

Första Spantet till Rekonstruktionen av "Riksens Ständer" på plats på Lindholmen

Fredagen den 2 november var en stor dag för VHFK. Då kom delarna till Lindholmen av det första spantet i den rekonstruktion av linjeskeppet "Riksens Ständer", som VHFK håller på att bygga på den gamla stapelbädden intill Wasaskjul.

Spantet har tillverkats under ledning av Per-Anders Daag på Saltö Varv. De första idéerna var att frakta det från Saltö Varv till Lindholmen sjövägen genom bogsering till Polhemsdockan

Då det visade sig att detta alternativ var svårt att genomföra, beslutades att spantet skulle delas i tre delar för att kunna transporteras på lastbil istället.



Det första spantet på sina bockar för färdigställande på Lindholmen

Tisdag den 6 november sattes spantdelarna samman igen och då bjöds BLT in då de missade den förra pressvisningen på Saltö Varv.

Läs artikeln i BLT

Historiskt bygge ska resa sig tio meter i skyn

Det ligger där sedan några dagar tillbaka som ett påtagligt bevis för vad som ska komma. I händerna på skeppsbyggarna håller det framletade ekvirket att sättas ihop i naturligt storlek.

KARLSKRONA. Ekstockarna släpades på plats på Lindholmen i helgen. En bit av en kölstock är tillika upplagd alldeles intill Wasaskjulet vid vattnet där med moderna örlogsfartyg är förtöjda.

– Den ligger på millimetern exakt där man en gång byggde linjeskepp på 1750-talet, säger Hans Hedman i Varvshistoriska Föreningen stolt, tillsammans med ordförande Sven Hellbratt.

Arbetet med att sätta ihop det första spantet av tre, har precis börjat. Slutmålet är att resa en kopia på en mittdel av ett gammalt 1700-tals linjeskepp, sådana som serieproducerades i och i mycket blev en grund till hela Karlskronas tillkomst. Ritningen är hämtad helt från sitt original.

– Det här är en milstolpe för oss och ett resultat av många frivilliga krafter. Ytterst också av en rad myndigheters välvilja, säger Hans Hedman. Han sticker inte under stol med att det flera gånger stått och vägt om projektet överhuvudtaget skulle bli av.

Men nu verkar tre förutsättningar vara uppfyllda, pengarna, kunskapen, och kanske det svåraste, att hitta 150 stora ekar, helst krokväxta.

– Det gick snabbt upp för oss att man inte fick fälla ekar av det slaget. Bara raka och smala. Men vi började leta och fick också stor hjälp av Karlskrona kommun genom deras avverkning i annat sammanhang. Flera privata gårdar i Blekinge har också bidragit, liksom en leverans från Visingsö.

Nu är virket hemma och uppsågat av Bernth Larsson, 78-årig sågvirkesmästare, i Björkeryd nordväst om Nättraby. Han har bland annat levererat återskapade detaljer till Kalmar Slott och andra historiska anläggningar.

– Du kan förstå att det letades efter ekar på den tiden. Ett enda linjeskepp krävde 1 500 träd, flikar Sven Hellbratt in.



Virket är framme på sin rätta plats

Åhej, här dras bultarna åt för att få det nysågade ekvirket på plats. Om två år ska skapelsen resa sig tio meter på höjden för att vittna om inte minst Karlskronas ursprung. BLEKINGE / SIDAN 4-5

Virket är framme på sin rätta plats

FOTO: STAFFAN LINDBOM



Skeppsbyggarna från Saltö Varv har satt igång, Mikael Permlid, Leif Eldsten och Per-Anders Dag.

Linjeskeppen i aktion

Linjeskeppen som började produceras i hög takt på 1700-talet ansågs vara nödvändiga för en mer offensiv krigföring. Gustav III tog beslutet om att bygga upp två flottor, en skärgårdsflotta och en linjeflotta för att möta upp en alltmer närgången rysk stormakt.

– Ryssland visade ett stort intresse för Sverige och det svenska samhället var infiltrerat på flera sätt. Gustav III ville sätta ryssen på plats, något som hans rådgivare menade aldrig skulle gå. Men han tog ensam beslutet om fartygsbyggen. 1788 var linjeskeppen färdiga, berättar Hans Hedman i Varvshistoriska Föreningen.

Det ledde till flera sjöslag på andra sidan Östersjön, där svenskarna ibland var riktigt illa ute, bland annat inne i Finska viken i juli 1790. Där fanns större delen av det svenska försvaret, betydande del av ledningen och 276 skepp (inte minst 21 linjeskepp och 200 mindre skepp från skärgårdsflottan med landstigningstrupper ombord) De var inringade och i stort sett utan mat och vatten. En till stora delar lyckad utbrytning (det Viborgska gatloppet) ändrade på läget.

– Ryssarna var segervissa och hade fått en order att gå vidare mot Stockholm som skulle "plockas ner sten för sten". Hade det skett hade vi förmodligen pratat ryska idag, säger Hans Hedman.

Äventyret slutade senare i juli i slaget vid Svensksund, betecknat som Sveriges största marina seger någonsin. Fred slöts i finska Värälä i augusti.

Källor: Varvshistoriska föreningen/Hans Hedman och Wikipedia