

Fartyg med namnet Karlskrona

Fartygsnamn fascinerar. Bland våra örlogsfartyg, från Gustav Vasas flotta, fram till dagens ubåtsbygge, finns ett otal namn, där fartygsnamnen kan vara serier inom ett visst område men också enskilda namn vid ett speciellt tillfälle. Några exempel på namn i serie är ju Chapmans serie om linjeskepp och fregatter, där de tio linjeskeppen fick namn efter manliga dygder och de tio fregatterna efter grekiska gudinnor, där vissa av ”dygderna” kom att återanvändas av några av våra pansarskepp.

Från vår egen tid kan nämnas patrullbåtarna (16 st) med namn ur en nordiska asatron, torpedbåtarna i Plejad- och Norrköpingsserien med namn efter stjärnbilder respektive svenska kuststäder. Ubåtarna har i regel getts namn efter fiskar, valar och sälar men i vår tid har svenska landskap legat till grund för namnet. Så är ju också fallet med de under byggnad varande ubåtarna av Blekinge-klass.

Ett annat sätt att namnge fartyg är att återanvända tidigare namn. Ett exempel på detta är namnet Karlskrona (i olika stavningar), där inte mindre än sex fartyg byggda på Örlogsvarvet/Karlskronavarvet fått detta namn.

De sex fartygen är

Skeppet *Carlskrona*, nybygge nr 4, sjösatt 1696

Galären *Carls Krona*, nybygge nr 89, sjösatt 1749

Huckerten *Carlskrona*, nybygge nr 101, sjösatt 1754

Korvetten *Carlskrona*, nybygge nr 217, sjösatt 1841

Stadsjagaren *Karlskrona*, nybygge nr 306, sjösatt 1939

Minfartyget *Carlskrona*, nybygge nr 390, sjösatt 1980

Skeppet Carlsrona



Det finns ingen bild på Örlogsskeppet Carls Crona, men hon var samtida med det holländska kanonskeppet De Zeven Provinciën (Den sjunde provinsen)

Skeppet Carlsrona blev det första fartyget, som byggdes på Örlogsvarvet på Trossö och Lindholmen efter flyttningen från Vämö 1694. Hennes dimensioner var; längd 45,4 meter, bredd 10,3 meter och djupgående 5,3 meter. Hon byggdes av skeppsbyggmästare Robert Turner och stod färdig 1686. Skeppet byggdes för en långlivslängd innehållande såväl underhåll som modernisering. Virket var så gott som uteslutande av ek, som först hade torkat på rot och sedan legat ett par år i hokk, innan eken slutligen fått torka igen.

Hon var bestyckad med 76 kanoner och hade en besättning om 480 man.

År 1694 bytte hon namn till *Giöta* och samtidigt fick skeppet Hedvig Sofia byta namn till *Carlskrona*.

Åren 1699, 1700 och 1710 deltog fartyget i årets flotta. År 1715 deltog skeppet i slaget vid Rügen den 28 juli och 1716 genomfördes en större översyn samt kölhalning.

År 1739 genomfördes en omfattande reparation.

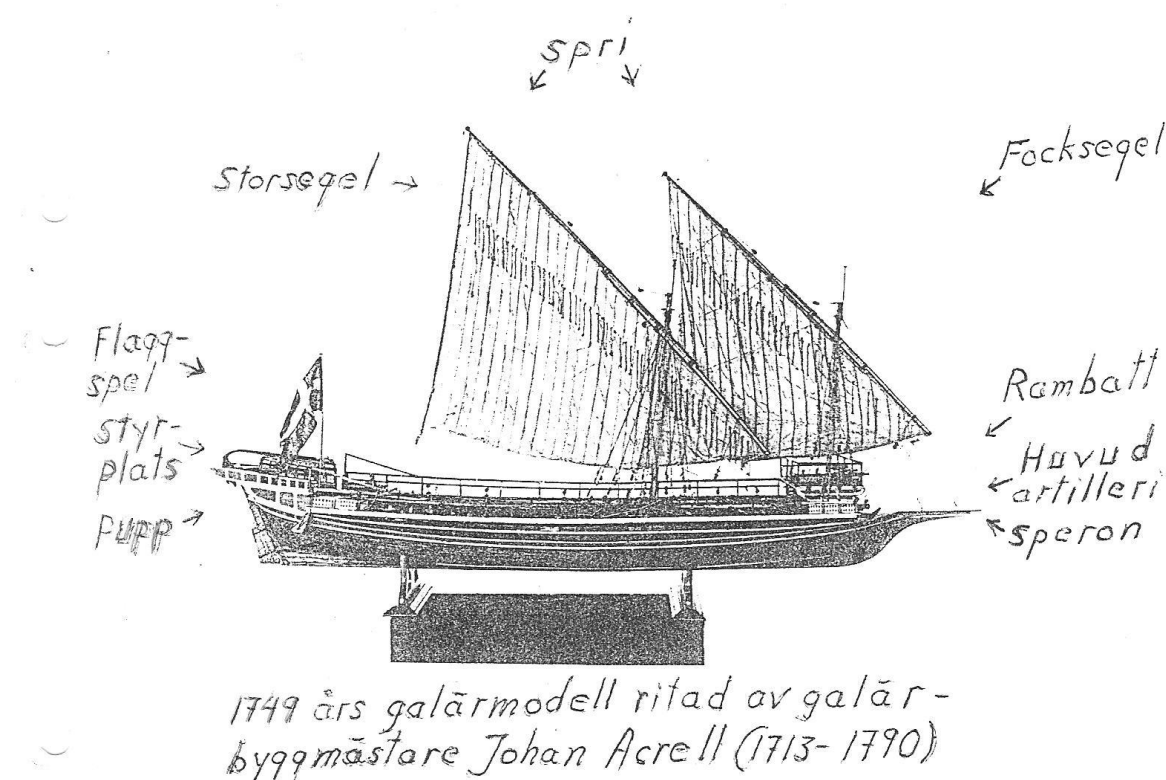
År 1741 låg fartyg rustat i Karlskrona över sommaren och i början av september lämnade hon Karlskrona med destination Finska viken. Hon återvände till Karlskrona hösten 1742.

Efter att ha legat upplagd ett antal år rustades hon 1762 som ett av 19 fartyg för att transportera hem trupper från Pommern. Hon var det äldsta av de 19 fartygen.

År 1768 är skeppet upptaget i årets skeppslista och har då degraderats från 1.klassens skepp till 3.

Skeppet slopades 1774 och 1779 såldes fartyget till Stockholm för 772 riksdaler.

Galären *Carls Crona*



Galärmodell från 1749 ritad av galärbyggmästare Johan Acrell (1713 – 1790)

I Modellsalsbyggnaden vid Marinbasen i Karlskrona hänger en vapensköld, vilken prydde akterspegeln på galären *Carls Crona*. Galären var en av de 42 galärer, som byggdes 1749 efter fransk förebild. 13 större galärer med 22 par

åror och 19 något mindre med 20 par åror byggdes. Till utseendet var de lika. De större krävde en besättning på 315 man och de mindre 295. En samtida galärmodell finns på Marinmuseum och har antagligen använts som åskådningsobjekt under byggnationen.

Åren 1749 – 1757 var galären stationerad i Karlskrona och utnyttjades i huvudsak för trupptransport till Pommern. Åren 1758 och 1759 var galären stationerad i Stralsund och deltog den 10 september 1759 i slaget vid Frichefs Haf. Svenskarna vann en stor seger över en preussisk sjöstyrka. *Carls Crona* skadades och kunde inte segla.

År 1768 förflyttades galären till Stockholm.

Efter 1749 byggdes inga fler galärer. De ansågs alltför personalkrävande och bräckliga, men användes ändå så sent som i april 1813 för överskeppningen av trupper från Karlskrona till Tyskland.

Galären *Carls Crona* avfördes ur skeppslistan 1780.

Huckerten *Carls Crona*



Huckert. Marinmusei fotoarkiv

Det finns inte mycket skrivet om huckerten Carls Crona, varvets nybygge nummer 101 från 1754

En huckert är en benämning på ett i Skandinavien och Holland förr brukligt, flatbottnat, rundgattat lastfartyg (lastdragare) med två (någon gång tre) master, i allmänhet tacklat antingen som galeas, med stormasten stående midskepps, eller med en mast midskepps och en mindre mast längst akterut. Huckerten hade stormasten midskepps, med tre råsegel och en mesanmast, men ingen fockmast. I Sydeuropa riggades huckerten i regel med latinsegel. Huckerten kunde lätt apteras till Bombkits.

Huckerten användes främst som lastdragare, en allmän term för underhålls- och transportfartyg. Fartyget hade inga kanoner och skroven var ganska lika, oavsett var de var byggda.

Vid örlogsvarvet i Karlskrona från 1600-talets slut till och med mitten av 1700-talet ett antal lastdragare, varav tre klassats som huckertar. Till detta kom ett tiotal s.k. bomkitsar, som kunde ha varit byggda med samma skrov som huckertar.

Det finns väldigt få uppgifter om huckerten *Carlskrona*. Den enda uppgift, jag kunnat finna, är ett utdrag ur Post och Inrikes tidningar från den 1 maj 1761. Här skrivs:

Den 1 Maji: Utgångne; lieuenanten Samuel Orre med Crono-Huckerten Carlskrona till Calmar.



Vapenskölden till galären Carls Crona pryder sin plats i Modellsalsbyggnaden vid Marinbasen i Karlskrona. Foto Marinbasen

Korvetten *Carlskrona*



Modell av korvetten Carlskrona i Amiralitetskyrkan i Karlskrona. Foto Olle Melin

Korvetten *Carlskrona* var det fjärde fartyget av Örlogsvarvets nybyggen, som fick sin hemorts namn. Hon var också det näst sista fartyget, som byggdes i Vasaskjul på Lindholmen.

I den svenska flottans historia är korvetten mest ihågkommen för förlisningen i Floridasundet den 30 april 1846, en förlisning som är flottans svåraste olycka i fredstid.

Konstruktör var dåvarande chefen för Konstruktionsdepartementen Joh. Arv. af Borneman och ritningarna för fartyget är undertecknade 7 mars 1829. af Borneman är mest känd som konstruktör av de stora linjeskepp som skulle ersätta skeppen från af Chapman som ledare av den svenska flottan.

Den 12 april 1837 restes stävarna till korvetten och den 20 september samma år fick hon namnet Carlskrona. Hon sjösattes den 13 augusti 1841, varefter fartyget lades i Polhemsdockan för utrustningsarbeten. Söndagen den 17 oktober 1841 gick korvetten till segels på sin jungfruexpedition. Seglingen gick till Medelhavet, där fartyget skulle överlämna den årliga tributen till Sultanen av Marocko och på så sätt garantera svenska fartygs säkerhet mot angrepp från de så kallade barbareskstaterna.

En andra resa till Medelhavet i samma ärende ägde rum 1844 – 1845 och från denna resa återvände korvetten till hemmahamnen Karlskrona den 18 juli 1845.

Två dagar före hemkomsten befalldes på generalorder, att fartyget omedelbart efter hemkomsten skulle rustas för en ny expedition för ”handelns skyddande och unga officerares exercis”. Rutten skulle gå till såväl Syd- som Nordamerika och en av uppgifterna var att överföra förnödenheter till den svenska kolonien Sankt Barthélemy i Västindien.

Denna resa startade illa. Den 7 augusti inträffade en olycka på redan utanför örlogshamnen i samband med hemtagning av ankare, varvid en man drunknade och en avmönstrades p.g.a. de skador han råkat ut för. Redan dagen efter skedde olycka nummer två, när fartyget under segling fick grundkänning på Pepparkullen norr om Kungsholmen. Man tog sig dock loss av egen kraft.

Rutten

I Europa gjorde korvetten uppehåll i Köpenhamn, Brest, Tanger och Gibraltar.

Färden gick vidare till Teneriffa och därifrån över ekvatorn till Montevideo, varefter fartyget gjorde ett långt uppehåll i Argentina för att därefter återvända till Montevideo.

Färden gick vidare till Rio de Janeiro och därifrån upp till Västindien och Sankt Barthélemy och där ankrade man den 2 mars 1846.

Den 2 april lättade man från Sankt Barthélemy och den 3 april var man framme i St Croix, varefter färden gick vidare till Havanna på Kuba.

Avseglingen från Havanna. Förlisningen

Torsdagen den 30 april 1846 kl 0630 kallades alle man på däck, ankaret lättades och seglen sattes, varefter korvetten anträdde den långa resan hem. Den fick emellertid ett abrupt slut.

Första timmarna på resan gick utan anmärkning med vackert väder. Man passade på att göra rent på trossbotten, samtidigt som vakten på däck tvättade linnekläder.

När chefen strax före fyra glas kom upp på däck, hade han nyss tagit observationer på instrumenten och det syntes tydligt på lugnet i hans ansiktet, att utslaget varit gott. Något tecken eller varning, att en orkanby var på väg att bryta ut, fanns inte. Klockan 6 e.m. kallades alle man på däck och det vanliga s.k. nattrevet togs in. Luften var inte så hotande. Plötsligt hördes ett underligt dån i luften. Order gavs omgående om seglens bärgande. Under utförandet av befallningen föll över korvetten den mest förfärande orkanby, som inom några sekunder gav fartyget en våldsam överhaling, så att ingen kunde hålla sin plats. Vattnet på läsidan forsade in om styrbord och inom loppet av två minuter gick fartyget till botten.

114 av korvettens 131 man starka besättning följde fartyget i djupet och 17 räddades. Dessa drev omkring på havet fram till den 3 maj, då de cirka kl 1000

på förmiddagen räddades av den tyska barkskeppet Swan destinerat till Philadelphia. En av de överlevande var sekonden, kaptenlöjtnant Tersmeden, som ombord på Swan undertecknade sjöförklaringen, som anlände till Sjöförsvarets kommandoexpedition den 8 juni 1846.

Den 11 maj anlände de skeppsbrutna till Philadelphia och den 18 for man med tåg till New York för att den 24 maj ombord på den svenska briggen Superb företa resan till Sverige. Den 30 juni ankom de överlevande till Göteborg, varifrån man landvägen avreste till Karlskrona, dit man ankom den 6 juli 1846.

Stadsjagaren *Karlskrona*



Stadsjagaren Karlskrona sjösätts den 19 juni 1939 vid Stora verkstadsbyggnaden på Örlogsvarvet i Karlskrona. Marinmusei fotoarkiv. Foto Örlogsvarvet Karlskrona

Efter omfattande utredningar beviljade 1924 års riksdag medel till nybyggnad av två jagare. Dessa fick namnen *Ehrensköld* och *Nordenskjöld*. Med dessa fartyg togs ett stort och betydelsefullt steg. De var båda i klass med dåtida omvärlds senaste jagartyper. Fartygen var på cirka 1000 ton, gjorde 35 knops fart och hade en bestyckning av tre 12 cm kanoner och sex 53 cm torpedtuber.

Redan innan ”Sköld-jagarna” var klara, föreslog sakkunniga, att en fortsättning skulle ske. Medel till två nya jagare beviljades av 1927 års riksdag och dessa fick namnen *Klas Horn* och *Klas Uggle*, det sistnämnda byggt vid Örlogsvarvet i Karlskrona som nybygge nr 298.

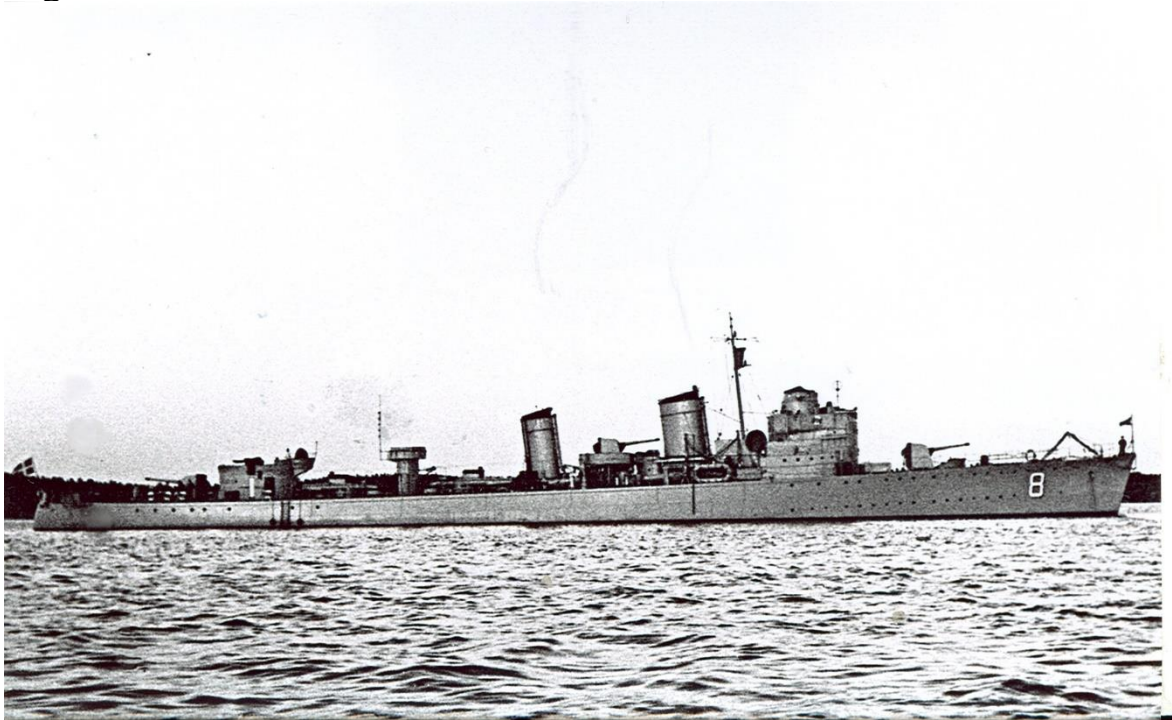
Medel till ytterligare två jagare av samma typ beviljades av 1933 års riksdag. Fartygen fick namn efter städer och detta avsåg att ge fartygen en slags ”hemmahamn” och ge anknytning till dess befolkning. Härmed hade begreppet

stadsjagare lanserats. Fartygstypen utvecklades vid Götaverken i Göteborg, som också fick uppdraget att bygga det första fartyget, som fick namnet *Göteborg* (5). Fartyg nummer två i serien, *Stockholm* (6), byggdes på Örlogsvarvet i Karlskrona som nybygge nummer 303. År 1936 beviljades medel för ytterligare två systerfartyg, *Malmö* (7) och *Karlskrona* (8). När andra världskriget bröt ut 1939 beställdes ytterligare två fartyg, *Gävle* (9) och *Norrköping* (10).

Under andra världskriget skedde en kraftig förstärkning av landets försvar. Flottan tillfördes en mängd fartyg av olika slag. Jagarna hade visat sig mycket användbara för de mest skiftande uppgifter. Detta innebar, att 1941 års urtima riksdag beviljade medel till ytterligare fyra stadsjagare av en modifierad typ. De beställdes redan samma år. Skrovet förlängdes och kryssaraktern ersattes med en spegelakter, som bl.a. gav ökad bärighet akteröver. Fartygen fick namnen *Visby* (11), *Sundsvall* (12), *Hälsingborg* (13) och *Kalmar* (14).

Stadsjagarna var en av de vackraste, skeppstekniskt mest lyckade och samtidigt problemfriaste fartygstyperna i svenska flottan.

Jagaren *Karlskrona*



Stadsjagaren nr 8, Karlskrona. Arkivbild

Jagaren *Karlskrona*, nybygge nr 306, stapelsattes på stora stapelbädden i Nya verkstadsbyggnaden 1938 och sjösattes den 19 juni 1939 och efter provturer levererades hon till flottan den 12 september 1940 och sattes omgående in i den s.k. neutralitetsvakten.

Fartygsdata

Längd över allt	94,6 meter
Bredd	9,0 meter
Djupgående	2,6 meter

Displacement, max	1240 ton, standard 1140 ton
Besättning	130 man
Maskineri	de Laval vx turbiner
Ångpannor	3-Penhoët, oljeeldade
Effekt	32 000 AHK
Fart	39 knop

Jagaren Karlskrona ombyggdes 1951 och 1962 – 1963, den sista gången till fregatt.

Besättningen

Manskapsförläggningen låg i två plan under backen, medan befälsinredningar fanns både i akterskeppet och under bryggkomplexet. Besättningen fördelades på sex officerare, varav en kapten som fartygschef, 19 underofficerare, där maskin- och elektrocheferna hade förvaltares grad samt 119 underbefäl och meniga inklusive ett tiotal högbåtsmän. Inalles blev detta 144 man, d.v.s. något fler än den ursprungliga besättningsnumerären.

De första åren

Jagarens första år i flottans tjänst präglades av neutralitetsvakt och konvojtjänst. Strax efter det att Tyskland angripit Sovjetunionen 1941, beordrades jagarna *Karlskrona* och *Stockholm* att lägga ut en minering utanför Gräsgård vid Ölands södra del. Tre tyska örlogsfartyg, hjälpminkryssarna *Tannenberg*, *Preussen* och *Hansastadt Danzig*, nonchalerade varningarna från den svenska minsveparen *Sandön* och gick med full fart in i mineringen. Alla sprängdes och gick till botten på mycket kort tid.

En annan händelse under andra världskriget inträffade den 21 juli 1942, där jagaren *Nordenskjöld* ledde en nordgående konvoj om elva fartyg. *Karlskrona* jämte vedettbåten *Kaparen* var med som eskortfartyg. Ett flygplan av typ S 5C Hansa skötte bevakningen från luften. Sveaångaren *Bele* var ledarfartyg bland handelsfartygen. *Nordenskjöld* befann sig cirka 60 grader på styrbords bog och cirka 2 000 meter från *Bele*. När konvojen befann sig cirka fyra distansminuter söder om Kungsgrund, började plötsligt flygplanet cirkulera kring en punkt mellan *Nordenskjöld* och *Bele*. Flygplanet fällde en bomb och vid vattenuppkastet syntes ett periskop med spikrak kurs mot *Bele*. Ett torpedanfall var tydligen igångsatt och möttes med totalt cirka 40 sjunkbomber. *Karlskrona* lade dessutom ut dimma för att skydda konvojen. Ubåten bedömdes som sänkt, varefter *Nordenskjöld* och *Kaparen* fortsatte norrut med konvojen. *Karlskrona* låg kvar för att bevaka platsen. Luftbubblor och en oljefläck observerades, varför ytterligare sjunkbomber fälldes. *Karlskronas* ekolod gav utslag på platsen för ubåtens förmodade läge.

Första stora ombyggnaden

År 1951 skedde den första stora ombyggnaden av jagaren. Radar tillfördes liksom modernt luftvärn. För att ge ökad stabilitet breddades fartyget till 9,7 meter.

Andra ombyggnaden

Av flottans på 1950-talet befintliga jagare ombyggdes de äldsta till fregatter. Redan 1961 fick *Karlskrona* beteckningen F 79.

Fartygets farväl

Fregatten *Karlskrona* utrangerades den 1 juli 1974, varefter fartyget slutade som måltavla vid artilleriskjutningar för att sedan skrotas. Men innan detta fick de arbetare, som byggt henne 1939 göra ett besök ombord, när hon låg vid Mobiliseringskajen i Karlskrona. Det blev en både högtidlig och uppskattad stund med minnen och fotograferingar.

Hennes efterföljare och sjätte fartyget med samma namn blev minfartyget *Carlskrona*.

Minfartyget *Carlskrona*



Minfartyget M 04 Carlskrona. Foto Karlskronavarvet

Minfartyget *HMS Carlskrona* var det hittills största stridsfartyg, som byggts på Karlskronavarvet. Förutom att fungera som minfartyg konstruerades fartyget för att även kunna användas som flottans långresefartyg. Hon sjösattes den 28 maj 1980 i närvaro av kung Carl XVI Gustaf och den 19 mars 1982 levererades fartyget till marinen. Det är som långresefartyg fartyget har blivit känt.

Fartygsdata

Längd	105,7 meter
Bredd	15,2 meter
Djupgående	4,0 meter
Deplacement	3 150 ton
Fart	20 knop
Besättning	162 personer

HMS Carlskrona gjorde 22 långresor, varav fyra världsomseglingar, som en del av utbildningen av sjöofficerare och som representant för svenskt näringsliv. De första 20 åren tillryggalagde fartyget över en halv miljon distansminuter.

Åren 2001 - 2002 genomgick fartyget en halvtidsmodifiering med omfattande översyner och förändringar. Kostnaderna för de omfattande arbetena uppgick till cirka 200 miljoner kronor och översynen innebar, att fartyget kunde var operativt fram till 2020. År 2006 var det slut med långresorna och fartyget lades i malpåse (materielberedskap).

År 2009 byggdes HMS Carlskrona om till stabs- och ledningsfartyg och fartygsnumret ändrades från M 04 till P 04.



Lastning för uppdrag i Adenviken. Foto Olle Melin

Den 14 april 2010 påbörjades insatsen ME 02, där Carlskrona fungerade som ledningsfartyg för EU insats Operation Atalanta, en insats som hade syftet att bekämpa pirater i Adenviken. Fartyget avgick från Karlskrona den 13 mars och återkom till örlogshamnen den 5 december. År 2013. År 2013 gjorde fartyget en ny insats i de pirathärjade vattnen utanför Somalia.



Avresekorum i Kungl Amiralitetskyrkan 2009. Längst till höger fartygschefen Håkan Nilsson. Foto Håkan Jönsson

Fartyget genomgick en ny livstidsförlängning år 2017.

När detta skrivs fungerar HMS Carlskrona som stödfartyg för 3.sjöstridsflottiljen. Då har hon fungerat som ett dugligt skepp och en god företrädare för svenskt skeppsbyggeri i 40 år.

Hur länge fartyget kommer att vara kvar i den marina organisationen är idag oklart. 40 års tjänstgöring sätter sina spår och vissa av systemen ombord börjar bli till åren.

Olle Melin