

Andreas Linderoth (red)

ÖRLOGSSTÄDER

– innovationer, varv och vrak



MARINMUSEUM
KARLSKRONA



INNEHÅLL

	Förord	7
	INGRID HALL ROTH OCH MATS AGNÉUS	
1	Örlogshamnar i Östersjön under 1700-talet – kulturella och teknologiska centra JAKOB SEERUP	8
2	Stockholm som örlogsstad – flottans nav 1522-1640 DAN JOHANSSON	28
3	Örlogsstationen i Karlskrona 1723–1756 – utvecklingen av en tidigmodern industrianläggning HARRY R:SON SVENSSON	44
4	Stadens sociala elit – de högadliga sjöofficersfamiljerna i Karlskrona ANNASARA HAMMAR	60
5	Örlogsstaden Karlskrona 1996-2004 – en tid av kris? ANDREAS LINDEROTH	72
6	Världsarvets g(l)ömda vrak – en resurs för Karlskrona PETRA STRÅKENDAL	88
7	Scepter – Gustav II Adolfs flaggskepp som försvann ... och återupptäcktes JIM HANSSON	104
8	Konstruktionskommissionen – danskt skeppsbyggeri under 1700-talet IDA JØRGENSEN	118

9	Förändringens förtrupp? – skandinaviska sjömän i Nederländerna ASGER NØRLUND CHRISTENSEN	132
10	Storbritanniens äldsta varv – Portsmouth genom åtta århundraden ANN COATS	142
11	Örlogsstädernas moraliska geografi – Kiel och Portsmouth 1860-1914 BRAD BEAVEN & MATHIAS SEITER	160
12	Lilla Britannien bortom Wales – Pembroke Dock och den walesiska nationen DAVID DAVIES	174
13	Sprit, sport och slagsmål – brittiska sjömän vid utländska varv, 1870-1914 STEVEN GRAY	118
14	Örlogsvarvet Gdynia – pionjär inom polskt skeppsbyggeri MAREK TWARDOWSKI	202
15	Barcelona som örlogshamn – galärer och heligt krig på Medelhavet JORGE AGUILLERA LOPEZ	216
16	Hamnars historia och digitala humaniora – svängbron och smedjorna i Brest MARIE-MORGANE ABIVEN	226





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 utritade 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

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.

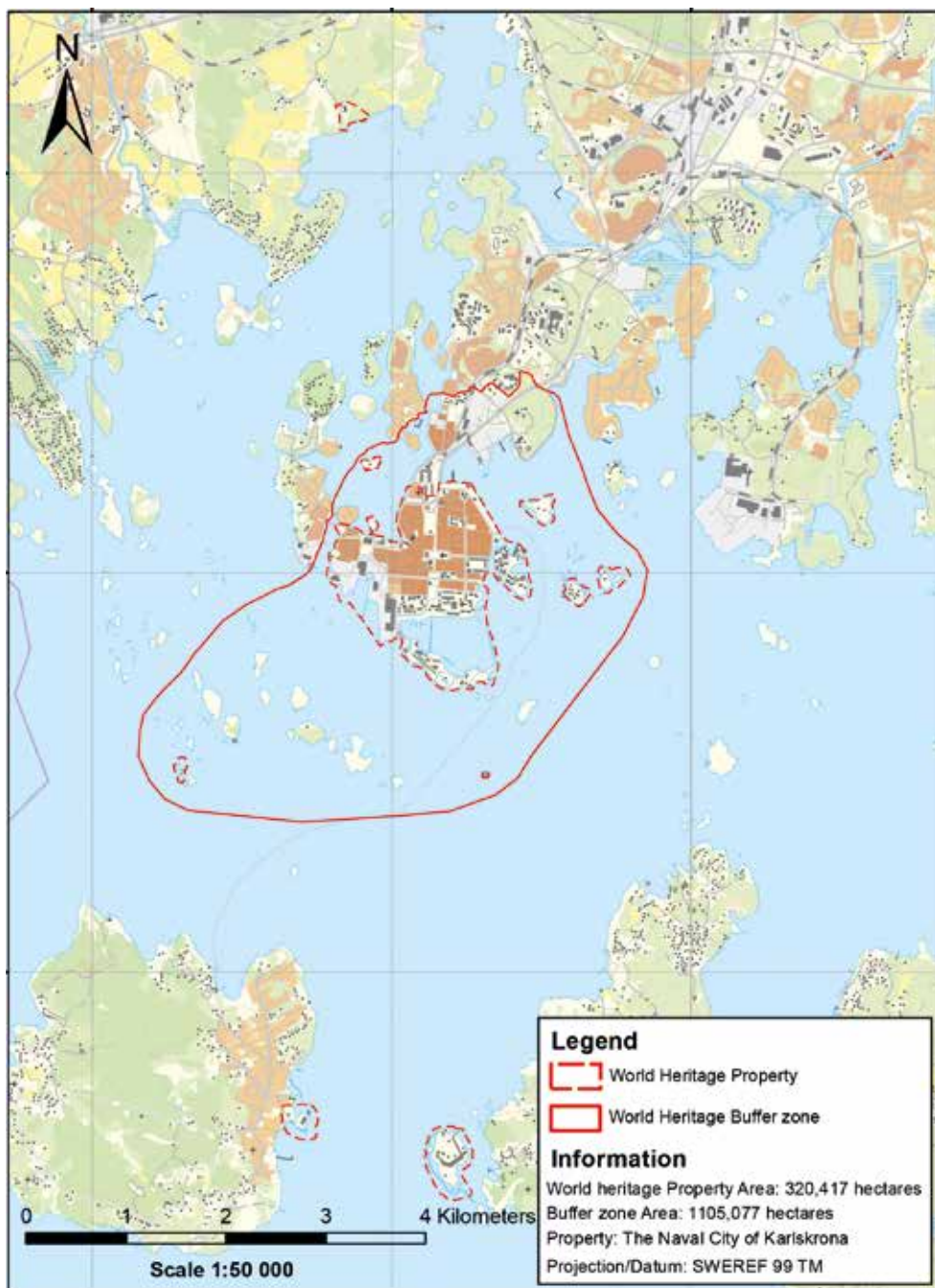
Det var under många århundraden vanligt att uttjänta örlogsfartyg kasserades och sänktes som stenkistor eller spärranordningar. Redan när de sänktes var de antingen i dåligt skick på grund av hög ålder eller svårt skadade i strid. Det innebär att vraken i världsarvet är ganska sönderbrutna och i vissa 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



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 räna 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



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.

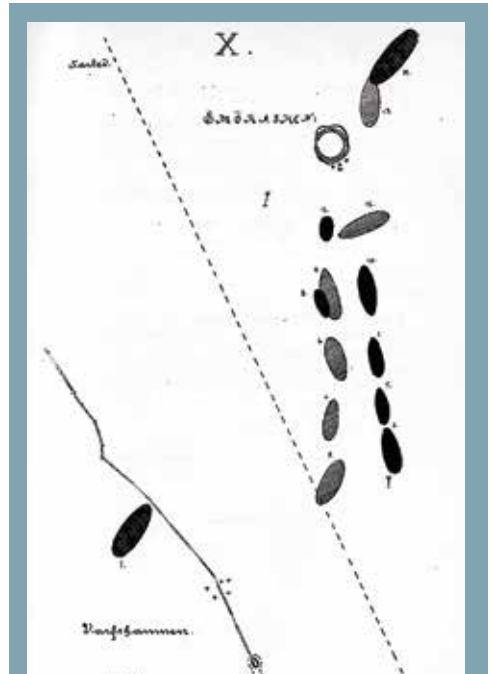
strider. 1713 var det dock i så dåligt skick att man beslutade att sänka det, kanske som blockhus. Fyndet lokaliserades efter tips från Försvarmakten. Vraket är inbäddat i tjocka sedimentlager som antagligen har bevarat de nedre delarna väl. Ett tiotal spant sticker upp och det ligger löst timmer omkring. *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 fordom 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. Lämningsarna 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-

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 marinarkeologi 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 fientlig 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 Mieån. Anledningen till rensningen var bland annat att få ekvirke till det nya varvet i

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

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 redden 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 redden.*

– *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 skeppsbyggeri-period 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.

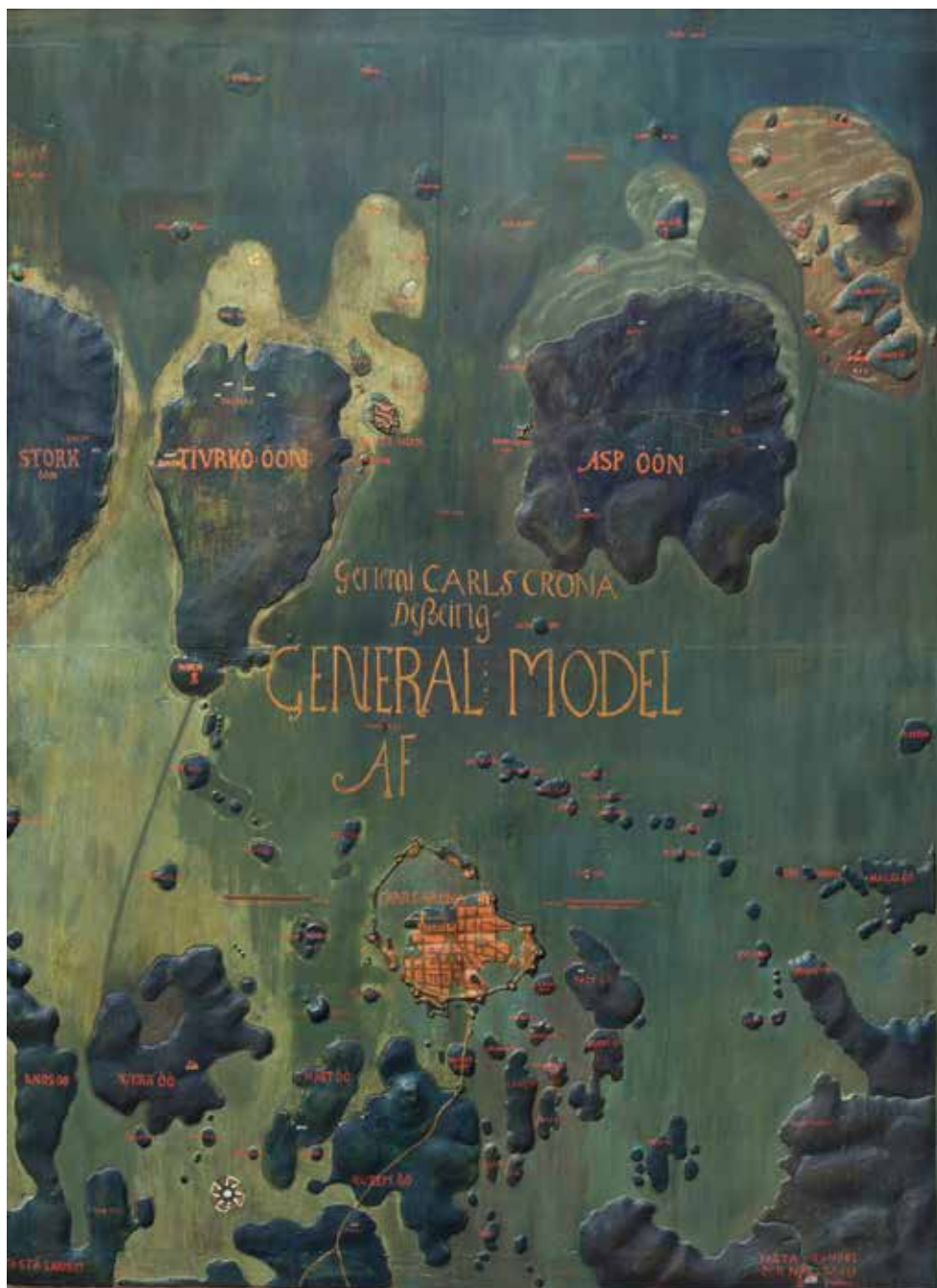
Ett av sjöslagen som utspelade sig under kriget var vid Hogland. I slaget den 17 juli 1788 försökte båda sidor med all kraft besegra motståndaren. Båda sidor har tillskrivit sig segern men mer opartiska bedömningar ser slaget som oavgjort. I slaget erövrade svenskarna det ryska linjeskeppet *Vladislav*. 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 inlopp-



Reliefkarta över Karlskrona med planerade befästningar enligt befästningsplanen 1686. Karlskronas placering är väl vald för sitt strategiska läge. Staden ligger bakom en skyddande öbarriär med ett fåtal segelbara inlopp för större skepp. Foto: Statens maritima museer.

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. Sänkningar 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.