vid Hangö (RA1879 1788 0911 Escholin). Men i stället får han en överordnad, en löjtnant som chef, själv har han bara graden extra fänrik (RA1879 1788 0928 Escholin). Eftersom han nu inte får ha självständigt befäl ber han om att få säga upp sig, alternativt få permission en tid för att ta itu med sina egna affärer. Han lämnar **Disa** och tar sig till Helsingfors för att få ut de pengar han förskotterat för **Disas** armering, besättningens löner och kosthållning och kanske få ett bättre uppdrag. Men pengar finns förstås inte. Eftersom **Disa** tillhör arméns flotta måste han vända sig till Fältkommissionen, gissningsvis med lika dåligt resultat (RA M1879 1788 1028 Wrangel).

Först två år senare, 1790, får Escholin det uppdrag han eftertraktat. En raid mot den estländska hamnen Rogersvik där han medverkar och sedan blir belönad med kaptens värdighet (Nicula O. 1954).

Rysk blockad under hösten 1788

Ett svenskt linjeskepp på spaning går på grund utanför Helsingfors och tas av ryssarna. En svår farsot härjar inom svenska flottan och besättningarna på fartygen minskar ytterligare. Man tror att sjukdomen är någon form av tyfus som kommer från det erövrade skeppet *Vladislaff* (Unger 1923:176 ff).

Snart lägger sig en stor rysk flotta och blockerar vattnen utanför Sveaborg. Även ryssarna härjas av sjukdom och de ryska skeppen seglar efter en tid därifrån, huvudstyrkan till Reval och en del till Kronstadt. Chefen för ryska flottan, amiral Greig, avlider i feber vid ankomsten till Reval och ersätts av konteramiral Kosljaninoff (Munthe 1916 II:47).

När Gustaf III lämnar Finland får hertig Carl order att lämna flottan och bli chef för armén och försvaret av Finland. Det visar sig att hertigen trivs ännu sämre i armén än i flottan. I varje fall under de då rådande omständigheterna. Han skriver till statsekreterare Ruuth i Stockholm:

”Jag förbannar den stunden, då jag mottog detta fördömda befäl, som jag fått såsom ett syndastraff, där jag ingenting kan uträtta utan där jag till slut bara har skammen”(Munthe 1916 II:59).

Övervintring eller hemsegling?

Diskussion pågår om huruvida flottan ska avrustas och läggas upp i Sveaborg eller ge sig ut på den vågsamma seglingen till Karlskrona med risk för vinterstormar och den ryska flottans anfall. Konteramiralen Wrangel och överstelöjtnant Puke yrkar på uppläggning i Sveaborg över vintern och får även med sig hertig Carl, som skriver till Gustaf III och meddelar beslutet. Nordenskjöld, hertigens flaggkapten, nu befälhavare över flottan, är av motsatt uppfattning och hävdar att flottan borde bege sig till Karlskrona där man kan reparera fartygen. Gustaf III vill ha hem sin flotta och i en order daterad den 24 oktober skriver han:

Hans Kungl. Höghet har att, så fort möjligt är, låta stora flottan gå hem till Karlskrona; skulle den vara avtacklad skall den genast ånyo upptäckas och, om isen tagit in öppningen av Sveaborgs hamn, skall med sågning eller på annat sätt flottan utjälpas ur hamnen”(Munthe 1916 II:63).

Innan flottan ska avsegla meddelar hertig Carl att han ska ”ställa sig i spetsen för flottan” eftersom det finns så mycket faror för flottan och hans personliga närvaro därför är nödvändig (Munthe 1916 II:72).

Hemsegling

I gryningen den 20 november råder nordlig vind och färden mot Karlskrona påbörjas. Följande dag skiftar vädret. Vinden ändrar ständigt riktning och himlen blir mörkare, ett oväder är på väg (fig. 49). Skeppen höljs in i snötjocka och det ena skeppet efter det andra försvinner ur de andras åsyn. Snart är flottan skingrad. Strax innan sikten helt försvinner signaleras kursändring vilket inte uppfattas av alla. Fregatterna **Grip** och *Camilla* och jakten *Snappopp* fortsätter på samma kurs. **Grip** hamnar i Kalmar sund vilket vållar viss uppståndelse då man där tror att det är ryssen som ska göra landstigning.



FIGUR 49. Flottans hemsegling som Jacob Hägg tänker sig den såg ut. I förgrunden chefskeppet Gustaf III. (Munthe II:76)

När flottan anländer till Karlskrona väcker det en euforisk glädje och hertigen välkomnas vid Kungsbron som den store hjälten av överamiral Ehrensvärd, officerare, landshövding och borgerskap. Festligheter följer i flera dagar. Men glädjen förmörkas också av oro och sorg. Under hemresan till Karlskrona har sjukdomen, som drabbat flottan i Helsingfors, ökat i stor omfattning. Redan i Sveaborg berättar livmedicus Wickman:

”Döda människor lågo på flera ställen uppstaplade i högar. Konvalescenterna voro sysselsatta med att bära ut sina döda kamrater; i ett rum lågo 108 personer dels i sängar dels på britsar, och av dessa lågo många 5 st i en säng”(Munthe 1916 II:149).

Nu blir läget mycket allvarligt. Hertig Carls sista order ombord är att bara de allvarligast sjuka ska få läggas in på amiralitetssjukhuset. Men sjukhuset är snart

fullt. (På sjukhusen i Karlskrona vårdas från 28 november 1788 till den 31 december 1790 enligt rullorna 26 249 sjuka varav 5 246 avlider). Regementen får order att marschera hem så snart som möjligt (Munthe II:146 ff).

Sjukan sprids

Isen inne i varvet är en meter tjock. Trots den bistra kylan, minus 30 grader, hemförlovas konvalescenterna för att marschera hem. På så sätt sprids ”karlskronasjukan” till en rad städer. Riksdag är utlyst och få ansvariga personer har tid med att ta itu med sjukdomen i Karlskrona (Munthe 1916 II:170).

Under riksdagen spelar kungen ut bondeståndet och borgare mot adeln och får på så sätt igenom den så kallade Förenings- och säkerhetsakten samt bevillningar till krigets fortsättande. Gustaf III blir nu praktiskt taget enväldig som regent. Bönderna är glada att få bränna brännvin igen, men hos adeln, som förlorat flera av sina privilegier, kokar det. Flera av dem har arresterats av kungen.

1789. Svårigheter i Karlskrona

När Ehrensvärd är tillbaka i Karlskrona är han bland annat sysselsatt med att se till att det finns folk till årets sjöexpeditioner och den 31 januari skriver han till hertigen:

”Nordenskjöld och jag sitta inne idag och arbeta på besättningslistor, och vi ha bägge fallit i samvetskval över folkbristen”(RA M1879 1789 0131 Ehrensvärd).

Under våren försöker man att reparera och iordningställa linjeskepp och fregatter så snabbt det går. Därför beordrar Chapman övertid men manskapet på varvet vägrar då de inte fått betalt för redan gjort arbete. Han säger att han inte kan förmå dem därtill ”så länge prompt betalning mankerar”. Mycket utrustning som ammunition och tågvirke har ännu inte kunnat anskaffas (Munthe 1916 III:5). (Chapmans brev om tillståndet i Karlskrona se bilaga 3). Överamiral Ehrensvärd får befälet över skärgårdsflottan och åker i början av mars till Finland. Överbefäl i Karlskrona blir nu Anton Johan Wrangel, tidigare kommendant i Karlskrona. Den 6 juni hissar divisionscheferna sina befälstecken. För avantgardet är det konteramiral Lilliehorns befälstecken och för arriärgardets överste Modées. Den 28 juni kommer Hertig Carl ner till Karlskrona och övertar befälet över flottan.

Skeppet *Wasa* får major Gegerfeldt som chef. Den unge löjtnanten Lagerstråle, som oförhappandes under Hoglandsslaget fått befälet på *Wasa*, är nu kapten och får befälet på lätta fregatten *Jaroslav/Jarislawitz*. Denna fregatt har tillsammans med fregatten *Illerim* skickats ut på spaning efter ryska flottan (Gyllengranat II:231).

Disa byggs om till skonertbrigg

I örlogsflottan är det brist på snabbseglande mindre fartyg, bland annat för spaningsändamål överamiral C A Ehrensvärd tänker sig att de båda systerfartygen *Disa* och *Fröja* kan avhjälpa den bristen:

”... för övrigt lär baron Palmquist berätta i underdånighet huru man måste lappa ihop antalet av desse fartyg. Bägge pojama Disa och Fröja med skonert tackling och borttagande sine 12 pundare i bogen böra efter all analogie segla väl”(RA M1879 Ehrensvärd).

Hertig Carl skriver att om han inte får använda dessa fartyg så måste han använda fregatterna för detta ändamål och dessa behövs i linjen. Det blir som hertigen begär och *Disa* omtacklas och får följa stora flottan (RA M1877 1789 0610 Carl).

Disa klassificeras nu som brigantin, skonert eller skonertbrigg. Fartygschef blir löjtnant Petter Holm, 31. Som fänrik på *Wasa* hade han bevistat sjöbataljen vid Hogland (Börjeson 1942). Den 29 juni 1789 ligger *Disa* vid östra brobänken då timmermän, bultslagare och snickare arbetar med relingarnas förbättrande och

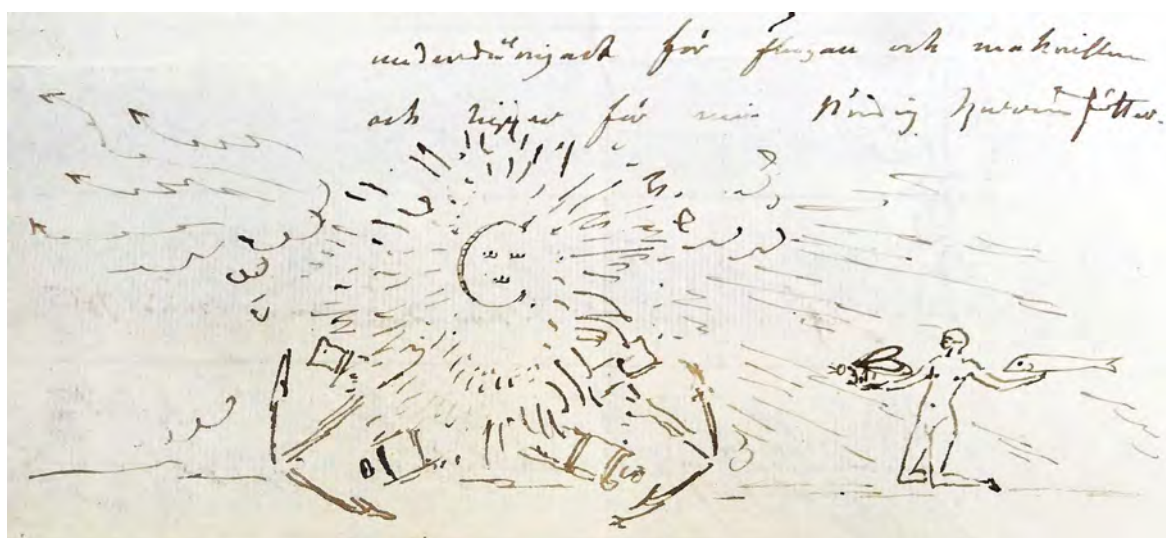
påläggande. Under tiden arbetar bestättningen med omtacklingen. Två dagar senare hämtas de nya masterna och sätts på plats (RA E4909 1789 0629 Holm).

I juli kryssar **Disa** tillsammans med fregatten **Hector** för att preja handelsfartyg (för att få information om fienden). I en rapport från den 9 juli berättar Holm att han prejat mer än trettio fartyg av åtskilliga nationer sedan han gått från Karlskrona. Ett engelskt kofferdiskepp på väg till Memel kunde berätta att 9 å 10 ryska örlogsskepp ligger emellan Falster och Dragö (RA E4909 1789 0709 Holm). Eftersom snart sagt halva besättningen är sjuk och man behöver fylla på vatten angör löjtnant Holm Karlskrona, men seglar ut efter ett par dagar med delvis ny besättning (RA E4909 1789 0719 Holm).

Fregatten **Grip** får sin plats i avantgardet, alltså i Lilliehorn's division. Fartygschef blir major Gustaf Edvard Pley. För repeterfregatterna har hertig Carl det direkta befälet. I denna division finner vi den erövrade ryska lätta fregatten **Hector**. Fartygschef är kapten Rudolf Cederström. Tidigt under våren 1789 är **Hector** på spaningsuppdrag längs finska kusten och vid Åland för Ehrensvärds skärgårdsflotta. Men Ehrensvärd får order att skyndsamt skicka iväg **Hector** tillsammans med fregatten **Patrioten** för andra uppdrag vilket han gör ganska motvilligt eftersom han redan avstått från **Disa** och **Fröja** till linjeflottan (RA M1879 1789 0523 Ehrensvärd).

Senare ombeds han att även sända iväg ytterligare en fregatt (*Sprengtporten*). Då går det för långt och Ehrensvärd skriver till hertig Carl (fig. 50):

”... huru kan min nådigste herre vara så hård och befälla mig ge de enda två fregatter jag har när min nådigste herre har så många, men jag tackar undernådigast för flugan och makrillen och ligger för min nådig herres fötter.”
(*Flugan och Makrillen* var jakter i linjeflottan vid Hogland)



FIGUR 50. C G Ehrensvärd illustrerar sin situation, i en allegorisk framställning där han framställer sig själv med en fluga och en makrill i skenet av hertig Carl och hans stora flotta, symboliserat med ett C och tre kronor omgivet av kanoner och ankare. Flugan och Makrillen är namn på två jakter (RA M1879 1789 0624 Ehrensvärd).

Spaning från Hector

Efter att ha legat med fregatten i Ålandsskären seglar Cederström söderut på spaning efter fientliga fartyg. Cederströms rapport:

”Den 8 juni seglade med fregatten Hector ifrån Utön. Sedan den några dagar legat dels vid Korpö dels vid Grahamsund, enligt Överstelöjtnant Bedings order, för att bevaka denna skärgård mot fientligt anfall; Men som inga fiender på 10 dygn syntes, och det förra ryktet att fientliga fartyg blivit sedde, även kunde sättas i tvivelsmån gick fregatten där ifrån till sjöss, enligt Hans Kongl. Höghets order.

Jag lopp först under Sandhamn [där man antog att Hector var ett fientligt fartyg (RA M1877 1789 0613 Carl)] längs Ålands hav, för att se om enligt rykte några Ryske kapare där uppehålla sig, men såg inga. Resan fortatte sedan allt efter vindarne, under Gottland, Öland och Nyköpingsskären utan att kunna genom prejningar få den minsta kunskap om något fientligt; och skulle jag nästan säkert mött dem, om någon funnits. Alla prejningar stämde ock däruti överrens, att endast Svenska kryssare vore uti Östersjön.

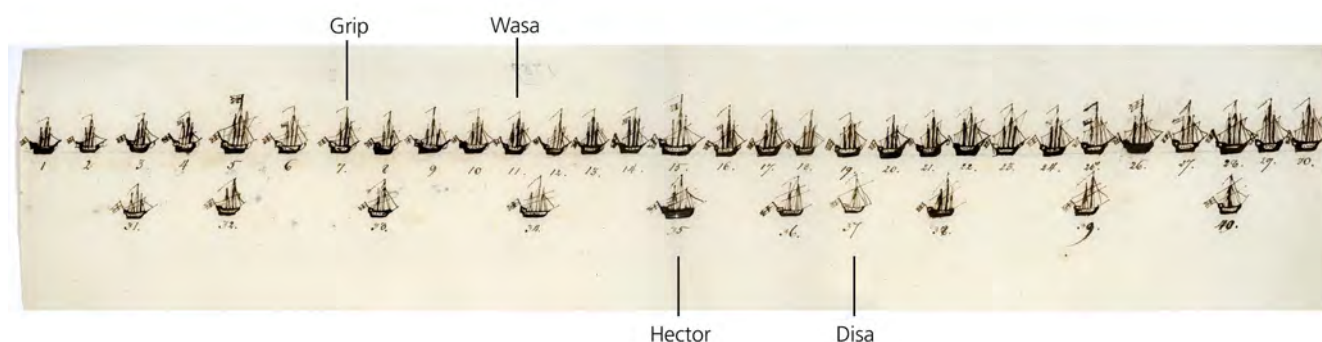
Utanför Ölands södra udde träffades kuttern Örn som gjort tvänne priser, vilka med mig voro hit följaktige. Ankrade här [i Karlskrona] Kl. 4. På reddan. Besättningen är frisk; Fregatten seglar trögt, men tror detta snart kunna hjälpas. Fregatten Hector den 13 juni 1789”(RA M1877 1789 0613 Cederström).

De två kofferdifartygen som uppbringades var lastade med styckegods som dolt last av svavel och saltbitter till St Petersburg (RA M1877 1789 0613 Carl).

Flottan går till sjöss för att möta ryssarna

I gryningen den 7 juli 1789 går flottan till havs och styr ner mot Kögebukt för att finna Dessins ryska eskader. Man finner inga ryska örlogsfartyg där och flottan vänder då för att kryssa mellan ”svenska, tyska och ölandsvallen”. Sjukdomen härjar fortfarande och fregatterna går i skyttetrafik med sjukt manskap in till Karlskrona och tillbaka med friskt folk som också blir sjuka.

FIGUR 51. Segelordning för flottan 1789. Ordningen är omvänd och visar skeppens placering inför slaget vid Ölands södra udde 1789 (FA).



Från vänster:

Avantgardet

1. *Prins Fredrik Adolf*, 62 kanoner, fartygschef överste Leijonancker
2. *Enigheten*, 70 kanoner, fartygschef major Whitlock
3. *Fröja*, 40 kanoner, fartygschef major Grubbe
4. *Tapperheten*, 64 kanoner, fartygschef överstelöjtnant Wagenfeldt
5. *Sophia Magdalena*, 74 kanoner, fartygschef major Sjöbohm, divisionschef konteramiral

Lilliehorn

6. *Åhran*, 64 kanoner, fartygschef överste Hijingskjöld
7. **Grip**, 44 kanoner, fartygschef major Pley
8. *Dygden*, 64 kanoner, fartygschef överstelöjtnant Holdtz
9. *Eurydice*, 40 kanoner, fartygschef major Schultén
10. *Riksens ständer*, 60 kanoner, fartygschef major Dufva

Corpsen

11. **Wasa**, 60 kanoner, fartygschef major Gegerfält

12. *Minerva*, 40 kanoner, fartygschef major Kock
13. *Fäderneslandet*, 64 kanoner, fartygschef överste Eneskjöld
14. *Adolph Fredrik*, 74 kanoner, fartygschef överstelöjtnant Nauckhoff
15. *Gustaf III*, 74 kanoner, fartygschef överstelöjtnant Klint, flottans befälhavare storamiral hertig **Carl**

16. *Vladislaff*, 74 kanoner, fartygschef överste Füst
17. *Camilla*, 40 kanoner, fartygschef major Sheldon
18. *Försiktigheten*, 64 kanoner, fartygschef Fahlstedt
19. *Galathea*, 40 kanoner, fartygschef kapten von Walden
20. *Prins Carl*, 60 kanoner, fartygschef major Sahlstedt

Arriärgardet

21. *Ömheten*, 64 kanoner, fartygschef major Ekeman
22. *Upland*, 44 kanoner, fartygschef major Ramm
23. *Manligheten*, 64 kanoner, fartygschef överstelöjtnant Billing
24. *Thetis*, 40 kanoner, fartygschef major Tingwall
25. *Lovisa Ulrica*, 70 kanoner, fartygschef överstelöjtnant Améen
26. *Hedvig Elisabeth Charlotta*, 64 kanoner, fartygschef och divisionschef överste **Modée**
27. *Giöta Lejon*, 70 kanoner, fartygschef överste Psilanderhielm
28. *Zemir* 40 kanoner, fartygschef major Feif
29. *Rättvisan*, 64 kanoner, fartygschef överstelöjtnant Wolin
30. *Dristigheten*, 64 kanoner, fartygschef överstelöjtnant Puke

Repeterfregatter

31. *Illerim*, 34 kanoner, fartygschef kapten Petterson
32. **Hector**, 24 kanoner, fartygschef kapten Cederström
33. *Jarramas*, 34 kanoner, fartygschef kapten Wrangel
34. *Jarislaff*, 32 kanoner, fartygschef kapten Lagerstråle
35. *Öhrn*, 14 kanoner, fartygschef löjtnant Mittler
36. *Patrioten*, 16 kanoner, fartygschef löjtnant Wirgin
37. *Höken*, 10 kanoner, fartygschef fänrik Millet
38. *Barthelemy*, 10 kanoner, fartygschef löjtnant Blom
39. **Disa**, 16 kanoner, fartygschef löjtnant Horn
40. *Fröja* 16 kanoner, fartygschef fänrik Aulin
41. *Esplendian*, 10 kanoner, fartygschef löjtnant Ekholm
42. *Falcken*, 14 kanoner, fartygschef fänrik Castén
43. *Lovisa Ulrica*, 8 kanoner, fartygschef fänrik Inas
44. *Måsan*, 8 kanoner, fartygschef Jacobsson
45. *Fortuna*, 8 kanoner fartygschef Lindeström

45 segel och 2022 kanoner

Repeterfregatternas nummer skiljer sig mellan olika källor. Även ett par fartyg i linjen. Källa till ovanstående uppräknings är ett dokument med rubriken: "Svenska Flottans Linea de Batalje, Åhr 1789" (RA M1881 1789 segelordning)

Den 24 juli får man genom prejningar reda på att en rysk flotta varit synlig öster om Gottland. Man beslutar att möta denna flotta trots att fyra fregatter för tillfället är detacherade till Karlskrona för att avlämna sjuklingar. För en frisk västlig vind styr den svenska flottan i den riktning där man tror sig finna den ryska.

Den 25 juli signalerar fregatten *Minerva* att man sett den ryska flottan. Vid tvåtiden samma dag siktar flottorna varandra och bägge rangerar sig till linje de bataille (slaglinje). Hertig Carl signalerar att samla all styrka på det fientliga arriärgardet. Klockan 6 på kvällen är flottorna på några kanonskotts avstånd från varandra. Den kraftiga vinden gör att de svenska skeppen inte kan använda det nedre laget och Carl beslutar att vänta med strid till följande dag. Under natten ligger flottorna och passar på varandra. Man uppfattar att den ryska flottan är mellan 20 och 24 skepp, där av tre stycken 3-däckare. Men endast 21 skepp lägger sig i linjen.

Slaget vid Ölands södra udde 1789

Den 26 juli 1789 i dagningen håller man ner på fienden. Divisionscheferna uppmanas att "nyttja alla möjliga krigshändelser". Vinden är till en början frisk

men avtar efter hand. Eftersom fienden försöker att hålla avstånd signaleras från chefskeppet att forcera och pressa med segel för att anfalla på ett halvt kanonskotts håll och att använda alla krafter för att engagera de eftersta skeppen. Men avantgardet (som nu är arriärgarde eftersom man seglar i omvänd ordning) som redan har blivit efter reagerar inte på signalerna.

Mittdivisionen är i elden först för att en halvtimme efter följas av tätdivisionen. Flera fientliga skepp tvingas dra sig ur linjen. Men Liliehorns division tycks inte bry sig om signalerna från chefskeppet om att öka och komma ifatt (fig. 52). Tvärtom, man drar in fler rev i seglen! Tre skepp i Liliehorns division; Wittlock på *Enigheten*, Grubbe på fregatten *Fröja* och Leijonancker på *Fredrik Adolf* forcerar med segel men Lilliehorn signalerar att de ska komma tillbaka eftersom han inte kommer att stödja dem. Elden är nu häftigast i tätdivisionen och den svenska corp de bataille försöker att hinna upp men avståndet är för långt efterom ryssarna försöker hålla undan.

Om natten till den 27 juli går vinden över på sydlig. På morgonen blir den ryska flottan synlig igen. För att avskära den styr man ner i linje de bataille för att förhindra att den lyckas ta sig förbi och förena sig med Dessins eskader i Köpenhamn. Ryssarna vänder då norr över igen. Modée får order att med fem av sina bästa skepp under natten forcera mot fienden och försöka få till en strid mot fiendens kö. Men på grund av stiltje blir inte detta av.

Morgonen den 28 juli är fienden närmre igen och har stora öppningar i sin linje men vinden har vänt och nu har ryssarna loven och det blåser från öster. Klockan 11 vänder ryska flottan sydvart igen. Formerar sig på linje. Svenska flottan lägger sig på samma bog.



FIGUR 52. Samtida illustration av slaget vid Ölands södra udde av örlogskapten A Sjöstierna 1789. Till höger i förgrunden ligger Lilliehorns division. (FA)

Men det står alltmer klart att fienden försöker undvika strid tills den hunnit förena sig med Dessins danska eskader i Öresund som kan väntas närsomhelst. För att inte hamna mellan dessa beslutar flottledningen att dra sig ur. Den 31 juli mellan fyra och fem på eftermiddagen ankrar flottan på Karlskrona yttre redd (RA M1877 1789 0803 Carl).

Hertig Carls flaggkapten, Nordensköld, skriver i ett brev till sin bror:

”Om man skulle repa upp alla de fel som blevo gjorda av utredningskommissionen som förhindrade flottans utlöpande, vore de allt för många. [...] Vi kommo äntligen ut och strävade mot alla möjliga svårigheter och i synnerhet en smittsam sjuklighet. Imaginera dig 100 sjuka personer, som

voro nerpackade i hålskeppet, så länge vi voro uti fiendens presence utan någon tillsyn. Fältskärerna mest sjuka. Icke dess mindre gingo vi på fienden och hade slagit honom totaliter, om signalerna hade blivit åtlydda”(Munthe 1916 III:60).

När flottan kommit in till Karlskrona så finns det inte plats för alla sjuka. Nordenskjöld skriver:

”De arma uslingarna bekymrade mig mest, ty ingenstans fanns att hysa in dem, utan vi nödgades lägga dem på en ö i tält, och till tält tog jag flottans segel.”

Ön heter Tjurkö och där hamnar 5 000 sjuka (Munthe 1916 III:61). Lilliehorn fångslas och det blir rannsaking. Han skyller på de andra fartygscheferna i divisionen och på sin fartygschef major Sjöbohm. Major Pley på fregatten **Grip** tillhör de som blir förhörda och måste försvara sitt agerande. Det blir en lång och vidlyftig rättegång med många vittnesmål. Lilliehorn faller till slut i krigsrätten och döms till döden. Han skriver till kungen som har gett honom tjänsten som divisionschef för den hjälp han fått under riksdagen 1789 (Munthe 1916 III:74). Lilliehorn beådas på det villkor att han reser utomlands. Detta står emellertid inte i förseglade domen utan i ett handbrev till Lilliehorn på kungens befallning (FA Kihlgren 1790 1024).

Ryska flottan seglar hem

Den förenade ryska flottan lägger sig utanför blekingekusten och man fruktar allmänt för landstigning. Men befälhavaren Koskjaninoff väljer att efter fyra dagar segla hemåt vilket sker den 6 augusti (Munthe 1916 III:70).

Kejsarinnan är inte nöjd med att han så snart släpper blockaden för att segla hem och det blir krigsrätt även i St Petersburg. Han frias dock från anklagelserna i stort (Munthe 1916 III:71).

Överste Fusts expedition till Porkala

”Vi anbefalla nu Hans Kungl Höghet hertigen av Södermanland att med vår örlogsflotta söka Finska viken och bortdriva från Porkala den ifrån ryska flottan detacherade och därstädes liggande eskadern [...] kosta vad det kosta vill...” så lyder Gustaf III brev till Nordenskjöld där han vill att flaggkaptenen ser till att hertig Carl skickar en flotta för att driva bort ryssarna från Porkala. Men det finns ytterst begränsat med manskap. Till slut får man till nöds ihop besättningar till skeppen *Wladislaff*, *Rättvisan* och *Ömheten*, fregatterna *Thetis*, *Minerva* och *Camilla* samt skonertbriggen **Disa** och kuttrarna *Barthelemy* och *Falken*. Till chef för expeditionen kommanderades överste Fust. Hela eskadern är målad och utstyrd som ryska fartyg och försedda med ryska flaggor och vinplar (Munthe 1917 VI:22). Fartygschef på **Disa** är löjtnant Hans Petter Blom. Efter en besvärlig seglats med motiga vindar och tjocka ankrar eskadern den 3 september på Hangö redd för att få tag i lotsar. Nästa dag fortsattes färden, passerade Jussarö. Den 5:e klockan nio på kvällen var eskadern hunnen mitt för Baresund där man går till ankars i linje under ”klart skepp”. På söndagsmorgonen den 6:e ser löjtnant Blom på **Disa** två ryska ”svåra” skepp liggande för reparation i hamnen, i samma stund dyker det upp en överlägsen rysk styrka på väg mot eskadern:

”Under tiden vi sökte lovera oss in på Baresundsredan, haft i sikte 10 linjeskepp ifrån Reval, vilka alla höllo ner på oss, även förmärkte en liten rysk skonare med 3:e master i sällskap med en brännare, som först höllo ner på skeppet *Wladislaff*, men omsider lovade bidevind upp igen. Klockan 10 beslöt herr översten Fust förr eskaderns säkerhets skull, som var i vådeligaste belägenhet, att bliva av fienden dubblerad att hålla att hålla av som verkställdes. De 10 ryska örlogsskeppen kontinuerade sin jakt efter oss men fante kl 12

sacka ganska mycket. [...] sedermera kontinuerade med resans fortsättande till Karlskrona (RA E1909 1789 0915 Blom).

Målet för expeditionen att bortdriva den i Porkala detascherade eskadern hade misslyckats men de svenska fartygen hade lyckats undkomma de förföljande ryssarna. Den 15 september ankrar man i Karlskrona. Efter att ha krängt och drivit *Disa* seglar Blom åter ut till sjöss och för att få information om fiendens flottor tillsammans med jakten *Måsan* på ett kryssningsstation mellan Bornholm och Hanö (RA E1909 1789 0926 Jacobsson). Den 19 november läggs hon upp på skeppsvarvet i Karlskrona (RA E1909 1789 1120 Blom).

Ehrensverd återvänder

Den svenska skärgårdsflottan förlorar under Ehrensverds ledning ett stort slag mot den ryska skärgårdsflottan under Nassau den 24 augusti i Svensksund. Ehrensverd hade velat spärra sundet mot öster men Gustaf III ville ha sundet öppet för att senare kunna angripa Fredrikshamn. När sedan det ryska anfallet kommer är det försent och den svenska skärgårdsflottan blir attackerad från två håll. Ehrensverd får återvända till Karlskrona för att återta sitt ämbete. I december drabbar ännu en olycka flottan. En av de viktiga fregatterna fattar eld. Ehrensverd skriver till Hertig Carl i Stockholm:

”Det gör mig onaturligt ont att i underdånighet rapportera min nådigste herre att fregatten Minerva håller nu på och brinner opp. Minerva hade i går lämnat sitt folk till varfvet och sitt krut i land, men i morse under de plundrade kanoners afblåsning hade elden tagit i de hoplagde tomma karduserna ehuru de varit övertäckte med våta hudar och i ett ögnablick antänt fartyget.

Det ligger förlagt på ett ställe öster om Kungshall, lagt på grund och med SW vind som blåser att ingen skada befaras och med hopp om att i vinter få dess canoner uppfiskade. 8 man sjuka lär ha omkommit och några men ej många af besättningen som villat simma ha drunknat. Man har ej hunnit samla in alla underrättelser innan posten avseglar”(RA M1879 1789 1206 Ehrensverd).

1790. Örlogsflottans sjötåg börjar tidigt

Vintern 1789–90 arbetas det intensivt för att förstärka flottorna, både skärgårdsflottan som förlorat många fartyg i Svensksund 1789 och örlogsflottan i Karlskrona. De ryska flottstyrkorna ligger utspridda på flera förlägningsorter under vintern. Operationsplanen för 1790 är att tidigt slå ut dessa innan de hunnit förena sig. Det innebär samverkan mellan skärgårds- och örlogsflottan. Arbetet i Karlskrona med att iordningsställa flottan och bemanna den drivs med en målmedvetenhet som inte skådats tidigare (Munthe 1919:38).

På speciell order från Gustaf III genomför major Cederström tidigt på våren en räd på den befästa hamnen Baltischport (Rogersvik) med två lätta fregatter och en kutter. Råden blir lyckad och en stor del av ryssarnas förråd förstörs. Baksidan med detta anfall är att ryssarna nu är varnade över svenskarnas snabba upprustning (Unger 1923:197). Kejsarinnan är förbittrad över översten de Roberty, försvararen av Baltischport och menar att det var en skamlig kapitulation. Hon hoppas och tror att det snart blir uppror mot Gustaf III. Sekreteraren Chrapovitskij genmäler ”en så företagsam konung behöver sysselsättning.” Katarina den stora suckar ”Ja, den upptågsmakaren!”(Silfverstolpe 1880:93).

Redan den 31 april lämnar den stora flottan Karlskrona. 25 skepp, svåra och lätta fregatter och andra fartyg av varierande typ och funktion. Totalt 55 fartyg. Chef för avantgardet är konteramiral Modée på skeppet *Adolf Fredrik*. Där seglar också fregatten *Grip*, fartygschef är kapten Lars Söderdahl (se bilaga 4).

Chef för arriärgardet är överste Leijonancker på *Sophia Magdalena*. Där seglar linjeskeppet **Wasa** som nu har major Hellman som fartygschef. Övriga officerare på **Wasa** är kapten Cederschöld, fänrikarna Blackstadius, Wollin och Paulu (RA E4914 1790 0427 Wasa).

Dessutom deltar andra mindre fartyg. Bland repeterfregatterna finner vi **Disa** som har löjtnant Petterson som chef (Gyllengranat 1940 II:300).

Hertig Carls missnöje

Under seglingen norrut seglar flottan i tre kolonner men också i slaglinje. Fartygschefernas disciplin är inte den bästa och de visar sig vara dåliga på att hålla samman skeppen i linjen trots att det är vackert väder med lagom vind vilket ger farhågor över vad som kommer att hända när förutsättningarna är sämre i trånga farvatten och inför en fiendeflotta. Nordenskjöld beslutar att cirkulera en order till skeppscheferna och kallar på kapten Millet på den lilla kuttern *Hök*:

”Order

Kapten Millet forcerar upp till främsta skeppet i linjen, går därstädes ombord och uppvisar detta för chefen av skeppet vilken på detta papper antecknar att han tagit del.

Hans Kunglig Höghet är missnöjd med skeppschefernas omdöme att sluta i linjen vilken slutning ännu aldrig under hela resan varit enligt den utfästa distansen mellan skeppen huru vackert vädret än varit. Detta fel uti skeppschefens omdöme och sjökunnighet inquieterar [bekymrar] Hans Kungl. Höghet för annalkande stunder och tvingar Hertigen att, ifall sådant med godo ej ändras, bruka de allvarligaste steg, som kunna leda till dess ändamål och säkerhet. Sedan första skeppet i linjen härav tagit del, förfäres lika hela linjen utåt.

Chefsskeppet Gustaf III till segels under Kurlandsvallen den 6 maj 1790.
På nådig befallning O H Nordenskjöld”

På baksidan av skrivelsen får fartygscheferna skriva på att de tagit del av ordern. (Fig. 53) Några skriver egna kommentarer utöver namnteckningen.

Vänsterspalten 3:e nedifrån står major Adolph Hellmans signatur på skeppet **Wasa** och ”hafvit del häraf”. Högerspalten 5:e uppfifrån har kapten Söderdahl på fregatten **Grip** skrivit ”Örlogsfregatten Grip hafvit dehl nyttjat så väl segel som princip att fullborda ett godt ändamål”. Överste Leijonancker på skeppet *Sophia Magdalena* skriver vid sin signatur ”häraf hafvit med största oro dehl”. Major Feiff på *Enigheten* skriver ”Enigheten haft dehl; men vet ej om det manquerat i manœuvren”. Major Rahm på fregatten Uppland skriver att han nästan ständigt varit sjuk av skörbjugg och håll.

Plan för överraskningsanfall

Första målet för sjötåget är flottan i Reval (dagens Tallinn). Svenska spanare har meddelat att tio ryska linjeskepp, fem fregatter och två bombfartyg befinner sig där. På vägen norrut utarbetar Nordenskjöld en plan för ett överraskningsanfall. Ett liknande anfall kommer engelska flottan under Nelson att senare göra vid Abukir mot franska flottan. Planen går ut på att när tre av skeppen är i aktion ska nästa tre dubblera dem för att skapa överläge och om nödvändigt äntra dessa. Samtidigt ska svenskarna, i det tumult som uppstår, landsätta trupper. Det finns planer för nästan alla fartyg.

Uppgiften för **Grip** är att tillsammans med fregatten *Uppland* anfalla ett antal ryska fregatter vid östra eller västra sidan av Nargön. De små fartygen ska markera grunden. I det syftet ska **Disa** lägga sig tillsammans med *Cosacken* vid det södra grundet vid Nargörevet (RA E4914 1790 0511 Wasa).

Mitt på dagen den 12 maj 1790 har flottan hunnit till Nargö utanför inloppet till Reval. Vinden är västlig bramsegelskultje och möjliggör såväl insegling som utsegling. Men hertig Carl vågar inte gå till anfall och trots Nordenskjölds invändningar kommer flottan att ligga kvar och invänta nästa dag. Då har vinden ökat betänkligt och dessutom har ryssarna hunnit lägga sina skepp i en försvarslinje utanför Reval. Under natten har de även hunnit föra över ammunition till sina fartyg. Överraskningsmomentet är borta.

Anfallet på ryska flottan i Reval 1790

Nästa dag signaleras från chefskeppet konvojordningen, varvid alla med *Dristigheten** i täten seglar för frisk västlig vind in på Revals redd. Redan i inledningen går skeppet *Tapperheten* på grund. Man lyckas få skeppet av grundet efter att ha lämpat 40 kanoner överbord.

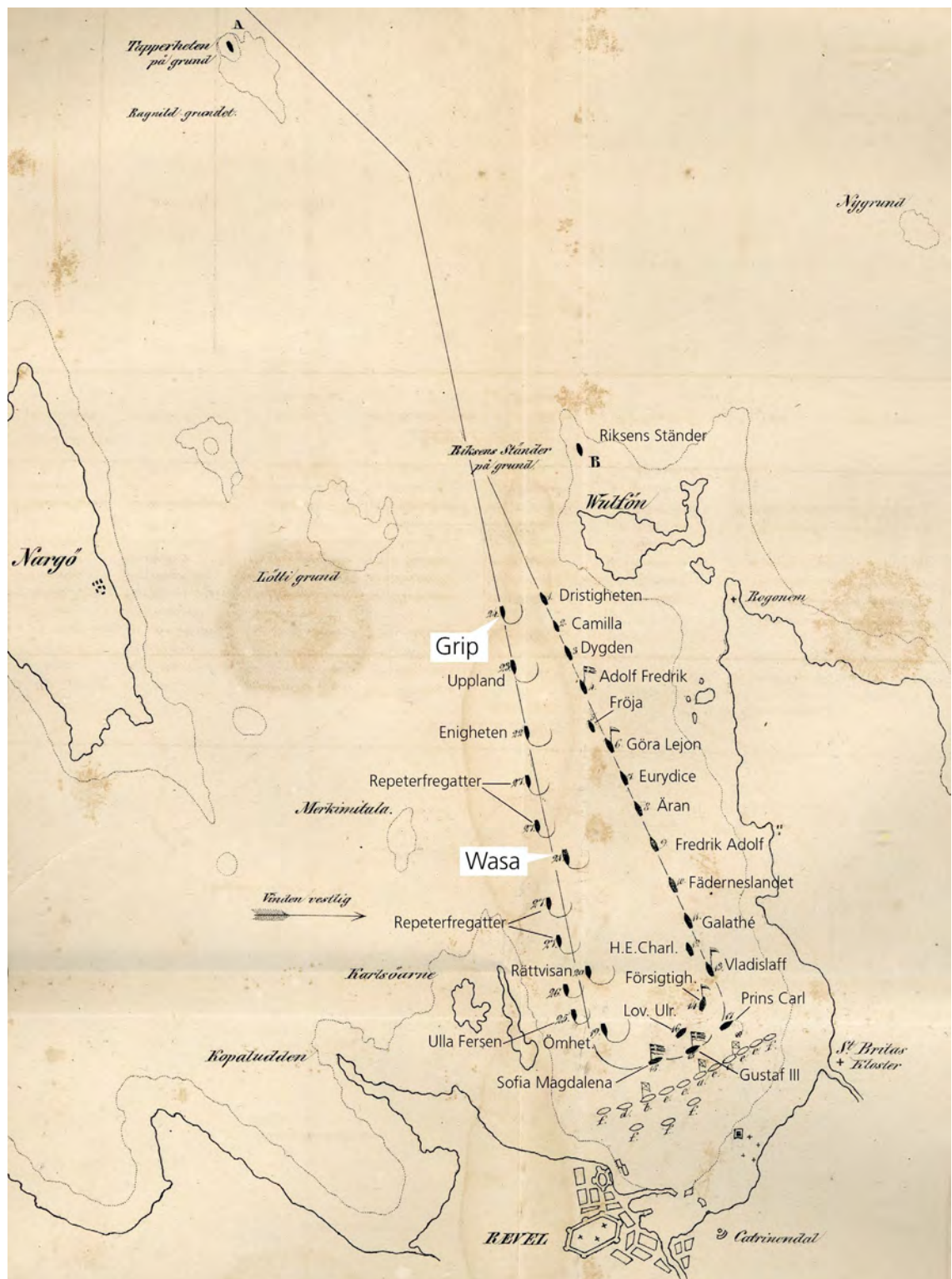
*Se bilaga 5 skeppet *Dristighetens* journalanteckningar för den 13 och 14 maj



FIGUR 54. Revals redd den 13 maj 1790. Skeppen Rättvisan t.v. och Wasa som avbrutit anfallet och faller av efter signal från fregatten Ulla Fersen t. h. med hertig Carl och Nordenskjöld ombord. Detalj av målning av Jacob Hägg. (SSHM foto: författaren).

Hertig Carl går ombord på den lilla fregatten *Ulla Fersen*. Enligt skriftlig order från kungen får han inte utsätta sig för fara. Han tar med sig flaggkaptenen Nordenskjöld. Klockan halv elva har täten hunnit fram till ett drygt kanonhåll från fiendens vänstra flank och faller av mot babord, för att segla längs fiendens linje och ge dem en breddside. Men skeppen kränger i den friska vinden och träffsäkerheten blir inte särskilt god. Någon effekt av artillerielden kan inte märkas. Skeppen styr sedan ut ur bukten.

Att agera enligt den ursprungliga planen går inte på grund av vinden som blir allt starkare. Skeppet *Prins Carl* får sin rigg sönderskjuten, tar sig inte ut igen och tvingas stryka flagg. Skeppet *Riksens Ständer* klarar inte att hålla ut från kusten vid utseglingen, kommer in på för grunt vatten och går på. För att inte fartyget ska hamna i fiendens händer, tänder besättningen eld på skeppet innan de lämnar det. Innan **Wasa** och flera andra skepp, som ligger längre bak i kön, genomfört sin runda avbryts attacken (fig. 54, 55). Därför är **Wasa** inte med i själva attacken. Resultatet blir att de ryska linjeskeppen fortfarande är oskadade och att Sverige har förlorat två linjeskepp, en besättning och ett stort antal kanoner (Unger 1923:198).



FIGUR 55. Svenska flottan seglar in i kolonn och attackerar de ryska skeppen som ligger på linje utanför Reval. Alla skeppen är inte med på bilden. Illustration från Sveriges sjökrigshistoria i sammandrag (Gyllengranat 1840:II).



FIGUR 56. Svenska flottan lämnar Reval, sista fasen i anfallet mot den ryska flottan. Målning av Jacob Hägg (SSHM).

Skärgårdsflottan jagar ryska skärgårdsflottan

Efter föregående års misslyckade operationer under Ehrensvärd har kungen detta år (1790) själv tagit befälet över skärgårdsflottan med överstelöjtnant de Frèse som flaggkapten. Efter att ha kämpat sig genom isen befinner sig flottan den 14 maj utanför Fredrikshamn. Målet är den del av ryska skärgårdsflottan som ligger i Fredrikshamn och att försöka ta staden från sjösidan. Av någon anledning väntar svenskarna att attackera till dagen därpå vilket får till följd att ryssarna hinner få in förstärkningar. Anfallet blir emellertid ändå ganska framgångsrikt. Hälften av eskadern i Fredrikshamn blir tagna av svenskarna. Men staden förblir i ryssarnas händer.

Nästa mål för Gustaf är den ryska skärgårdseskadern i Viborg. Men för att lyckas med ett anfall där så behöver Gustaf den svenska örlogsflottan som skydd och bevakning. Den 18 maj dikterar han ett brev om detta för att skickas ut till Nordenskjöld. Då han antagligen anar att det finns ett motstånd att dra in flottan så långt i Finska viken så skriver han att det enda man behöver frukta är att Revalska och Kronstadtska flottan förenar sig, men att detta inte kommer att ske eftersom anfallet vid Reval "utan tvivel injagat en sådan fruktan hos den gamle och varsamme Tschitschagof [...] att han säkert icke lär våga utlöpa, så länge Hans Kongl. Höghet befinner sig mellan flottorna." Gustaf skriver att han vill att flottan ska ankra vid Seskär och avslutar med en egenhändigt skriven kommentar "Detta är det jag önskar av min örlogsflotta för många skäl[,] vilka de viktigaste i särskilt förtroende meddelas Hans Kongl. Höghet" (hela brevet se bilaga 7). (RA E4912 1790 0518 Gustaf). Skärgårdsflottan fortsätter den 25 maj österut längs kusten och ankrar vid Pitkepass (fig. 57). Där får kungen meddelande att örlogsflottan, på väg från Reval, nu har passerat Hogland. Den 31 maj passerar de även Sommarön mot Nervön där det mot kvällen blir stiltje och de ankrar. Man får meddelande att spanare har observerat den ryska flottan i Kronstadt ute till havs. Klockan tre på morgonen den 1 juni går svenska örlogsflottan till segels igen men vinden blir allt mindre fördelaktig för att sedan stillna. På eftermiddagen den 2 juni går vinden över på väst men är fortfarande svag. De kan på avstånd se skärgårdsflottan segla från Pitkepass mot Björkö sund.



FIGUR 57. Dansk karta från 1838 över Finska viken (utsnitt).

Under tiden har linjeflottan fått den ryska örlogsflottan från Kronstadt i sikte och signalerar klart skepp till aktion. Men vinden dör ut och den svenska flottan kommer inte ur fläcken. Den ryska flottan som består av 17 skepp och fyra segel- och roddfregatter som kommenderas av viceamiral Kruse. Den svenska flottan har övervikt i antal, 21 skepp och åtta fregatter. Förutom dessa tyngre fartyg har man tillgång till en lättare eskader av sex fartyg (bland dem **Disa**). Eskadern ska repetera signaler, understödja den del av flottan som blir mest attackerad eller bogsera undan skepp som kanske blir redlösa. Området där flottorna möts ligger mellan Krasnaja Gorka i söder och Styrssudden i norr (Gyllengranat 1840 II:301).

Bataljen i Kronstadtviken 1790

Den 3 juni har ryssarna fördel av vinden som är ostlig och de gör en koncentrerad attack mot svenskarnas avantgarde som kommenderas av konteramiral Modée. En halvtimme senare är också centern med i striden och de båda chefsskeppen utväxlar en häftig eld. Från kvart i fem till åtta på förmiddagen får de svenska skeppen utstå en stark artillerield då stiltje skiljer flottorna från varandra. Överstelöjtnant Klint på *Gustaf III* upptäcker en lucka mellan ryska arriärgardet och övriga flottan som han tror svenskarna kan utnyttja genom att vända genom vinden och avskära de tre sista skeppen. Men för att kunna ge den orden måste han skicka en officer till hertig Carl och Nordenskjöld som befinner sig på fregatten *Ulla Fersen* utanför linjen sedan slagets början. När tillåtelsen kommer är det försent, luckan finns inte. När hertigen återvänder till chefsskeppet (*Gustaf III*) klockan elva på förmiddagen tycks man inse den missade möjligheten och ger skriftligen Klint i uppdrag:

”... att vara berättigad till de rörelser, och att genom signal befalla den del av flottan deri deltaga, som under påstående batalj av honom provades tjänliga.”
(Gyllengranat 1840 II:293)



FIGUR 58. Ställningen när bataljen är som intensivast. I linjen från vänster: 1 Dristigheten, 2 Tapperheten, 4 Finland, 5 Dygden, 6 Adolf Fredrik, 7 Göta Lejon, 8 Äran, 9 **Grip**, 10 Fredrik Adolf, 12 Hedv. Elis. Charl., 14 Fäderneslandet, 15 Vladislaff, 16 Gustaf III, 17 Försiktigheten, 18 Lovisa Ulrica, 20 Prins Ferdinand, 21 Uppland, 22 Manligheten, 24 Ömheten, 25 Sophia Magdalena, 26 Rättvisan, 27 **Wasa**, 29 Enigheten. Repeterfregatter: 33 Dragon, 11 Camilla, 28 Galathé, 19 Thetis 13 Zemir, 3 Fröja, 23 Eurydice, 30 Illerim, 34 **Disa**, 31 Ulla Fersen, 35 Postiljon, 32 Jarislaf (Gyllengranat Engelhardt 1840).

Många skepp i den ryska flottan har fått omfattande skador. En stor tredäckare sätter ut sina slupar för att bli bogserade undan stridslinjen, men två av sluparna blir skjutna i sank av *Gustaf III* akterkanoner. Ett annat skepp, *Johan Bogislaff*, blir så ramponerat att det måste bogseras tillbaka till Kronstadt. Vid slagets början sänder kungen ut ett antal galärer men de hinner inte fram förrän slaget är över vid elvatiden. En av de ryska amiralerna har fått så svåra blessyrer att han avlider. På de svenska skeppen dödas chefen på *Prins Ferdinand* major Wittlock. För övrigt dör tre subalternofficerare, sex sjöofficerare och 80 man. 28 underofficerare och 247 man blir sårade. De skepp som blivit mest skadade är *Prins Ferdinand* och *Finland* som båda drabbats av många grundskott och skador på tacklingen (fig. 58).

På eftermiddagen har vinden gått över på väst och flottan får order att segla mot fienden och segla i linje parallellt med den ryska. Vid halvtre börjar striden igen. Men när hela linjerna är i elden så drar ryssarna sig undan och utom kanonhåll. Ibland även utom synhåll eftersom krutröken tidvis skymmer sikten. Senare på eftermiddagen gör svenska flottan ännu ett försök att komma närmare den ryska flottan. Fiendens främsta skepp lovar upp och ger skeppen *Adolf Fredrik* och *Fredrik Adolf* några salvor men håller sedan undan och elden upphör klockan 19. Kungen skickar nu sin utländska rådgivare ut till flottan, kapten Sidney Smith från England. Han har med sig kungens befallning att förnya anfallet.

Den 4 juni är vinden svag och växlar mellan östlig och sydvästlig och inte mycket händer. På eftermiddagen är den sydvästlig och västlig och svenska flottan seglar mot den ryska som försöker hålla undan. Men vid sextiden är ändå elden i full gång. Skeppen *Dygden*, *Tapperheten* och *Dristigheten* får order att omringa och dubblera fiendens eftersta skepp men ryssarna lyckas komma undan. Flottorna ligger nu farligt nära den södra kusten och svenska avantgardet vänder genom vinden men de övriga, gör av okänd anledning, en undanvindsvändning varigenom oordning uppkommer (Gyllengranat 1840 II:294).

Vid niotiden på kvällen syns fregatten *Jarramas* med signal på stortoppen. På grund av avståndet kan man inte se vilken signal det är men när hon kommer närmare står det klart att hon är jagad av den ryska flottan från Reval som närmar sig.

Svenska flottorna in till Viborg

Hertig Carl och Nordenskjöld vill nu segla flottan nordväst mot finska kusten för att komma ur de ryska flottornas grepp. Men detta gillar inte kungen eftersom han då måste dra tillbaka skärgårdsflottan. På kungens begäran ska därför stora flottan gå in i Viborgska viken för att täcka skärgårdsflottan vilket Carl accepterar (Gyllengranat 1840 II:298).

Kungens stabsadjutant på skärgårdsflottan af Sillén:

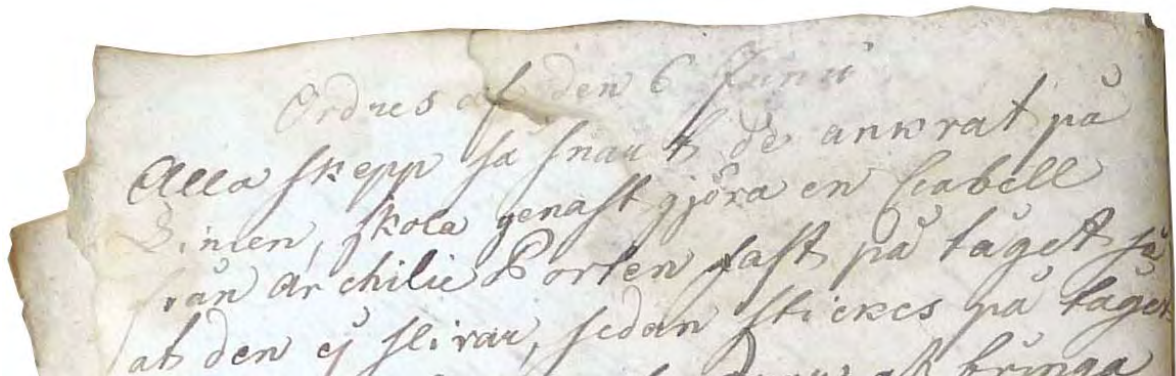
”Hela dagen hörde skott från sjön i söder ’svåra och enkla’ kanonskott. Då jag ingav en rapport till konungen, täcktes han nådigt säga mig, att hertigen rapporterat, att det varit omöjligt att hindra de ryska flottornas förening men att han hellre ville slåss med dem båda på en gång än att harseleras [gäckas] och avmattas än av den ena än av den andra. Den stora flottan skulle nu ankra i viborgska viken, sig där embossera [ankra med bredsido utåt] och avbida en attack” (Sillén 1916:84).

Den 5 juni utgår order till divisionscheferna om att ta sig in i viken. I skydd av dimman bogserar man, med hjälp av fartygens slupar, in örlogsskeppen i omvänd ordning med arriärgardet först. Det blir dock inte riktigt så, eftersom centern (mittdivisionen) med chefskeppet hinner före trots ansträngningar från *Wasa* och de andra skeppen i Lejonankars division att hinna först (RA E4914 1790 0605 Lejonanker). Den 6 juni ankrar örlogsflottan på Viborgs yttre redd ett stycke från skärgårdsflottan (RA E4914 1790 0606 Nordenskjöld). Kungen planerar en attack mot Viborg och vill ha den stora flottan som skydd. Men detta innebär också att bägge flottorna lätt kommer att bli instängda. Gunnar Unger skriver:

”Här av kommer det sig att hela den svenska sjömakten med talrika landtrupper ombord, den 6 juni låg samlad vid och i inloppet till Viborg, varefter den inom kort blev inblockerad av den förenade ryska flottan och efter hand råkade i en ställning så farlig och svår att den saknar motstycke i vår eljest så skiftesrika krigshistoria” (Unger 1923:206)

Instängda i Viborgska viken

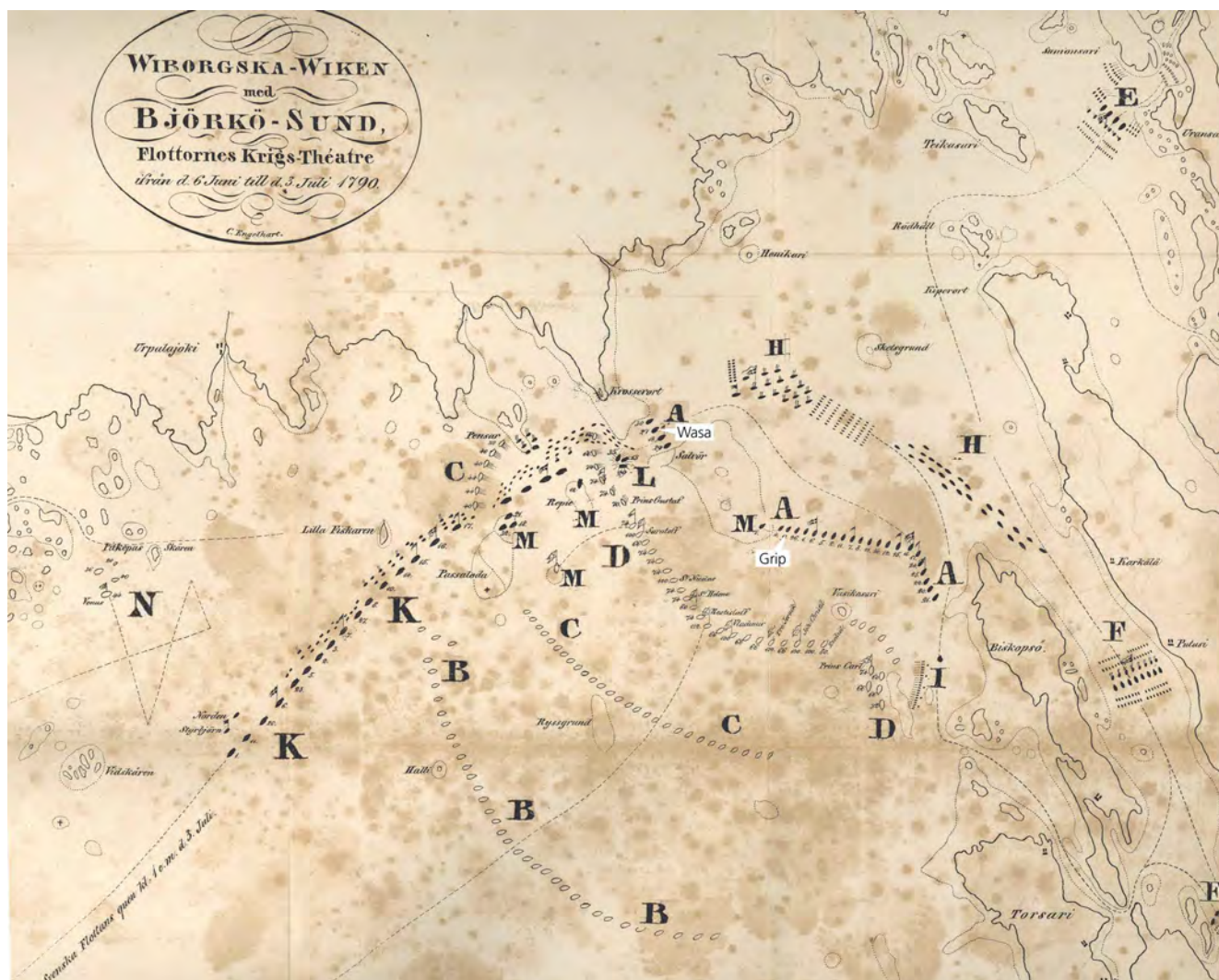
Den första ordern som ges för flottan i Viborgska viken gäller embosseringen, (förtöjning av skeppen så att de kan ligga med bredsido utåt). Den är underskriven av Nordenskjöld den 6 juni (fig 59):



FIGUR 59. Första ordern i Viborgska viken. Ur Wasas orderbok den 6 juni. (RA E4914 1790 0606 Nordenskjöld).

”Alla skepp så snart de ankrat på linjen, skola genast göra en kabel från arkliporten fast på tåget så att den ej slira, sedan stickes på tågen så mycket som fordrar att bringa skeppets sida i linjen, i händelse fienden gör attack på svenska flottan medan hon ligger till ankars upp och ned med goda stoppare på bukten och

kabelring på andra sidan för att stoppa upp ifall tåget skulle bli avskjutet” ur Wasas orderbok 6 juni (RA E4914 1790 0606 Nordenskjöld).



FIGUR 60. Karta C Engelhardt (Gyllengranat 1840).

A. Svenska flottans läge 6 juni–3 juli, **B.** Ryska flottans läge 7 juni, **C.** Ryska flottan 9–19 juni, **D.** Ryska flottans läge 20 juni–3 juli, **E.** Svenska skärgårdsflottan i Viborgs farvatten 11–20 juni, **F.** Skärgårdsflottan 20–30 juni, **H.** Skärgårdsflottan o transportflottan 3 juli, **i.** Som avledning anfaller svenska kanonslupar 3 juli. **K.** Utbrytningen 3 juli, **L.** Svenska skepp som brinner 3 juli, **M.** Svenska och ryska skepp på grund, **N.** Ryska följare.

Fyra fartyg hamnar vid sidan om övriga flottan. De är fregatten *Illerim* från lätta eskadern med chefen kapten Ankarloo, linjeskeppet *Wasa* från tredje divisionen med chefen major Hellman och skeppet *Lovisa Ulrica* från första divisionen med överstelöjtnant Améen som chef samt skeppet *Enigheten* vars chef är major Feiff. Den som har högsta graden i denna tillfälliga division är överstelöjtnant Améen som helt naturligt blir divisionschef. Ändamålet med att placera ut skepp just här är att förhindra den ryska flottan att löpa in längs farleden. En viktig fråga gäller hygien då sjukdomar är en hotande fara med så mycket människor samlade på en enda plats. Därför är order nummer två denna:

”Som besättningarnas hälsa och välbefinnande äro på det högsta nödvändigt att bibehålla vidtagas alla möjliga mått och steg i detta ändamåls vinnande som

dagelig rökning, den allra största renlighet besättningarna tillhållande att tvätta sina fötter och kroppar uti saltvatten uppmuntra dem med dans och glättighet, väderseglen och väderväxlings-maskin skola dageligen nyttjas. Portarna ej fällas förrän folket lägger sig. Som flottan har litet förråd av på surkål skall detta förråd nyttjas att giva de av skörbjugg sjuka en liten portion därav var morgon vilken den sjuka sin hälsas återfående bör äta okokat”(RA E4914 1790 0606 Nordenskjöld).

Dag för dag tar sig den nu förenade kronstadska och revalska flottan närmare, försiktigt lodande djupet. Till slut är de svenska flottorna fullständigt avstängda både från land och sjö, 30 000 man som är i behov av vatten och livsmedel.

Gustaf III tycks vara vid gott mod, han har inte så stor respekt för ryska flottan och deras befälhavare. Kungen är övertygad om att hans skärgårdsflotta kommer att kunna tränga in i Viborgs skärgård, förstöra den skärgårdsflotta som ligger där och tillsammans med arméns landoperationer hota St Petersburg. På så sätt hoppas han få en acceptabel fred. Stabsadjutanten Sillén skriver i ett brev:

”En fartygschef i stora flottan, som närmare sett ryska viborgsflottans belägenhet och styrka samt våra fartyg, och de tränga och med landbatterier väl späckade tillgångar, som föra till hennes ankarplats, beklagade vår skärgårdsflotta, om hon skulle anbefallas att attackera henne inom hennes fördelar. Sådant är dock, vad oss förestår!”(Sillén 1916:103).

Vattenfrågan och Drottningens Livregemente

Tidigare order inhiberas om att blanda ”fult” vatten med friskt tillsammans med brännvin. Friskt vatten lär finns i tillräcklig mängd någonstans längs kusten. Problemet är att det är en fientlig kust och det gäller att vidta försiktighetsåtgärder. Améens order av den 8 juni:

”I anseende till den bekväma väderleken tänker jag låta mina barkasser försees med nicka och nödiga handgevär och inlasta däruti så många tomma vattenfat som kan rymmas vilket även herrar skeppschefer kunna göra så att de på en gång följas åt till det ställe vilket skall ligga ½ mil härifrån som lotsen närmare skall utvisa. Erinras att ej folket går upp i land från barkasserena vilka medföljande herrar officerare hava noga akt uppå, och är ansvarig att ej för någon något bliver borttagit eller fördärvat.”(RA E4914 1790 0608 Améen).

Vattenstället är ett vattendrag öster om Krosserort. Från skeppet **Wasa** skickar man den 10 juni en barkass med 16 tomfat och båtsmän för att sköta vattenhämtningen samt soldater för att betäcka dem (fig. 61). När barkassen kommer tillbaka den 12 juni har de 16 fat med friskt vatten. Barkassen återsändes till vattenstället för att hämta mera. I **Wasas** rapportbok för den 12 juni:

”Efter inkommen underrättelse lär 2:ne man av de till betäckning vid vattenhämtningen kommenderade soldater saknas med varom ännu ingen rapport av befälhavaren inkommit”(KC 1790 0711 Rapportbok Wasa).

Men det är värre än så! När de utskickade båtarna kommer tillbaka har man visserligen fått 15 fat med friskt vatten, 18 fat är tomma och två förlorade, men nu är det 25 soldater som saknas! Alla från Drottningens Livregemente. Till sista turen var det flera som anmält sig frivilligt. Har de blivit uppsnappade eller har de deserterat till fienden, och i så fall varför? Vattenhämtningen stoppas omedelbart. Hertig Carl vill omgående utreda saken. Den 14 juni samlas ”Melerade amiralitetsexpeditionsunderrätten” på **Wasa**, för att utreda förhållandet. Rätten består av sju medlemmar från både amiralitetet och armén inklusive en expeditionsfiskal och en expeditionsauditör. Rättens ordförande är överstelöjtnant

Améen som kommit över från skeppet *Lovisa Ulrica*. En av rättens ledamöter är löjtnant Quickfelt från *Enigheten* som tidigare är nämnd då han 1788 som chef på jakten *Måsen* spanade på ryska skepp vid Hangö.



FIGUR 61. Utsnitt av en handritad karta (sannolikt av af Klint) som visar de fyra skeppen utanför land där man hämtar vatten. Nordenskjölds arkiv (RA E4917 af Klint).

Vittnen berättar att en korpral och två meniga hade gått iland för att rekognoscera men att de sedan försvunnit. Fler soldater skickades fram för att se efter och hamnar i strid. En har blivit sårad men tagit sig tillbaka och resten är fångna eller har deserterat. Rannsakingen pågår under två dagar med en påtvungen paus en dag på grund av hårt väder. Man kommer fram till att befälet på *Wasa* eller de andra skeppen inte kan läggas till last för vad som hänt. Och att de som försvunnit får betraktas som "förrymda" (FA 1790 0716 protokoll Wasa).



FIGUR 62. Protokollet från rannsakingen på Wasa är undertecknat av rättens ledamöter med bland annat överstelöjtnant Améen från skeppet Lovisa Ulrica, kapten Lång och löjtnant Quickfeldt från skeppet Enigheten, fänrik Lundström från Dristigheten. Eftersom flertalet rymlingar är från Wasa sitter det inte någon från detta skepp med i rätten (FA 1790 0716).

Att slutligen de flesta betraktas som rymlingar visar senare anteckningar vid soldaternas namn i **Wasas** mönsterrulla och anteckningen på kartan (KrA 1790 Mönsterrulla Wasa).

Misströstan

Dagarna går och den ryska flottan flyttar fram sina positioner. Det är inte så underligt att många känner misströstan i det svenska läget. Skärgårdsflottan har misslyckats med att ta sig fram till Viborg för att förstöra den ryska som var planerat. Nu verkar enda alternativet att ta sig bort från Viborgska viken. Nordenskjöld finner anledning att skicka ut en order där han uppmanar skeppscheferna att exercera besättningarna och öva äntringar. Han skriver:

”Officerarna böra vara närvarande vid sina poster, att sätta liv, munterhet och förtröstan uti gemenskapen rörelser. – Gemenskapen bör övertygas att skepp är det starkaste av alla försvarsverk, och underkastat den minsta dödlighet. Att ofta 60 kanonskepp slagits flere timmar mot tre-däckare, med några mans förlust. Att alla flottans bataljer allenast kostat dödsskjutne 130 man. Att säker och kall riktning gör var och en till mästare över den starkaste fiende, emedan de flesta skott på sjön gå förlorade. Att skepp oftast ge och få 30 bredsidor, och mera kan ej givas uti en genombrytning”(RA E4914 1790 0615).

Han skriver vidare att brännare inte är särskilt farliga, de har till exempel inte gjort någon skada i sista kriget. Dessutom verkar det som om ryssen inte har några. Han tillägger att om flottan lämnar sin starka ställning gör den det för sydsydostliga eller nordostliga vindar. Vattenhämtning får nu endast ske på Biskopsön, en av öarna söder om svenska linjen.

Ett ständigt återkommande problem är stölder och andra brott mot ortsbefolkningen och Nordenskjöld skickar många gånger ut order om detta, bland annat den 20 juni:

”Ehuru ofta igenom ordrena blivit påmint befäl och manskap skulle nyttjas för att förekomma ströverier och oordning uti landet. Skamligt för svenska namnet och för flaggen”(RA E4914 1790 0620 Nordenskjöld).

När någon av de fregatter som ligger tvärs för chefskeppet hissar sitt bramstorseglet betyder det att flottan ska vara klar att lyfta och Wasa och de andra fyra fartygen i Améens division lätta ankar och forcera med så mycket segel de kan till den övriga flottan och där uppsöka den station de tidigare haft under expeditionen”(RA E4914 1790 0624 Améen).

Rysk skärgårdsflotta anfaller

Ryssarna är nu säkra på sitt byte men väntar med anfall med sina linjeflotta. En rysk skärgårdseskader anfaller den 2 juli den eskader av svenska skärgårdsflottan som ligger i Björkö Sund (fig. 60 litt. F). Även ryska skärgårdseskadern i Viborg gör sig beredda att angripa därifrån. Det börjar nu bli bråttom för svenskarna. Utvägen genom Björkö Sund förfaller nu spärrad. Generaladjutanten överste Palmquist föreslår att anfälla ryska flottans center i ett självmordsanfall eftersom de svenska flottorna ändå är förlorade. Han menar att man på så sätt kan ge prov på svenskarnas tapperhet. Löjtnant af Klint genmäler att eftersom flottan inte gärna kan bryta sig ut utan strid så skulle den svenska tapperheten ändå få sitt. Och historien skulle värdera krigshändelsen efter antalet fartyg som blir räddade (Munthe 1923:79 ff). Matbristen gör sig gällande och Nordenskjöld finner sig föranlåten att skicka ut denna order den 2 juli:

”I förgår morgon kl 8 har vid Biskopsöen hänt att en ko blivit olovligt släpad uti en av flottans barkasser, sedan ägaren först blivit innestängd”(RA E4914 1790 0630 Nordenskjöld).

Och han kräver ökad uppmärksamhet från skeppen för att upptäcka dylikt. Konstaterar också att ytterligare fem man har blivit tagna av fienden när de gått från vattenplatsen utan ”protection”. Det är den sista skriftliga order som noterats i Wasas orderbok när de ligger i Viborgska viken.

Den 2 juli, på natten kommer några svaga vindkast från norr och på morgonen noteras vinden är ”nordost och variabel”. I stället för den ständiga sydvästen finns nu möjlighet för en reträtt. Förhoppningarna grusas för vid åttatiden på morgonen stillnar det. Men så mitt på dagen kommer det en vind från öster och hoppet stiger. Den varar dock inte länge, snart är den den gamla sydvästliga vinden tillbaka. Men så på eftermiddagen och kvällen blåser en svag men jämn vind från ostnordost. Under dagen den 2 juli fläktar en ganska god bramsegelskultje från öster. En god manöverbris, en vind man väntat på i fyra veckor (Munthe 1923:72 ff).

Natten till den 3 juli råder febril verksamhet på alla skepp att göra sig klara för avfärd. Då anländer kungen vid halvfyra till chefskeppet *Gustaf III* eftersom han vill träffa divisionscheferna innan avseglingen. Eftersom *Dristigheten* eventuellt kommer att gå först vill han också tala med Puke (RA E4912 1790 0703 Signaler den 3:dje Juli).

När Puke anländer sitter kungen i en stol och hertig Carl står bredvid. I ett hörn av kajutan sitter hertigens sekreterare, Sundevall, och för protokoll. Ingen säger något. De lyssnar på Nordenskjöld som berättar och visar på sjökortet var genombrytningen är tänkt att ske. Kungen är skeptisk. Frågar om det inte vore enklare att segla ut genom Björkö Sund som Carl hade förordat. Efter en lång diskussion kring olika alternativ säger kungen slutligen ja till det ursprungliga förslaget. Skriver och undertecknar på Nordenskjölds begäran att han godkännt den västliga vägen:

”Ordres till Storamiralen.

Den under d. 21 juni af mig faststälte plan till flottornes combinerade marche at forcera vägen förbi Pitkepass komer i dag att i Herrans namn verkställas. Storamiralsskeppet Gustaf III d. 3. Juli 1790.

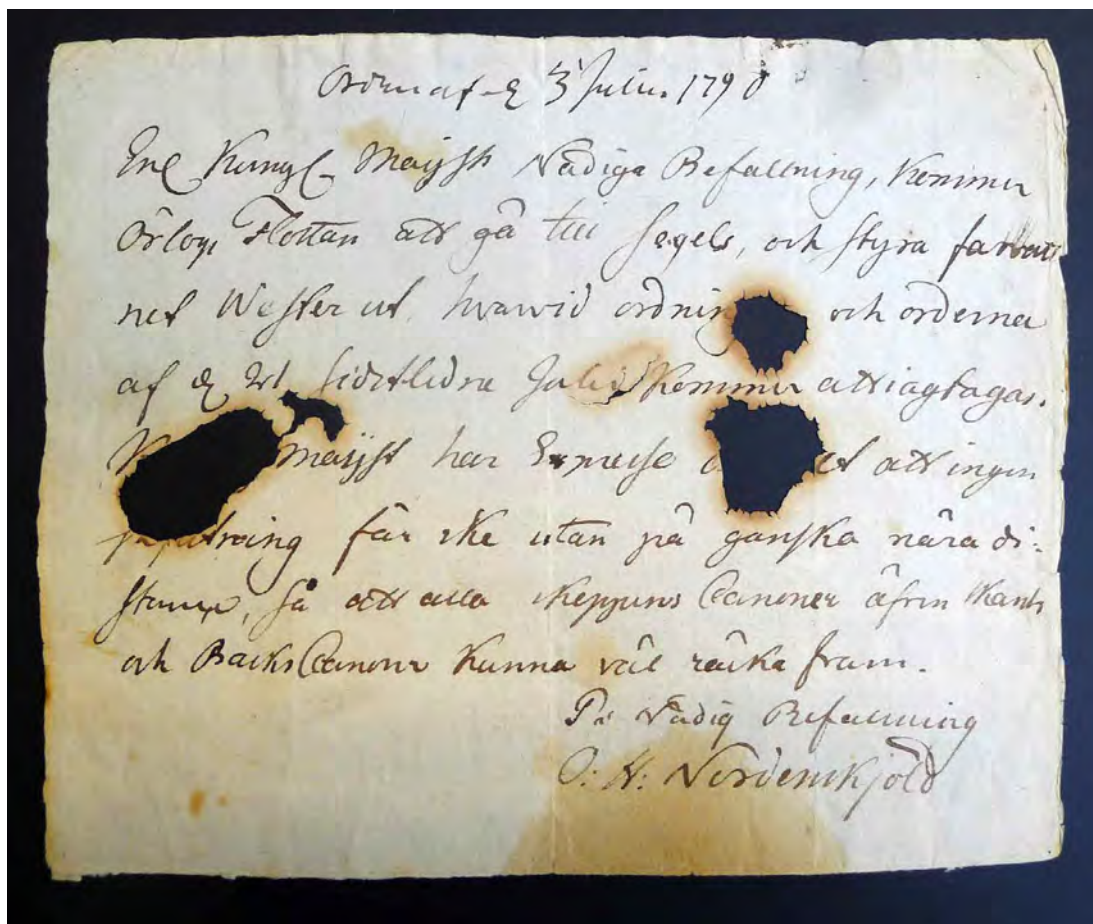
Gustaf" (RA E4912 1790 0703 Gustaf)

När allt är bestämt och undertecknat blir kungen, som tidigare verkat trött och orolig, helt annorlunda. Han reser sig och säger till Puke som ska gå i täten:

"Min käre Puke, er far gav sitt liv för min far, jag är övertygad att ni idag också vågar ert liv för mig".

"Ja, Ers Majestät, nog fan går jag ut, med hur det går med de andra, det får vi se" mumlar Puke och spottar ut en tobaksbuss mitt för kungen, sätter på sin hatt och går. Kungen häpen av det brutala avskedet säger till sin bror Carl när Puke lämnat dem: "Det var en riktig sjöman!"

Ovanstående berättat av hertigens sekreterare Sundevall (Munthe 1923:82).



FIGUR 64. O H Nordenskjölds slutliga order, given natten den 3 juli, om flottans utbrytning. (RA E4912 1790 0703 Nordenskjöld)

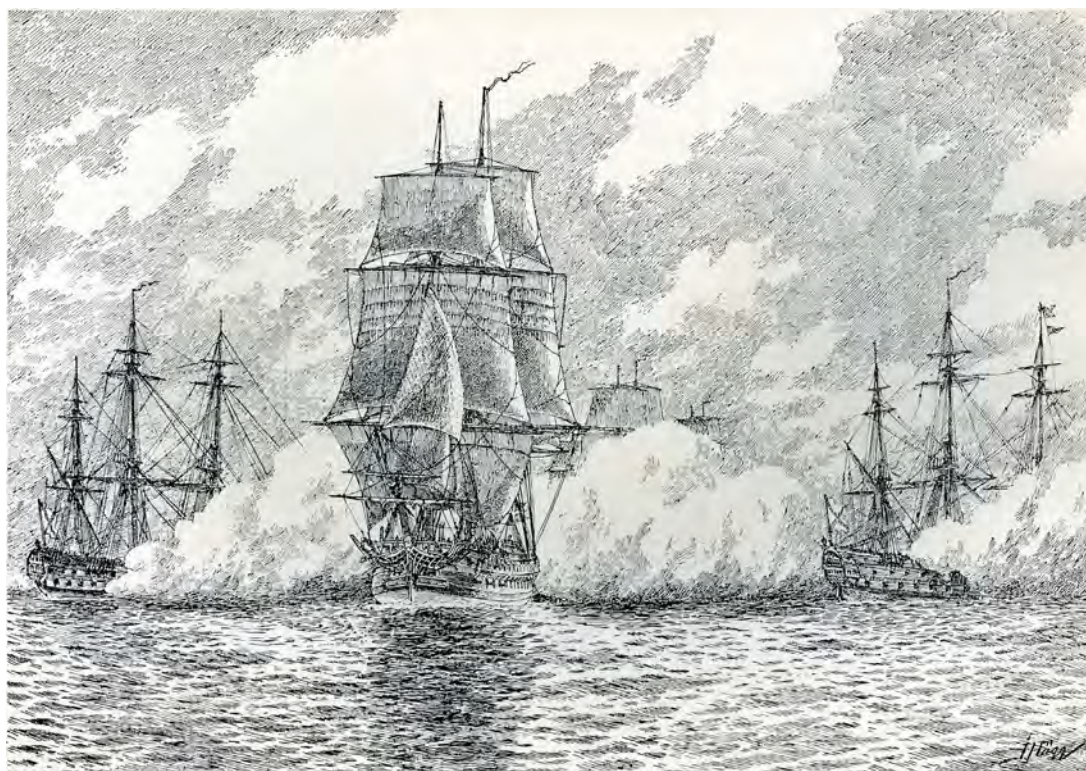
Utbrytningen eller "Viborgska gatloppet"

Under flera dagar har man förberett sig. Lastat sten som barlast i de nu tomma lastfartygen, avlossat blindavfyrningar för att hålla gevären igång (RA E4914 1790 0621). Lastat krut och ammunition och arrangerat seglen diskret så att man hastigt ska kunna gå till segels. Och nu är det dags. Den 3 juli, 20 minuter i fem hissas signalen "Flottan gör klart att gå till segels" och 40 minuter senare "Flottan går till segels och styr vanliga Viborgska farvattnet ut." Kvart över sex styr Puke med

Dristigheten norrut mot Améens division som tjänar som riktmärke för flottan i början på farleden västerut. Efter att ha girat babord styr han mellan skeppen *Lovisa Ulrica* och **Wasa** med de andra skeppen i släptåg. Kvart i sju signalerar skeppet *Finland* att det står på grund och tror inte att det på lång tid kan komma loss (KC 1790 0703 Skeppsjournal Wasa).

Det blir för stora luckor mellan skeppen och klockan sju signaleras från chefskeppet *Gustaf III* att sluta upp bättre och även en signal till Puke att sakta in vilket han gör. Den ryska avdelning som ligger två sjömil framför honom och som svenskarna måste bryta igenom hinner vända upp skeppen med hjälp av spring och vänder bredsida till. Puke ligger en kvart i långsam fart men hissar sedan märseglen och sätter till focken:

”...fann i anseende till flottans slutning nödigt att själv bryta öppning för henne.”



FIGUR 65. Puke på *Dristigheten* bryter igenom den ryska embosseringen. Teckning av J. Hägg.

Klockan åtta, vid samma tid som *Dristigheten* bryter igenom ryska linjen (fig 65), lyfter **Wasa** ankar och går till segels. Skeppet **Wasas** skeppsjournal är snål med informationen om den dramatiska utbrytningen:

”Kl: 8 lyftade ankar gick till segels, D:o bröt *Dristigheten* igenom Ryska Linien

Kl ¼ 9 Bröt wi genom Linien, och Började action kl 10 Passerade Ryska linjen.

Då action upphörde kl ¼ 11. Signal från G III: till Falken och Disa, att Pasera akter om Chefen D:o Sign: från G III: art 30.

Kl: ½ 11 såg 2:ne skep uti Brand. Do sign. art 450 åtföljd af N:o sign 1 kl ¾ 11 sign från GIII art 459 åtföljd med N:o sign 289. D:o sign: fr G III art 347. Do Pejlat Wittskär uti NWtN på Compassen, under action fått åtskilliga skador Brasar Märsskot, krysskot, storhals samt Toplantor och Barduner samt åtskilliga skott uti sidan...”

Och senare på kvällen:

”Kl: 8 signal att: skyndesamt skjöta scheefvens manöfver D:o Ryska flåtan skött efter åss samt giordes klart skiep [till] Action $\frac{3}{4}$ 9 Sign: från G III art 435 åtföljd av Num: sign 79 såg att S: M: måste stryka Flaggen, och Blef tagen D:o sackade och Rysarna hant up os måste kapa Barquasen ifrån oss, med Jållen med följde för att ej hindra farten Kl 12 lofwade an för styrbord halsar, Sköt flere Skått med akter kanonerna genom arkeli portarna Kl $\frac{1}{2}$ 2 Bergad Bom Mesan och tog 3 Refett...”

De tidsangivelser som finns i journalen stämmer inte överrens med andra uppgifter. Signalerna som är antecknade i *Wasas* journal (se ovan) har följande betydelse:

Art. 30: Främsta skeppen skola minska segel, eller sluta distanserna.

Art. 450: Ordres til flottan att rangera sig i marche- eller convoy-ordning, uti ett signalerat skepps kölvatten.

Art. 459: Ordres till ledaren att styra cours för signalerad ort och att hela flåttan succsesift

uti ledarens kölvatten följa den manœuvre eller rörelseföljd eller beledsaga med en namnsignal, som enl. numererade tabellen pag 117 uttrycka den ort för vilken ledaren skall styra Coursen. [denna artikel är handskriven, signalen 289 betyder Orrengrunds redd som ligger utanför Lovisa]

Art. 435: Ge flottan tillkänna, at man tänker styra cours til signalerad hamn”
[Nummersignal 79 är Helsingfors] (KC 1790 0703 Skeppsjournal Wasa).

Katastrofen

”Såg tvenne skepp uti brand” noterades i *Wasas* loggbok. I slutet av hela tåget av linjeskepp och fregatter seglade skeppet *Enigheten* och fregatten *Zemir*. Efter dessa bogserades tre brännare, fartyg som apterats att brinna. Den största av dem var den gamla fregatten *Postiljon*. Meningen var att när den svenska flottan hunnit undan skulle dessa brännare släppas loss och driva mot den ryska linjen. Det finns flera teorier om hur olyckan uppstod. Men gemensamt för dem är att oskiklighet eller nervositet hos chefen för brännaren gjorde att den brinnande *Postiljon* kommer för nära *Enigheten* som tar eld. Denna antänder i sin tur *Zemir*. Så småningom når elden *Enighetens* krutdurk som tillsammans med brännaren flyger i luften, vilket också drabbar *Zemir*. Flera skepp tvingas ur sin kurs kurs och går därför på grund.

Kungens engelska rådgivare blir räddad

Arméns flotta seglar till en början jämsides med stora flottan och blir också utsatt för beskjutning. Gustaf III:s engelske rådgivare Sidney Smith har tagit plats i jakten *Aurora*. När jakten passerar ryssarna blir den skjuten i sank. Smith lyckas hålla sig flytande genom att ta tag i en åra och ropa på hjälp. Skonertbriggen *Disa* kommer förbi strax därpå. Styrman Ström på *Disa* uppmärksammar sin chef, löjtnant Petterson, på mannen som ligger i vattnet och ber att få skicka ut en jolle för att rädda honom, och så sker. Med Smith ombord seglar *Disa* sedan ifatt chefsskeppet *Gustaf III* som ligger och inväntar saknade skepp. När Smith, troligen genomvåt kommer ombord får staben klart för sig att man har förlorat fem skepp och tre fregatter och att det inte är någon idé att vänta längre. Den ryska flottan har nu tagit upp jakten och närmar sig (Gyllengranat 1840:325). Vid åttatiden på kvällen har ryssarnas främsta skepp kommit ifatt de tre långsammaste svenska skeppen. De som blivit efter är: *Sophia Magdalena*, *Prins Ferdinand* och *Manligheten*. Skeppet *Sophia Magdalena*, som inte kan använda fulla segel på grund av de skador hon fått, hamnar nu i en eldstrid med två stycken ryska tredäckare och en fregatt. I två timmar pågår eldgivningen innan chefen Leijonancker tvingas stryka flagg (Munthe 1923 VI:106).

Även fregatten **Grip** blir illa ansatt av fienden och tvingas stryka flagg. Senare måste det ryska linjeskepp, som uppbringat **Grip**, reva seglen på grund av den tilltagande vinden. Chefen på **Grip**, kapten Söderdahl, passar under tiden på att hissa den svenska flaggen på **Grip** och segla iväg med (får man förmoda) sin prisbesättning, nu som fångar (Ullman 2002:60).

Grip är ett av de fartyg som till slut når Helsingfors. De fartyg som ankrar vid Sveaborg är skeppen *Dristigheten*, *Tapperheten*, *Dygden*, *Adolf Fredrik*, *Göta Lejon*, *Åran*, *Fredrik Adolf*, *Fäderneslandet*, *Vladislaff*, *Gustaf III*, *Försiktigheten*, *Prins Ferdinand*, *Manligheten* och **Wasa**, de svåra fregatterna *Fröja*, **Grip**, *Camilla*, *Thetis*, *Eurydice* och *Galathea*. samt lättare fregatterna *Illerim*, *Jarramas* och *Ulla Fersen*. Dit anländer även kutterbriggarna *Dragon* och *Husaren*, skonerten **Disa**, jakterna *Esplendian*, *St Bartelemy* och *Fortuna* samt kutter *Falken* (Munthe 1923 VI:106).

Skärgårdsflottan lyckas vid Svenskund

Gustaf III och skärgårdsflottan ankrar vid den plats där de legat 1789 då de blivit omringade av amiralen Nassaus flotta och förlorat bataljen. Nu vill alla in i skydd av Sveaborg men Gustaf III väljer Svenskund trots samtliga befälhavares invändningar. Bara en, Karl Olof Cronstedt, är positiv. Kungen pensionerar då sin dåvarande flaggkapten och sätter dit Cronstedt istället. Den 9 juli slår Nassau till igen förvissad om att åter segra. Denna gång samlar han hela sin flotta för att anfälla sydväst ifrån. Detta var av allt att döma ett misstag av Nassau. Ett väderomslag, från svag bris till halv storm och en missuppfattning på rysk sida, blir till en katastrof för ryssarna och en överväldigande seger för svenskarna. Nästan hela Nassaus flotta blir förstörd eller tagen.

Det finns nu förutsättningar för en fredsuppgörelse. Den 1 augusti inleds förhandlingar i Verelä och den 14 augusti sluts freden (fig 66). Det blir inga landavträdelser för någondera sidan. Kriget har kostat Sverige 50 000 man, 15 linjeskepp och fregatter, 14 större skärgårdsfartyg och en skuld på 23 miljoner riksdaler.



FIGUR 66. Rysk medalj till minne av freden med Sverige 1790. Text på åtsidan översatt: "Katarina II Kejsarinna och enväldshärskarinna över hela Ryssland". På framsidan "Ewig grannsämja" och "Fred med Sverige slutet den 3 augusti 1790 (FA foto: författaren) .

Tillbaka i Karlskrona

Stora flottan lämnar Sveaborg den 5 september och anländer till Karlskrona den 14 samma månad (Bäckström 1884:283). När flottan är tillbaka i Karlskrona är inget som förut. Staden är till stora delar nedbränd och många personer i flottan har förlorat sina hem. Den 17 juli, samtidigt som flottan låg inne i Viborgska viken, utbröt en våldsam eldsvåda som nu lagt Karlskrona i aska. Som om inte detta är

nog reduceras lönerna och avskeden är många. Det finns inga pengar och det är ett begränsat behov av en krigsflotta den närmaste tiden. De hemförda trupperna kan inte inkvarteras i staden utan transporteras till Nättraby och Lyckeby för att därifrån hemförlovas utan lön.

En av de högre civila tjänstemännen i flottan, justitarien Kihlgren, får halv lön. Men han hoppas även på en tjänst i Göta hovrätt för halv lön och på så vis uppnå en hel lön. Hemmet i Karlskrona är nedbränt och han är sysselsatt med att bygga nytt. Han skriver till amiral Nordenskjöld, som rest till sina svärföräldrars gård Valinge i Östergötland eftersom han i likhet med brevskrivaren förlorat hus och hem (Munthe 1923 VI:303).

”Oerhört djupa vägar och ohyggligt väder äro de ämnen som mest sysselsätta vårt kala Karlskrona; Den blida väderleken gör murarbetet praktikabelt; här och där krypa grundmurar och kröjor fram och har jag även köpt mig en liten flygelbyggnad att uppföra på min olyckstomt”(FA 1791 0127 Kihlgren).

En lämplig avslutning kanske kan vara dessa verser ur Historiskt och Politiskt Nytt Nr 12 från 4 februari 1792.

”Något ur vår senare tid rörande Reduktionshistorien.

Har jag ej vågat min Person?
Och ägt den ofattbara lotten
Att åtföljd av en Bataljon,
som gav åt Tapperheten ton
på tjugo mil, att räkna skotten?
Jo, Store Kung! Min sak är ren.
Och fast ur kriget jag som flera
Har kommit hem med arm och ben;
Så fordrar ju vår utkomst mera.

Till hämmande utav det krig,
som ödet väckt emellan mig,
och mitt behov och mina björnar;
En sådan plan, som skall bli bra
jag underdånigst vill formera:
'Att slippa in i någotdera
'av spannmålsmagasinerna
'där vanligt är att råttor fräta;
'(Ty råttor vilja också äta,
'och må som andra djur få mat)
'Låt mig bli råtta där på stat.”

(FA 1792 0204 HPN nr12)

Källor:

Handskrifter

(KrA) Krigsarkivet

KrA serie B II volym 13–17 1749–1754 Amiralitetskollegium. Varvskontoret. Koncept till statsförslag, repartitioner o upphandlingsplaner.

1767 0108 *Utdrag af protokollet hållet i Kongl Majsts och Riksens Ant Collegio den 8 Jan 1767*

KrA serie E II vol 4 Generaladjutanten. Ankommande handlingar 1801–1803

1803 odaterat utkast till kontrakt för Ostindiska kompaniet för skeppet Wasa.

1803 0217 Améen. Om förutsättningar för att låna ut Wasa.

1803 0307 Liljencrantz J. Ostindiska Companiets önskemål att köpa Wasa.

1803 0804 Cederström, Rudolf. Rapport om Wasas avseglande.

KrA serie E II vol 5 Generaladjutanten. Ankommande handlingar 1804–1806

1805 0621 Sjöbohm, lotsdirektör för södra lotsdistriktet. Angående tidigare sänkningar av fartyg vid Bollöarna och Djupasund

KrA serie E II vol 6 Generaladjutanten. Ankommande handlingar 1807

1807 0518. Kihlgren, Johan Aron, Rapport från Pillau

1807 0705 Geder..., O. Brev från kungl. högkvarteret angående Pukes rapport om Disa.

1807 0720 Horn, Johan Jacob, Rapport från Perts redd, Rügen

KrA serie E II vol 7 Generaladjutanten. Ankommande handlingar 1808

1808 0308 Gerdtén, Axel Gustaf. Besiktning och värdering av skeppet Wasa.

1808 0604 Gerdtén, Axel Gustaf. Problem med manskap och armering vid Wasas klargjörning

1808 0627 Braun, Gustaf. Landshövdingeämbetet i Göteborg om kanoner till Wasa

1808 0701 Lagerbielke, Johan. Om landsövdingen Carpelan och utrustandet av Wasa

1808 Lista på kommenderingar.

1808 1120 Cederström, Rudolf. Rapport om Wasas ankomst och om sjukläget i Karlskrona

1808 1201 Cederström, Rudolf. Rapport om den katastrofala sjukligheten i Karlskrona

KrA serie E II vol 8 och 9 Generaladjutanten. Ankommande handlingar 1809

1809 04030 Puke, Johan. Rapport om gjorda förberedelser för stängsel-linje

1809 05010 Puke, Johan. Rapport om fregatten Grips preparering för sänkning

1809 0817 Palmquist, Magnus. Wasas reparation tillfälligt stoppad

1809 0903 Palmquist, Magnus. Wasa åter insatt i reparationsdockan

1809 1006 Palmquist, Magnus. Rapport om handelskepp som väntar på eskort i nästa konvoj

1809 1019 Palmquist, Magnus. Antalet engelska örlogsfartyg på karlskronas redd

KrA serie E II vol 10 Generaladjutanten. Ankommande handlingar 1810

1836 0513 Lagerbielke, Johan. Rapport om Wasas sänkning i Djupasund

1810 0521 Warberg, Carl Gustaf. Rapport från briggan Vänta Litet om engelsk flotta vid Vinga

1810 0607 Puke, Johan. Förstärkning av spärren i Djupasund

KrA serie E II vol 24 Generaladjutanten. Ankommande handlingar 1818

1818 0203 Warberg. Berättelse om 1817 års arbete vid örlogsvärven

KrA Marinens ritningar

Serie A11c 1740 Ritning till en *Bregantin lång öfver stäfw: 95 foot*

KrA Varvskontorets handlingar. Övrigt.

Ekling, Petter tillskriven. Liggare förd 1691–1721 av kommissarie vid Byggnings- och Ekipagekontoret,

KrA Sjökarteverket

Serie IV vol 2, 1787 No 1 *Special-Charta öfver Blekingska Kusten omkring Carlskrona ifrån Salterna Wallmans matning reducerad av Klint 1787*

KrA Sveriges krig 1761–1790, kartsamling 425:7

Kungl. Svenska Esquadern förtöjd på Carlskrona redd 1788, plats 17:100

Plan öfver Svenska flottans Läge på Hangö redd, 1788. 17:101

Linie de Bataille. 17:105

Bataillen Emellan Svenska Flottan Commenderad af Hans Kong: Höghet Hertigen af Södermanland Svea Rikes Stor Amiral och Ryska Flottan Commenderad af Amiralen Greig vid Öen Hogland den 17 juli 1788. 17:106

KrA Zettersten Axel Ludwig, arbetspapper 1889.

Sjötåg 1700–1787, efter Wagenfelts manuskript i Örlogsmannasällskapets manuskriptsamling.

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

RA M1690 Ryska kriget, överamiral Claes Sparres skrivelser 1721–1731

1721 0528 Sparre, Claes om Enighetens användning för prins George av Hessen-Cassel

RA M1691 Överamiral H af Trolles skrivelser 1780–1781

1780 1207 Trolle, Memorial angående slopande av några odugliga fartyg.

1781 0606 Malmskjöld. Rapport om eldsvådan på Sophia Albertina.

1781 0614 Trolle. Rapport angående eldsvådan på Sophia Albertina.

1781 1119 Ström. Rapport från det redlösa skeppet Wasa i Norge.

1781 1215 Trolle. Memorial angående skeppet Wasas reparation i Norge.

RA M1692 Överamiral H af Trolles skrivelser 1783–1784

1782 0704 Wrangel. Rapport om Wasas ankomst till Karlskrona.

1782 0805 Schönström. Supplik för 28 soldater som varit på Wasa i Norge.

RA M1694 Överamiral C A Ehrensvärds skrivelser 1786–1787

1786 0301 Memorial om skeppsbyggnad mm samt sänkningen av Pollux och Konung Fredrik.

RA M1695 Överamiral Ehrensvärd skrivelser 1788–1790

1789 0129 af Chapman, Fredrik Henrik, skrivelse till Ehrensvärd om det allvarliga tillståndet i Karlskrona.

RA M1697 Överamiral Ehrensvärd skrivelser 1793

1793 1212 Neuendorff, Joachim m fl. Besiktning av fregatten *Hector*

1793 0912 Trygg. Om *Hectors* slopande

1793 0916 Hisingskiöld m fl. Besiktning av *Hector*.

1793 0916 Henschen, Lars Niclas. Om *Hectors* värde som trofé.

1793 0917 von Rajalin, Salomon Mauritz. Om *Hectors* slopning.

1793 0926 Ehrensvärd, Carl August. Memorial till Kongl. Mait om *Hector*.

1793 1026 Carl, riksföreståndare. Beslut om *Hector*.

RA M1699 Överamiral J Pukes skrivelser 1809–1810

1810 0819 Överamiral friherre Puke om Krono-Jakten Simpans beredande till en försänkning.

RA M1763 Flottans styrka 1700–1790

1711 *Esquadroner och Divisionerne af den Anno 1711 till Sjössgående Flåtta blifwa som föllier...*

1712 1008 Wahlberg, Sven. *General Förslag Hurulunda Besättningarne På Kongl M...*

1722 1222 von Löwen, Carl Henrik. *Hörsam föteckning på Kongl. Öhrlougs flåtten här wid ...*

RA M1858 Danska kriget 1697–1704

1700 0623 Wachtmeister, Hans. Skrivelse till kungen från Ystad om utebliven proviant.

RA M1859 Danska kriget 1709–1714

1710 1012 Wachtmeister, Hans, Skrivelse till kungen efter slaget vid Köge bukt.

1710 0917 Wachtmeister, Hans, skrivelse till senaten i Stockholm.

1711 0802 Heldinger, Hans. Skrivelse till K.Mt och Rådet om Stenbocks expedition.

RA M1860 Danska kriget 1714–1718

1715 0625 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen om fördröjd avsegling p g a motvind.

1715 0627 Sparre, Claes. Svar till kungen angående den motiga vinden för flottan.

1715 0708 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen om kontakt med den bortseglande danska flottan.

1715 0713 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen om bristen på högre officerare inför det kommande slaget.

1715 0731 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen om slaget vid Rügen mot den danska flottan.

1715 0809 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen om inseglingen och de reparationer som behövs.

1715 1012 Linea de Battaile. Skeppslista, Hanö

1715 1014 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen om proviantering och uttömda magasin.

1715 1022 Sparre, Claes. Skrivelse till kungen om omständigheterna som hindrat flottan till Rügen.

1715 1022 Sparre, *Extract och Förslag som egentligen visar icke allenast huru starka besättningarna...*
1715 1029 Linea de Battaile. Skeppslista, Karlskrona.
1716 0111 Sparre, Claes. Memorial till kungen om värvningarna.
1716 0127 Sparre, Claes. Memorial till kungen om volontärskompaniernas kompletterande.

RA M1873 Smärre sjöexpeditioner 1720-1779

1855 1756 0403 Rajalin, Johan. *Utdrag af journalen hållen på Skjeppet Södermanland.*
1856 0209 Rajalin, Johan. Rapport från skeppet Södermanland i Lissabon.

RA M1875 Sjöexpeditioner 1772, 1774-1880

1779 0310 af Trolle. *Commendering på den i År utgående Escadren*
1779 0912 Grubbe. Utdrag af observations Tabellerna på Skepp och Fregatter...

RA M1876 Sjöexpeditioner 1780-1782

1782 0225 af Trolle. Memorial angående dansk lotstaxa.
1782 0701 Gustaf (III) Personlig order till kommenderande officeren på Wasa.
1782 0713 af Trolle. Memorial om att anledningen till Wasas expedition inte finns längre.

RA M1877 Sjöexpeditioner 1788-1790

1788 0723 Lagerstråle. Vädjan om belöning för några yngre officerare på Wasa efter slaget vid Hogland.
1788 0723 Ankarloo. Om officerarnas på goda uppförande på Grip under slaget vid Hogland.
1788 odat (Ankarloo) Skaderapport för Grip efter slaget vid Hogland.
1788 odat (Lagerstråle) Skaderapport för Wasa efter slaget vid Hogland.
1788 0724 Hertig Carl. Memorial om behovet att anställa fler fältskärer till flottan.
1789 0610 Hertig Carl. Memorial om att pojama Disa och Fröja ska få stanna vid flottan.
1789 0624 Hertig Carl. Memorial om besättningsmanskaper för Disa och Fröja
1789 0613 Cederström, Rudolph. Rapport från spaning i Östersjön.
1789 0613 Hertig Carl. Följebrev till kapten Cederströms rapport.
1789 0803 Hertig Carl. Redogörelse för slaget vid Ölands södra udde.

RA M1879 Sjöexpeditioner, Amiraler m fl till Storamiralen 1788-1790

1788 0906 Escholin. Rapportering från pojama Disa till Wrangel om ryska flottan vid Hangö.
1788 0911 Escholin. Rapportering från pojama Disa till Wrangel om läget i Hangö.
1788 0928 Escholin. Rapportering från pojama Disa till Wrangel om läget i Hangö.
1788 1028 Wrangel till hertig Carl om Escolins begäran att få ut sina förskotterade pengar.
1789 odat Svenska Flottans Linea de Batalje Åhr 1790.
Odaterad Ehrensvärd, skrivelse hertig Carl om förändring av Disa och Fröjas tackling.
1789 0131 Ehrensvärd, brev till hertig Carl om folkbrist och besättningslistor.
1789 0523 Ehrensvärd, brev till hertig Carl om Hector avsegling
1789 0624 Ehrensvärd, brev till hertig Carl om fregatter för spaning.

RA M1885 Sjöexpeditioner 1793-1801

1795 0617 Wachtmeister, Clas Adam. Rapport från den dansk-svenska neutralitetsvakten
1796 0918 Wachtmeister, Clas Adam. Rapport om skeppet Wasas problem vid hemkomsten

RA M1886, Sjöexpeditioner 1801-1814

1806 0507 Cederström, Rudolf. Skrivelse till K Mt. Om vidtagne anstalter för blockeringen av Preussiske hamnar.
1808 0701 Naukhoff, Henrik Johan. Rapport till K Mt om avresan från Stockholm till flottan utanför Hangö

(RA) Riksarivet Enskilda arkiv (E) Nordenskjöld

RA E4907 Nordenskjöldska arkivet. Sjökriget 1788, vol 14.

1788 Journal för fregatten Fröja.

RA E4907 Nordenskjöldska arkivet. Sjökriget 1788, vol 19.

1790 0128 Kommenderingar
1790 0315 Kommenderingar officerare
1790 0415 Kommenderingar tygkontoret
1790 0423 Kommenderingar lotskontoret
1790 0423 Kommenderingar ekipagekontoret

RA E4909 Nordenskjöldska arkivet. Sjökriget 1789, vol 17.

1789 0629 Holm. Rapport från Disa. Omändring däck reling och nya master.

1789 0709 Holm. Rapport från prejningar av kofferdifartyg.
1789 0719 Holm. Rapport från prejningar av kofferdifartyg.
1789 0915 Bloms rapport från Disa under övertse Fusts expedition till Porkala.
1789 0926 Jacobsson. Prejningsrapport
1789 1119 Holm. Rapport från Disa på skeppsvarvet

RA E4912 Nordenskjöldska arkivet. Sjökriget 1790, vol 20.

1790 0518 Gustafs brev till örlogsflottan (Nordenskjöld) avsänt från Svensksund
1790 0703 Signaler den 3:dje juli 1790)
1790 0703 Gustafs undertecknade order om att utbrytningen ska ske enligt den fastställda planen från den 21 juni (avskrift vidimerad av justitarie Kihlgren och Sundevall, hertigens sekreterare).
1790 0703 Nordenskjölds order om utbrytning.

RA E4913 Nordenskjöldska arkivet. Sjökriget 1790, vol 21

1790 0513 Journal för Dristigheten.

RA E4914 Nordenskjöldska arkivet. Sjökriget 1790, vol 22.

1790 0427 Nordenskjöld. Orderbok Wasa. Order Linje de Bataille inför expeditionen.
1790 0511 Nordenskjöld. Orderbok Wasa. Order inför attacken på ryska flottan i Reval.
1790 0605 Lejonanker. Orderbok Wasa. Order inför inseglingen till Viborgska viken
1790 0606 Nordenskjöld. Orderbok Wasa. Order vid ankringen i Viborgska viken.
1790 0608 Améen. Orderbok Wasa. Order om vattenhämtning.
1790 0620 Nordenskjöld. Orderbok Wasa. Order om ransakningar inom skeppen för brottslighet mot invånarna.
1790 0621 Nordenskjöld. Orderbok Wasa. Order inför utbrytningen ur Viborgska viken.

RA E4917 Nordenskjöldska arkivet, Strödda handlingar vol 25,

1790 Karta över Wiborgska viken, sannolikt af Klint.

(KC) Kronans Coldinuorden arkivsamling

1788 Orderbok för skeppet Sophia Magdalena
1790 Skeppsjournal skeppet Wasa
1790 Rapportbok för Wasa

(FA) Författarens arkivsamling

1789 odat Segelordning inför 1789 års expedition
1790 0716 Ransakningsprotokoll Wasa
1790 1024 Justitarie Kihlgrens brev till Nordenskjöld
1791 0127 Justitarie Kihlgrens brev till Nordenskjöld

Tryckt dokumentation

Amiralitetskollegium 1789. *Dag-Mist-och Natt-signaler till sjöss och i hamn*. Kongl. Tryckeriet (KrA).

Bring, Samuel 1955. *Nicodemus Tessin d.y:s memorial och anteckningar för åren 1702–1713*. Kungliga Vitterhetsakademien.

Diarium. 1710. *Ett kort Diarium, öfver det hwad sig tildragit ifrån den tiden Swenska Flottan gick utur Carlscrona til Segels/och till den 3 Octobr. Anno 1710* (FA).

Bonde, C G 1811 *Hedvig Elisabeth Charlottas Dagbok* II. P. A. Norstedt & Söners Förlag.

Elgenstierna, Gustaf. 1925 *Den introducerade adelns ättartavlor* P. A. Norstedt & Söners Förlag.

Historiskt och Politiskt Nytt nr 12 1792. *Något ur vår senare tid rörande Reduktionshistorien* (FA).

Hierta, F G 1788. *Journal öfver Kungl. Svenska Flottans Sjö-Expedition år 1788*. Anders Zetterberg 1788 (FA).

Hierta, Fredrich Larsson. 1789. *Journal hållen öfver Kongl. Svenska Flottans Krigs-Rörelser uti Östersjön År 1789*. Anders Zetterberg 1790. (KB).

Holmberg J C tryck. *Konungens Declaration i anseende till kriget* (FA)

Homann, Iohann Baptist. *Prospect Grundris und Gegent der Konigl. Schwed. Vestung Stralsund*,

wie folche den 15 julij A0 1715 von den Nordischen Hohen Allijrten ist belagert worden (FA).

Kongl. Boktryckeriet 1810 *Freds Fördrag Emellan Hans Maj:t Konungen af Sverige Å ena, samt Hans*

Kongl. Tryckeriet 1801. *Convention Emellan Hans Maj:t Konungen af Sverige å ena, samt Hans Maj:t Kejsaren af Ryssland å andra sidan Til återupprättandet af en väpnad Neutralitet.*

Maj:t Fransmännens Kejsare, Konungen af Italien, Rehnförbundets Beskyddare, samt Medlare af Schweitsiska Confédérationens Å andra sidan (FA).

Momma, Peter 1741 *Orsaker Som föranlåta Kongl. Maj:t at förklara Krig emot Czaren af Ryssland* (FA).

Silverstolpe, Carl. *Utdrag ur sekreteraren hos kejsarinnan Katarina II sedermera verkliga Geheimrådet*

A V Chrapovitskijs dagbok 1787–1792. Kongl. Boktryckeriet 1880 (FA).

(Sillén, Jan). 1790. *En månad på Amphion. Minnen från sjötåget 1790* Beijers Bokförlagsaktiebolag 1915

Tersmeden, Carl. *Amiral Tersmedens memoarer.* Wahlström & Widstrand 1919 (FA).

Tornquist, Carl Gustaf. *Utkast till Svenska flottans sjötåg. A I* Nordström 1788 (FA).

Utterström, Bengt. *Nils Gustaf Rääfs brev till C C Gjörnell.* Föreningen Gamla Karlskrona årsbok 1956.

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

Litteratur

Berg, Lars O. 1883. *Karlskronavarvets historia del 1 1680–1866.* Abrahamsons tryckeri.

Bromé, Jenerik. 1930. *Karlskrona stads historia del I 1680–1790.* Janerik Bromé

Bäckström, P O 1884. *Svenska flottans historia* P. A. Norstedt & Söner.

Börjeson, Hjalmar. 1942. *Biografiska anteckningar om Örlogsflottans officerare 1700–1799.*

Generalstabens lit anstalt. 1942 (FA)

Elgenstjerna, Gustaf. 1925. *Den introducerade svenska adelns ättartavlor.* P. A. Norstedt & Söner.

Ericson, Lars. 1993. *Karlskronavarvets historia 1680-1866: Pionjärer och rustningar.* Förlag Karlskronavarvet AB. Generalstaben. 1919. *Karl XII på slagfältet, karolinsk slagledning* P. A. Norstedt & Söners förlag.

Gyllengranat, Carl August. 1840. *Sveriges Sjökrigshistoria i sammandrag, första delen.* Georg Ameen & Comp

Gyllengranat, Carl August. 1840. *Sveriges Sjökrigshistoria i sammandrag, andra delen.* Georg Ameen & Comp.

Harris, G Daniel. 1998. *Fredrik Henrik af Chapman, den förste skeppsbyggararkitekten och hans verk.* Litteratim.

Horn, L L. 1934. *Kommendörkapten L.L. von Horns biografiska anteckningar del III, 1* (FA)

Kreuger, J.H. 1856. *Sveriges förhållande till barbaresktaterna i Afrika* P. A. Norstedt & Söner.

Makko, A-Müller, L (red). 2015. *I främmande hamn, Den svenska och svensk-norska konsulttjänsten 1700–1985* Univsum Academic press

Munthe, Arnold. 1914. *Del I Flottan och ryska kriget 1788–1790* Otto Henrik Nordenskjöld. Norstedt & Söner.

Munthe, Arnold. 1916. *Del II Flottan och ryska kriget 1788–1790* Otto Henrik Nordenskjöld.

Munthe, Arnold 1917 *Del: IV Flottan och ryska kriget 1788–1790* Otto Henrik Nordenskjöld.

Munthe, Arnold. 1919. *Del V Flottan och ryska kriget 1788–1790* Otto Henrik Nordenskjöld.

Munthe, Arnold. 1923. *Del VI Flottan och ryska kriget 1788–1790* Otto Henrik Nordenskjöld.

Nicula, Oscar. 1933. *Svenska Skärgårdsflottan 1756–1791.* Akademisk avhandling. Åbo akademi.

Nicula, Oscar. 1954. *Ludvig Johan Escholin. En gustavian i det gamla Åbo.* Åbo Underrättelser.

Nordberg, Jöran. 1740. *Carl XII:s historia.* Peter Nyström 1740

Norman, H Wallström, E. 2008. *Johan Puke Skeppsgossen som blev generalamiral och statsråd 1751-1816.* Atlantis

Odelberg, Wilhelm. 1954. *Viceamiral Carl Olof Cronstedt.* Söderströms förlagsaktiebolag, Helsingfors.

Proschwitz, Gunnar. 1992. *Gustaf III mannen bakom myten.*

Ribbing, Olof. 1949. *Göteborgs eskader och örlogsstation.* Försvarsstabens krigshistoriska avdelning.

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

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

Sundberg, Ulf. 1998. *Svenska krig 1521–1814* Hjalmarson & Högberg Bokförlag.

Svanberg, Tommy. 2003. *Fortifikationsbefälhavarna i Karlskrona*. Region Syd Karlskrona.
Svenska Flottans Historia 1943 Del II bilagor och tabeller
Säve, Teofron. 1915. *Sveriges deltagande i sjuåriga kriget åren 1757–1762*. Beijers
bokförlagsaktiebolag.
Ullman, Magnus. 2002. *Örlogshistorisk dramatik*. Bokförlaget Magnus Ullman.
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.
Wallmark C A *Carl XII brevvexling förnämligast med sin syster Prinsessan Ulrika Eleonora ifrån år 1698-
1709*. Ecksteinska boktryckeriet 1830. (FA)

Övrigt

SMM Statens Maritima och transporthistoriska museer
NM Nationalmuseum

Bilaga 1. Figur 67. Claes Sparres lista på de 16 skepp som ska segla ut för att undsätta Stralsund
(RA M1860 Sjöexpeditioner, Danska kriget 1714–1718)

Linea de Battaille.

Bremer. _____
Wenden. _____ Vice Ammiral Wierster.
Seeland. _____
Örn. *Engheten.* _____ Ammiral Psilander.
Frederica Amalia. _____

Riga. _____
Br: Carl Frederich. _____ Vice Ammiral Taube.
Wesmanland. _____
Phoenix. *Giötha Lejon.* _____ General Ammiral Sparre.
Söga. _____
Solen. _____
Stockholm. _____
Verden. _____

Phoenix. _____
Prins Carl. _____ Vice Ammiral von Eöwen.
Gommern. _____
Östland. _____
Carlsrona. _____

Datum General Ammiral Öfverste Giötha Lejon
tille Andersson på Carlsrona Andd 1718 Octobr.
1718. *Jus Sparre*

Bilaga 2. Figur 68. Förstasidan av Ankarloos skaderapport för fregatten Grip
(RA M1877 1788 (Ankarloo)).

Fregatten Grip.

Uden Bord om Rabord från Agtern.

Under 2^{de} Lörten, under Batteriet i Berghullstet En
kula. Bredvid samma Lör En kula. Satt öfver
3^{de} Lörten på Andra Batteriet En kula. Emellan
3^{de} och 4^{de} Lörten En kula i Bordläggningen.
Under 4^{de} Lörten i Berghullstet En kula. Bredvid
samma Lör har En kula trängt En Garnerings
Plancka. Emellan 7^{de} och 8^{de} Lörten 2 kular i
Berghullstet. Under 8^{de} Lörten i Vattugängen
En kula. 9^{de} Lörten ifönder. Under 9^{de} Lörten
i Vattugängen En kula. Emellan 9^{de} och 10^{de} Lör-
ten En kula i öfver kant af Andra Berghullstet,
En i öfra Berghullstet och En i bordläggningen.
I thiäggel 2 kular gjort obetydlig skada.
Emellan Befars och Horröple En kula i Liffgängen.
Samma Bord om Rabord. Öfra Batteriet.
Emellan 3^{de} och 4^{de} Lörten från Agtern En kula
gått genom och fördesvat En garnerings Plancka
vid 3^{de} Lörten från fören En kula gått igenom
Liffullstet och slagit af en stångvindars Bull
samt fördesvat ena halfdörren på Cabypan.
Emellan 2^{de} och 3^{de} Canon på Andra Batteriet
En kula gått igenom Liffullstet. 7 4^{de} Lörten på
Andra Batteriet från Agtern En kula gått igenom
och fördesvat En Garnerings Plancka.
Fock Masten.
En kula under Swigtingen men gjort obetydlig

Bilaga 3. Chapmans brev till Ehrensvärd i Stockholm om tillståndet i Karlskrona i synnerhet för båtsmännen och hantverkarna.

Underdånigst Memorial!

Att jag nu å nyo skall vara nödsakad börja fortsättningen av det obehagliga ämnet, som rör de svåra och skadeliga följderna av medellöshet på denna ort, varest en mängd arbetare för Örlogsflottans skull, nödvändigt böra underhållas är mig högst obehagligt och okärt; men att med tystnad och ett fredat samvete kunna anse icke allenast det smärtande öde, som därigenom nu övergår detta fattiga arbetsfolket, utan och den märkeliga skada och förlust som kronan, i samma mån arbetsstyrkan bliver inaktiv, tillskyndas, förbjuder både mitt Ämbets plikt, och den föbindelse jag är mänskligheten skyldig. Sedan min sista anmälan i denna sak, hava folkets omständigheter blivit så mycket sämre, som det nu hänt och dageligen händer att Båtsmän, som på kalla vindar och andre ohyggliga ställen i stora hopar äro inlogerade, bliva ur desse sine usla kvarter utvräkte på gatorna, oftast sjuka och utsvultne; för det de ej kunna klarera det de äro skyldige för härbärge och uppehälle, till vilket hårda förfarande värdarne hava all skälig orsak, emedan största delen av dem höra till Timmermans och Hantverks staterne, vilka även i saknad av snart 3:ne månaders förtjänst, utom inkvartering och respenningar, ej längre kunna uthärda att försörja sig själve, långt mindre utan betalning gå i förskott för andras behov; Värden och gästerne äro således i lika beklagelig ställning och både utan all förmåga att på ett eller annat sätt kunna understödja eller rädda varandra.

Krediten som de hittills ägt och kunnat, fast med mycken förlust, nyttja har nu även upphört, därför att de handlande, som största delen ej äro kapitalister, förmålt sig, utan egen undergång ej längre kunna hålla förslag av sådane viktualievaror vilka, då de av allmoge och andra uppköpas, nödvändigt måste kontant betalas, som nu för dem skall vara omöjligt, då all penninge rörelse här nästan helt och hållet avstannat.

Följderna av allt detta bliva för det allmänna ganska viktiga; ty, så vida ej penningar kan med allra första fås till undsättning för arbetsfolket, bliver jag nödsakad, för att bespara kanske flere hundra olyckligas liv, som annars ofelbart inom kort tid av hunger och nakenhet förspillas, dimittera en stor del av Timmerman och Hantvärks staten, åtminstone de uslaste från varvet för att genom tiggande och andra utvägar kunna skaffa sig livsbergning.

Att såväl Båtsmännen som Timmermansstaten och arrestanter till ett betydande antal genom brist på nödige livsmedel och kläder under en så stark vinter redan insjuknat och dött, som ju längre, ju mera tilltager, haver jag för detta anmält och behöver således ej vidare för denna gången därom vidare nämna.

Av allt detta täktes Herr Greven, Överamiralen och Kommendören inhämta omöjligheten för mig, att i så fatta omständigheter, då arbetaren av hunger och köld utmärslad, mitt under arbetet stupar och dör, kunna åstadkomma Flottans utrustning till den tid som förelagt är, varföre jag ock för allt ansvar i denna delen mig ytterligare reserverar. Karlskrona den 29 januari 1789

Fred H Chapman

(RA M1695 1789 0129 Ehrensvärd)

Bilaga 4. Kommenderingar för 1790 års kampanj

Hertig Carls stab:

Stabschef: konteramiral Nordenskjöld (flaggkapten), överadjutant: kapten Palmquist, adjutant: löjtnant Brelín, expeditiönsmedicus: doktor Gersdorff,

expeditionsfältskär: Fürst, expeditionsjustitarie: Kihlgren, hertig Carls
privatsekreterare: magister Sundevall, tygmästare: Juléen, ekipagemästare: kapten
Kjörling, skeppsbyggmästare: Falk, adjutant för flaggkaptenen: Gustaf Klint samt ett
antal arméofficerare. (Munthe 1919:46)

Linjeskepp

Gustaf III, 74 kanoner, fartygschef, överstelöjtn Klint, sekond kapten Ramberg,
officerare 12, övrig besättning 654.

Sophia Magdalena, 74, divisionchef överste Leijonancker, fartygschef major
Gegerfeldt, sekond kapten Blessing officerare 11, övrig besättning 614.

Adolf Fredrik, 74, divisionschef konteramiral Modée, fartygschef major Ringheim,
sekond kapten Fischerström, officerare 12, övrig besättning 630.

Vladislaff, 76, fartygschef överste Fust, sekond kapten von Wendel, officerare 9,
övrig besättning 660.

Göta Lejon, 74, fartygschef överste Hysingskjöld, sekond kapten Löfman, officerare
10, övrig besättning 589.

Lovisa Ulrica, 74, fartygschef överste Améen, sekond kapten von Wendel, officerare
9, övrig besättning 568.

Enigheten, 74, fartygschef major Feiff, sekond kapten Lång, officerare 11, övrig
besättning 617.

Försiktigheten, 64, fartygschef överste Fahlstedt, sekond kapten Krusenstierna,
officerare 10, övrig besättning 595.

Hedvig Elisabeth Charlotta, 64, fartygschef överstelöjtnant Nauckhoff, sekond kapten
Söderdahl, officerare 11, övrig besättning 623.

Dygden, 64, fartygschef överstelöjtnant Billing, sekond kapten Jägersköld, officerare
9, övrig besättning 567.

Åran, 64, fartygschef överstelöjtnant Holdst, sekond kapten Blackstadius, officerare
8, övrig besättning 579.

Tapperheten, 64, fartygschef överstelöjtnant Wagenfeldt, sekond kapten Dufva,
officerare 10, övrig besättning 588.

Dristigheten, 66, fartygschef överstelöjtnant Puke, sekond kapten Östenberg,
officerare 11, övrig besättning 597.

Manligheten, 64, fartygschef major Pley, sekond kapten Ankarloo, officerare 9, övrig
besättning 578.

Rättvisan, 64, fartygschef överstelöjtnant Wollyn, sekond kapten Sjöman, officerare
9, övrig besättning 583.

Ömheden, 64, fartygschef major Grubbe, sekond kapten Lyckou, officerare 9, övrig
besättning 604.

Prins Carl Fredrik, 66, fartygschef major Wittlock, sekond kapten Öhrström,
officerare 10, övrig besättning 527.

Prins Carl, 64, fartygschef major Sahldtedt, sekond kapten Sveder, officerare 8,
övrig besättning 523.

Prins Fredrik Adolf, 64, fartygschef major Ekenman, sekond kapten Blessing,
officerare 9, övrig besättning 563.

Fäderneslandet, 64, fartygschef major Tingvall, sekond kapten Hederstierna,
officerare 9, övrig besättning 579.

Wasa, 62, fartygschef major Hellman, sekond kapten Cederschiöld, officerare 10,
övrig besättning 565.

Fredrik Rex (utrustat i Finland, ej uppgifter)

Prins Ferdinand, 62, fartygschef major Zachou, sekond kapten Monthan, officerare
10, övrig besättning 496.

Riksens Ständer, 60, fartygschef major von Castanie, officerare 9,

övrig besättning 508.

Finland, 56, fartygschef major Treutiger, sekond Kapten Nordenankar, officerare 10, övrig besättning 514.

Svåra fregatter

Uppland, 44 kanoner, fartygschef major Rahm, sekond löjtnant Rahm, officerare 8, övrig besättning 369.

Grip, 44, fartygschef major Söderdahl, sekond löjtnant Sjöbohm, officerare 7, övrig besättning 391.

Bellona, 40, (Utrustad i Göteborg, ej uppgifter)

Fröja, 40, fartygschef kapten Wrangel, sekond löjtnant Egerström, officerare 8, övrig besättning 355.

Zemire, 40, fartygschef kapten Neuendorff, sekond löjtnant Sifversvärd, officerare 7, övrig besättning 339.

Camilla, 40, fartygschef major Cederström, sekond löjtnant Wohlyn, officerare 9, övrig besättning 340.

Thetis, 40, fartygschef kapten Petterson, officerare 9, övrig besättning 324.

Euridice, 40, fartygschef kapten Feiff, sekond löjtnant Améen, officerare 8, övrig besättning 369.

Galathea, 40, fartygschef von Wallden, sekond löjtnant Asping, officerare 8, övrig besättning 350.

Repeterfregatter

Illerim, 36 kanoner, fartygschef kapten Ankarloo, sekond löjtnant Österman, officerare 6, övrig besättning 235.

Jarislawitz, 36, fartygschef kapten Gahn, sekond löjtnant Hjelm, officerare 6, övrig besättning 272

Jarramas, 32, fartygschef kapten Lagerstråle, sekond löjtnant Pettersson, officerare 6, övrig besättning 228.

Hector, 26, fartygschef kapten O Cederström, sekond löjtnant Flemming, officerare 5, övrig besättning 239

Ulla Fersen, 18, fartygschef kapten Blom, sekond fänrik Olsson, officerare 6, övrig besättning 207.

Kutterbriggas

Husaren, 18 kanoner, fartygschef löjtnant Cöster, sekond fänrik Falkman, officerare 2, övrig besättning 120.

Dragon, 12, fartygschef löjtnant Ekholm, officerare 2, övrig besättning 115.

Kuttrar

Falk, 12, fartygschef fänrik Runblad, officerare 1, övrig besättning 74.

Hök, 10, fartygschef kapten Millet, officerare 1, övrig besättning 41.

Jakter

Esplendian, 16, fartygschef fänrik von Schantz, officerare 1, övrig besättning 21.

Lovisa Ulrica, fänrik Jacobsson, officerare 1, övrig besättning 20.

S:t Barthelemy, 8, fartygschef fänrik Hartmansdorff, officerare 1, övrig besättning 20.

Fortuna, - - - besättning 17.

Måsan, 12, fartygschef fänrik Jacobson, officerare 1.

Skonerter

Kosacken, 10, fartygschef fänrik Hast, officerare 1, övrig besättning 65.

Disa, 10, fartygschef löjtnant Petterson, officerare 2, övrig besättning 80.

Sjukfartyg

Hjälten, fartygschef löjtnant Frumeri, officerare 1, övrig besättning 70.

Bombkitzar

Ethna, fartygschef fänrik Sohlberg, officerare 2, övrig besättning 41.
Måsen, fartygschef fänrik Hahn, officerare 1, övrig besättning 31.

Brännare

Postiljonen, fartygschef fänrik Sandels, officerare 1, övrig besättning 38.

(Munthe 1919:43 och RA E4911 1790 0312 Carl)

Skeppet Wasa

Officerare: Major A Hellman, kapten C Cederschiöld, fänrikarna F A Blackstadius, M Wollin, S Paulin, F Chapman

Konstaplar: flaggkonstapel Fr Ödman, arklimästare M Djurstedt, konstaplarna J Linnerquist, N Wahlberg

Arklimästare: arklimästare P A Ödman, A Wetzell, A Sellman, O Sund, P Hallberg, H Linck, F Blomma, E H Kjällberg

Styrmän: Överstyrmännen Kjempe, J Cerenius, medelstyrmännen A Blackstadius, P Frisk, J E Askulin, M Jönsson, L lärstyrmännen A Stenström, J E Schmitt, M Hindrickson, J H Tornberg

Skeppare: Överskeppare C Blom, överskeppare H Rundquist, underskeppare G H Welling, S Rautalin, A Ekberg, högbåtsmän J Rosengren, I Knutsson, A Bränning, J H Åhman, E Söderberg

Fregatten Grip

Officerare: Kapten Söderdahl, löjtnant F Sjöbohm, fänrik Fornell, Kulberg, Granfelt, Bremer

Konstaplar: Konstaplarna H Wahlquist, B F Tersman

Arklimästare: I Åbrandt, C G Krall, M Grönberg, E Laurin, J Zimmerman

Styrmän: Överstyrmännen C H Hästesko, C Humla, medelstyrmännen L Kastholm, S H Sjöström, A Engberg, lärstyrmännen P Dahlberg, J Labart, P Åsberg, A Kjellse

Skeppare: Överskeppare N Löfström, J Dahlström, E Nyberg, L Malmström, J F Schiölts, S Berg, A Holmstedt

Skonerthbriggen Disa

Officerare: Löjtnant J Petterson, fänrik Vilke

Arklimästare: Arklimästarna A Sjöman, I Winberg

Styrmän: Medelstyrmännen C S Ström, J Andersson, lärstyrman P Classon

Skeppare: Underskeppare J Lundquist, högbåtsman J Holmberg

Lätta fregatten Hector

Officerare: Kapten Cederström, löjtnant Flemming, fänrikarna D M Hafverman, Kinberg

Konstaplar: arklimästarna H H Wittberg, Holmberg

Arklimästare: Listerberg, Tingberg, Ljungström, Broman

Styrmän: Överstyrmännen L H Malmberg, E Liljelund, medelstyrmännen J Berg, S Andersson, lärstyrmännen L N Lindgren, S H Svedberg

Skeppare: Överskeppare A Häger, underskepparna P Damgren, C Cedervuist, högbåtsmännen M Rosenlund, M Lundberg, N Sandberg

(Munthe 1919:43 – hertig Carl godkänd kommenderingslista från 28 januari 1790)
(RA E4911 Nordenskjölds arkiv:

- hertig Carl godkänd kommenderingslista för officerare 15 april 1790
- tygkontors kommenderingslista för artilleriet 15 april 1790
- lotskontorets kommenderingslista 23 april 1790
- ekipagekontorets kommenderingslista 23 april 1790)

(Det har säkert av olika skäl skett förändringar innan avseglingen från Karlskrona den 29 april)

Bilaga 5. Journal för örlogsskeppet Dristigheten 1790 under och efter attacken mot Reval.
(Kursiverad text är hämtad från signalbok för örlogsflottan 1789-1790.)

Torsdag 13 maj am. Signal att rangera sig i marsche och konvojordning uti signalerats skepps kölvatten nr 1 Dristigheten. Signalerade dito momangsignal, dito signal nr 12 skall göra 15,

Kl 4 signal art 807: (*Divisions chefen uppdrages han medelst vinden över manövreringen inom deras divisioner. då denna signal göres inom fiendens åsyn, betyder den att utom omsorgen att hålla skeppen inom sina divisioner på sina poster, även chefen för division tillåtas att manövrera, så i det hela som plutonsvis el enkelt i avsigt att kunna kupera dubbla el samla sin styrka emot någon av fiendens flyglar med den varsamhet att alltid möjlighet till förenande med huvuddelen av flottan, att öppna och art 28: Ge flottan tillkänna, chefen gör sin manöver independent av den övriga flottan.*) [Denna artikel är specialskriven för hand i signalboken.]

Kl ¼ 5 signal art 330: (*klart skepp till aktion*)

Kl ½ 5 signal att göra klart till ankring och signal att sluta bättre i linjen,

Kl 5 lodade 30 famn då Nargö norra udde var passerad,

Kl ¼ 6 lodade och hade 10 famn vid sydvästra kanten av Ragnilgrundet,

Kl ½ 6 gjorde Tapperheten signal att skeppet stod på grund, styrde så mera sydvart åt farvattnet,

Kl ¼ 6 gjorde Kung Adolf Fredrik signal art 425, (*Ge tillkänna, att man funnit botten, samt att man skall utvisa till vad djup och av slag gäller ej hela flottan*).

Kl ¼ 7 signal på Gustaf III art: 494 (*Flottan skall hålla sig klar att attackera en hamn*) art 342: (*Sluta på fienden i elden*).

Kl ½ 7 lodade 20 famnar signal på Gustaf 3:ie art 566: (*Frågas ett skepp: vad klockslag kan det vara reparerat eller flott?*) dito art 495: (*Flottan delar sig i två kolonner; alla skepp av 60 kanoner och däröver på en kolonn, enligt utstakad ordning*) och art 342: (*Sluta på fienden i elden*).

Kl ¼ 7 lodade 49 famnar,

Kl 7 signal på Tapperheten art 845: (*Middag*) lodade 49 famnar, dito signal på Gustaf III till Dristigheten att intaga sin post främst om sin eskader,

Kl ½ 8 lodade 46 famnar, signal till Dristigheten att öka segel, satte till fock och stagseglen,

Kl ¼ 8 lodade 38 famn, signal art 49: (*hela flottan skall komma eller styra bidevind upp, med styrbords halsar*), dito hissades här flaggen no 7,

Kl 8 signal från Gustaf III art 29: (*Eftersta skeppen skola föra mera segel, eller sluta distanserna*). för 2:dra divisionen, signal art 48: (*division skall knipa i vinden på en gång för*) 3:e division,

Kl ¼ 9 lodade 35 famn,

Kl ½ 9 lodade 35 famn och passerade grunden,

Kl 10 lodade 25 famn, signal art 343: (*Närma fienden på pistolhåll*).

Kl ¼ 11 lodade 22 famn, Sign art 18: (*Order till signalerat skepp, att göra ett slag, för att draga sig till lovart, för att intaga sin post i linjen*).

Kl ½ 11 art 583: (*Order för det fartyg som ligger närmast till hands: att skicka ett annat skepp vare sig främmande eller flottan tillhörigt, den hjälp det behöver eller begär*).

Kl 11 signal att eftersta skeppen skola för mera segel eller sluta distanserna

Kl ½ 11 Var jag kommen upp, under Revels kastell och musköthåll från linjen av Ryska skeppen, som låg förtöjde och bestod av 10 skepp och 6 fregatter, hölt då av fördevind långs ryska skeppen och började aktion då jag utstod elden från kastellet och hela ryska linjen, sedermera styrde bidevind upp i Nordvart igen farvattnet ut. Under aktion blev endast 3:ne man bleserade, 2:ne därav i kryssmasten genom splint efter en kula som gick mellan krysstångfoten och tog in 3 tum i rätten, 5 kulor fast i styrbordsidan, 1 fockevant avskjuten med en stor del av löpande tågverket och flere hål skjutna i största delen av seglen, en 18 punds styckebrok avskjuten och därav lavett sönder, med mera av mindre betydenhet.

Kl ¼ 12 art 343: (*Skepp som har lots för kusten eller för det ställe som chefen signalerat*) och

Kl ½ 12 art 342: (*Frågas om något skepp har lots eller kunnig sjöman, för den kust på vilken man är*).

Kl ¼ 12 signal från Riksens Ständer att skeppet stod på grund, och art 540: (*Läcka, eller annan skada, så betydande att man är utan hopp om skeppets frälsning*).

Kl 12 signal från Gustaf III, art 704: (*Order till signalerade skepp att skicka sin barkass jakt-trossar eller smärta kablar ombord på det skepp som förhalar, eller som begär dem*) och Tapperhetens nummer.

pm

Kl ¼ 1 signal på Kung Adolf Fredrik art 599: (*Begära roddarefartyg*) nr 31 Rättvisan, tog in rev i märsseglen.

Kl ½ 1 Kung Adolf Fredrik art 542: (*Skada för-ut i skeppet*) och signalerades Riksens Ständer, dito signal från Gustaf III till Galathe att passera akter om Chefen,

Kl ¾ 2 signal för Wasa att hålla av, passerat farvattnet ut från Reval mellan Reval sten och Agnilsgrundet,

Kl 3 signal för Esplendian att passera akter om chefen,

Kl 4 signalerat främsta skeppen skola minska segel eller sluta distanserne,

Kl 5 signal för hela flottan att vända fördevind,

Kl ¾ 5 verksällighets signal,

Kl ¾ 6 vände sydvart över,

Kl ¾ 8 signal art 583: (*Order för det fartyg som ligger närmast att skicka den hjälp det behöver eller begär*) och

Kl 8 art 447: (*Order till flottan lovera utan ordning för att så mycket bättre komma upp i vinden*).

Kl 11 vände genom vinden nordvart över. För övrigt satt till och minskat segel efter omständigheten. Lagat stormärseglet och focken.

Fredag 14 am

Kl 1 Vände genom vinden västvart över brukat segel efter nödvändigheten,

Kl ¼ 5 signal på Gustaf III artikel 60: (*För hela flottan att hålla av*).

Kl 5 signal artikel 296: (*Man ser ett misstänkt fartyg i signalerat väderstreck*.) och verkställighetsteckens-signal för den manövern (nr 60)

Kl ½ 6 vände OSO vart över, dito signal (*Marschordning på perpendikeln av vinden Eskadern i vilken ställning som helst Naturlig ordning*.)

Kl 6 signal art 19 ... och art 50: (*hela flottan skall styra bidevind upp med styrbords halsar*, kl 9 satte ut 8 åra slupen)

Kl ½ 10 stack ut 2:dra revet av stormärseglet, satte till stor-och förbramseglet och sände 8-åraslupen till Tapperheten till hjälp, gjorde fast bramseglen.

Kl 11 signal order för signalerad division att skicka slupar till Tapperheten.

Kl 12 satte ut 10-åra-slupen.

pm

Kl ¾ 3 sändes fänrik Laurbeck till chefskeppet med rapport, fick ombord 34 man av skeppet Riksens Ständers besättning,

Kl ½ 8 kom åttaåraslupen ombord igen som hjälpt bogsera Tapperheten, Dito satte in 10-åraslupen,

Kl 8 signal art 449: (*order till alla skeppen att hålla sig längst kusten m m*.)

Kl 11 tog in 2:ne revet i förmärseglet, legat uppbrassad med stormärseglet på stång,

Kl 12 tog in 2:dra revet i stormärseglet. – I dag arbetat med en del segels lagande som blivit sönderskjutne, samt försett utombords after skotten. Och fyllt sjövattnen på en del liggare.

O H Nordenskjölds samling (RA E4913 1790 0513 Puke)

Bilaga 7. Gustaf III brev till örlogsflottans stab, skriven på Amphion den 18 maj.
(RA Nordenskjöldska arkivet)

För att draga all möjlig fördel av sina segrande vapen, under det fruktan ännu varar hos fienden, dess fartyg ej ännu äro fulländade, och nödvändiga försvarsanstalter av honom icke hunnit vidtagas; synas det böra bliva konungens plan att skyndsammast förstöra den del av Ryska skärgårdsflottan som är kvarliggande uti Viborg, och vilken förmodligen i händelse av en snar attack, icke lär kunna undgå det öde som träffat den Fredrikshamnske eskadern. För att kunna verkställa denna plan, bliver nödigt att skärgårdsflottan bliver av örlogsflottan soutenerad därigenom att denna senare intager en sådan station varigenom alla de hinder Ryska Örlogs skepp och fregatter av den i Cronstadt förlagde flottan synes kunna tagas vid Seeskär, varest den kunde så förläggas till ankars att man lätterligen kunde komma till segels med vad vind som helst, genom kryssare känna vad med Cronstadts och Revals flottor passerar och därjämte soutenera Kongl. Majsts entreprise på Viborg, vilken omöjligen kan företagas utan att vara betäckt och understödd av örlogsflottan.

Hans Kongl. Höghet, kan så mycket mera vara säker att ej av Cronstadtske Flottan få bataille, som man ej lär våga att blottställa sig för en evenement, vars olyckliga utgång kunde icke allenast, i anseende till den nära belägna huvudstaden bliva av yttersta vådlighet för hela Ryska Riket, utan även vara äventyrlig för Kejsarinnans egen person, uti ett land varest revolutioner ej äro sällsynte.

Det enda som vore att befara, är en förening och gemensam attack av Cronstadtske och Revalske flottorne; Men det djärva och tilltagsne anfall som Hans Kongl Höghet nyligen gjort uppå Ryska Eskadern uti Revals hamn, och som endast av en oförmodad hård vind misslyckats, lär utan tvivel hava injagat en sådan fruktan hos den gamle och varsamme amiralen Tschitschagof, som sett sin eskader hotad av en nästan immanquable undergång, att han säkert icke lär våga utlöpa, så länge Hans Kongl. Höghet befinner sig emellan bägge flottorne.

Skulle åter Cronstadtske Flottan som lär bestå av 22 skepp av linjen utlöpa, så är Hans Kongl. Höghet i styrka, med sina fregatter inberäknade, att kunna mäta sig med fientliga flottan.

Uti denna projekterade Positionen bör en ständig kommunikation emellan Kongl. Majst och H.K.H. Underhållas, för att kunna lämna å ömse sidor nödiga underrättelser, om vad som bör göras.

En lyckelig expedition emot Skärgårdsflottan i Viborg ger anledning till stora entrepriser, som kunna med mycket fördel utföras.

[med egen hand]

Det är det jag önskar av min Örlogs Flotta för många skäl[,] vilka de viktigaste i särskilt förtroende meddelas Hans Kongl Höghet

Amphion i Svensksund den 18 maj 1790

Gustaf

Skärgårds flottan i Viborg
ger anledning til stora
entrepriser, som kunna
med mycken fördel
utföras.
Detta är det jag önskar af min
örlogsflotta för många skänt vilken
beviaktigaste i härskilt förtroude
meddelas Hans Kongl: Höghet
Amiralen i Lovénström den 18 Mars
1790

Gustaf

FIGUR 70 De egenhändigt skrivna slutraderna på ovanstående brev från Gustaf III till örlogsflottan "Det är det jag önskar av min örlogsflotta..." (RA E4912 1790 0518).

VRAKEN I DJUPASUND

Perioden 5 till 13 oktober 2020 påbörjade Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) en arkeologisk förundersökning i Djupasund, mellan Tjurkö och Sturkö på uppdrag av Karlskrona kommun och Region Blekinge.

Uppdraget var att dokumentera, avgränsa och om möjligt identifiera vraken som ligger på platsen. Området med fartygslämningar har tidigare registrerats av SMTM i Fornreg med lämningsnummer L1978:1918.

Det fanns tidigare uppgifter om 10-15 vrak i området. De inledande dykningarna koncentrerades till tre vrak som fick arbetsnamnen Vrak 1-3. 23 prover för åldersanalys togs på Vrak 1-3 samt en pårad som påträffades intill Vrak 1. Fältarbetet fick dock avbrytas på grund av hårt väder.

Undersökningarna återupptogs i april 2021 och kunde då fullföljas. Inför den återupptagna undersökningen hade SMTM fått hjälp av Försvarmakten vilka karterat området med multibeam. Karteringen resulterade i minst sex vrak och ett antal anläggningar. Det arkeologiska arbetet kunde utifrån multibeam-bilden koncentreras på att dokumentera området och lämningarna mer systematiskt, vilket sedan stod till grund för jämförelser med arkivuppgifter angående sänkta skepp och försänkningar i området. Ytterligare 23 prover för datering togs, nu på Vrak 4-6. Två prover togs även på en möjlig sekundär anläggning i Vrak 4.

Sammanfattningsvis rör det sig om sex vrak inom undersökningsområdet. Av dessa har fem med relativt stor säkerhet kunnat identifieras. Ett har med viss osäkerhet kunnat identifieras.