

Världsarvets g(l)ömda vrak  
Karlskrona kommun



# Världsarvets g(l)ömda vrak

- en resurs för Karlskrona och Blekinge

Projekthistorik - Petra Stråkendal



Stockholm

Göteborg

Karlskrona

Malmö

Klaipeda

Gdynia

<b>Sammanfattning</b>	<b>4</b>
<b>Inledning</b>	<b>6</b>
<b>Bakgrund</b>	<b>8</b>
Dykturismens förutsättningar	10
Vad är en dykpark?	11
<b>Från idé till projekt</b>	<b>12</b>
En 20-årig historia	12
Arkeologiskt arbete	14
Publikt i urval	16
Projektnamn	17
<b>Projektet Världsarvets g(l)ömda vrak</b>	<b>18</b>
En projektplan formas	18
Syfte	18
Projektmål	18
Världsarvets vision och mål	19
Agenda 2030	19
Sveriges miljömål	19
Friluftspolitiska mål	20
Övrig mål	20
<b>Området</b>	<b>22</b>
Östersjön, Blekinge och Djupasund	22
Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona	24
Biosfärområdet Blekinge Arkipelag	26
ARK56	26
<b>Tillgängliggöra vrak</b>	<b>28</b>
Karlskrona med utblickar	28
Återvunna vrak – något av värde?	30
Upplevelsevärde	32
Torrdykning	34
Kulturmiljölagen	35
<b>Avslutning</b>	<b>36</b>
<b>Referenser</b>	<b>37</b>
<b>Bilaga 1. Projektplan</b>	<b>39</b>
<b>Bilaga 2. Avsiktsförklaring</b>	<b>46</b>
<b>Bilaga 3. Artikel</b>	<b>47</b>

# Sammanfattning

**Världsarvet och Karlskronas historia berättas och visas idag på olika sätt. Utmaningarna är att hålla intresset uppe lokalt och skapa aktuella besöksmål samt nya förutsättningar för det lokala näringslivet. Projektet "Världsarvets g(l)ömda vrak – en resurs för Karlskrona och Blekinge" arbetar med att identifiera och ta fram information om vraken och att koppla informationen till lokala platser, byggnader och personer. I projektet ingår att skapa en dykpark i Djupasund, vilket kan beskrivas som en guidad tur på botten. Dykaren simmar längs en markerad slinga och får information om vraken genom de skyltar som placerats ut på botten.**

Projektet vänder sig till både dykare och icke-dykare. Besökare som inte dyker, ska därför kunna ta del av vrakens berättelser på land i anslutning till vraken.

Besöksmål med anknytning till vraken finns inom hela världsarvet Örlogsstaden Karlskrona och i närområdet. Besöksmålen ska identifieras, lyftas fram och paketeras för besökare. Här finns det möjligheter för näringsidkare att komma med egna idéer om vad man kan bidra med och hur de kan använda projektets underlag och aktiviteter i sin egen affärsverksamhet.

Rapporten visar hur projektet vuxit fram och formats genom idéer, kontakter och arkeologiska utredningar. Sammanställningen är gjord på uppdrag av Karlskrona kommun.

# Hoglands park



*Hoglands park i centrala Karlskrona kan lyftas fram som besöksmål genom sin koppling till Karlskronas vrak.  
Foto: Visit Karlskrona, fotograf Håkan Lindner, (beskuren).*

# Inledning

**I Östersjön finns det tusentals vrak. Det kalla och syrefattiga vattnet bevarar organiskt material mycket bra och skeppsmasken trivs inte i det bräckta vattnet. Det skapar förutsättningar för unika dykupplevelser och de många välbevarade vraken ger värdefull kulturhistorisk kunskap.**

Blekinge har under lång tid varit ett strategiskt viktigt område. Kustnära segling var länge nödvändig och Kung Valdemars segelled från 1200-talet nämner Utlängan i Blekinge. Kusten är bitvis svårnavigerad, vilket har lett till många förlisningar. Med ny teknik och genom att nya områden kartläggs kommer hela tiden nya vrak till vår kännedom. Det gäller både förlista och avsiktligt sänkta vrak.

Hur kan denna spännande del av vårt kulturarv tillgängliggöras och hur kan det användas för att stärka näringslivet och besöksnäringen i regionen? Dessa frågor ligger till grund för det som kom att utvecklas till projektet "Världsarvets g(l)ömda vrak – en resurs för Karlskrona och Blekinge".

Vraken som ingår i projektet är i huvudsak avsiktligt sänkta och i de flesta fall återanvända i andra syften, till exempel som en del i utfyllnader, som spärrar för försvar eller vågbrytare. De är därmed en viktig del av Karlskronas och världsarvets historia.

Skeppen hade ofta lång livslängd innan de sänktes och viktiga händelser finns bevarade i litteratur, dag- och loggböcker, brev och arkiv. Det ger oss nya berättelser till redan befintliga besöksmål inom världsarvet Örlogsstaden Karlskrona. Det kan också hjälpa till att skapa nya intressanta platser att besöka och utveckla, tillsammans med lokala aktörer.

Rapporten har sammanställts på uppdrag av Karlskrona kommun, med syfte att ge en historisk återblick av hur projektet vuxit fram samt ge underlag till framtida ansökningar.

Karlskrona kommun uppdaterar kontinuerligt information om projektet på sin hemsida, [karlskrona.se](http://karlskrona.se)



*Ett av vraken i Djupasund dokumenteras.  
Foto: Mikael Fredholm, SMTM. Fo223661.*



*Linjeskeppet Wasa byggdes 1778 i stora skeppsskjulet (den röda träbyggnaden) i Karlskronas örlogshamn. Det kom därefter att kallas Wasaskjul. Wasa är ett av de skepp som sänkts i Karlskrona och kan användas för att knyta ihop besöksmål i och i anslutning till Karlskrona. Foto: Visit Karlskrona.*

# Bakgrund

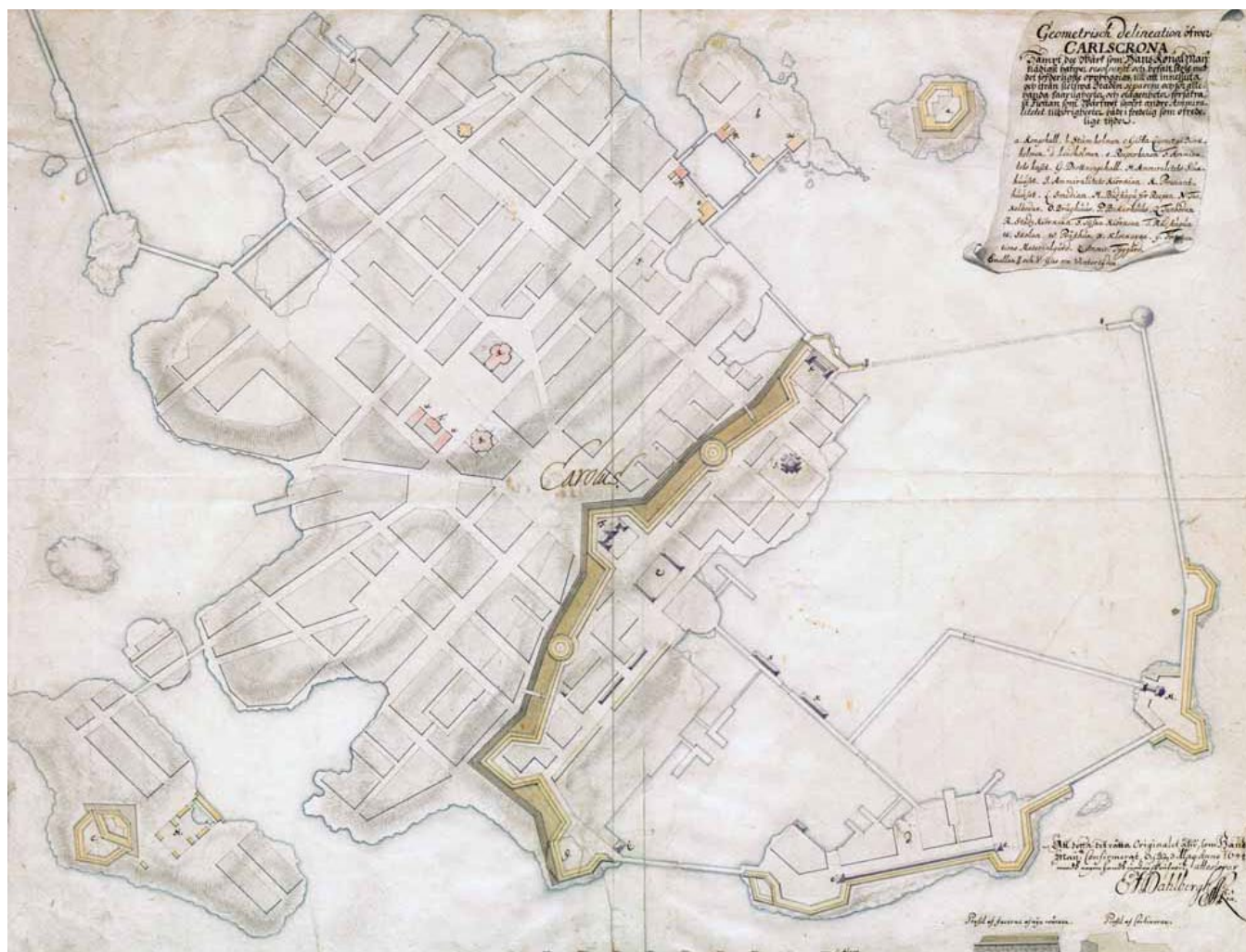
**I och i anslutning till världsarvet Örlogsstaden Karlskrona finns uppskattningsvis runt sextio avsiktligt sänkta vrak. De har nära anknytning till de särskilda värden som ligger till grund för världsarvets utnämning. En del av skeppen byggdes i Karlskrona och har varit en del av den innovativa skeppsbyggnadsutveckling som fortfarande pågår idag.**

**Många av byggnaderna som pekats ut som särskilt värdefulla i världsarvet är byggda för produktion och logistik kring skeppsbyggnad, samt att få skeppen segelklara och rustade för krig. Det går därmed att följa skeppens historia från början till slut samtidigt som förståelsen kring världsarvets byggnader och miljöer kan öka.**

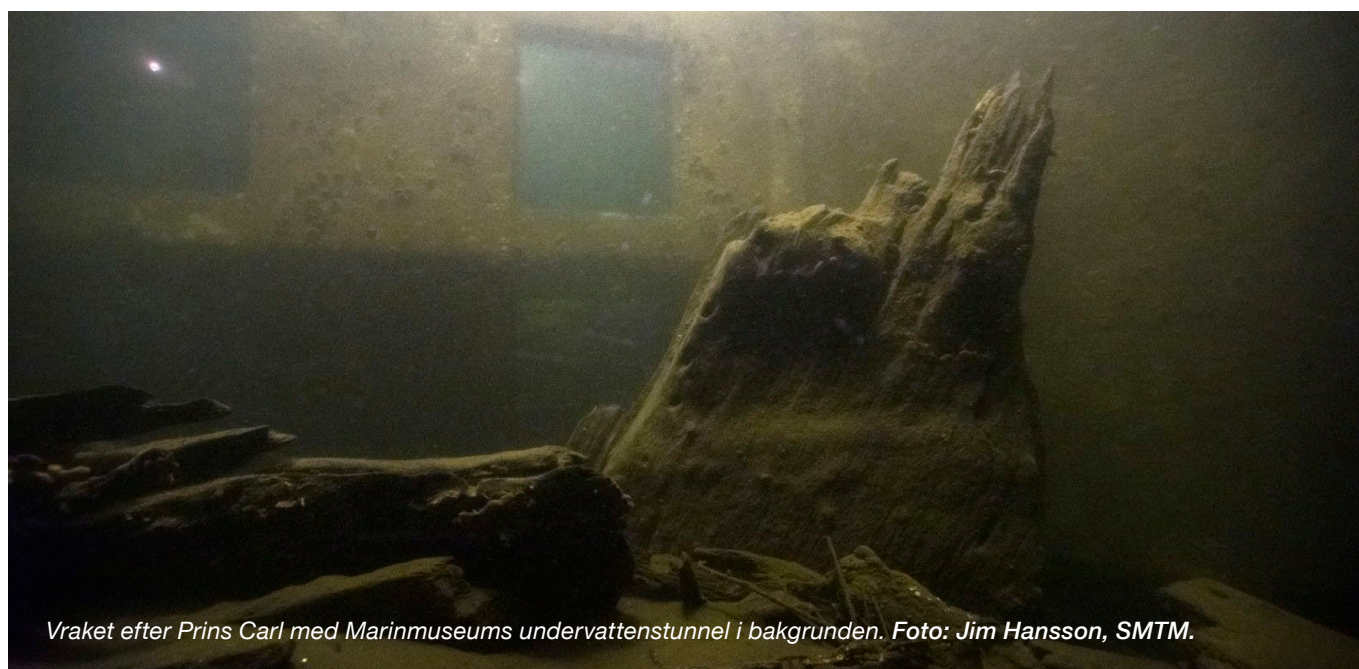
När skeppen inte längre var lönsamma att reparera, sänktes de i utfyllnader och spärrar. Det bidrog till stadens planläggning, utveckling och försvar. Många av vraken är inte tillgängliga för besökare, eftersom de ligger dolda i utfyllnader eller inom militärt skyddsområde. Några av dem är tillgängliga för dykare, och under Marinmuseum kan besökare se

ett av vraken genom fönster i en undervattenstunnel. De vrak som är tillgängliga är redan attraktiva besöksmål för dykare. Ett av dessa områden är "Vrakkyrkogården" i Djupasund, mellan Sturkö och Tjurkö utanför Karlskrona. Vrakspärren började anläggas 1785 som en del av stadens försvar. Platsen upplevs som mäktig och häftig att dyka på, men också som svårnavigerad och svårtolkad. Genom att anlägga en dykpark, där besökaren blir guidad på botten längs en slinga, löser man både problematiken med navigering och tolkning.

Vraken behöver ses i ett större sammanhang. De är intressanta som besöksmål, men det är genom berättelser och den lokala kopplingen som projektet har den största potentialen. Vilken roll har de spelat i stadens historia? För att underlätta förmedlingen, delas de identifierade skeppens livslängd in i tre faser; skeppsbyggnad, seglade och vrak. Det ger förutsättningar för att skapa temabesök utifrån befintliga och nya besöksmål. Besökare, både dykande och icke-dykare får ett mervärde och de som bor här får möjlighet att ta del av sin historia på ett nytt sätt.



Karlskrona stads- och befästningsplan från 1694. Källa: Krigsarkivet.



Vraket efter Prins Carl med Marinmuseums undervattentunnel i bakgrunden. Foto: Jim Hansson, SMTM.

# Dykturismens förutsättningar

**Under förstudien av Världsarvets g(l)ömda vrak, fick projektet ta del av de utredningar som gjorts inom arbetet för Dalarö dykpark/Dalarö skeppsvraksområde i Haninge kommun.**

På uppdrag av Haninge kommun och projektet BAL-TACAR, tog företaget Kairos Future fram ett underlag för affärsutveckling av dykning vid Dalarö. Underlaget presenterades i rapporten Utveckling av dykturismen på Dalarö (2017) samt på seminariet Vrakprat på Sjöhistoriska museet den 25 november 2018. Resultatet visade att det fanns 88 dykföretag i Sverige, varav 57 hade en omsättning under en miljon kronor.

Målgruppsanalysen visade att det inte finns tillförlitliga siffror på hur många dykare det finns i Sverige. Kairos Future anger att i en undersökning 2017 uppgav 0,4% av Sveriges befolkning i åldrarna 18–74 år dykning som ett av sina tre största intressen. Det motsvarade då 28 000 personer.

Centre for the Promotion of Imports from developing countries (CBI) gjorde 2015 en generaliserad beskrivning av en europeisk dykare. Det som tas upp i Kairos Futures rapport är:

- Två tredjedelar av alla europeiska dykare är män
- Generellt har de hög inkomst och är välutbildade
- Lever ofta ett aktivt och hälsosamt liv
- Anser att hållbarhet och miljöfrågor är viktigt
- Genomsnittlig dyksemester för en europeisk dykare är 10 dagar

Utifrån detta identifierade Kairos Future tre målgrupper:

- Fritidsdykaren (motsvarar 70 % av de europeiska dykresenärerna)
- Dyknörden (motsvarar 20 % av de europeiska dykresenärerna)
- Familjer och par (motsvarar 10 % av de europeiska dykresenärerna)

I rapporten specificeras mer ingående vem som ingår i vilken grupp och hur man attraherar kategorin.

De trendspaningar som Kairos Future lyfter fram är:

- De personliga och unika upplevelsena ökar i betydelse
- Tillsammans och längtan efter kontakt är alltmer i fokus
- Optimera tiden – tid och energi är den nya valutan
- Från uppkoppling till avkoppling
- Längtan efter det äkta och genuina
- Ökat fokus på hållbarhet
- Digitaliseringen accelererar

År 2017 beskrev CBI dykturismen på sin hemsida:

**Europe is a key source market for dive tourism. Western European countries such as Germany, France and the United Kingdom are especially strong markets. European divers are interested in sustainable destinations, with good health and safety measures. They increasingly look for unique diving sites or experiences. As senior travellers discover diving, this growing population is becoming a promising target group. Reliability is a must, which you can show through certification.**

Utifrån samtal med nyckelpersoner samt utredningarna från Dalarö bedömdes att det fanns potential för en dykpark i Karlskrona, och arbetet med projektiden fortsatte.

Hösten 2019 publicerades *Skapa en dykpark. Från idé till verklighet* (Flyg 2019), vilken tar upp ovanstående målgrupper, samt ger ett underlag för planering.



*Djupasund utanför Karlskrona.  
Foto: Jim Hansson, SMTM (beskuren).*

## Vad är en dykpark?

”Begreppet dykpark är en term som kan inrymma många olika sorters upplevelser för dykare med eller utan luftflaskor på ryggen. Vad som ingår i begreppet avgör de organisationer eller enskilda som etablerar det som de benämner dykpark.” (Ekberg 2019. s. 11). Det innebär att definitionen är bred och tolkningsbar.

För Karlskronas del kan dykparken beskrivas som en markerad slinga med skyltar som guidar dig genom att förklara var du befinner dig, och vad du ser. På samma sätt kan du gå en guddad tur i skogen eller i en park. Skillnaden är, att du här följer en lina och du transporterar dig genom att dyka i stället för att gå.



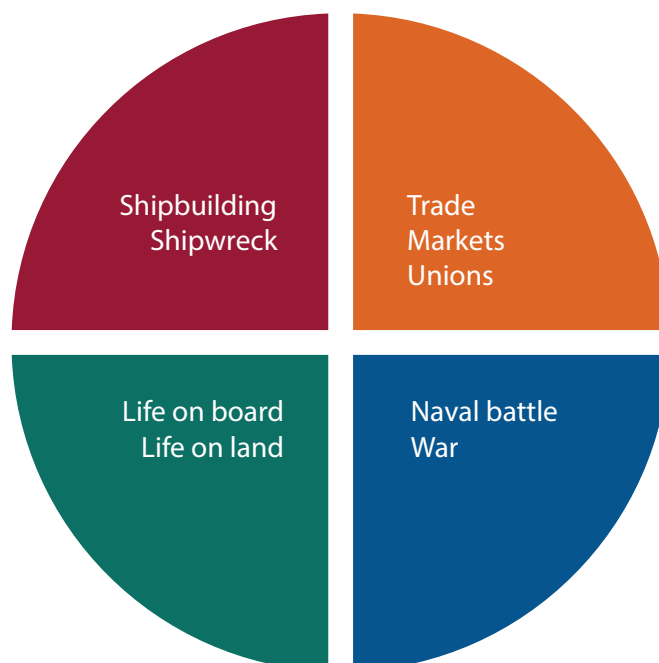
# En 20-årig historia

**Idéen om en dykpark i Karlskrona utifrån Djupasunds potential, har vuxit fram sedan Östersjöns första undervattenspark invigdes år 2000 utanför Helsingfors i Finland (Museiverket 2021). Den dykande besökaren får där en guidad undervattensstur på vrakplatsen efter linjeskeppet Kronprins Gustaf Adolf. Kopplingarna till Karlskrona finns, både gällande vraket och potentialen att skapa besöksmål.**

Kronprins Gustaf Adolf byggdes i Karlskrona på 1780-talet som ett av skeppsbyggmästaren Fredrik Henrik af Chapmans serieproducerade linjeskepp. Utanför Karlskrona finns också flera vrak med gemensam skeppsbyggnadshistoria och som har deltagit i sjöslag tillsammans med Kronprins Gustaf Adolf. Ett av dem är linjeskeppet Wasa som har en stark lokal anknytning och som ligger i vrakspärren i Djupasund. I och med detta väcktes de första tankarna på att skapa en dykpark även i Karlskrona.

I början av 2000-talet påbörjades arbetet med att identifiera vraken i Djupasund. Uppgifterna om antalet vrak och vilka det var skilde sig åt i olika källor. År 2005 gav Länsstyrelsen i Blekinge i uppdrag till Statens Maritima Museer att göra en bottenkartering. Det resulterade i den första antikvariska utredningen och ett kartmaterial blev tillgängligt för att börja sätta samman pusselbitarna. Idéen har därefter presenterats på flera marinarknologiska seminarier och i utvecklingsarbete kring världsarvet.

Platsen och vraken väckte intresse, men dykpark som begrepp var fortfarande okänt och idéerna fick inte riktigt fart förrän 2015. Länsstyrelsen i Blekinge blev då inbjuden av Länsstyrelsen i Kalmar att delta i projektet Sydostpassagen. Vrak skulle användas för att få



*Idéskiss för projektet Sydostpassagen.  
Länsstyrelsen Kalmar län.*

ökad turism till Blekinge, Kalmar och Öland. Blekinge valde att fokusera på aktiviteter inom skeppsbyggnad.

Flera möten hölls och regionalt deltog bland annat flera kommuner samt Region Blekinge, Blekinge museum och Marinmuseum. Länsstyrelsen i Kalmar län valde att inte gå vidare med Sydostpassagen, varvid projektet stannade vid en förstudie. Länsstyrelsen i Blekinge valde däremot att gå vidare med den del av Sydostpassagenprojektet som berörde dykparken. Det fanns redan gott om underlag och fornlämningsmiljön bedömdes vara relativt okänslig för dykning och därmed lämplig att utveckla.

*Modellen av Kronprins Gustaf Adolf är utställd på Marinmuseum i Karlskrona.  
Foto: Oliver Lindqvist, Marinmuseum. Digitalt museum ID: 011024801412.*



Karlskrona kommun visade stort intresse. Dykparker som företeelser var mer kända 2015 än när idén först presenterades, och det gick att ta lärdom av fler befintliga dykparker. Arbetet intensifierades, samtidigt som det genomfördes flera arkeologiska utredningar och undersökningar i Örlogshamnen (Hansson 2016, Hansson & Gullbing 2018, Lindström 2017). Vraken, deras historia och koppling till världsarvet väckte stort intresse hos både allmänhet och media. Upptäckten av vraket Blekinge blev en världsnöhet.

Under 2018 utarbetades en gemensam projektplan (bilaga 1) och en avsiktsförklaring (länsstyrelsens dnr 460-4016-18) skrevs mellan Karlskrona kommun och länsstyrelsen (bilaga 2). Karlskrona kommun tog över projektägarskapet från den 1 september 2018.

Under hösten 2018 etablerades en kontakt med projektgruppen kring arbetet med Dalarö dykpark, vilket ledde till att vi fick ta del av rapporten "Utveckling av dykturismen på Dalarö" från oktober 2017 (se kapitlet om Dykturismens förutsättningar). Ett gemensamt inspirationsseminarium hölls på Marinmuseum i maj 2019 där även lokala aktörer var inbjudna att delta.

I maj 2019 skickades en ansökan om finansiering in till Region Blekinge, vilken beviljades under hösten 2019. En extern projektledare upphandlades vid årsskiftet 2019. Karlskrona kommun och Länsstyrelsen i Blekinge län är delfinansiärer i projektet.

# Arkeologiskt arbete

**Det har genomförts ett stort antal arkeologiska utredningar/undersökningar i Karlskrona. Uppdragen har olika relevans för projektet Världsarvets g(l)ömda vrak. De som listats nedan har direkt eller nära koppling till projektet och de vrak som initialt har pekats ut att bidra till berättelserna om världsarvets historia.**

Uppdragen 2019 och 2020 har finansierats av och genomförts på uppdrag av projektet Världsarvets g(l)ömda vrak.

**1970** - Sportdykarklubben DIB genomförde en arkeologisk undersökning på vraket Constantia, vilket resulterade i fynd som överlämnades och konserverades av Marinmuseum. (Riksantikvarieämbetet 2018). Constantia sänktes år 1676 i Blekinges östra skärgård, men har relevans för varför Karlskrona grundades här.

**2005** - Länsstyrelsen i Blekinge län uppdrog åt Statens Maritima Museer att genomföra en sjömätning (bottenkartering) i området runt bastion Havsfrun (Smörasken) och Djupasund mellan Tjurkö och Sturkö (Ekberg 2008). Sonarbilderna har använts vid planering av dykparken och presentationer.

**2007** - Marinarkeologiska Sällskapet Göteborgs-sektion (MASG) genomförde på eget initiativ en uppmätning av vraken med sonarbilderna från 2005 som underlag.

**2016** - Arkeologisk besiktning av vraket Blekinge. Ett tips från Försvarmakten ledde till att Statens

Maritima Museer (SMM) fick i uppdrag av Länsstyrelsen i Blekinge län att besikta vrakplatsen (Hansson & Gullbing, 2018). Blekinge var det första skeppet som byggdes i Karlskrona och är en viktig del i världsarvets nya berättelser. Vrakplatsen ligger i örlogshamnen och är inte tillgängligt för besökare vare sig på land eller som dykare.

**2017** - Marin Mätteknik (MMT) fick i uppdrag att genomföra kompletterande dokumentation av botten i Djupasund samt i Bollösund, där ytterligare en vrakspärr upptäckts. Syftet var att klargöra vrakens kontext, position, djup samt att ta fram ett underlag för att definiera fornlämningsområdet. Uppdraget innefattade multibeam (MBES) och BlueView. Resultaten från BlueView gav dåligt underlag på grund av svåra bottenförhållanden, medan övrigt gav bra resultat. MMT fick tillstånd från Försvarmakten att genomföra uppdraget, men rapporten saknar fortfarande spridningstillstånd.

**2018** - Kunskapsammanställning över begravnings- och varvsområdet på Vämö. Som en del av länsstyrelsens arbete med översynen av riksintresset Karlskrona [K15], uppdrogs Blekinge museum att bland annat gå igenom kartmaterial (Flöög, 2018). Detta underlag kan även användas för att berätta om Karlskronas första varv och skeppet Blekinge som byggdes på Vämövarvet 1682. Eftersom vraket inte är tillgängligt i örlogshamnen, så finns det möjlighet att berätta historien här i stället.

**2019** - En arkivstudie påbörjades av Bengt Gullbing. Tidigare arkivuppgifter om vilka vrak som sänkts i



*Skeppet Blekinge ligger djupt nedsjunket i dyn. Foto: Jim Hansson, SMTM.*

Djupasund skilde sig åt vad gällde namn, fartygstyp och sänkingsår. Efterforskningarna var bitvis svåra eftersom fartygen ibland byggts om, ändrat fartygstyp och bytt namn. Den nya arkivstudien innebar att försöka verifiera eller dementera de tidigare arkivuppgifterna samt se om det gick att hitta berättelser om vraken. Rapporten slutlevererades 2021 och ingår som en bilaga i SMTM:s marinarkeologiska rapport, se nedan.

**2020** - En arkeologisk förundersökning påbörjades av Statens Maritima och Transporthistoriska Museer (SMTM) efter länsstyrelsens beslut (dnr 431-2790-2020). Syftet var att fastställa fornlämningsområdets utbredning, ge förslag till metoder för uppföljning och ge länsstyrelsen planeringsunderlag inför fortsatta

åtgärder. Provtagning för datering har genomförts för att underlätta identifiering. Bildunderlaget ska fungera som dokumentation, för uppföljning och publika ändamål. Till grund för identifieringen har Bengt Gullbings arkivrapport använts samt uppdragets förfrågningsunderlag. Resultatet presenteras i rapporten *Vraken i Djupasund* (Hansson & Höglund 2022).

Vrakkyrkogården i Djupasund har lockat sportdykare under decennier och är ett av de mest besökta dykmålen i sydöstra Sverige. Enligt muntliga uppgifter har sportdykare tagit fram egna vrakkartor över området.

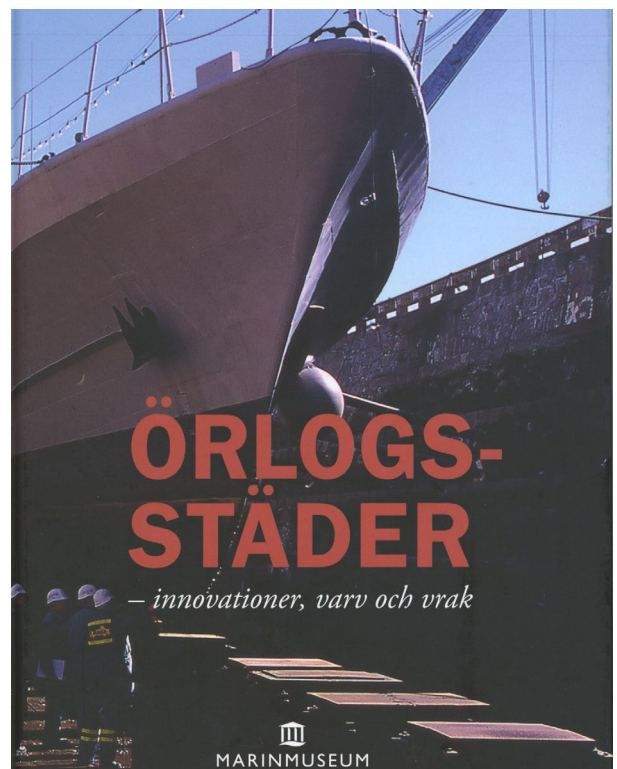
Det finns också ett stort antal tidningsartiklar med allt från notiser till omfattande reportage samt radio- och TV-inslag.

# Publikt i urval

**Tankarna kring att använda vraken som underlag för aktiviteter, nya berättelser, näringsliv- och besöksmålsutveckling har presenterats i flera sammanhang med positiv respons som resultat.**

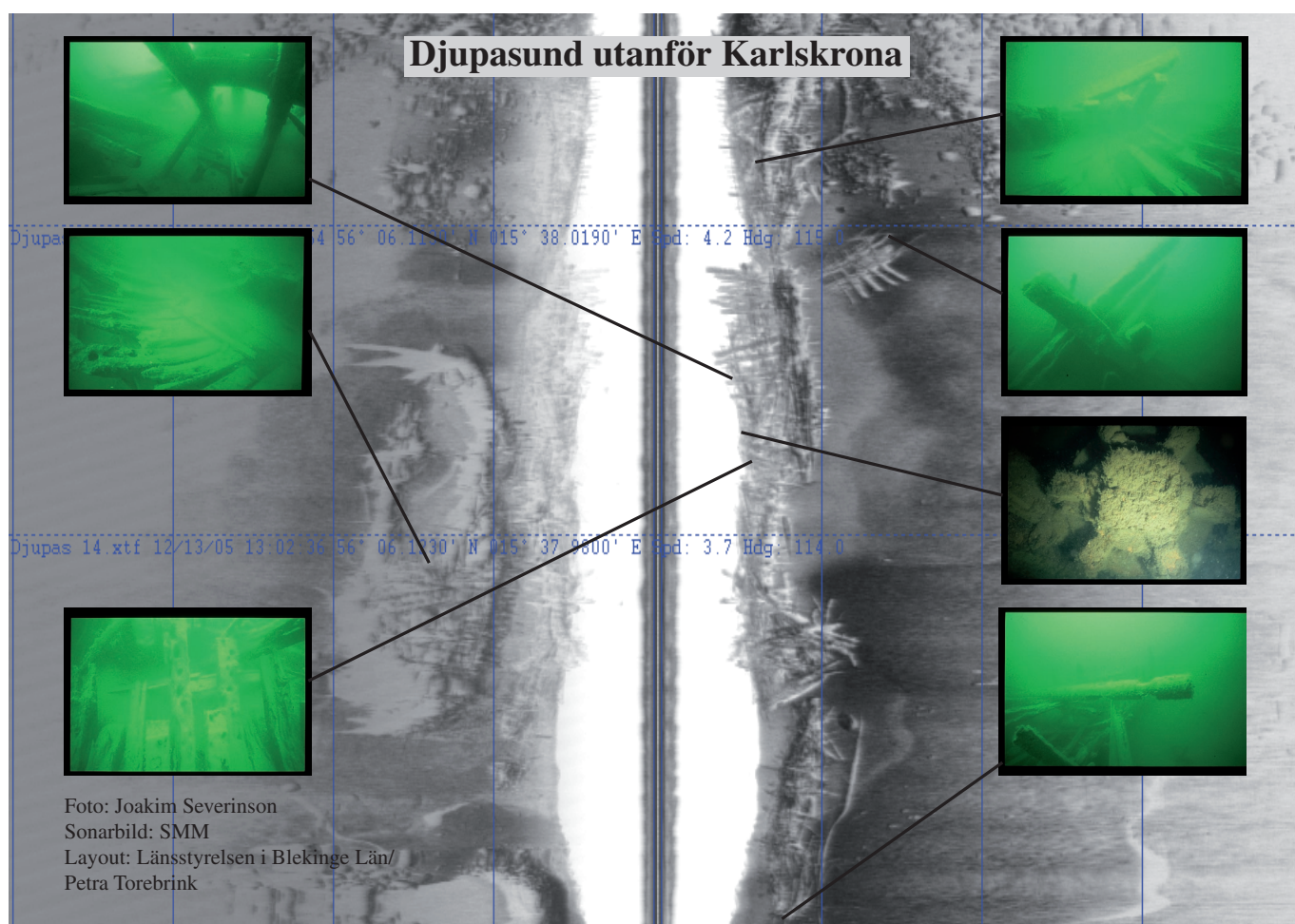
Föredrag i urval:

- "Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona - under ytan", på Marinarkeologiska sällskapets konferens i Karlskrona den 19–20 mars 2011.
- "Forgotten wrecks in a World Heritage" på den internationella konferensen Naval cities and dockyards på Marinmuseum i Karlskrona den 19–20 oktober 2017, vilket också resulterade i artikeln "Världsarvets g(l)ömda vrak – en resurs för Karlskrona" i publikationen *Örlogsstäder – innovationer, varv och vrak* (Stråkendal 2018), bilaga 3.
- "Världsarvet Örlogsstaden Karlskronas g(l)ömda vrak" på Marinarkeologiska sällskapets konferens i Göteborg den 7 april 2018.
- "Världsarvet Örlogsstaden Karlskronas g(l)ömda vrak" på Marinmuseum den 18 april 2018.
- "Världsarvet under ytan" i Repslagarbanan på Marinens dag i Karlskrona den 25 augusti 2018.
- "Under ytan – berättelser för besöksmålsutveckling i världsarvet Örlogsstaden Karlskrona" på den internationella konferensen Den glömda flottan den 21–22 februari 2019 på Marinmuseum.
- "Världsarvets g(l)ömda vrak – en resurs för Karlskrona och Blekinge" på ett inspirationsseminarium om dykparker den 27 maj 2019 på Marinmuseum. I samarbete med projektet BALTACAR och SMTM.



*Idéerna presenterades på den internationella konferensen Naval cities and dockyards och en gemensam publikation kom 2018*

- "Världsarvets g(l)ömda vrak – en resurs för Karlskrona och Blekinge" i Almedalen på Gotland den 3 juli 2019. Projektet valdes ut av länsstyrelserna nationellt för att representera hur de nationella målen för kulturmiljöarbete kan användas. Föredraget livesändes och inspelningen ligger tillgänglig på Karlskrona kommuns hemsida.
- Projektet blev antaget att presenteras på Nordisk Konference for Marinarkæologi IV i maj 2020. Konferens är framskjuten till maj 2022 på grund av covid-19.



*Förslaget till hur en dykpark skulle kunna genomföras i Djupasund har använts vid presentationer.  
Foto: Joakim Severinsson. Sonarbild 2005: SMM. Montage: Petra Stråkendal.*

## Projektet namn

Projektets arbetsnamn var till en början "Under ytan - berättelser för besöksmålsutveckling i världsarvet", men bytte under förstudien namn till "Världsarvets g(l)ömda vrak – en resurs för Karlskrona och Blekinge".

Ordet g(l)ömda anspelar både på att vraken ofta är gömda i utfyllnader, men att de också under lång tid varit bortglömda och ansetts ha ett mindre kulturhistoriskt värde eftersom de var avsiktligt sänkta.

## En projektplan formas

**När projektplanen formades var en viktig utgångspunkt att det inte enbart skulle ses som ett kulturprojekt, utan flera förvaltningar inom kommunen skulle kunna delta med sin kunskap.**

Blekingestrategin 2014–2020 (Region Blekinge) och Strategi för besöksnäringen (Region Blekinge & Länsstyrelsen i Blekinge län) har funnits med som underlag i arbetet med projektplanen.

Projektet kan vara en samlande plattform för flera andra projekt och aktiviteter. Erfarenheter från ARK56 visar på vikten att företagen själva vill utvecklas från sin affärsidé, och de nya berättelserna kan hjälpa till med underlag.

Projektplanen finns i bilaga 1. Nedan presenteras målen övergripande.

### Syfte

Projektets övergripande syfte är att skapa nya berättelser för världsarvet Örlogsstaden Karlskrona och därmed skapa ett nytt intresse både lokalt och för besökare, men även skapa intresse för vårt nutida näringsliv som fortfarande har en stark koppling till Karlskronas maritima industrihistoria.

Syftet är också att stärka besöksnäringen i form av nya företag, fler besökare och att befintligt näringsliv utvecklas. Projektet vill medverka till att genomföra anpassad dykning för funktionshindrade.

### Projekt mål

- Skapa en ökad konkurrenskraft i regionen.
- Näringslivsutveckling för befintliga företag och nya företag i skärgården. Öka antal besökare med 5 procent på lång sikt.
- Tillgängliggöra berättelser för ökat intresse för världsarvet och det maritima kulturarvet.
- Skapa en plattform för att knyta samman befintliga projekt.
- Innefatta de nationella målen för kulturmiljöarbete.

Arbetet med världsarv i Sverige ska vara förebildligt i fråga om att hållbart bevara, använda och utveckla natur- och kulturmiljöer (Riksantikvarieämbetet 2019, s. 7).

De nationella målen för kulturmiljöarbetet började gälla den 1 januari 2014 med syfte att styra de statliga insatserna på kulturmiljöområdet. De ska även kunna inspirera och vägleda politiken i kommuner och

landsting (Riksantikvarieämbetet 2015, s. 11). Samtliga mål berörs av projektet, med tyngdpunkt på de första tre. De har också använts i länsstyrelsens beslut om att avsätta medel för projektet (dnr 436-4748-2019).

De nationella målen för kulturmiljöarbetet är:

- ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas
- människors delaktighet i kulturmiljöarbetet och möjlighet att förstå och ta ansvar för kulturmiljön
- ett inkluderande samhälle med kulturmiljön som gemensam källa till kunskap, bildning och upplevelser
- en helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen.

## Världsarvets vision och mål

Större aktörer som verkar inom världsarvet har bildat ett förvaltningsråd som i Karlskrona kallas världsarvsråd. En strategi och handlingsplan har gemensamt arbetats fram.

Visionen för världsarvsarbetet lyder: "Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona – ett föredömligt hållbart och levande världsarv" med målen (Världsarvsrådet Karlskrona 2009, s. 7):

- Föredöme för hållbar utveckling
- Besöksmål i världsklass
- Bidra till kunskap och engagemang
- Ökad internationalisering

Förvaltningsdokumenten håller på att revideras, vilket innebär att vision och mål kan komma att ändras.

## Agenda 2030

Agenda 2030 är ett av de prioriterade områden som tas upp av Riksantikvarieämbetet i rapporten *Nationell strategi för världsarvsarbetet – Avrapportering av regeringsuppdraget att utarbeta en nationell världsarvsstrategi* (2019). Målet är att Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling ska genomsyra allt världsarvsarbete i Sverige.



## GLOBALA MÅLEN för hållbar utveckling

### Sveriges miljömål

Sverige har 16 miljö kvalitetsmål som beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.

Miljömålet Hav i balans samt levande kust och skär-

# PROJEKTET VÄRLDSARVETS G(L)ÖMDA VRAK

gård har använts i länsstyrelsens beslut om avsätta medel för projektet (dnr 436-4748-2019). Riksdagens definition av miljömålet (Sveriges miljömål):

*Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Näringar, rekreation och annat nyttjande av hav, kust och skärgård ska bedrivas så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar.*



## Friluftspolitiska mål

De friluftspolitiska målen innebär att ”stödja människors möjligheter att vistas i naturen och utöva friluftsliv där allemansrätten är en grund för friluftslivet. Alla människor ska ha möjlighet att få naturupplevelser, välbefinnande, social gemenskap och ökad kunskap om natur och miljö.” (Regeringens proposition 2009/10:238, s. 10).

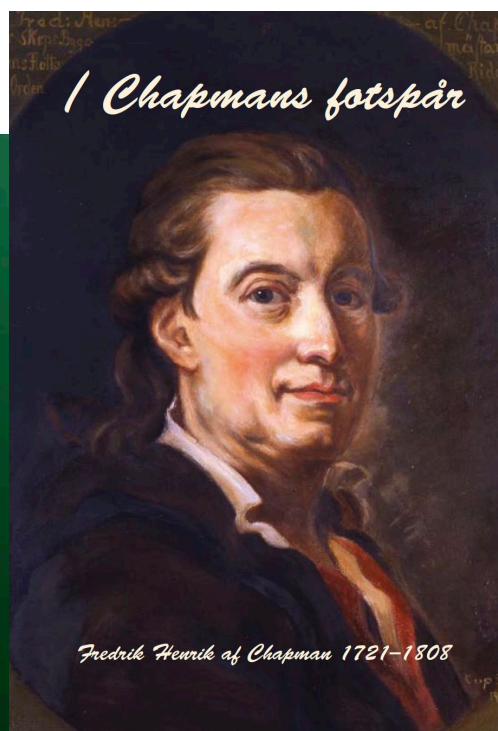
Framför allt berörs målen (Folkhälsomyndigheten 2021):

1. Tillgänglig natur för alla. Genom målet vill politiken att alla människor ska ha möjlighet att vistas i och njuta av natur- och kulturlandskapet.
5. Attraktiv tätortsnära natur. Genom målet vill politiken värna tillgången till attraktiv natur i och i närheten av tätorter. Allmänheten ska ha tillgång till grönområden och ett tätortsnära landskap med höga frilufts-, natur- och kulturmiljövärden.
6. Hållbar regional tillväxt och landsbygdsutveckling. Genom målet vill politiken att friluftsliv och turism bidrar till att stärka den lokala och regionala attraktiviteten och medverkar till en stark, hållbar utveckling och regional tillväxt.
7. Skyddade områden som resurs för friluftslivet. Genom målet vill politiken göra naturområden attraktiva för friluftsliv och rekreation.

## Övriga mål

Andra mål har fått större betydelse för projektets syfte och arbete än vad som initialt lyfts fram. I det fortsatta arbetet och i kommande ansökningar är det därför av intresse att knyta fler lokala och nationella mål till projektet.

## PROJEKTET VÄRLDSARVETS G(L)ÖMDA VRAK



*Vandringar i Chapmans fotspår genomförs redan. Med projektets nya berättelser kan turen utökas.*



*Dykning i Djupasund där linjeskeppet Wasa ligger. Wasa var Chapmans prototypfartyg och där provade han sina idéer inför bygget av Gustav III:s nya flotta. Foto: Jim Hansson, SMTM (beskuren).*



*Skärva herrgård var Chapmans lantställe. ARK56 går förbi och intill finns strövområden för ett rörligt friluftsliv. Foto: Visit Karlskrona.*

# Östersjön, Blekinge och Djupasund

Östersjön är välkänt för sina unika bevarandeförhållanden av organiska material, t.ex. trä. Det beror till stor del på det kalla, bräckta vattnet och syrefattiga botten samt att det inte finns några träborrande/träätande organismer som exempelvis skeppsmasken. Lämningar som ligger inbäddade i sediment bevaras också bättre. Sammantaget ger dessa faktorer mycket bra bevarandeförhållanden för vrak inom eller i anslutning till världsarvet Örlogsstaden Karlskrona. De unika förutsättningar som Östersjön erbjuder i form av upplevelser och kunskap, attraherar internationella dykare och marin-ärkeologer. Genom att hitta nya sätt att tillgängliggöra vraken, kan även andra ta del av detta.

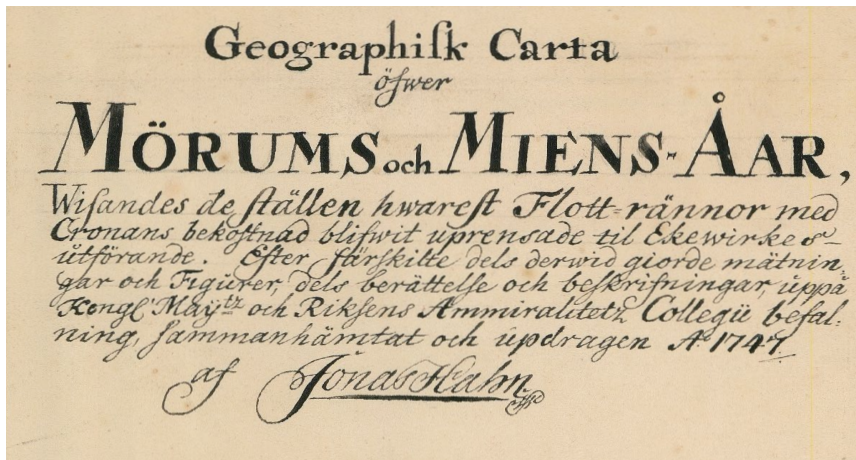
Avstånden är korta i Blekinge vilket ger möjligheter att erbjuda besökare upplevelser i hela länet. Projektets område innefattar i huvudsak världsarvet Örlogsstaden Karlskrona, men även andra delar av Blekinge har betydelse för projektets måluppfyllelse. Skeppsbyggerihistoria berättas på flera platser, t.ex. flottlederna och varvet på Boön i Karlshamn

kommun och Kallvattenkuren i Ronneby med utställningen om Gribshunden.

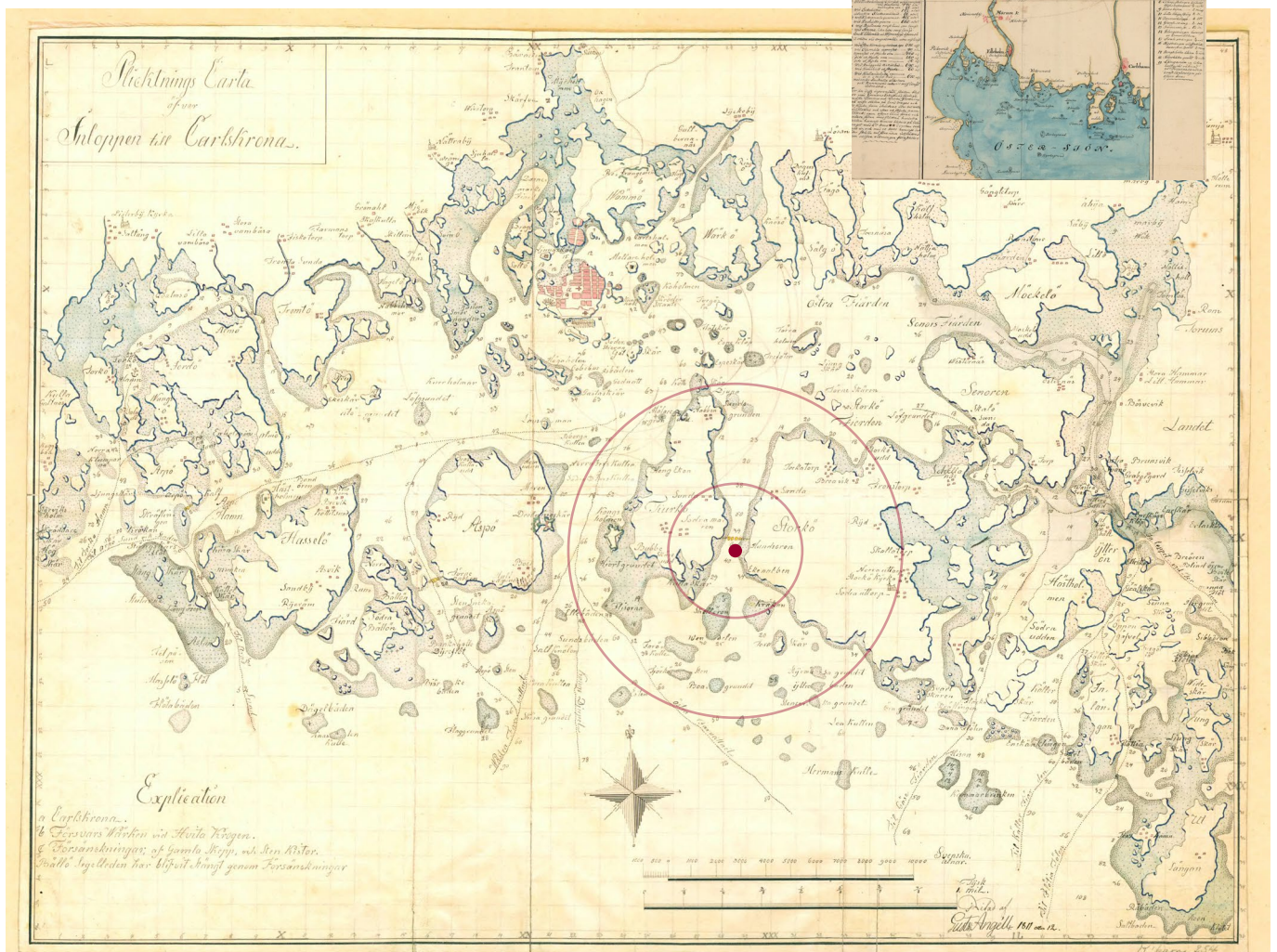
## Blekinge erbjuder varierad dykning

Lättillgänglig dykning med en variation av grunda och djupa vatten samt många kända vrak gör att många dyker på egen hand från stranden eller med egen båt. Svårighetsgraden varierar från lätt till mycket svår, men det gör att dykarna kan ha varierande erfarenhetsgrad. Dykparken som planeras i Djupasund mellan Tjurkö och Sturkö erbjuder en upplevelse oavsett erfarenhet. Dykningarna föreslås utgå från Ekenabbens hamn på Sturkö, dit besökare kan komma med antingen bil eller båt.

De befintliga snorkellederna i Kollevik (Karlshamn) och vid Dragsö (Karlskrona) kan tillsammans med den planerade dykparken i Djupasund (Karlskrona) ge besökare möjlighet till varierade aktiviteter, och skapa möjlighet för dykande föräldrar att snorkla med sina barn.



Ekvirke var betydelsefullt för skeppsbygget. För att säkerställa tillgången, betalade därför Kronan för uprensning av vattendrag. Virket flottades till kusten för vidare transport till varven. Karta: Blekingearkivet, 1747.



Djupasund markerat på karta över Karlskronas inlopp. Karta: Krigsarkivet.

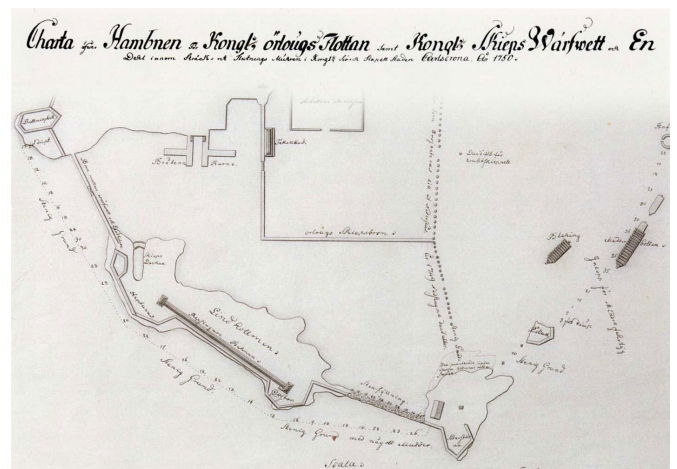
# Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona

**Världsarv är platser med omistliga kultur- och naturvärden som berättar om jordens och mänsklighetens historia. I Sverige finns det femton världsarv och det finns över 1000 i världen. De flesta av dem är kulturvärldsarv. Alla världsarv är unika och har därmed olika förutsättningar för sitt arbete. Ofta finns det förvaltningsråd som arbetar med frågor kring hur världsarven ska förvaltas och utvecklas.**

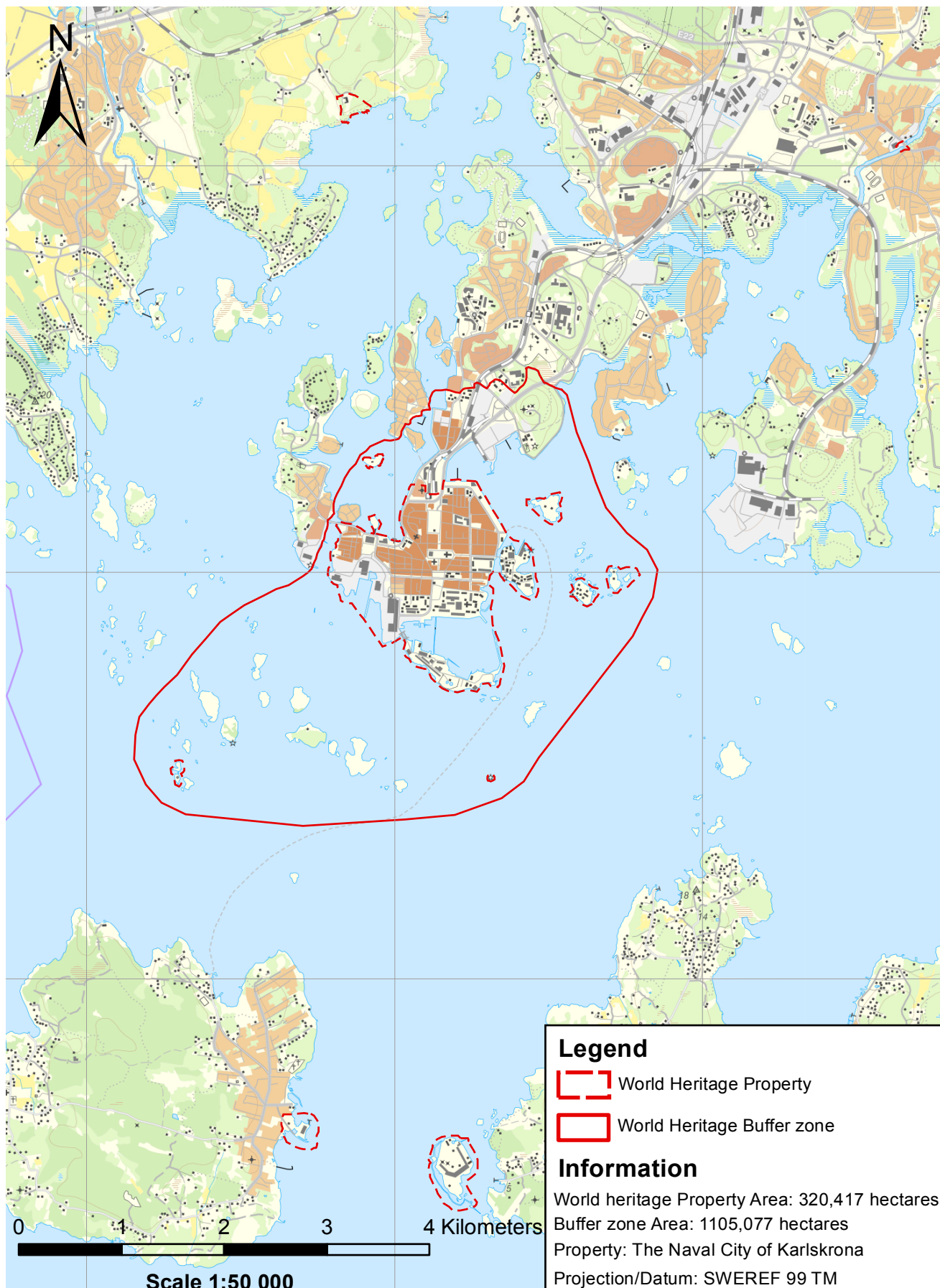
Den 3 december 1998 utnämndes Karlskrona till världsarv av Unesco. När Örlogsstaden Karlskrona gavs världsarvsstatus utgick världsarvskommittén från sex kulturhistoriska kriterier. Örlogsstaden Karlskrona uppfyllde två av dessa kriterier (UNESCO Criteria, samt UNESCO Description). Motiveringen lyder:

*Karlskrona är ett utomordentligt väl bevarat exempel på en planerad europeisk örlogsstad, som influerats av äldre anläggningar i andra länder. Karlskrona har i sin tur tjänat som förebild för efterföljande städer med liknande uppgifter. Örlogsbaser spelade en viktig roll under de århundraden när storleken på ett lands flottstyrka var en avgörande faktor i europeisk realpolitik, och Karlskrona är den bäst bevarade och mest kompletta av dem som finns kvar.*

Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona innefattar den centrala staden samt tio satellitområden. Tillsammans visar dessa hur en örlogsstad planerades, byggdes, försvarades, försörjdes och användes på olika sätt. Det som finns under ytan har tidigare uppmärksammats väldigt lite i förhållande till skeppen och vrakens betydelse för staden. Byggnation, utveckling och försvar är nära förknippat med vraken som ingår i projektet Världsarvets g(l)ömda vrak.



Blekinge var det första skepp som byggdes i Karlskrona och är troligen det vrak som finns på platsen idag. Karta: Krigsarkivet, utsnitt, 1750.



Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona består av centrala staden, samt tio utspridda områden. Källa: Länsstyrelsen Blekinge län.



## ARK56

**ARK56 är ett nätverk av leder som visar besökaren vägen till fots, med kajak, cykel eller med segelbåt genom biosfärområdet Blekinge Arkipelag.**

Namnet ARK56 kommer av ordet arkipelag (skärgård), men kan också vara ark i betydelsen av båt. 56 står för den 56:e breddgraden där lederna och skärgården ligger.

De 13 naven (servicepunkter) längs ARK56, knyter samman lederna från Mörrum i väst till Kristianopel i öst. Ett nätverk av företag erbjuder service längs med lederna såsom boende, servering och upplevelser.

Appen ARK56 laddas ner kostnadsfritt och ger förslag på turer. Längs lederna finns olika sevärdheter, grillplatser och serviceplatser samt utmärkta fågelskyddsområden och fredade områden för fiske. Nyheter läggs upp kontinuerligt, vilket gör att möjligheten finns att göra besöksmål med vraktema.

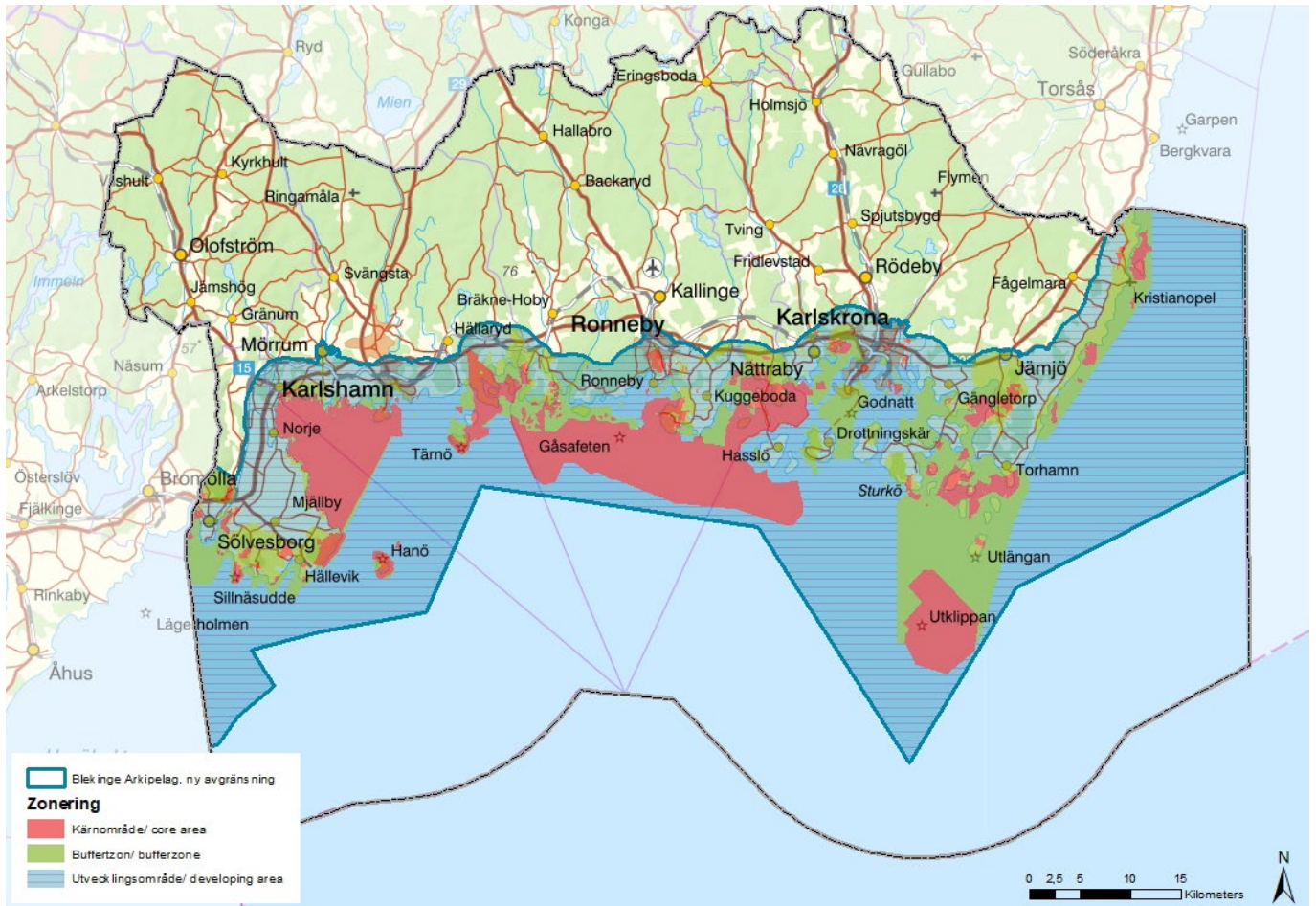
## Biosfärområdet Blekinge Arkipelag

**Höga och unika natur- och kulturvärden gjorde att FN-organet Unesco utsåg Blekinge Arkipelag till biosfärområde år 2011.**

Föreningen Blekinge Arkipelag har i uppdrag att bevara värdena och att vara ett modellområde för hållbar utveckling, där nya metoder utvecklas i lokal samverkan. Blekinge Arkipelag arbetar med fem temaområden: Hållbar besöksnäring, Hållbart fiske, Hållbart lant- och skogsbruk, Håll biosfären

ren samt Lärande och Engagemang. Området omfattar Blekinges kust och skärgård. Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona ingår i biosfärområdet.

Blekinge Arkipelag ingår i nationella och internationella nätverk, som alla arbetar med bevarande samt att stödja och utveckla hållbara lösningar på globala utmaningar. I Sverige finns sju biosfärområden och ca 700 i världen.



Källa: Blekinge Arkipelag



ARK56 har förslag på flera olika typer av besöksmål och leder. Källa: Blekinge Arkipelag.

# Karlskrona med utblickar

**Det finns ett stort intresse för vrak och marinarkeologi regionalt, nationellt och internationellt. Flera av vraken i och runt Karlskrona har nått ut med nyheter i nationell och internationell media (BLT 2017). Det genererar i sin tur ett intresse för Karlskrona som besöksmål och visar vrakens attraktionskraft.**

Alla vrak är inte tillgängliga för dykning eller undersökningar och kommer sannolikt inte att bli det inom en nära framtid. Flertalet vrak ligger helt eller delvis i utfyllnader och är enbart kända genom litteratur eller äldre kartor. Många ligger även inom eller i anslutning till militära skyddsområden och är därmed inte tillgängliga. Vrakens historia kan i stället tillgängliggöras genom digital teknik, rapporter, modeller, ritningar, målningar eller platser som de har anknytning till. I kapitlet om "Arkeologiskt arbete" listas en del av underlaget och i bilaga 3 finns några av berättelserna återgivna.

Projektet vänder sig både till dykare och icke-dykare. Besöksmålen finns inom hela världsarvet Örlogsstaden Karlskrona och dess närområde. Det gör att berättelserna och upplevelsen av vraken behöver tillgängliggöras på olika sätt. För att göra det tydligt och lättare att förstå kan man dela in skeppens historia i tre faser; skeppsbyggnad (inklusive planering), den seglande och som vrak. Linjeskeppet Wasa (som inte ska förknippas med Vasa på Vasamuseet i Stockholm), är ett av de vrak som har sänkts i Djupas-

und. Skeppet har haft en spännande och händelserik historia som i många fall är starkt förknippat med världsarvet. Krig och fred, liv och död, inrikes- och utrikespolitik, äventyr och människooden är berättelser som engagerar människor. Wasas historia ger exempel på samtliga berättelser. Detta ger förutsättningar för att skapa ett attraktivt och unikt besöksmål, med vrakens berättelser som utgångspunkt.

Visionen för Blekinges besöksnäringstrategi är att vi tillsammans ska skapa ett attraktivt Blekinge genom äkta, kreativa och unika upplevelser i norra Europas närmaste skärgård. Det är en vision som projektet Världsarvets g(l)ömda vrak arbetar för att nå. Projektet förväntas ge:

- En äkta och genuin upplevelse
- Fler gästnätter
- Tydligt internationellt intresse
- En ny reseanledning

Den utredning som gjordes 2017 inom arbetet med Dalarö dykpark/Dalarö skeppsvraksområde anger liknande önskemål i sina trendspaningar (se vidare i kapitlet Dykturismens förutsättningar).

Blekinge har potential att ta sig in på marknaden genom att samtliga ovan nämnda trendspaningar har koppling till Blekinge, och kan utvecklas tillsammans med besöksnäringen och näringslivet. Polen har bedömts som en potentiell marknad för att locka

dykturister hit. Det finns därmed goda möjligheter att skapa en besöksnäring med vrak som utgångspunkt i Blekinge.

En av utmaningarna är att begränsa innehållet så att det blir kvalitet i stället för kvantitet. Utifrån det har projektet initialt begränsats till att innefatta vrak som berättar viktiga delar av Karlskronas historia. Eftersom det finns utvecklingsmöjligheter med fler vrak i flera områden med fler berättelser, behålls nyhetsvärdet och besökare kan bli intresserade av återbesök. Vra-ken i Djupasund är en plats som kan utvecklas över tid, tillsammans med andra besöksmål genom pake-terbjudanden. Dykparker finns runt hela Östersjön och

internationella dykresor skulle kunna erbjudas. Effekterna av ett besöksmål med inriktning på skeppsbyggnad och vrak i Karlskrona, kan även ses i ett större regionalt sammanhang. Utställningarna om Gribshunden i Ronneby, Kronan i Kalmar och Mars i Västervik är alla intressanta besöksmål. Inget av dessa vrak är tillgängliga för dykare, vilket innebär att en dykpark kan ses som ett bra komplet-ment för marinarkeologiskt intresserade besökare och dykare. Projektet Sydstepassagen, som tidigare nämnts, ville gemensamt marknadsföra sydöstra Sveriges marinarkeologiska besöksmål för turister. Det projektet blev inte av men potentialen finns kvar med dykparken som en viktig komponent.

## Kolleviks snorklingsled

Snorklingsleden är en naturstig under vatten. Här finns allt från blåmusslor och tångräkor till plattfiskar och maneter. Med lite tur är det möjligt att se både öring och gädda. Leden går genom olika marina landskap med både ålgräsängar på sandbotten och blåstångsskogar på stenbotten. Informationsskyltar på botten beskriver arter som är vanliga att se i havet utanför Blekinges kust.

Nybörjare och erfarna snorklare/dykare har möjlighet att lära sig mer om Blekinges marina växt- och djurliv. På botten är informationsskyltar placerade och markeras med en boj vid ytan. Leden är uppdelad i två svårighetsgrader: **en enklare del på mycket grunt vatten - grön markering** och **en svårare del på lite djupare vatten - blå markering**. Den enklare delen av leden är markerad med en slang på botten mellan skyltarna. Den totala leden är knappt 500 meter lång och skyltarna går att läsa från ytan vid normala siktförhållanden.

Det kommer att växa alger och havstulpaner på informationsskyltarna och då går de inte att läsa. Vid varje informationsskylt finns därför en diskborste med vilken DU kan hjälpa till och borsta bort påväxten vid behov.



För att snorkla krävs cyklop (eller simglasögon) och snorkel. Många använder simfötter för att kunna simma snabbare. Om man är frusen, kan det vara skönt att ha en vädräckt som värmer lite.

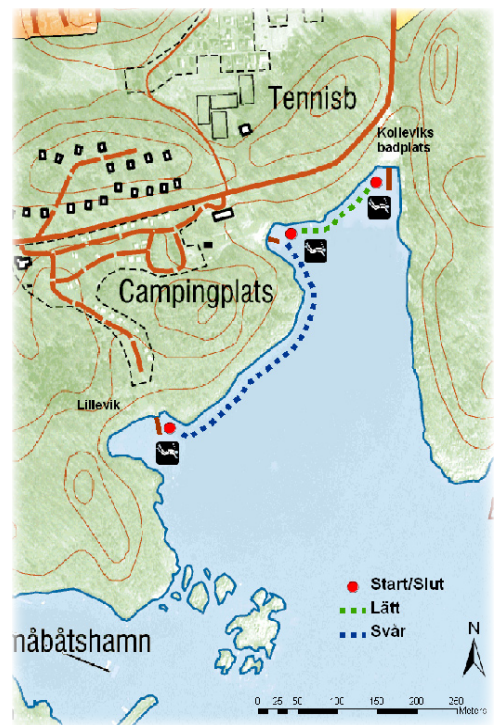


Snorkla aldrig ensam och se till att det finns någon på land, som hela tiden vet var du befinner dig. Barn bör snorkla i sällskap av simkunnig vuxen. Var försiktig så att du inte trasslar in dig i bojkedjor eller annan utrustning som hör till snorklingsleden! Vattnet i Kollevik är ofta kallt, ta en paus och värma dig en stund på land, ifall du börjar frysa. Undvik snorkling vid stark vind. Det är möjligt att påbörja snorklingen på olika ställen, men var uppmärksam så att du inte crockar med andra snorklare. **All snorkling sker på egen risk!!!**

Trevlig snorklingstur!



Foto Marie Reiborn



Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning. Lantmäterverket dnr. 106-2004/188

Sommaren 2005 påbörjades arbetet med att bilda ett biosfärområde i Blekinges skärgårds- och kustlandskap. Snorklingsleden är ett delprojekt inom detta. Biosfärområden är modellområden för hållbar utveckling och har tre huvudfunktioner:

- Bevara landskap, ekosystem, arter, genetisk mångfald och kulturarvsvärde.
- Främja ekonomisk utveckling och en samhällsutveckling som är ekologiskt och socialt hållbar.
- Stödja genom att underlätta demonstrationsprojekt, utbildning, praktik, forskning och miljöövervakning.

Biosfärområden ingår i FN-organet Unescos program "Man and the Biosphere" (MAB). Läs mer om biosfärområdet Blekinge Arkipelag på [www.blekingearkipelag.se](http://www.blekingearkipelag.se)



Snorklingsleden har etablerats genom ett samarbete mellan Karlshamns kommun, Syd kustens sportdykarklubb i Karlshamn samt Länsstyrelsen i Blekinge inom biosfär-samarbetet Blekinge Arkipelag.

Dykparken i Djupasund kan tillsammans med Blekinges två befintliga snorkelleder, Kollevik och Dragsö erbjuda familjer med dykande föräldrar ett nytt resmål.

# Återvunna vrak - något av värde?

**Vraken och deras kulturhistoriska värde ska ses i ett större sammanhang än som enskilda vrak. Många av vraken har haft en lång historia med spännande berättelser och de har även potential att fylla luckor i Sveriges skeppsbyggnadshistoria.**

Karlskrona grundades 1680. Redan i slutet av 1600-talet sänktes de första vraken som delar av stadens planläggning, konstruktioner och försvar. Vraken var viktiga komponenter i stads- och befästningsplanerna från 1683 och 1694, och de ligger därmed på sina platser av en anledning. Stadsplanen är en viktig del av de unika värden som Unesco angett vid Karlskronas utnämning till världsarv.

Under många århundraden var det vanligt att uttjän- ta örlogsfartyg kasserades och sänktes, ofta som stenkistor eller spärranordningar. När de sänktes var de redan antingen i dåligt skick på grund av hög ålder eller svårt skadade i strid. Det innebär att vraken i världsarvet är ganska sönderbrutna och i vissa fall helt inneslutna i utfyllnader. De saknar även föremål och vissa konstruktioner eftersom det som kunde användas på andra skepp eller platser togs bort innan de sänktes. Befintliga resurser nyttjades, och kanske fanns ett tidigt återvinningstänk snarare än en vilja att bli av med vraken. I så fall kunde de ha huggits eller

eldats upp. Minna Koivikko nämner i sin avhandling *Recycling Ships. Maritime Archaeology of the UNESCO World Heritage Site, Suomenlinna*, att processen inte ska ses som återanvändning utan snarare som återvinning, eftersom det involverar en förändring av skrovets funktion. (Koivikko 2017). Det är intressant i förhållande till dagens diskussioner om hållbar utveckling.

Trots att örlogsfartygen var gamla och i dåligt skick när de sänktes har de idag ett stort värde som bidrag till vår kunskap om svensk örlogshistoria. Flera av dem visar på brytpunkter i utvecklingen inom skeppsbyggeri. De kan ge svar på hur fartyg från den aktuella tiden var konstruerade när övrig dokumentation saknas. När Karlskrona grundades på 1600-talet gick ofta kunskapen om skeppsbyggnad i arv inom familjen, och skeppsbyggeri räknades som ett kvalificerat hantverk. Först på 1720-talet började ritningsinsamlingar att byggas upp i Sverige av flottans fartyg, och år 1752 togs ett beslut om att bygga upp modellkammare i bland annat Karlskrona. Innan dess var den tekniska dokumentationen i form av t.ex. dimensionstabeller, ritningar och modeller skeppsbyggmästarens egen egendom (Glete 2002. s. 19f). Det gör att flera av de vrak som lokaliserats i eller i anslutning till världsarvet kan ge



*Solen är ett av skeppen som använts som utfyllnad i Karlskronas Örlogshamn. Foto: Jim Hansson, SMM.*

skeppsteknisk information när övrig dokumentation saknas. Vraket har i flera fall visat potential för att generera ny kunskap, vilket bland annat beskrivs i rapporterna *Regalskeppen "Solen" och "Victoria" skiner igen* (Hansson 2016) och *Blekinge – det första byggda örlogsskeppet i Karlskrona* (Hansson 2018).

Vraket som sänkts har ofta haft en händelserik historia som inte sällan innefattar utrikespolitik och maktförhållanden. Arkeologiska besiktningar och utredningar har under de senaste åren genomförts på uppdrag av Länsstyrelsen i Blekinge län. En del av dem har föranletts av tips från dykare och allmänheten. Det har resulterat i att flera avsiktligt sänkta örlogsskepp har lokaliserats, och i flera

fall identifierats. Genom att identifiera och tolka vraket samt sprida deras berättelser, ökar intresset för maritim historia. De blir historiska dokument på ett tydligare sätt. Genom att utgå från de vrak som finns i närområdet kan man "lyfta" deras berättelser till ytan. Om dessa berättelser kopplas till fysiska platser eller byggnader kan man dessutom skapa nya besöksmål för Örlogsstaden Karlskrona, både på botten och land. Eller skapa nya berättelser till befintliga besöksmål och vandringar i världsarvet. Berättelserna blir då intressanta för icke-dykare och skapar en möjlighet för dykare att dela upplevelserna med sin familj. Det gör att värdet blir mer än "bara" den fysiska lämningen.

# Upplevelsevärde

**Dykare kallar vrakspärren i Djupasund för "Vrakkyrkogården" och den är redan idag ett populärt dykmål. Platsen är fascinerande och många vittnar om en häftig dykupplevelse, speciellt när sikten är bra. Skeppskonstruktioner reser sig flera meter över botten. Men det är också en plats som är svår att förstå utan tolkning. Det kan lösas genom att skapa en dykpark där besökaren blir guidad på botten. Tolkning av området ger dykare större behållning, en ökad varsamhet gentemot vraken och kan leda till ett ökat intresse för marin historia och miljö.**

Det finns flera olika lösningar på hur tolkning och upplevelse kan genomföras. I Dalarö dykpark får man bara dyka med tillstånd och certifierade guider, medan dykare kan göra egna utflykter i Helsingfors undervattenspark (Flyg 2019, s. 25; Museiverket 2021). Även i Karlskrona är tanken att dykning ska fortsätta ske fritt.

Genom att följa en vägvisare i form av till exempel en vit/gul/självljysande lina i på botten, kan enkla skyltar berätta om vilka skeppsdetaljer som finns och även om vrakens historia. Genom att placera en områdeskarta, med "du är här-placering", kan även dyktiden och luftförbrukning planeras. Det leder till ökad säkerhet och minimerar risken för uppstigning

i farleden. Ökad säkerhet behövs också i form av en flaggstång för dyk-flagga, boj för medföljande båt samt säkra möjligheter att ta sig i och ur vattnet. En helhetslösning i form av information, tillgänglighet och säkerhet höjer dykarens upplevelsevärde. Med en disk- eller rotborste placerad vid skyltarna, kan besökarna också hjälpa till att rengöra skyltarna, vilket bidrar till aktivitet och delaktighet.

Andra faktorer som spelar roll för upplevelsen är parkering, toalett, omklädningsyta och fikaplats. Att kunna ta del av informationen på land tillsammans med familjemedlemmar som inte dyker, kan både höja värdet och förlänga besöket.

Berättelsen om Djupasund och vraken finns, men den behöver sammanställas och göras tillgänglig genom skyltar, broschyrmaterial och förslag på paketslösningar med till exempel mat och boende. Det ger möjligheter för det lokala näringslivet att komma med egna förslag.

Dykning i Djupasund är väderberoende. Trots det kan platsen i flera fall erbjuda en alternativ dykplats till exempelvis Utklippan eller E19-vraken (Ubåtsmassakern) som är mer väderutsatta. Skulle ingen dykning kunna genomföras, kan dykföretag ändå erbjuda dykrelaterade besöksmål på land i samarbete med lokala aktörer.



*Östersjöns sikt varierar. Vid bra sikt är dykningen i Djupasund mäktig. Foto: Patrik Höglund, SMTM. Digitalt museum: Fo223633.*

När Marinmuseum uppdaterade sina marinarkeologiska texter i undervattenstunneln år 2018, diskuterades ett förslag om att sätta en kamera på vrakplatsen i Djupasund. En mottagare skulle kunna finnas på Marinmuseum i anslutning till tunneln, vilket skapar samband mellan olika besöksmål och en interaktivitet mellan dykare och museibesökare. Det kan också locka icke-dykande familjemedlemmar.

Ett av de önskemål som förts fram är möjligheten till förlängd turistsäsong. Dykning är en aktivitet som passar bra året runt och sikten är ofta bättre vid andra årstider än sommaren. Om man undviker sommaren är också båttrafiken mindre intensiv, vilket bidrar till

ökad säkerhet. Återkommande mätningar kan ge en bild över hur siktförhållandena ser ut i Djupasund fördelat över året. Verksamhet kan då potentiellt planeras därefter. Naturens skiftningar påverkar sikten i vattnet och även om mätningar kan visa mönster finns det alltid en risk för dålig sikt. Det behöver besökare informeras om.

Det finns möjlighet att erbjuda dykturism i Karlskrona. De två faktorer som innebär en utmaning är som tidigare nämnts, blåst och dålig sikt. Genom att ha paketlösningar med flera dagars vistelse ökar möjligheterna till att hitta lämpliga besöksmål och dykplatser efter vindförhållanden.

# Torrddykning

År 2012 genomfördes en studie i Dalarö dykpark för att se hur torrdyksutfärder för icke-dykare kunde fungera. Det marina kulturarvet kunde då tillgängliggöras för en bredare allmänhet. En typ av undervattensfarkost, *remotely operated underwater vehicle (ROV)*, användes för att besöka vrakplatsen. 41 enkätsvar från testgruppen sammanfattades i *Slutrapport Torrdyksutfärder från Dalarö 2012 (Nelson Önfelt)*.

Ett urval presenteras nedan.

- Utfärden var spännande och intressant, med stor potential att kunna utvecklas till en attraktiv produkt för allmänheten.
- Ett viktigt syfte var att utfärden berikat deltagarnas kunskaper om det marina kulturarvet, vilket de flesta instämde i.
- ROV – de flesta ansåg att det var utfärdens höjdpunkt, men att det tekniska utförandet skulle förbättras. Flera förslag gavs för att ge en bättre upplevelse, till exempel bättre teknisk utrustning, mörkläggning och kartor.

- Filmvisningen av vraken som passerades under båtfärden uppskattades.
- Historien kring vraken bör göras mer levande, utvecklas och sättas i sitt sammanhang.
- Många kommenterade guider med stor kunskap.
- Pauser med ilandstigning för att njuta av skärgården mer.
- Souvenirer kan vara intressant för framtida deltagare.
- Tänkbara målgrupper: bred målgruppsbild, barnfamilj, historieintresserade, teknikintresserade osv, samt utländska besökare.

Dalarö dykpark vidareutvecklade konceptet och erbjuder idag torrdyksutfärder som en upplevelse för icke-dykare. Båtarna ankrar ovanför vraket och besökarna får höra Dalarös och vrakets historia. Färden ner till vraket upplevs med VR-glasögon för att göra upplevelsen så nära ett riktigt dyk som möjligt (Dalarö dykcharter 2022).

Torrdyksutfärder har bedömts som intressant att arbeta vidare med och utvärdera i Karlskrona.



*Hur är det att dyka i Djupasund? Kanske kan en torrdyksutfärd ge svar på det.  
Foto: Jim Hansson, SMTM. Digitalt museum: Fo223648.*

# Kulturmiljölagen

**Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Ansvaret för kulturmiljön delas av alla. Så inleds kulturmiljölagen (1988:950) (KML).**

Länsstyrelserna har det praktiska ansvaret för tillämpningen av kulturmiljölagen. Det innebär bland annat ansvar över kulturmiljövården i länet, kontroll att kulturmiljölagen följs, pröva tillstånd samt lämna råd och information.

Fartygslämningar (vrak) som antas ha förlist före 1850, eller fornlämningsförklarats av länsstyrelsen är skyddade enligt KML. Det innebär i de flesta fall att man får dyka och dokumentera lämningarna, men aktiviteter som innebär att fornlämningen kan förstöras, skadas eller förändras får inte genomföras utan att tillstånd från länsstyrelsen. De fartygslämningar (vrak) som nämnts i samband med projektet är fornlämningar och därmed skyddade.

Montering av bojar, skyltar, ramp med mera behöver därför tillstånd innan det kan utföras. Andra verksamheter i vatten eller nära stranden kan vara tillståndspliktig enligt annan lagstiftning.

Dykare behöver informeras på plats om hur dykning får ske på vraken för att inte orsaka onödigt slitage. Dykningen tenderar att bli mer varsam när vrakens historia är känd.

Fornlämningsområdet i Djupasund har behov av återkommande tillsyn och kulturmiljöövervakning. En skötselplan ska tas fram för att vraken inte ska skadas eller utsättas för onödigt slitage. Länsstyrelsens uppdrag till Statens maritima och transporthistoriska museer, ska ge underlag för länsstyrelsens tillståndsprövning av dykparken (länsstyrelsens beslut dnr 431- 2790-2020).

# Världsunika värden



*Wasaskjul, den täckta stapelbädden där linjeskeppet Wasa byggdes.  
Foto: Visit Karlskrona, fotograf: Joakim Johansson.*

**Karlskrona har världsunika värden både över och under ytan. Med det kommer ett stort ansvar, ett långsiktigt arbete och en stor stolthet.**

En del av arbetet innebär att förvalta våra byggnader, fornlämningar och miljöer och att berätta om deras historia till alla som bor här eller besöker oss. Stora, som små.

Världsarvets g(l)ömda vrak - en resurs för Karlskrona och Blekinge är ett sätt att bevara, använda och utveckla kulturarvet, och att kunna ge besökare unika upplevelser med spännande historier i ett levande världsarv.

BLT (2017). **Så tog världen emot Blekinge.**

<https://www.bl.se/karlskrona/sa-tog-varlden-emot-blekinge/> [2022-01-16]

CBI (2017). **Dive tourism from Europe.**

<https://www.cbi.eu/market-information/tourism/dive-tourism/europe> [2022-01-16]

Dalarö dykcharter (2022). **Torrdykning med ROV.**

<https://www.dykcharter.se/sv-SE/dalar%C3%B6-dykpark/torrdykning-med-rov-41933016> [2022-01-19]

Ekberg, Göran (2008). **Djupasund och Stumholmen. Arkeologisk sonarkartering.**

Arkeologisk rapport 2008:9. Stockholm: Statens maritima museer.

Ekberg, Göran (2019). "Dykparker världen runt". I Flyg, Pernilla (red.) **Skapa en dykpark. Från idé till verklighet.** Stockholm: Statens maritima museer.

Flyg, Pernilla (2019). "Från dykförbud till dykpark". I Flyg,

Pernilla (red.) **Skapa en dykpark. Från idé till verklighet.** Stockholm: Statens maritima museer.

Flöög, Stefan (2018). **Kunskapssammanställning över begravnings- och varvsområde Vämö.**

**RAÄ Karlskrona 78:1 och 78:2.** Rapport 2018:19. Karlskrona: Blekinge Museum.

Folkhälsomyndigheten (2021). **Tio mål för friluftspolitiken.**

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/friluftsliv/friluftslivspolitiken/> [2022-01-19]

Glete, Jan (2002). "Sheldon, af Chapman och de svenska linjeskeppen 1750–1800" i Having,

Emma (red.) **Modellkammaren 250 år – ett marinmuseums födelse.** Karlskrona: Axel Abrahamsson. s. 18–31.

Hansson, Jim (2016). **Regalskeppen "Solen" och "Victoria" skiner igen.**

**Arkeologisk utredning, etapp 1 och 2.** Karlskrona socken, Karlskrona stad, Blekinge län.

Arkeologisk rapport 2016:8. Sjöhistoriska museet.

Hansson, Jim. & Gullbing. Bengt (2018). **Blekinge – det första byggda örlogsskeppet i Karlskrona.**

Arkeologisk besiktning. Arkeologisk rapport 2018: 1. Stockholm: Statens maritima museer.

Koivikko, Minna (2017). **Recycling Ships. Maritime Archaeology of the UNESCO World Heritage Site,**

**Suomenlinna.** Publication of Finnish Maritime Archaeological Society. Vol 1. Helsinki.

Lindström, Jens (2017). **Vraket under Hokvinden. Marinarkeologisk förundersökning av fartygslämning.**

**RAÄ Karlskrona 86, i Örlogshamnen i Karlskrona.** Rapport 2017:1. Vejbystrand: Nordic Maritime Group AB.

Länsstyrelsen Blekinge län (2019). Beslut om att avsätta medel för:

**Världsarvets g(l)ömda vrak – en resurs för Karlskrona och Blekinge.** Dnr 436-4748-2019.

Beslutsdatum 2019-11-21.

Länsstyrelsen Blekinge län (2020). **Beslut om arkeologisk förundersökning.** Dnr 431-2790-2020.

Beslutsdatum 2020-06-22.

Museiverket (2021). **Helsingfors undervattenspark Kronprins Gustav Adolf.**

<https://www.museovirasto.fi/sv/kulturmiljo/arkeologiskt-kulturarv/kulturarv-under-vatten/helsingin-hylkypuisto> [2021-09-15]

## REFERENSER

Nelson Önfelt, Pia (2012). **Slutrapport Torrdyksutfärder från Dalarö 2012.**  
Sbn Projektledning (2012-10-22). Opublicerat.

Persson, Nilla & Lundqvist, Therese (2017). **Utveckling av dykturismen på Dalarö.**  
Kairos Future (2017-10-16). Opublicerat.

Region Blekinge (u.å.). **Attraktiva Blekinge. Blekingestrategin 2014–2020.**

Region Blekinge & Länsstyrelsen i Blekinge län (u.å.). **Blekinge. Strategi för besöksnäringen.**

Riksantikvarieämbetet (2015). **Nya nationella mål för kulturmiljöarbetet - Myndigheters arbete för att bidra till målens uppfyllelse.** Rapport från Riksantikvarieämbetet.

Riksantikvarieämbetet (2018-10-29). **L1978:1899 Fartygs-/båtlämning**  
<https://app.raa.se/open/fornsok/lamning/e418845d-af71-4558-8a5e-b201d0484d82>  
[2021-01-18]

Riksantikvarieämbetet (2019). **Nationell strategi för världsarvsarbetet – Avrapportering av regeringsuppdraget att utarbeta en nationell världsarvsstrategi.** Stockholm.

Stråkendal, Petra (2018). "Världsarvets g(l)ömda vrak – en resurs för Karlskrona".

I Linderoth, Andreas (red.) **Örlogsstäder – innovationer, varv och vrak.**

Karlskrona: Statens maritima och transporthistoriska museer.

UNESCO Criteria (2021). **UNESCO World Heritage Centre - The Criteria for Selection.**  
<https://whc.unesco.org/en/criteria/> [2021-06-01]

UNESCO Description (2021). **Naval Port of Karlskrona.**  
<https://whc.unesco.org/en/list/871/> [2021-06-01]

Wachtmeister, Alarik (1912). "Något om Karlskrona örlogshamn fordom sänkta skepp".

I **Tidskrift i sjöväsendet.** Kungliga örlogsmannasällskapet i Karlskrona. s. 55–74.

Världsarvsrådet Karlskrona (2009). **Strategi och inriktningsprogram för Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona.**

### Projekt –

## *Världsarvets g(l)ömda vrak – en resurs för Karlskrona och Blekinge*

### **Bakgrund**

Skeppsindustrin i Karlskrona har en lång tradition som började i samband med att ett skeppsvarv uppfördes 1680 på Wämö. Redan fyra år senare började det nya varvet på Trossö och Lindholmen att byggas. Skeppsbyggeriet hade sin glansperiod under Fredric Henric af Chapman, 1782-1791. Under flera århundraden har varvet byggt nära 500 fartyg. Råmaterialet har över tiden bytts från ekträ, till stål och nu, på 2000-talet, kolfiberarmerad polyesterplast. Varvet är en viktig del i att världsarvet Örlogsstaden finns och att traditionen att bygga fartyg i Karlskrona utvecklas med tiden.

I och i anslutning till världsarvet Örlogsstaden Karlskrona finns uppskattningsvis runt sextio avsiktligt sänkta vrak. De är alla en del av världsarvets värden genom att de t ex kan kopplas till skeppsbyggnadsutveckling, är delar i utfyllnader eller anläggningar i stads- och befästningsplanen eller till delar av försvaret. Många av vraken är inte tillgängliga eftersom att de är inbäddade i utfyllnader eller ligger inom militärt skyddsområde. Några av dem är tillgängliga för dykare, framför allt i spärrarna. Vraken är fornlämningar och skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950), men eftersom de är avsiktligt sänkta och därmed till stor del saknar föremål, bedöms en del av vrakmiljöerna som möjliga att utveckla.

Vraken ska ses i ett större sammanhang än enbart som vrak. Många av vraken har haft en lång historia med spännande berättelser som kan delas in i tre faser; skeppsbyggnad, seglade och vrak. Genom att utgå från de vrak vi känner till och berätta deras historia kan nya besöksmål skapas eller nya berättelser skapa nytt intresse för befintliga besöksmål.

De vrak som i dag är tillgängliga är i många fall redan attraktiva dykmål, men med stor utvecklingspotential. Ett av dessa områden är Djupasund, mellan Sturkö och Tjurkö. Denna spärr påbörjades 1785 och innehåller flera vrak. Ett av dem är Chapmans prototyp linjeskeppet Wasa, som bland annat är början till den intensiva skeppsbyggeriperiod som pågår i Karlskrona under 1780-talets början och avslutas med Gustav III:s ryska krig 1788-1790. Wasa deltog där bland annat i slaget vid Hogland, hon har varit Ostindiefarare och slutar så småningom sina dagar som en viktig försvarsfunktion. Det här är en plats som bedöms som lämplig för en dykpark, samtidigt som berättelserna skapar nytt intresse för befintliga besöksmål, t ex berätta om slaget vid Hogland och Wasa, när man är i Hoglandspark. Det finns många liknande kopplingar mellan vrak och platser eller personer.

Vraken i Djupasund behöver tolkning på plats och detta kan göras genom en dykpark, där du som besökare blir guidad på botten. Genom att följa en vägvisare av förslagsvis rep på botten kan enkla skyltar berätta vilka skeppsdetaljer du ser m.m.

Sammanfattningsvis kan vraken, dess historia både som skeppsbygge, seglande och vrak bli en resurs för att utveckla regionens besöksnäring. Detta tillsammans med redan idag befintliga besöksmål

## BILAGA 1 - PROJEKTPLAN

kommer att ge en helhetsbild av vår maritima historia och bli en viktig del i världsarvet lyfts fram för att bidra till att utveckla näringslivet.

### Syfte

Projektets övergripande syfte är att skapa nya berättelser för världsarvet och därmed skapa ett nytt intresse både lokalt och för besökare, men även för att skapa intresse för vårt nutida näringsliv som fortfarande har en stark koppling till Karlskronas maritima industrihistoria.

Syftet är också att stärka besöksnäringen i Blekinge i form av nya företag, fler besökare och att befintligt näringsliv utvecklas

Projektet vill också medverka till att genomföra anpassad dykning för funktionshindrade.

### Mål

Projektets mål är att:

- Skapa en ökad konkurrenskraft i regionen
- Näringslivsutveckling för befintliga företag och nya företag i skärgården
- Öka antal besökare med 5 % på lång sikt
- Tillgängliggöra berättelser för ökat intresse för världsarvet och det maritima kulturarvet
- Skapa en plattform för att knyta samman befintliga projekt
- Innefatta de nationella målen för kulturmiljöarbete

Antalet besökare kommer på längre sikt att öka med 5%, men även på kort sikt kommer en ökning att ske. Intresset är stort för vrak och kulturhistorien kring vraken. Mycket av det som idag finns som enskilda projekt, platser, etc kan via projektet knytas samman och ge en fascinerande helhetsbild över vår maritima historia inte bara under vattnet, utan även på land. Det mesta finns redan och vi behöver inte bygga upp, utan kan istället bygga ihop, vilket till stor del kan göras inom projektet.

Erfarenheterna från ARK56 visar på vikten av att företagen själva vill utvecklas utifrån sin affärsidé. I och med att projektet agerar i biosfärområdet Blekinge Arkipelag är det viktigt att bli knyta ARK56 och världsarvets företagsnätverk för både nytta och spridning. Tillsammans arbetar aktörerna för att lyfta besöksnäringen i Blekinge. I dagsläget ingår ca 55 företag i ARK56 företagsnätverk, vilka alla är belägna i kustområdet och i skärgården. Projektet kan ge ytterligare möjlighet genom nya berättelser och besöksmål medverka till att nya produkter utvecklas i det befintliga företaget eller ge underlag för nya företag.

Det är flera jubileer på gång eller har precis genomförts, t ex firade världsarvet Örlogsstaden 20-års jubileum 2018, år 2022 firar Flottan 500-års jubileum och Världsarvet Örlogsstaden firar 25-årsjubileum 2023. Dessa är viktiga årtal och kommer att medverka till ett ökat intresse och vi vill då kunna erbjuda besökarna nya upplevelser och besöksmål som projektet medverkat till att tagit fram.

Långsiktigt mål är att skapa ett internationellt attraktivt besöksmål där ett flertal företag har skapats med koppling till projektets aktiviteter.

Visit Blekinge, Länets museer, Repslageriet m.fl. har involverats och målet är att det finns ett bra samarbete i form av marknadsföring, besökspaket m.m. Det pågår redan idag flera intressanta projekt som genom samverkan i en gemensam plattform stärks och bidrar till att en positiv utveckling.

Tanken är att detta projekt lite blir en mötesplats för alla aktörer och att vi därigenom får synergieffekter, men också undviker att "springa på samma bollar". Vi kan nyttja varandras nätverk och få en bredare spridning. Exempel på pågående projekt som bör ingå i en gemensam plattform är t ex Varvshistoriska föreningens spantprojekt, nyöppnandet av Marinmuseums tunnel, vandrarhemmet på Skärva, storgodsvandringar och utställningar.

### Målgrupper

#### Projektets målgrupper är

##### 1. Näringslivet i Karlskrona och övriga Blekinge

Näringslivet kommer att påverkas dels genom att de företag som redan idag bedriver dykverksamhet kommer att kunna erbjuda ytterligare tjänster/paket. Intresset för dykning tror vi också kommer att öka, vilket förhoppningsvis ger fler deltagare till dykkurser som arrangeras av dykklubbar.

Övrigt näringsliv kommer genom projektet att få ytterligare möjlighet till beläggning när det gäller övernattnings och ökad försäljning av mat. Tillsammans med ARK56 företagsnätverk kan projektet bidra med ytterligare samarbete kring nya paketslösningar. Företag får ytterligare möjligheter att utveckla sin verksamhet med t ex guidningar, stadsvandringar, båtturer, etc.

Världsarvet bidrar redan idag till att göra Karlskrona och regionen attraktiv för arbetsmarknaden. Vi hoppas med projektet att kunna bidra ytterligare med att höja attraktiviteten.

##### 2. Besökare

Den blekingska skärgården har en stor potential, men som inte nyttjas i den omfattning som den skulle kunna göra. Det finns få företag som har inriktning mot att få fler besökare att komma ut i skärgården. Projektet hoppas få fram ett antal nya produktpaket, vilket kommer att göras i samarbete med Visit Blekinge. Visit Blekinge är en viktig samarbetspartner där det gäller den nationella och internationella marknadsföringen. Här finns den regionala plattformen för att nå ut till besökare utanför länets gränser, men också kunskap och möjlighet att skapa nya produkter i form nya paket där boende och aktiviteter knyts samman.

Dykturism är ett bra sätt att förlänga säsongen eftersom sikten ofta är bättre vid andra tidpunkter på året än sommartid. Men projektet vänder sig inte bara till dykare utan även till icke-dykare genom sk torrddykning. Detta genom att med båtut till dykparken där vrakens historia berättas, samt via VR-teknik får besökaren en upplevelse att komma så nära ett verkligt vrak som möjligt.

Vi ser att intresset för världsarvet Örlogsstaden Karlskrona kommer att öka genom de nya berättelser som tas fram genom projektet, vilket ger nya möjligheter att ta fram nya produkter när det gäller guidningar, men kanske också souvenirer. Eftersom det finns kopplingar även till Ronneby och Karlshamn kommer besökarna få en helhetsbild över länets maritima historia.

Vi vill också med projektet medverka till att skapa tillgängliga besöksmål.

# BILAGA 1 - PROJEKTPLAN

## 3. Kommuninvånare

Vi ser att projektet kommer att ge en ökad kunskap i vår maritima historia. Att vara ett av 15 världsarv i Sverige och tillsammans med pyramiderna i Egypten tillhöra den totala "världsarvsfamiljen" ger en stolthet och vi hoppas också med projektet skapa engagemang hos fler.

## 4. Museum, ideella föreningar

Länets museer, Marinmuseum, Blekinge Museum, Karlshamns museum och Blekinge Sjöfartsmuseum, är viktiga målgrupper. Även många ideella föreningar kommer att bli involverade, bl a Varvshistoriska föreningen, dykkubbarna i länet, Blekinge Släktforskarförening (Båtmansregistret) och berörda samhälls- och intresseföreningar.

## 5. Lokalt och regionalt

Det pågår idag en mängd olika aktiviteter i länet, men många gånger utan vetskap om varandra. Projektet vill knyta ihop olika aktiviteter och aktörer och på så vis skapa synergieffekter.

## Projekttid

2019-09-01 – 2021-12-31

## Genomförande

Projektet kommer att genomföra ett antal aktiviteter:

- För att få veta mer om vilka vrak som sänkts och deras historia kommer en arkivstudie göras och uppgifter kommer att sökas i bl a Riks- och Krigsarkiven. Detta kommer att kompletteras med en marinarkeologisk utredning för övergripande berättelser, identifiering av vilket vrak som ligger på botten och identifiera detaljer för skyltarna på botten. Ett fotomaterial som går att använda i marknadsföring och informationsmaterial kommer att tas fram. Att skriva och fånga upp de nya berättelserna är en viktig aktivitet i projektet och texterna kommer att skrivas av en skribent för att dessa ska bli enhetliga och publika. Kopplingen till landsbygden är också en viktig del att lyfta fram i dessa berättelser, t ex flottning av timmer. Men också båtsmännens betydelse. Kompletterat med foton kommer dessa texter att paketeras och användas i olika informationsmaterial och på sociala medier.
- Marknadsföring- och kommunikationsplan kommer att tas fram.
- Fysisk dykpark kommer att anläggas vid Djupasund, Sturkö, vilket innebär montering av skyltar, flaggstänger och ramp. Det är också viktigt att se över parkeringsplats och toaletten i hamnen. Årlig tillsyn av dykparken kommer att behövas göras 1-2 ggr per år och projektet kommer att ta fram en drift- och underhållsplan. Vid anläggandet av dykparken kommer tillgänglighetsaspekten att beaktas och samarbete kommer att ske med Handisam. En viktig del i projektet är att ha möte med fiskare och övrigt näringsliv, samt föreningslivet för att dessa på olika sätt involveras. Dykparken vid Djupasund ger flera möjligheter till utveckling

## BILAGA 1 - PROJEKTPLAN

av både befintligt näringsliv, men också nya företag. Det gäller både guidade båtturer, utökade gästnätter, matserveringar, etc. Projektet blir en samlande faktor och gemensam plattform.

- Undersöka möjligheten för torrddykning, vilket innebär att alla som vill se vad som finns under ytan, men som inte vill eller kan dyka får möjlighet med t ex VR-teknik få ta del av vrakens historia. En mer avancerad metod är att använda en fjärrstyrd undervattensfarkost, sk ROV (Remotely operated underwater vehicle). Detta är en uppvecklingspotential på längre sikt.
- För att ta del av erfarenheter att bygga upp en dykpark kommer studieresor till dykparkerna i Dalarö och Sveaborg, Finland att genomföras. Båda ställena har koppling till Karlskrona. Dalarö spelade en stor roll när Karl XII beslutade att anlägga staden Karlskrona och dykparken i Sveaborg består av vraket Kronprins Gustav Adolf, som är byggd i Karlskrona efter ritningar av Chapman. Finns även modeller av skeppet på Marinmuseum.
- Se över möjligheterna för tillgängliggörande av historia och vrak genom ny teknik. Ny teknik i kombination med det gamla. En första kontakt är tagen med Blur Science Park som är intresserade att fortsätta dialogen för att utveckla AR- och VR-teknik. Ett exempel där ny teknik kan användas är när det gäller att berätta historien om det flygplansvrak som ligger utanför Stumholmen. Beträktaren kan med hjälp av tekniken stå på fastlandet och följa flygplanets sista flygning innan det kraschar. Detta kommer att ske i samarbete med Blue Science Park och BTH.
- Ett samarbete med Blekinge Arkipelag och ARK56 kommer att etableras. ARK56 företagsnätverk är en viktig målgrupp inom näringslivet och här finns många erfarenheter som kan komma till nytta i projektet. Vi kommer även att undersöka vad som saknas eller kan utvecklas för att bli ett internationellt besöksmål som lockar fler besökare till Blekinge. Detta arbete kommer att ske i tillsammans med projektets samarbetspartners.
- Kulturmiljöövervakning för att följa upp påverkan på fornlämningarna

Det finns flera utvecklingsområden som stegvis kan bygga på detta projekt. Bland annat finns det ett antal ytterligare vrak som kan utforskas och på samma sätt göra nya berättelser tillgängliga och en del av dessa kan bli nya besöksmål. Flera av vraken ligger inom militärt skyddsområde och är inte tillgängliga, men dess historia är inte mindre för det. Vraket Blekinge är ett exempel på detta som har ett viktigt symbolvärde som det första skepp som byggdes i Karlskrona.

Skeppsbyggeriets utveckling och betydelse för länet och världsarvet. Här är Karlskronas första varv, Vämövarvet, intressant att utforska vilken betydelse detta hade för Karlskronas tidiga skeppsbyggeri.

## BILAGA 1 - PROJEKTPLAN

Sammantaget finns det stora utvecklingsmöjligheter att knyta ihop vårt maritima kulturarv med besöksnäringen där vi bygger vidare på att ge en genuin och äkta upplevelse, medverkar till fler gästnätter och ytterligare reseanledningar för såväl nationella som internationella besökare.

### Aktivitetsplan

Aktivitet	Start	Slut
Arkivstudie	20200101	20200531
Marinarkeologisk utredning	20200101	20211031
Ta fram ett fotomaterial	20200101	20210630
Nedteckning av nya berättelser	20200101	20210531
Styrgruppsmöten	20190915	20211215
Paketering (broschyr, bok, digital teknik, etc)	20210101	20211031
Marknadsföring	20210401	20210930
Förankringsmöten	20191001	20191130
Möten med regionala och kommunala besöksnäringföreträdare	20191001	20211130
Möten med näringsliv och föreningsliv	20200201	20211130
Möten med samarbetspartners	20201001	20211130
Studieresor	20191015	20201231
Anlägga en fysisk dykpark	20200601	20210430
Undersöka nya tekniska lösningar	20200901	20210930
Ta fram en underhållsplan för dykparken	20210110	20211130
Ta fram en marknadsförings- och kommunikationsplan	20200301	20211130
Kulturmiljöövervakning	20190915	20211215
Undersöka möjligheten för torrddykning	20200801	20210831
Skapa en sammanhållande plattform	20191001	20211130
Framtagning av nya tekniska lösningar	20200601	20211131

### Koppling till regionala besöksnäringstrategin

Projektet bygger på Karlskronas historia, koppling till nutid och framtid och ger:

- En äkta och genuin upplevelse
- Fler gästnätter
- Tydligt internationellt intresse
- En ny reseanledning

Projektet bygger på att ta tillvara på vårt kulturarv och sprida kunskap om detta inom samtliga målgrupper.

### Projektorganisation

Kommunen är projektägare. Letter of intence har skrivits med Länsstyrelsen.

Styrgrupp: kommun, Länsstyrelsen, Statens maritima museer och Försvarmakten.

Arbetsgrupp: Marinmuseum, Blekinge museum, världsarvssamordnaren, näringslivs- och besöksnäringens enheter, Varvshistoriska föreningen

Grupperna kan komma att ändras och formeras om vid behov.

### **Samarbetspartners**

Offentliga:

Försvarmakten, Krigsarkivet, Statens Maritima museer, Länsstyrelsen, Region Blekinge, Blue Science Park, BTH och BBI

Ideella:

Varvshistoriska föreningen, Sturkö Samhällsförening, Tjurkö Intresseförening, Blekinge Arkipelag, Blekinge Släktforskarförening (Båtsmanregistret), Svenska Sportdykarförbundet och Handisam

Privata:

Blekinge Museum, Ostindiska Kompaniet, lokala näringslivet

### **Efter projektslut**

Huvudansvaret efter projektslut kommer att ligga på Karlskrona kommun, men i nära samarbete med Länsstyrelsen och Världsarvsrådet.

Ansvar för skötsel av dykparken kommer att ligga på Karlskrona kommun, så även det ekonomiska ansvaret för denna. En skötselplan kommer att tas fram i nära samarbete med Länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet för fornlämningar.

Karlskrona kommun kommer initialt vara sammankallande för den gemensamma plattformen.

Projektresultat kommer att spridas via Marinarkeologiska rådet i Sverige, via samarbetet med Dalarö dykpark. Statens Sjöhistoriska och Transporthistoriska Museer och det nya museet VRAK i Stockholm. Spridning kommer också att ske via dykklubbarna och dykbutikernas nätverk.

Spridning kommer att ske både via nationella och internationella massmedier. Sociala medier kommer också att användas.

## BILAGA 2 - AVSIKTSFÖRKLARING



Handläggare  
Ann-Marie Nordström

Direkt telefon  
0455-30 30 52

Vår beteckning  
Avsiktsförklaring

Er beteckning

Datum  
2018-06-27

### Avsiktsförklaring

Karlskrona kommun och Länsstyrelsen i Blekinge har ett gemensamt mål och plan att genomföra projekt "Under ytan – berättelser för besöksmålsutveckling i världsarvet". I anslutning till världsarvet Örlogsstaden Karlskrona finns ett stort antal avsiktligt sänkta vrak och som alla är en del av världsarvets värden genom att de t ex kan kopplas till skeppsbyggnadsutveckling, är delar i utfyllnader eller anläggningar i stads- och befästningsplanen eller till delar av försvaret.

#### Syfte

Det övergripande syftet är att skapa nya berättelser för världsarvet och därmed skapa ett nytt intresse både lokalt och hos turister.

- Attraktivt besöksmål
- Ökade möjlighet till fritidsaktiviteter – dykning eller vandring
- Säkrare dykning på en befintlig dykplats
- Går det att genomföra anpassad dykning för funktionshindrade?

#### Mål

- Skapa en ökad konkurrenskraft i regionen
- Fler turistnätter
- Näringslivsutveckling (kan dra nytta av berättelserna och besöksmålen)
- Tillgängliggöra berättelser för ökat intresse för världsarvet och det maritima kulturarvet
- Plattform för att knyta samman befintliga projekt, t.ex. Varvshistoriska föreningens spantprojekt, vandrarhemmet på Skärva, storgodsvandringar, utställningar, nyöppnandet av Marinmuseums tunnel m.m.

De nationella målen för kulturmiljöarbetet innefattas till stor del:

- ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas
- människors delaktighet i kulturmiljöarbetet och möjlighet att förstå och ta ansvar för kulturmiljön

#### Kommunledningsförvaltningen

Adress  
371 83 Karlskrona

Besöksadress  
Östra Hamngatan 7 B

Telefon  
0455-30 30 00

Telefax  
0455-30 30 30

E-postadress  
kommunledningsforvaltningen@karlskrona.se

PETRA STRÅKENDAL

## 6

## Världsarvets g(l)ömda vrak

– *en resurs för Karlskrona*

I och i närheten av världsarvet Örlogsstaden Karlskrona ligger uppskattningsvis runt 60 avsiktligt sänkta vrak. De har sänkts som en del av stadens försvar och stadsplanering. Vraken har länge varit kända och uttridade på gamla kartor men omfattningen och hur det ser ut i verkligheten har varit oklar. Flera arkeologiska utredningar visar att det finns ett omfattande bevarat kulturarv på havets botten eller i utfyllnader. Hur ska detta kulturarv kunna användas och åskådliggöras? Ett exempel på hur det kan göras är undervattenstunneln under Marinmuseum. Men det finns andra möjligheter för hur avsiktligt sänkta vrak skulle kunna användas för att skapa intresse för havet, maritim historia och världsarvet.

Den 3 december 1998 utnämndes Karlskrona till världsarv. När Unescos världsarvskommitté ger en kulturhistorisk miljö världsarvsstatus, utgår de från sex kriterier. Örlogsstaden Karlskrona uppfyller enligt Unesco två av dessa. Karlskrona är ett exempel på hur utbyte av mänskliga värderingar kan påverka utvecklingen inom arkitektur och teknologi med mera och ett framstående exempel på en typ av byggnad eller arkitektonisk eller teknologisk anläggning som illustrerar viktiga stadier i människans historia. Unesco:s motivering lyder:

” Karlskrona är ett utomordentligt väl bevarat exempel på en planerad europeisk örlogsstad, som influerats av äldre anläggningar i andra länder. Karlskrona har i sin tur tjänat som förebild för efterföljande städer med liknande uppgifter. Örlogsbaser spelade en viktig roll under de århundraden när storleken på ett lands flottstyrka var en avgörande faktor i europeisk realpolitik, och Karlskrona är den bäst bevarade och mest kompletta av dem som finns kvar.

### Gamla trotjänare – en del av världsarvet under ytan

Världsarvet innefattar centrala staden samt tio satellitområden. Tillsammans visar de

## BILAGA 3 - ARTIKEL

I vraktunneln på Marinmuseum kan man se delar av ett 1700-talsskepp. Det var ett av alla fartyg som sänktes som den i Karlskronas försvar och stadsplan. Foto: Statens maritima museer.



hur en örlogsstad planerades, byggdes, försvarades, försörjdes och användes på olika sätt. Det som finns på land är relativt väl dokumenterat och känt men det som finns under ytan har tidigare uppmärksammats väldigt lite. Men genom olika arkeologiska besiktningar och utredningar som genomförts på senare år börjar bilden av världsarvets marinarkeologi klarna. Inte minst har flera avsiktligt sänkta örlogsskepp hittats och i flera fall identifierats.

Det var under många århundraden vanligt att uttjänta örlogsfartyg kasserades och sänktes som stenkistor eller spärranordningar. Redan när de sänktes var de antingen i dåligt skick på grund av hög ålder eller svårt skadade i strid. Det innebär att vraken i världsarvet är ganska sönderbrutna och i vissa fall helt inneslutna i utfyllnader. De saknar även föremål eftersom det som kunde återanvändas på andra skepp eller platser togs bort innan de sänktes. Befintliga resurser nyttjades och kanske fanns ett tidigt återvinningstänk snarare än en vilja att bli av med vraken som i så fall kunde ha huggits eller eldats upp. Trots att örlogsfartygen var gamla och i dåligt skick när de sänktes har de idag ett stort värde som bidrag till vår kunskap om svensk örlogshistoria. Flera av dem visar på brytpunkter i utvecklingen inom skeppsbyggeri. De kan ge svar på hur fartyg var konstruerade när övrig dokumentation saknas. Och sådan dokumentation saknas ofta eftersom man började samla in modeller och ritningar först på 1700-talet.

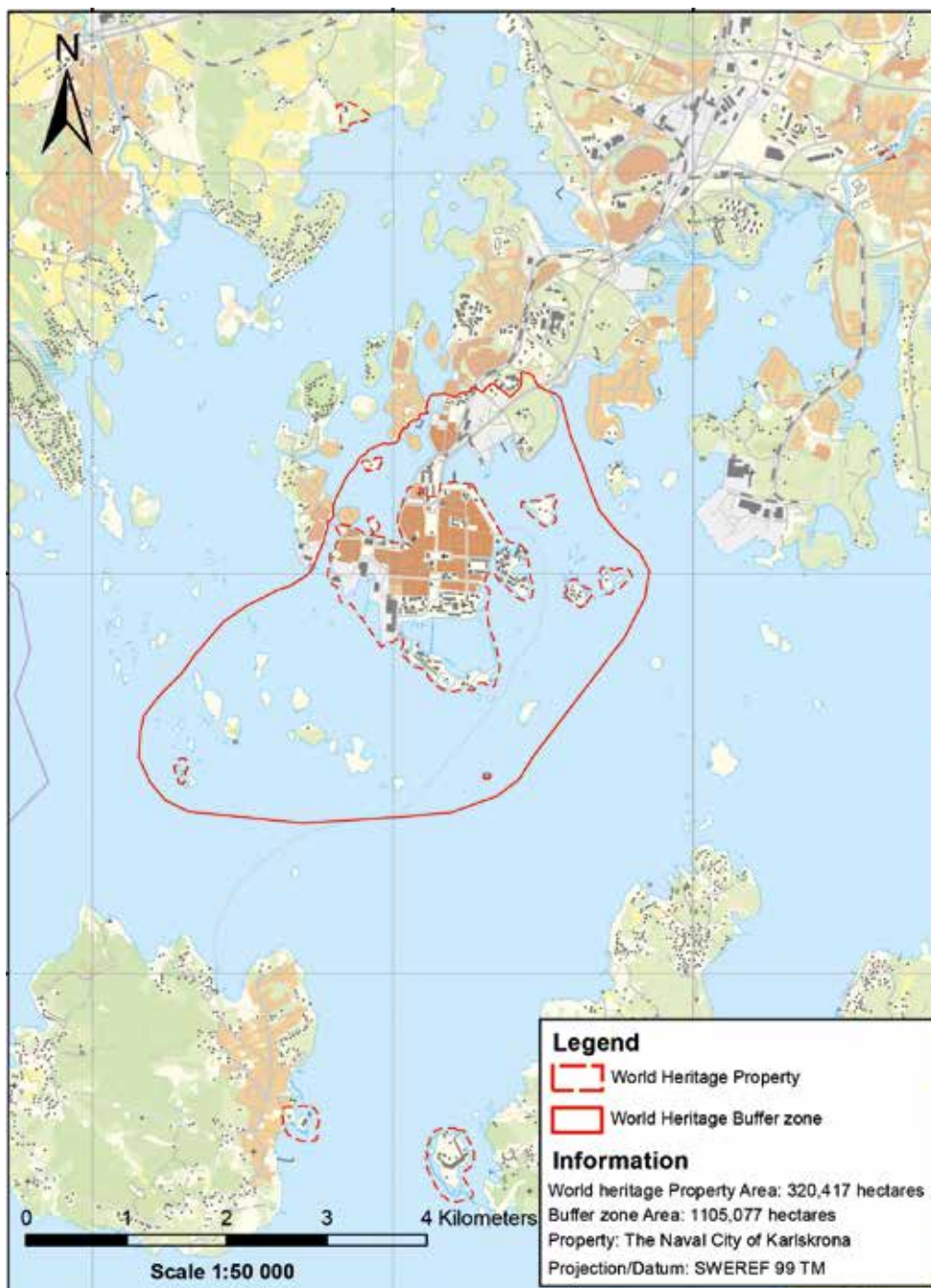
Redan i slutet av 1600-talet sänktes de första vraken som delar av stadens planläggning, konstruktioner och försvar. Vraken var viktiga komponenter i Karlskronas stads- och befästningsplaner från 1683 och 1694. De ligger alltså på sina platser av en anledning.

De sänkta vraken har ofta haft en lång historia. Genom att tolka vraken på botten med exempelvis skyltar och sprida berättelser knutna till dem kan man öka både intresset för maritim historia och varsamheten vid dykning och ankring på vrakplatserna. Genom att utgå från de vrak som finns i närområdet kan man ”lyfta” deras berättelser till ytan. Om dessa berättelser kopplas till fysiska platser eller byggnader, kan man dessutom skapa nya besöksmål både på botten och på land eller skapa nya berättelser till befintliga besöksmål och vandringar i världsarvet Örlogsstaden Karlskrona. Dessa besöksmål kan vara intressanta både för dykare och icke-dykare. Exempel på vrak som kan användas på detta sätt är *Constantia*, ett annat är *Wasa*.

### **1676 – Constantia blir en del av Karlskronas historia**

*Constantia* ligger idag som vrak mellan Inlängan och Ungskär i Karlskronas östra skärgård. Det är det hittills enda kända vraket av en flöjt som bestyckats för den svenska krigsmakten. *Constantia* deltog bland annat i det Skånska kriget (1675-1679) och är därmed också en del i det händelseförlopp som ledde fram till Karlskronas grundande. Blekinge blev svenskt vid freden i Roskilde 1658. Herraväldet över Östersjön var viktigt

## BILAGA 3 - ARTIKEL



Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona innefattar centrala staden samt tio satellitområden. Tillsammans visar de hur en örlogsstad planerades, byggdes, försvarades, försörjdes och användes på olika sätt. Foto: Länsstyrelsen Blekinge län.

och vid denna tidpunkt var Danmark Sveriges huvudfiende. Behovet av en mer sydligt belägen svensk örlogsbas än Stockholm ökade för att kunna behålla det grepp över Östersjön som stormakten Sverige hade skaffat sig. Östersjön var nära nog ett svenskt innanhav när Karlskrona grundades. En avgörande händelse som påverkade placeringen av den stad som skulle bli Karlskrona, var när Karl XI beordrade ut flottan i januari 1676 för att kunna undsätta det belägrade Wismar. Flottan var infrusen i Stockholm och 800-900 bönder fick kallas in för att såga upp en två mil lång och sexton meter bred ränna mellan Dalarö och Älvsnabben för att nå öppet hav. I februari tilltog kylan, isarna frös och flottan kunde inte ta sig ut från Stockholm. Redan i mitten av mars 1676 syntes danska örlogsfartyg i de öppna vattnen utanför Älvsnabben. Det var en tydlig styrkedemonstration från dansk sida. De visade att de kunde mobilisera sina marina resurser snabbare än Sverige.

I april 1676 sändes svenska flottan ut två spaningspatruller för att försöka lokalisera fientliga skepp. De bestyckade handelsfartygen *Constantia* och *Caritas* utgjorde den ena patrullen. De upptäcktes av danskarna i närheten av Hanö och försökte fly österut längs Blekingekusten. De blev avskurna från havet i Karlskronas östra skärgård och de försökte undkomma genom att dra sig grundare in med hjälp av ankare (varpning). Fienden blev dock övermäktig och det fanns till slut ingen utväg. När mörkret föll den 23 april lades krut ut på skeppen och manskapet roddes iland med skeppsbåten. Krutet exploderade på *Constantia* och hon började brinna. Danskarna lyckades dock hindra krutet från att explodera på *Caritas* som togs i beslag och fick segla under dansk flagg. När *Constantia* sänktes av sin besättning i april 1676 hade den svenska örlogsflottan inte hunnit avsegla från Älvsnabben. Detta skedde inte förrän den 19 maj. Ett par veckor senare, den 1 juni, stod slaget vid Ölands södra udde där *Kronan* och *Svärdet* förläste. Båda fartygen har återfunnits och är kända vrak. *Constantia* är avsiktligt sänkt och exploderade. Vraket har dessutom varit utsatt för bärgning i flera omgångar, täckts med stenar och grävts ut. Trots det finns det fortfarande kvar delar av nedre skrovet. *Constantia* kan användas för att förstå Sveriges behov av en flotta förlagd i södra Sverige under slutet av 1600-talet och Karlskronas grundande. Då skulle flottan kunna möta Danmarks flotta mycket tidigare på säsongen. Olika platser undersöktes i södra Sverige och den plats där Karlskrona grundades beräknades ha ungefär en månads kortare isläggning än Stockholm.

### **Skeppet *Blekinge* – en världsnyhet**

I början av 2017 släpptes nyheten om att vraket efter skeppet *Blekinge* hade lokaliserats i Karlskronas örlogshamn. Nyheten spred sig över hela världen. Betydelsen av fyndet är symboliskt viktigt för världsarvet eftersom *Blekinge* är det första skepp som byggdes i Karlskrona på dåvarande varvet på Wämö. Skeppet stod klart 1682 och deltog i flera

## BILAGA 3 - ARTIKEL



I början av 2017 återfanns vraket efter skeppet *Blekinge*. Fyndet är symboliskt viktigt för världsarvet eftersom *Blekinge* är det första skepp som byggdes i Karlskrona. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

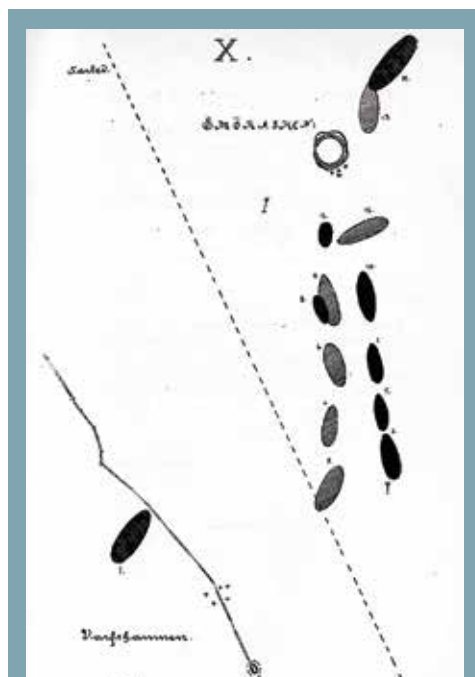
strider. 1713 var det dock i så dåligt skick att man beslutade att sänka det, kanske som blockhus. Fyndet lokaliserades efter tips från Försvarmakten. Vraket är inbäddat i tjocka sedimentlager som antagligen har bevarat de nedre delarna väl. Ett tiotal spant sticker upp och det ligger löst timmer omkring. *Blekinge* byggdes vid en tidpunkt när linjetakten infördes i flottorna och kanske kan vraket visa på konstruktionsförändringar. Vraket är idag enbart besiktigt vid ett tillfälle och det ligger inom militärt skyddsområde. Det är därför oklart om fortsatta undersökningar kommer att kunna genomföras. Den tidigare varvsplatsen på Wämö är tillgänglig för besökare men kan utvecklas mer, kanske med hjälp av berättelser kring skeppet *Blekinge*.

### **Bastion Havsfrun – Söderstjärna**

Uppskattningsvis finns det runt 60 avsiktligt sänkta vrak inom eller i närheten av världsarvet Örlogsstaden Karlskrona. De första vraken började sänkas några år efter att Karlskrona grundas. Delvis är vrakens placering, namn och uppgifter sammanställda av Alarik Wachtmeister i artikeln "Något om i Karlskrona örlogshamn fordrom sänkta skepp" i *Tidskrift i Sjöväsendet* 1912. Orsaken till att det inte går att säga exakt antal är att de äldre kartor som visar positionerna ofta skiljer sig åt med placering, antal och namn av vraken. Det var en av orsakerna till att Länsstyrelsen i Blekinge län 2005 gav

Statens maritima museer i uppdrag att genomföra en kartering med side scan sonar av bottenområdet runt Bastion Havsfrun (Smörasken) söder om Stumholmen, samt Djupasund mellan Tjurkö och Sturkö. Resultatet visade att antalet vrak och dess positioner inte helt överensstämde med någon av kartorna. Men kartorna har ändå visat sig vara ett bra underlag för vidare undersökningar.

Enligt de ursprungliga stads- och befästningsplanerna från 1683 och 1694 skulle fästningsverket Pollux (Söderstjärna) förenas med bastion Havsfrun (Smörasken) genom en ”bank”. På denna skulle en mur uppföras. Ett antal vrak sänktes för att utgöra början till denna bank. Planerna övergavs så småningom på grund av kostnaderna. Wachtmeister angav 1912 att det troligen är sju sänkta vrak i området och detta verkar stämma med arkeologiska utredningar och uppgifter som lämnats av sportdykare. Det som skiljer sig från de tidigare kartorna och som är lite förvånande är att sonarbilderna visar att det finns två parallella rader med sänkta skepp, tre större och tre mindre. Lämningarna verkar ligga på jämnt avstånd från varandra. Den huvudsakliga förbindelsen mellan Havsfrun och Pollux ser ut att bestå av tre vrak. De två parallella raderna har dock ett avstånd som inte verkar stämma med den ursprungliga tanken. Kan det vara så att de inre skeppen har förstärkt blockeringen när man insåg att det inte fanns pengar att slutföra arbetet eller fungerade alla som blockskepp eller blockhus? Kanske kan framtida studier ge svar på denna fråga. En dykbesiktning som 2016 gjordes på vraken visar flera detaljer och konstruktioner men också att de till stor del ligger inbäddade i skyddande sediment.



Det finns troligen runt 60 avsiktligt sänkta vrak inom eller i närheten av världsarvet Örlogsstaden Karlskrona. 1912 gjordes en sammanställning av de då kända uppgifterna om sänkta vrak i Karlskrona som publicerades i *Tidskrift i Sjöväsendet*. Bilden visar olika uppgiftslämnarens positionering av sänkta vrak vid Smörasken.  
Foto: Statens maritima museer.

### Lindholmen – vilka spår har vi?

Inne i örlogshamnen finns många vrak utmärkta på kartor. Få har dock varit möjliga att undersöka på grund av att de ligger i utfyllnader eller inom militärt skyddsområde. Men 2015 kunde en arkeologisk utredning genomföras på utsidan av bron mellan Skrovhallen och Lindholmen. Då återfanns två av de avsiktligt sänkta vraken som markerats i områ-

## BILAGA 3 - ARTIKEL

det. Vraken bedömdes vara *Solen* och *Victoria*. Vraket *Solen* visar antagligen spår efter flera olika skeppsbyggnadstraditioner då det byggdes vid en tid när det traditionella svenska sättet (eller egentligen nederländska eftersom det främst var skeppsbyggmästare från Nederländerna som anlätades) höll på att ändras och influeras av det engelska tillsammans med lokala traditioner. Det här öppnar för spännande diskussioner kopplat till världsarvets historia inom skeppsbyggeri. Byggnadernas funktioner och skeppsbyggnadsprocessen kan förklaras. Möjligheter att följa processen från ek till färdigt spant kan skapas. När en av kajerna på Lindholmen skulle byggas om 1941 upptäcktes vrakdelar efter vad som bedömts vara från skeppet *Carolus XI* (som senare bytte namn flera gånger). Skeppet byggdes 1678 på örlogsvarvet i Stockholm som det näst sista fartyget innan varvet flyttades till Karlskrona. Skeppsbyggmästaren var densamma som för skeppet *Blekinge*, det vill säga Robert Turner. *Carolus XI* var delaktig i flera sjötåg och sänktes som utfyllnad. En skrovsida togs tillvara och finns att titta på i Slup- och barkasskjulet på Stumholmen. Skrovsidan visar att trots att vraken legat länge i utfyllnader kan det finnas mycket bevarat och detaljer att undersöka.

### Vad ska vi göra med vraken?

Det finns ett stort intresse för vrak och marinarkologi samtidigt som alla vraken inte är tillgängliga för att de ligger i utfyllnader eller inom militärt skyddsområde. Ett område som är tillgängligt och som har en mycket intressant historia kopplat till världsarvet är vrakspärren i Djupasund mellan Sturkö och Tjurkö. Spärren ser vid första anblicken mest ut som en brädhög men genom att tolka vraken och berätta deras historia kan brädhögen istället bli ett besöksmål. Här är det bara fantasin som sätter gränser för vilka berättelser som kan berättas med vraken som utgångspunkt. Berättelser som inte enbart är för dykare utan för alla.

För att göra det tydligt och lättare att följa historien kan man dela in skeppens historia i tre faser: skeppsbyggnad (inklusive planering), den seglande och som vrak. Linjeskeppet *Wasa* (som inte ska förväxlas med regalskeppet *Vasa* på Vasamuseet i Stockholm) är ett av de vrak som har sänkts i Djupasund. Det har haft en mycket spännande historia som i många fall är starkt förknippat med byggnader, platser, personer och händelser som varit viktiga i världsarvets historia.

### Linjeskeppet Wasas historia – från ritning till vrak

Linjeskeppen var 1700-talets högteknologi och hade en central funktion i örlogsflottan. Skroven var kraftigt dimensionerade för att motstå fiendlig eldgivning. Fartygen byggdes för att bära tungt artilleri och samtidigt vara goda seglare. 1700-talets skeppsbyggmästare arbetade med en mängd olika krav som delvis var motstridiga. Delvis löstes detta genom att skeppen successivt blev större. En av de skeppsbyggmästare som arbetade med



Fredrik Henrik af Chapman var varvschef i Karlskrona på 1780-talet och effektiviserade skeppsbyggandet där. Målning av Lorens Pasch d.y. Foto: Statens maritima museer.

utvecklingen var Fredrik Henrik af Chapman (1721-1808). Under sin tid som varvschef i Karlskrona på 1780-talet organiserade han om skeppsbyggeriet och införde serieproduktion. af Chapman beskrivs ofta som en problemlösare med nya idéer och kom att påverka skeppsbyggeriet under lång tid. Han ville lära ut skeppsbyggnadskonsten via böcker och sprida den kunskap som tidigare enbart funnits inom skeppsbyggarsläkterna. Tillgången till ek var avgörande för att kunna bygga skepp och ett sätt att säkerställa produktionen var att flotta virke. I Blekinge finns lämningar efter tidig flottning. En karta från 1747 anger att flottrännor rensats på kronans bekostnad i Mörrumsån och Micån. Anledningen till rensningen var bland annat att få ekvirke till det nya varvet i

## BILAGA 3 - ARTIKEL

Jacob Häggs oljemålning av linjeskeppet *Wasa*. Fartyget som konstruerades av Fredrik Henrik af Chapman har beskrivits som hans mest kontroversiella fartygstyp och var en ny typ av linjeskepp som var okänd i andra flottor. Foto: Sjöfartsmuseet Akvariet Göteborg



Karlskrona. Även om flottledslämningarna inte ingår i världsarvets utpekade område, berättar flottningen om början av den produktionsprocess som slutligen leder till ett färdigt skepp. Det var en process som af Chapman effektiviserade under sin tid som varvschef. En del av det som gör världsarvet unikt är för övrigt starkt kopplat till de förändringar i skeppskonstruktion som af Chapman genomförde. Flera byggnader som uppfördes under hans tid som varvschef finns exempelvis kvar än idag.

Linjeskeppet *Wasa*, vars ritningar fastställdes i oktober 1777, har beskrivits som af Chapmans mest kontroversiella fartygstyp och var en ny typ av linjeskepp som var



okänd i andra flottor. Det övre batteriet hade inte de höga relingar eller gångbord mellan back och skans som var standard på linjeskepp vid denna tid. Även däckshuset (hytta) i aktern saknades. Skeppet blev inte högre än andra tvådäckare vid denna tid men batteriet kom högre upp. Fartyget var även lite mer grundgående eftersom af Chapman minskat dimensionerna på timret. Detta gav tunnare sidor och svagare inbindningar än tidigare linjeskepp. *Wasa* blev ett skepp som kunde strida i hårt väder och på grunda vatten men manskapet hade sämre skydd vid det övre batteriet och konstruktionen var inte lika tålig mot fientlig eld. Bakgrunden till af Chapmans lösningar kan man finna

## BILAGA 3 - ARTIKEL

i Gustav III:s utrikespolitiska ambitioner. Han ville gärna starta krig, antingen mot Danmark eller Ryssland. af Chapman själv förklarade sina lösningar på följande sätt:

– *Hamnen i Köpenhamn var så grund att danska linjeskepp måste läggas på redde när de utrustades. Grundgående svenska linjeskepp skulle därför kunna segla in genom Öresunds södra del och hindra att danskarna utrustade sin flotta genom att lägga sig på redde.*

– *Flottor kunde inte räkna med att kunna segla omkring i Östersjön utan att bli upptäckta och de måste därför alltid vara beredda på att strida. Ett högt batteri gav möjlighet att använda hela artilleriet i alla väder och vid hårt väder skulle den svenska flottan få ett övertag.*

– *Vid krig mot Ryssland borde flottan kunna kryssa i Finska viken för att hålla ryssarna instängda. I detta trånga farvatten kunde linjeskepp inte tillåtas ha stor avdrift vid "hårt vatten". Det gjorde att en lika hög överbyggnad som på konventionella linjeskepp var omöjlig.*

Det fanns kritik mot konstruktionen men bygget var viktigt för Gustav III och hans utrikespolitiska planer. *Wasa* byggdes i snabb takt under skeppsbyggmästare Gilbert Sheldons ledning och sjösattes 1778. *Wasa* byggdes i stora skeppsskjulet på Lindholmen i Karlskrona. Efter bygget kom skjulet att kallas Wasaskjul vilket det gör än idag. Gustav III drev senare igenom att *Wasa* skulle vara en prototyp för hans nya flotta. En intensiv skeppsbyggeriperiod med serietillverkning av linjeskepp och fregatter startade i Karlskrona.

Det finns många berättelser om *Wasas* historia som seglande skepp och om livet ombord. *Wasa* har deltagit i bland annat en neutralitetseskader och varit ostindiefarare. Berättelserna handlar om sjukdomar, stormskador, dödsfall och mycket mer. För Karlskronas del är *Wasas* deltagande i Gustav III:s ryska krig 1788-1790 mycket intressant, inte minst genom kopplingen mellan detta krig och ett av stadens befintliga besöksmål – Hoglands park.

Ett av sjöslagen som utspelade sig under kriget var vid Hogland. I slaget den 17 juli 1788 försökte båda sidor med all kraft besegra motståndaren. Båda sidor har tillskrivit sig segern men mer opartiska bedömningar ser slaget som oavgjort. I slaget erövrade svenskarna det ryska linjeskeppet *Vladislav*. Denna erövring kom att bli ödesdiger för Karlskrona, dit skeppet fördes. Besättningen ombord bar på en mycket smittsam sjukdom (eventuellt tyfus) som senare spreds i örlogsstaden. Hoglands park anlades på 1820-talet och fick sitt namn för att hylla det som sågs som en svensk seger. Idag är det en vacker park med en koppling till världsarvets våldsamma historia.



Slaget vid Hogland 1788 har fått ge namn åt en park i Karlskrona. Parkens namn minner om världsarvets våldsamma historia. Målning av Louis Jean Desprez 1794. Foto: Nationalmuseum.

### Stopp! Inloppen spärras

I Blekinge finns en tradition av att spärra av inlopp. Det har pågått i tusen år genom pålspärrar, stenkistor, vrakspärrar, försänkningar (stenmurar), minlinjer och ubåtsnät. Karlskronas placering är väl vald för sitt strategiska läge. Staden ligger bland annat bakom en skyddande öbarriär med ett fåtal segelbara inlopp för större skepp. Många Karlskronabesökare har skildrat stadens strategiska läge. En är den tyske författaren Carl Gottlob Küttner som besökte Karlskrona 1798. Han konstaterade att det måste finnas hundratal öar utanför Karlskrona och det grunda vattnet vid inloppet beskrevs som farligt och otillgängligt för fientliga angrepp. För örlogsfartyg var det enbart inloppet mellan Aspö och Tjurkö som fungerade men det skyddades av befästningarna Drottningsskär och Kungsholms fort. Kanonerna kunde nå alla skepp som försökte ta sig igenom inloppet. Küttner anger också att det tidigare funnits ett annat inlopp som spärrats av med sänkta fregatter. Det inloppet var Djupasund, mellan Sturkö och Tjurkö. Berättelsen om inlop-



pets vrakspärr ger en spännande inblick i dåtidens utrikespolitik. På 1780-talet började kontakterna med Ryssland bli ansträngda. Küttners beskrivning av Karlskronas inlopp kan ge en känsla av vad Katarina II av Ryssland stod inför när hon hade tankar på att inta Karlskrona. De två respektingivande befästningarna Drottningsskär och Kungsholmen och ett väl skyddat inlopp kunde göra vem som helst tveksam. Katarina II:s plan blev istället att undersöka alternativa vägar in till Karlskrona. Inloppet i Djupasund var ännu inte spärrat. 1784 upptäcktes en rysk örlogsfregatt vid Tjurkö och uppgifter finns om att de pliktade, pejlade och mätte runt öarna. Fregattens chef fick bud om han borde veta att detta inte var tillåtet i någon hamn. Fartygschefen svarade att detta inte var sant utan att de fiskat. Ett ilbud skickades till Stockholm för att rapportera om händelsen. När budet återvände blev beskedet att ryssen skulle lämnas assistans och bemötas med ”all politesse”. Händelsen är skildrad på ett underhållande sätt i amiral Carl Tersmedens memoarer. På en middag med de ryska officerarna framkommer det att syftet med besöket varit att skaffa uppgifter om hamnen i Karlskrona. Fregatten skickades hem utan repressalier. Det här var nästan 200 år innan *U137* gick på grund i Gåsefjärden.

För att undvika att Katarina II skulle försöka inta Karlskrona genom Djupasund, sänktes de första skeppen året efter det ryska besöket. Tre år senare var Sverige i krig med Ryssland. Sänkning av skepp fortsatte i omgångar, både i detta sund och i Bollösund, mellan Aspö och Hasslö. Sänkningarna pågick fram till i alla fall 1836 när linjeskeppet *Wasa* sänktes.

Vraken i och omkring världsarvet har stor potential att skapa nytt intresse för örlogshistoria och Karlskrona med omnejd. Genom att använda de lämningar som finns inom området, tolka dem och berätta deras historier finns det möjligheter att skapa nya besöksmål och nytt intresse för befintliga besöksmål. Oavsett om man är dykare eller inte väcker vrak ofta känslor och intresse av olika slag. Därför kan också besöksmålen tilltala många olika målgrupper. Karlskrona har världsunika värden och ska ses i ett globalt perspektiv. Vraken i Östersjön är unika tack vare de exceptionellt bra bevarandeförhållandena för organiskt material. Det attraherar svenska och utländska marinarkologer men genom att hitta nya sätt för att tillgängliggöra vraken kan även andra ta del av upplevelsen.

---

**PETRA STRÅKENDAL** arbetar som marinarkolog och site manager för världsarvet ”Örlogsstaden Karlskrona” på Länsstyrelsen Blekinge län. Hon är även initiativtagare till projektet ”Under ytan – berättelser för besöksmålsutveckling i världsarvet”

**VIDARE LÄSNING:**

Rune Hillbom: *Karlskrona 300 år. Del 1. En återblick i ord och bild 1679-1862*. Karlskrona, 1979.  
Marinmuseums årsbok 1999.

Världsarvet och Karlskronas historia berättas och visas idag på olika sätt. Utmaningarna är att hålla intresset uppe lokalt och skapa aktuella besöksmål samt nya förutsättningar för det lokala näringslivet. Projektet "Världsarvets g(l)ömda vrak – en resurs för Karlskrona och Blekinge" arbetar med att identifiera och ta fram information om vraken och att koppla informationen till lokala platser, byggnader och personer. I projektet ingår att skapa en dykpark i Djupasund, vilket kan beskrivas som en guddad tur på botten. Dykaren simmar längs en markerad slinga och får information om vraken genom de skyltar som placerats ut på botten.

Projektet vänder sig till både dykare och icke-dykare. Besökare som inte dyker, ska därför kunna ta del av vrakens berättelser på land i anslutning till vraken.

Besöksmål med anknytning till vraken finns inom hela världsarvet Örlogsstaden Karlskrona och i närområdet. Besöksmålen ska identifieras, lyftas fram och paketeras för besökare. Här finns det möjligheter för näringsidkare att komma med egna idéer om vad man kan bidra med och hur de kan använda projektets underlag och aktiviteter i sin egen affärsverksamhet.

Rapporten visar hur projektet vuxit fram och formats genom idéer, kontakter och arkeologiska utredningar. Sammanställningen är gjord på uppdrag av Karlskrona kommun.

Petra Stråkendal  
PS Kultur

[petra@pskultur.se](mailto:petra@pskultur.se)  
[www.pskultur.se](http://www.pskultur.se)

Världsarvets g(l)ömda vrak  
- en resurs för Karlskrona och Blekinge  
Projekthistorik

Omslagsbild:  
Linjeskeppet Wasa, Jacob Hägg 1921,  
Sjöfartsmuseet Akvariet