

Något om i Karlskrona örlogshamn fordom sänkta skepp.

Vid anläggandet för några år sedan af mobiliseringskajen å örlogsvärftet i Karlskrona anträffades å sjöbottnen lämnningar af ett flertal fartyg, och känt är att äfven annorstädes i Karlskrona förekomma sådana.

Hvilka äro dessa fartyg, och hvarför hafva de sänkts?

Oaktadt undertecknad ej gör anspråk på att i det följande gifva uttömmande svar å dessa frågor, har han dock trott, att den utredning, som uti ifrågavarande hänseende stått att vinna genom granskning af äldre kartor, kunde vara af intresse. Naturligtvis skulle resultatet ha blifvit mera tillförlitligt om detsamma äfven varit byggdt på noggranna arkivstudier samt undersökningar på de platser där vraklämningar förekomma, men tid och förmåga härtill har ej stått till buds. Möjligen kan den lilla redogörelse, som nu följer, leda till, att en verklig forskare en gång i framtiden kommer med kompletteringar och beriktiganden, så att den uppställda frågan blir fullständigt besvarad, och då har ju redogörelsen gjort någon nytta.

Beträffande det slutliga ödet af våra örlogsskepp i forna tider förekommer endast knapphändiga uppgifter. Detta gäller ej de fartyg, som gingo sin ärofulla undergång till mötes på stridsplatsen eller togos af fienden. De däremot, som und-

gingo dessa öden, och som efter väl förrättadt värf såsom vårt lands försvarare åter vände hem och småningom ljöto sotdöden, om deras slut saknar man ofta kunskap.

I denna uppsats kommer att talas om det säregna öde, som vederfors flera af svenska flottans fartyg från Carl X:s, Carl XI:s och Carl XII:s tider; af dessa sänktes nämligen i Karlskrona örlogshamn ej mindre än ett 40-tal, till största delen örlogsmän.

Den som studerat Gyllengranats och Bäckströms sjökrigs-historier har säkert lagt märke till de i slutet på dessa arbeten befintliga tabellerna, af hvilka flera innehålla uppgifter om svenska flottans fartyg vid olika tider. Bland annat finner man äfven i dessa tabeller anteckningar om vissa af skeppens slutliga öden, såsom t. ex. att de blifvit sänkta. För en del fartyg står endast angifvet sänkningssäret, för andra angifves dessutom att detta skedde i Karlskrona. Som emellertid betydligt flera fartyg än de i ofvannämnda arbeten angifna sänkts i Karlskrona, är det sannolikt, att de, hvilka äro upptagna i tabellerna såsom endast sänkta utan angifvande af plats, äfven de funnit sin graf i Karlskrona. Troligt är också, att ännu flera fartyg fått röna samma öde, nämligen de, eller en del af de skepp, om hvilkas slut uppgifter alldeles saknas. Det senare är förhållandet med c:a ett tiotal fartyg under den sagda perioden.

Å Karlskrona station rådde under den ifrågavarande tiden en rastlös verksamhet. Den till varfvet hörande hamnen måste för att kunna fylla sitt ändamål förses med nödiga kajer och broar, och bland de hjälpmedel man använde för utförande af dessa anordningar voro örlogsflottans uttjänta fartyg. Om ej till annat kunde de åtminstone duga till »stenkistor» och såsom sådana göra stor nytta.

Under det sista årtiondet af 1600- samt de första af 1700-talet var sålunda i Karlskrona sänkning af skepp ett mycket vanligt förfaringssätt. Ej rimligtvis kunde afsikten vara att endast göra sig af med dem. Hade så varit

förhållandet, kunde man huggit upp dem och användt virket till något nyttigt ändamål. Att härvidlag verkligen förefunnits en afsikt att draga nytta af skeppen sedan de sänkts, framgår i de flesta fall otvetydigt af valet utaf sänkingsplats.

Som förut nämnts användes de sänkta vraken såsom »stenkistor». De olika ändamål, hvartill dessa »skeppsstenkistor» användes, tyckes ha varit dels utfyllning af vattenområden, dels bro- och kajbyggnader. Fartygens användande såsom försänkningar enligt nutida begrepp förekommer i Karlskrona först i slutet af 1700-talet.

Ej alla skepp, som slutade med att blifva sänkta, voro skröpliga af ålderdom; äfven flera jämförelsevis nya fartyg affärdades på detta sätt. Dessa voro sådana, som blifvit så illa åtgångna i utkampade strider och kanske därtill varit på grund så många gånger, att de ej ansågos värda reparation. Virket i dessa skrof var antagligen fullkomligt friskt och är kanske ännu så där nere på sjöbotten.

Andra fartyg däremot, med en ärofull ungdom, såsom t. ex. de, hvilka deltagit i Carl X:s och Carl XI:s tidigare sjötåg, tycktes man i det längsta da dragit sig för att sänka, utan fingo de ligga långa tider på varfvet, tills de voro färdiga att sjunka af sig själfva. Dessa fartygsskrof voro säkerligen då ganska murkna.

Af alla de fartyg, som under den ifrågavarande perioden sänkts i Karlskrona på olika platser, hafva långt ifrån alla uppfyllt det ändamål, hvartill de synas ha varit afsedda. Genom att sänka fartygen på flera ställen, i stället för att koncentrera sig på en plats i sänder, hände ofta, att ett fartyg med sin last af sten legat i sjön flera tiotal af år, innan någon ytterligare fyllning dithördes. Under denna tid inträffade säkerligen stundom, att till följd af trycket från de stora stenmassorna det ofta ruttna fartygsskrofvat föll sönder, i det att spanten brötos vid kölen och gäfvos vika, hvarvid stenen begrofv återstoden af fartyget. Detta är antagligen en bidragande orsak till att i våra dagar på många ställen intet kan uppläckas af de sänkta fartygen.

Att ett stort antal skepp sänkts till rakt ingen nytta framgår af de bifogade kartskisserna. Tydligen har tanken att fortsätta utfyllningen i flera fall aldrig blifvit fullföljd.

För den som är något förtrogen med Karlskrona, kunde det kanske vara af intresse att erfara de olika platser därstädes, där dessa vrak en gång blifvit lagda och där ännu troligen rester af dem ligga kvar.

Det förmånligaste vore ju om å de för nämnda ändamål uppgjorda kartskisserna direkt kunde angifvas, att *där* ligger *det* fartyget sänkt *år* Detta har ej här alltid kunnat göras dels på grund af att härtill skulle åtgått kanske årslånga arkivforskningar, nödvändiga för att komplettera kartornas bristande upplysningar, dels därför att dessa ofta endast utvisa en del vrak utan namn, sänkta här eller där utan någon täxt. Och ofta stämma uppgifterna ej väl med hvarandra, hvilket naturligtvis bidragit till att på sina ställen öka ovissheten angående rätta förhållandet. Därför har ej kunnat fastslås några vissa uppgifter såsom riktiga, utan där så ansetts erforderligt, ha på skisserna såsom olika alternativ uttritats vrakens lägen enligt de olika källorna.

Såsom nämndt förekommer å många af de såsom källor använda kartorna flera fartyg, som ej äro namngifna. Ehuru namnen under tidernas lopp så småningom torde fallit i glömska, är det antagligt att dessa fartyg tillhört den kategori, om hvilken man endast vet att de sänkts utan att platsen angifvits.¹⁾

Att med den ledning, som stått till buds, nämligen skeppens dimensioner söka identifiera dessa skepp skulle varit lönlöst, då man icke kan vara säker på att kartorna återgifva dimensionerna riktigt.

De såsom källor använda kartorna äro följande:

K. 1.²⁾ Gedda 1697. Karlskrona varf, (K. Sjökarteverket);

K. 2. Eldbergh 1697. Karlskrona varf, (K. Marinförvaltn.);

¹⁾ Så är fallet med skeppen Bohus, Hercules, Upland, Wrangel m. fl.

²⁾ I det följande komma dessa beteckningar att användas vid hänvisningar till källkartorna.

K. 3. Ström(-crona) 1700. Karlskrona varf, (K. Sjökarteverket);

K. 4. Osignerad, c:a 1730. Karlskrona varf, (K. Sjökarteverket, B. 25);

K. 5. Osignerad, c:a 1730. Karlskrona, (Riksarkivet);

K. 6. Steuer 1750. Karlskrona varf, (K. Sjökarteverket);

K. 7. Osignerad 1767. Kungshall m. m., (D:o, B. 62);

K. 8. Scheldon 1769. Karlskrona, (K. Marinförvaltn.);

K. 9. (Scheldon? 1769). Karlskrona, (Riksarkivet);

K. 10. E. af Klint 1771.¹⁾ Kopia. Karlskrona varf, (Krigsarkivet);

K. 11. E. af Klint? 1771? Karlskrona varf, (K. Marinförv.);

K. 12. Rundkivst 1785. Lindholmen, (K. Sjökarteverket);

¹⁾ Erik af Klints kartor af 1771, hvilka varit närmaste anledningen till att denna uppsats sett dagen, erbjuda åtskilligt af intresse, icke blott på grund af deras egenskaper utan äfven af den anledning, att de i original icke kunnat anträffas, en omständighet, som kanske erhåller sin förklaring af följande. En anförvant till undertecknad fann förliden sommar uti ett antikvariat i Paris tvenne franska synnerligen vackra kartor öfver Karlskrona enligt påskrift graverade 1788 och publicerade 1809 — »Par ordre de sa Majesté l'Empereur et Roi. P. M. C. P. C. F.» Den ena af dessa kartor omfattar hela staden med varf och närmaste omgifningar, den andra endast varfvet i större skala. Båda äro tydligen proftryck, som delvis kunna sägas vara tagna »avant la lettre», ty tablåer öfver använd bokstafs-beteckning hafva icke blifvit utfyllda. Huru förklara dessa kartors härkomst? Efterforskningar i detta afseende ha gifvit vid handen, att uti Marinförvaltningen finnes en påbörjad karta (kopia?) (K. 11) utan namn och årtal, som tydligen har samma grund som den senare kartan och uti krigsarkivet en kopia utaf en af Erik af Klint 1771 upprättad karta öfver Karlskrona (K. 10), hvilken senare till största delen legat till grund för den andra pariserkartan. Sedan bokstäfverna P. M. uti underskriften antagits betyda »Par monsieur» har utrönts, att återstoden uti denna måste beteckna Charles Pierre Claret Fleurieu. Denne var en fransk sjöofficer, som under 25 år af sitt lif förberedde utgifvandet af en »Neptune du Cattégat et de la Baltique». Enligt en fransk biografi afled han emellertid 1810, och Napoleon, som varit synnerligt intresserad af arbetet och tänkt öfvertaga detsamma för marinens räkning, gaf hans änka 200,000 francs såsom ersättning för detta, men då fackmän intalade Napoleon att kartorna numera icke

K. 13. G. af Klint 1788. Stumholmen m. m., (D:o);

K. 14. Sjömåtn. Corpsen, c:a 1810. Karlskrona, (D:o).

Här nedan lämnas en redogörelse för vrakens lägen å de olika platser där sådana enligt källkartorna blifvit sänkta.

W. bron mellan varfvet och Lindholmen.

(Kartskiss I.)¹⁾

Västra förbindelsen mellan varfvet och Lindholmen utgjordes till en början af en träbro, som var afsedd att så småningom utbytas mot en dylik af sten. De såsom »stenkistor» använda skeppen sänktes tätt intill träbron för att tjänstgöra såsom stomme för en blifvande bredare utfyllning, men synes denna aldrig kommit till stånd, utan är den nuvarande förbindelsen på samma ställe som den förra.

De här sänkta skeppen äro:

1. 2. Skeppet *Solen* (enligt resp. K. 1 och K. 14)²⁾ 72 kan., byggt 1669, sänkt före 1697. Detog 1675, 1676, 1677.

kunde anses tidsenliga, blefvo plåtarna förstörda sedan 30 aftryck tagits.

Ett exemplar af hela verket, som uti nyssnämnda biografi betecknas såsom »extrêmement rare» har af den kände forskaren W. Legran påträffats uti Bibliothèque Nationale i Paris, hvar de öfriga exemplaren finnas känner jag ej. Emellertid synes det, som om de båda Klintska originalen blifvit stulna eller »lånade» för att läggas till grund för de båda ifrågavarande franska kartorna.

¹⁾ Den å denna och följande skisser fulldragna kustkonturen angifver den dåtida, den streckade den nutida strandens sträckning. I öfversästämme härmed äro dåtida byggnader fulldragna, nutida streckade. De särskilda vraken äro betecknade enligt följande:

Helt svarta: beteckna bland olika alternativer de sannolikaste lägena. I öfrigt angifver likartadt beteckningssätt fartyg, som återfinnas på en och samma källkarta.

²⁾ Här och i det följande angifva siffrorna inom parentes t. ex. (K. 1, 14) att ifrågavarande skepp *Solen* är å skissen utlagdt i enlighet med källkartorna n:r 1 och 14, hvilka äro de kartor, som

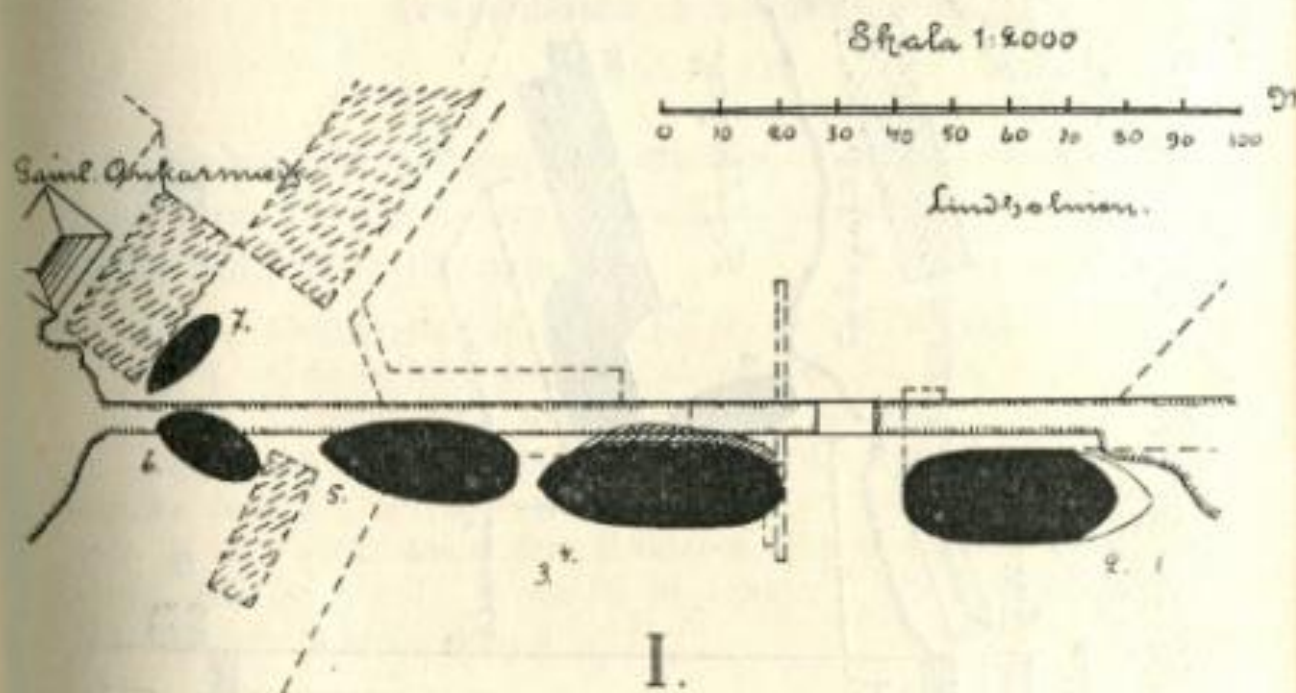
3. 4. Skeppet *Victoria* (enligt resp. K. 1 och K. 14), 76 kan., 1658, s. före 1697. Deltog: 1658, 1675, 1676, 1677.

5. Skeppet *Halfmånen* (K. 14), 50 kan.

6. »Mindre skeppet» *Carlshamn* (K. 14), 12 kan.

7. Bojorten N:o 6 (K. 1, 14), b. 1676, s. före 1697.

Carlshamn och till en del *Halfmånen* ligga nu begrafna under den materia, som en gång utgjort innanmätet i tunneln under Karlskrona.



upptaga skeppet ifråga De därefter följande årtalen angifva, det första byggnads-, det andra sänkingsåret.

De årtal, som angifva deltagande i märkligare sjötåg syfta på:

1658 Slaget i Öresund;

1675 Stenbocks expedition;

1676 Slaget vid Ölands S. udde;

1677 » i Køge bukt;

1679 Affären vid Kalmar;

1700 Expeditionen mot Danmark;

1710 Slaget vid Möen;

1713 Raabs affär i Finska skärgården;

1715 Slaget vid Femarn.

öfverskrift: »En mölja, vraket *Sverige*». Detta *Sverige* ligger å Klints karta (K. 11) sannolikt riktigare (fartyget n:r 11 å skissen). Platsen användes förr till lastning och lossning af kanoner och barlast.

10, 11. Skeppet *Sverige* (enl. resp. K. 4 och K. 11), 82 kan., 1678, 1732. Deltog 1700, 1710.

9. »Mindre skeppet» *Elephanten* (K. 11).

Ankarmöljen å Lindholmen.

(Kartskiss II.)

Nuvarande ankarmöljen utgöres af en utfyllning, i hvilken ingå fyra, möjligen fem försänkta handelsfartyg(?). Tre af dessa äro kända till namnen.

1, 2. *Carlshamn* (enl. resp. K. 12, 14 och K. 11).

3, 4. *Calmar* (enl. resp. K. 11 och K. 12, 14).

5, 6. *Camelen* (enl. resp. K. 14 och K. 11).

Återstå å skissen fartygen n:r 7 och 8. Möjligen åsyftas härmed samma fartyg. Det som talar häremot är, att strandlinjen år 1785 (enl. K. 12) gick såsom den å skissen fint streckade linjen utvisar, alltså utanför n:r 7. Cirka 25 år senare d. v. s. omkring år 1810 låg ännu n:r 8 ute i sjön.

Bron till Söderstjerna.

(Kartskiss III.)

För att underlätta anordnandet af kommunikation mellan Lindholmen och Söderstjerna sänktes emellan dessa holmar fyra skepp och ett mindre fartyg, det sistnämndas namn obekant.

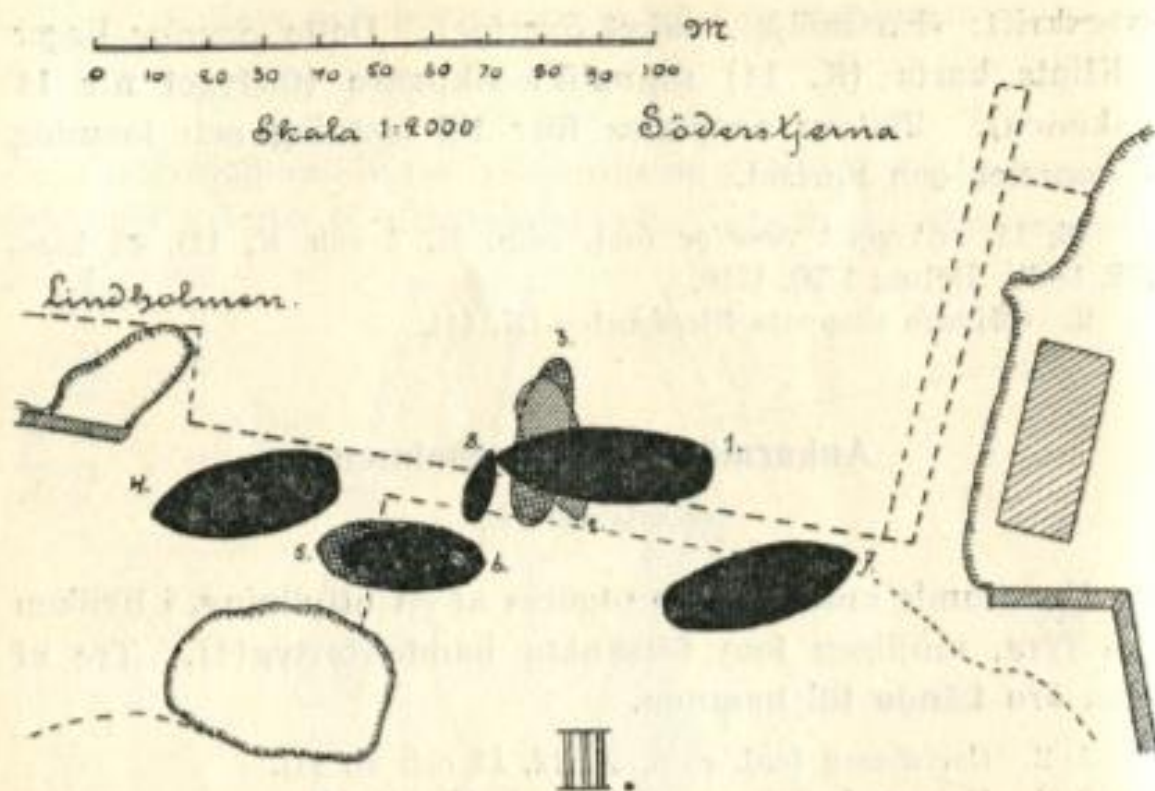
Skeppen voro:

1, 2, 3. *Göteborg* (enl. resp. K. 1, 11, 14), 50 kan., 1659, s. före 1697. Deltog 1676, 1677, 1679.

4. *Lifland* (K. 14), 56 kan., 1682, 1726. Deltog 1700, 1715.

5, 6. *Finland* (enl. resp. K. 11 och 14). Hette förut *Venus*. 64 kan., 1667, 1706. Deltog 1675, 1676, 1677, 1700.

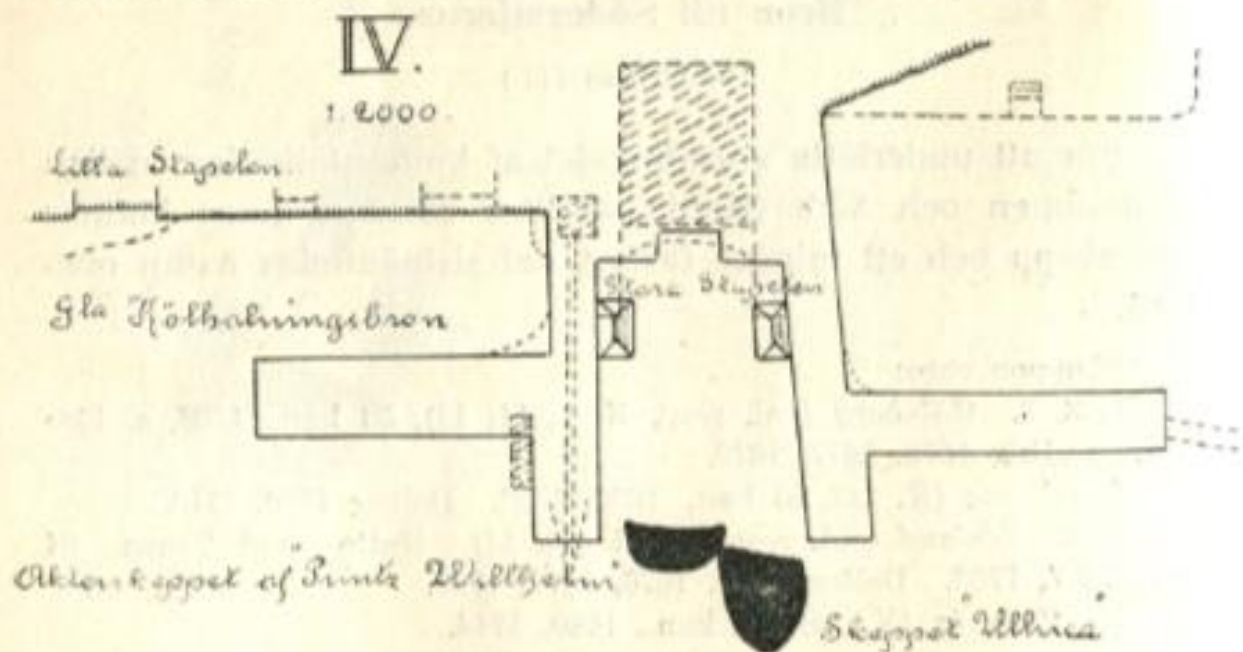
7. *Victoria* (K. 14), 70 kan., 1680, 1714.



Kölhavningsbron.

(Kartskiss IV.)

Midt emellan kölhavningsbrons båda pirarmar utvisar en af kartorna (K. 5) några antydningar af skeppen *Ulrica* och *Prins (Fredrik) Wilhelm*. Enär det förefaller egendomligt att



V.

Stäcken.

118000

Staden öfverstaden.



Staden öfverstaden.



Staden öfverstaden.

Staden öfverstaden.

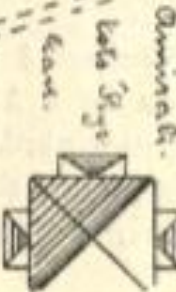
Staden öfverstaden.

Staden öfverstaden.

Staden öfverstaden.

Staden öfverstaden.

Staden öfverstaden.



Staden öfverstaden.

Staden öfverstaden.

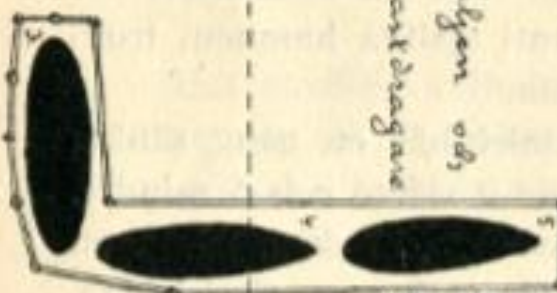
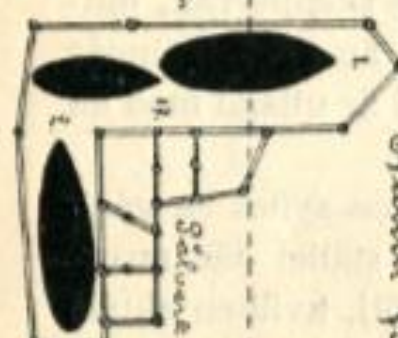
Staden öfverstaden.



Staden öfverstaden.

Staden öfverstaden.

Staden öfverstaden.



4. Skeppet *Småland* (K. 11, 14), 70 kan., 1679, 1730. Deltog 1700, 1710, 1715.
5. Skeppet *Gotland* (K. 11, 14), 56 kan., 1682, 1720. Deltog 1700, 1715.
6. (K. 11, 14) till namnet okänt.
7. (K. 14) d:o.
8. »Mindre skeppet» *Ralken* (K. 14), 26 kan.
- 9, 11, 13. (K. 11) till namnen okända.
- 10, 12, 14, 15, 16. (K. 14) d:o.
17. (Enligt O. Rysel) till namnet okänt.

Som förut nämnts påträffades vid mobiliseringskajens anläggande lämningar af flera skepp, hvilka man får antaga voro de, som å skissen betecknats med n:r 1, 2, 3, 4, 6, 7, 17. Alla dessa lågo på sjöbotten i och utanför den blifvande kajen och blefvo upptagna i och med dennas byggande. De voro samtliga fyllda med sten och rätt illa åtgångna; å en del voro spanten afsågade, andra hade skadats vid muddring.

Det upptagna ekvirket, som genom vattnets inverkan blifvit svart och hårdt, är tillvarataget och föreslaget att användas bl. a. till inredning i ett blifvande marinmuseum.

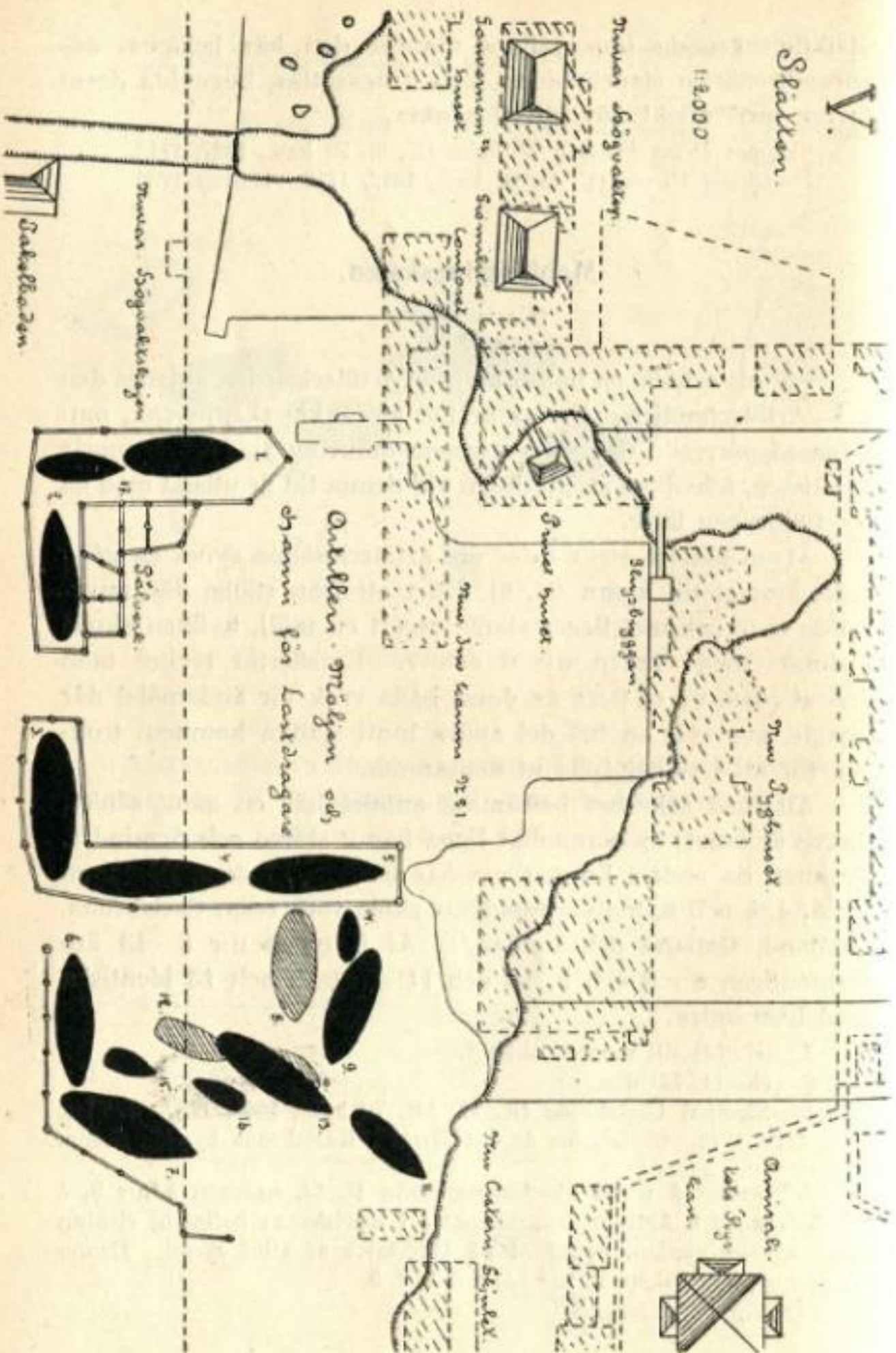
Kungsbron.

(Kartskiss VI.)

Som bekant är krysspricken vid Kungsbron utsatt på vraket af skeppet *Nya Riga*, som år 1717 af våda här sprang i luften och sjönk. *Rigas* vrak, af hvilket större delar vid olika tillfällen bilfvit undanskaffade, ligger emellertid ej ensamt, utan längre in mot kajen nära sjukhusbryggan ligger hvad som möjligen ännu kan återstå af skeppet *Estland*, sänkt 1732 såsom brohufvud utanför dåvarande Nya Provianteringsmagasinet. Förlagdt här kom det att utgöra en lätt tillgänglig tilläggsplats för fartygen vid deras proviantering, då de för detta ändamål varpades ut från varfvet. Såväl *Estland* som *Riga* tyckas ha varit omgifna af pålverk.

Släkten.

112.000



4. Skeppet *Småland* (K. 11, 14), 70 kan., 1679, 1730. Deltog 1700, 1710, 1715.
5. Skeppet *Gotland* (K. 11, 14), 56 kan., 1682, 1720. Deltog 1700, 1715.
6. (K. 11, 14) till namnet okänt.
7. (K. 14) d:o.
8. »Mindre skeppet» *Falken* (K. 14), 26 kan.
- 9, 11, 13. (K. 11) till namnen okända.
- 10, 12, 14, 15, 16. (K. 14) d:o.
17. (Enligt O. Rysel) till namnet okänt.

Som förut nämnts påträffades vid mobiliseringskajens anläggande lämningar af flera skepp, hvilka man får antaga voro de, som å skissen betecknats med n:r 1, 2, 3, 4, 6, 7, 17. Alla dessa lägo på sjöbotten i och utanför den blifvande kajen och blefvo upptagna i och med dennas byggande. De voro samtliga fyllda med sten och rätt illa åtgångna; å en del voro spanten afsågade, andra hade skadats vid muddring.

Det upptagna ekvirket, som genom vattnets inverkan blifvit svart och hårdt, är tillvarataget och föreslaget att användas bl. a. till inredning i ett blifvande marinmuseum.

Kungsbron.

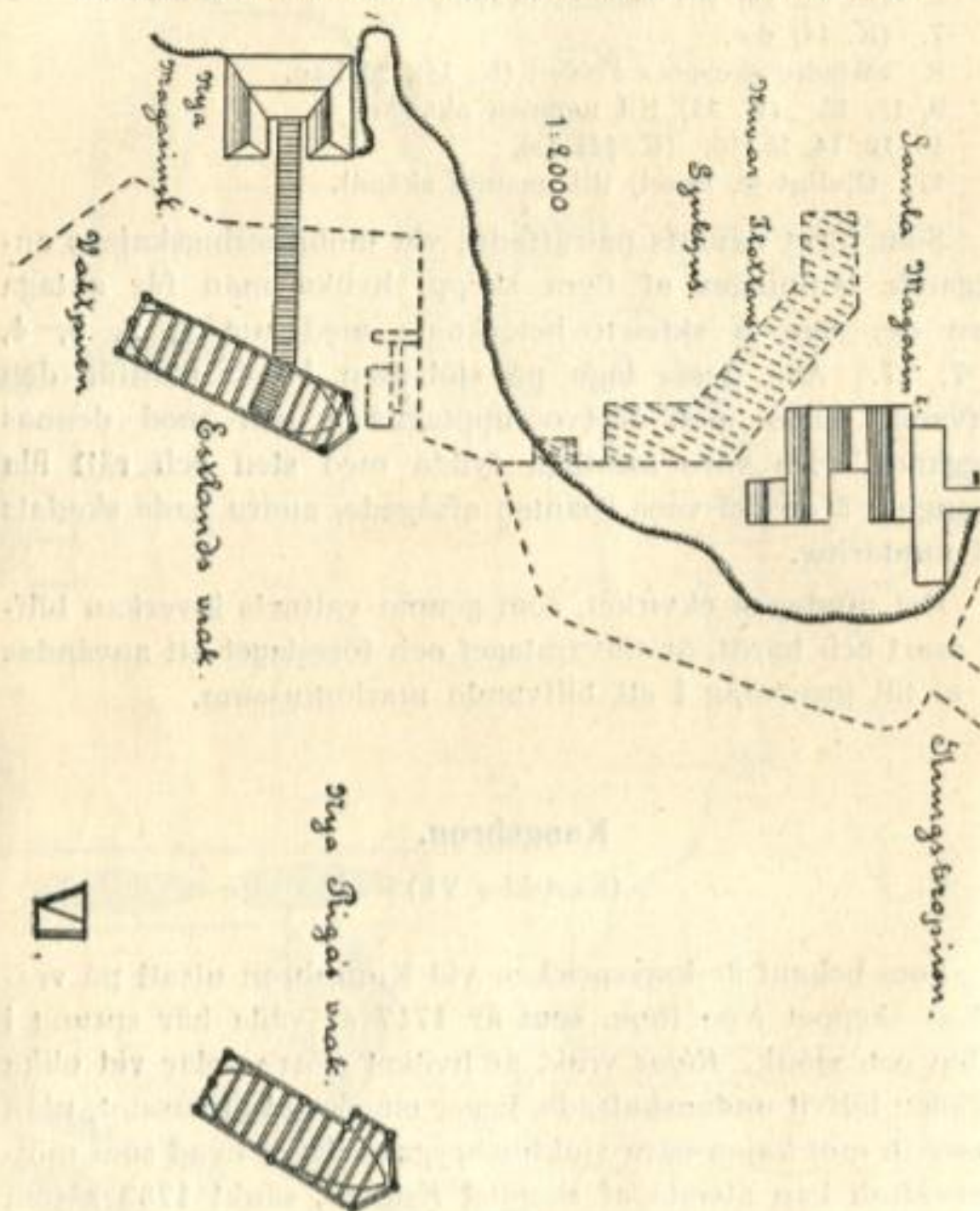
(Kartskiss VI.)

Som bekant är krysspricken vid Kungsbron utsatt på vraket af skeppet *Nya Riga*, som år 1717 af våda här sprang i luften och sjönk. *Rigas* vrak, af hvilket större delar vid olika tillfällen bilfvit undanskaffade, ligger emellertid ej ensamt, utan längre in mot kajen nära sjukhusbryggan ligger hvad som möjligen ännu kan återstå af skeppet *Estland*, sänkt 1732 såsom brohufvud utanför dåvarande Nya Provianteringsmagasinet. Förlagdt här kom det att utgöra en lätt tillgänglig tilläggsplats för fartygen vid deras proviantering, då de för detta ändamål varpades ut från varfvet. Såväl *Estland* som *Riga* tyckas ha varit omgifna af pålverk.

Ännu för några tiotal år sedan låg en svår bom förankrad strax utanför platsen för vraket af *Estland*.

Skeppet *Estland* (K. 6, 11, 14) 1682, 1732. Deltog 1700, 1712, 1715.

Skeppet *Nya Riga* (K. 6, 11, 14) 1708, 1717. Deltog 1715.



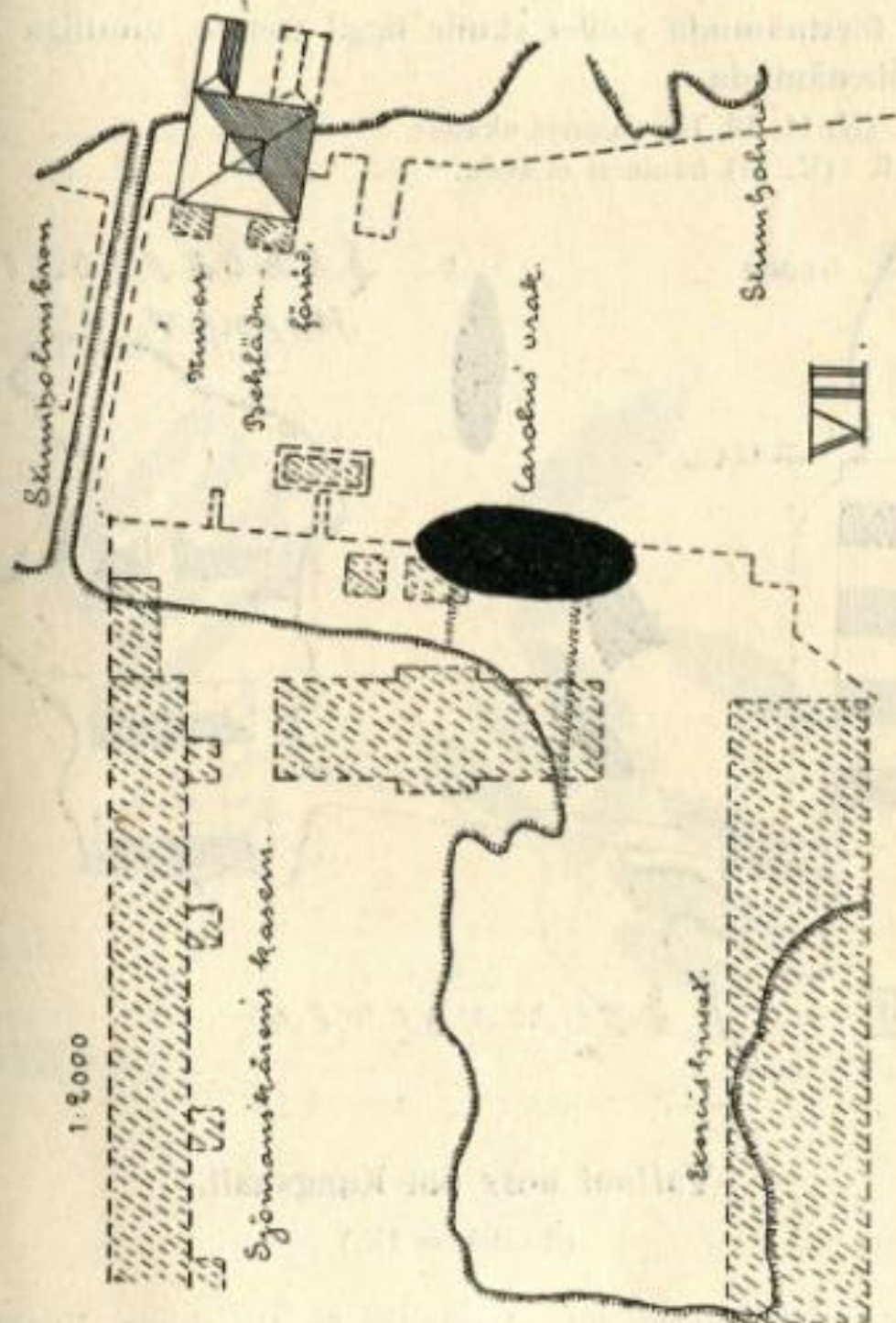
Stumholmssundet.

(Kartskiss VII.)

I Stumholmssundet vid norra änden af den s. k. kasernbryggan ligger vraket af skeppet *Carolus* (den IX:de). Detta

vrak förenades med land medelst en bred utfyllning, ofvanpå hvilken under 1700-talets senare hälft ett bränneri anlades.

Skeppet *Carolus* (K. 14), 56 kan., 1651, s. före 1727. Deltog 1658, 1675, 1676, 1677.



Laboratorieholmen.

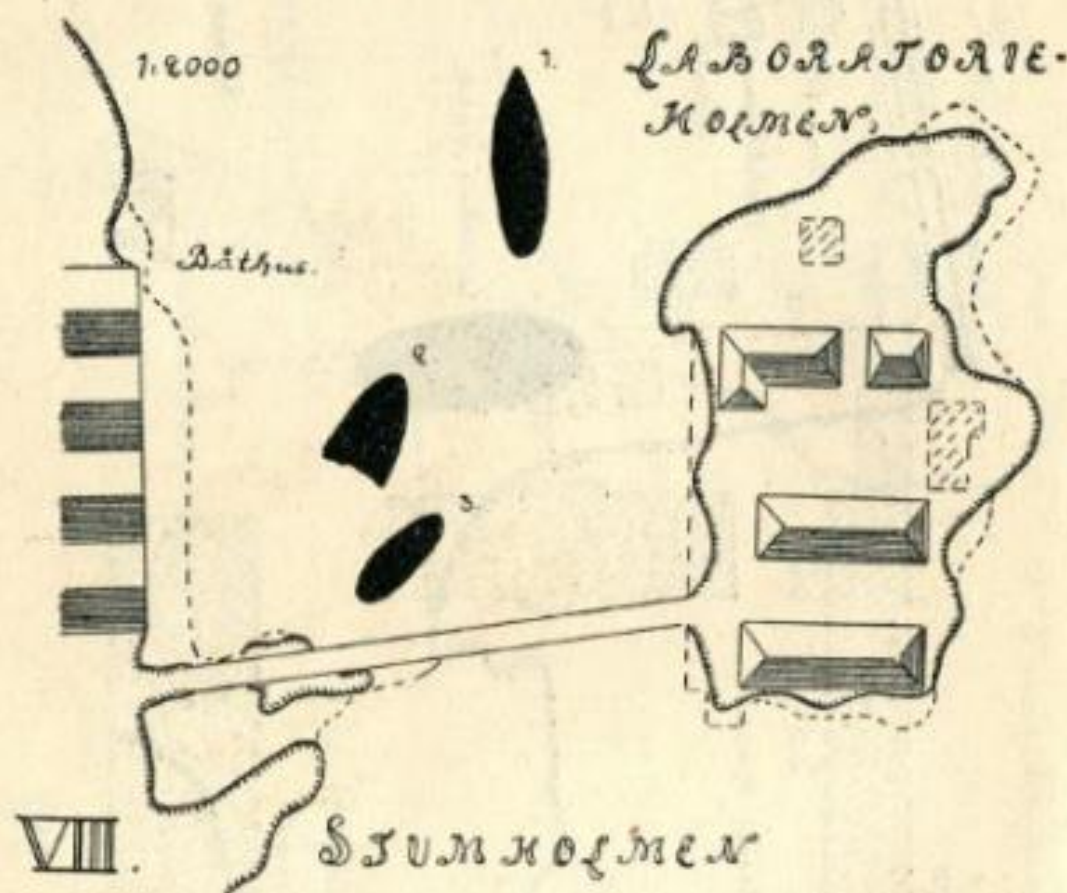
(Kartskiss VIII.)

Sundet mellan Laboratorie- och Stumholmarna och i ännu högre grad det här nedan afhandlade vattnet N. om Kungs-

hall synes ha varit användt såsom en sannskyldig afstjälplingsplats för fartygsvrak, i det att ett stort antal dylika ligga där utan att vara till någon synbar nytta. Förmodligen har afsikten varit att helt utfylla dessa områden.

Å förstnämnda stället skulle ligga trenne, samtliga i källorna obenämnda.

1. (K. 11, 13, 14) namnet okänt.
- 2, 3. (K. 14) namnen okända.



Vattnet norr om Kungshall.

(Kartskiss IX.)

Här hvila, synes det, ej mindre än tio skepp, hvaraf endast ett med angifvet namn, nämligen *Prins Carl*.¹⁾ I fråga om denna plats har anlitats fyra källkartor, men en del olik-

¹⁾ De här liggande vraken äro, enligt uppgift från lotsarna i Karlskrona, icke fyllda med sten.

heter beträffande skeppens läge förekomma. Skissen angifver den sannolikaste sammanställningen af de olika uppgifterna.

1. Skeppet *Prins Carl* (K. 7, 11, 13, 14), 76 kan., 1685, 1724. Deltog 1700, 1710, 1715.
2. (K. 14).
3. (K. 11, 14).
- 4, 5. (K. 11).
6. (K. 7, 11, 14).
7. (K. 11).
8. (K. 7, 11).
- 9, 10. (K. 7, 11, 13).



Smörasken—Söderstjerna.

(Kartskiss X.)

Enligt Dahlbergs ursprungliga befästningsplan skulle fästningsverket Pollux (där nuvarande skjutvallen å Söderstjerna

X.

Farled.

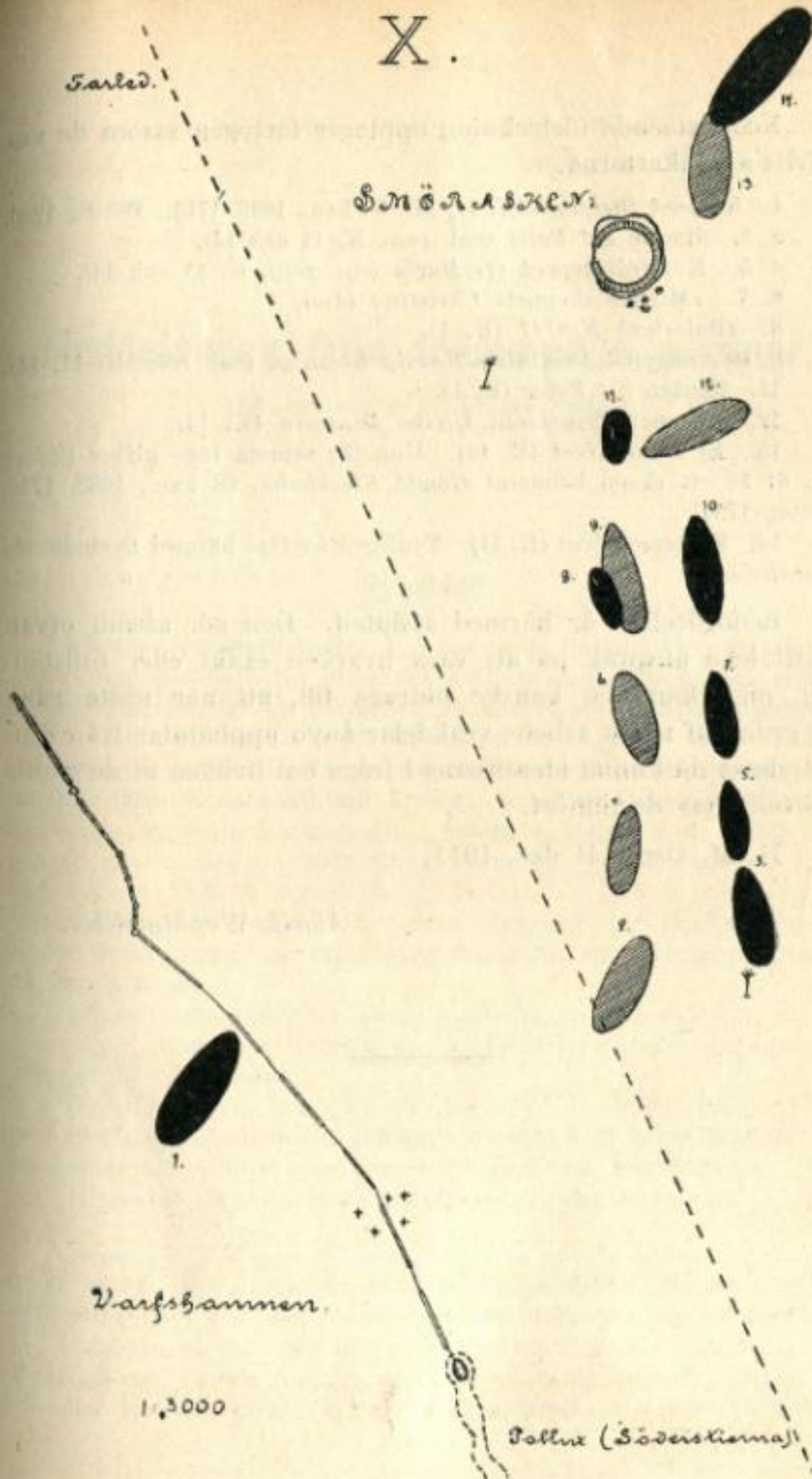
Smörsken.

I

Varfsbannen.

1,3000

Pollux (Söderström)



ligger) förenas med Kruttornet (Smörasken) medelst en bank, å hvilken en mur skulle uppföras. Tydligen har i samband med planen de enligt skissen sänkta fartygen afsett att utgöra en början till denna bank, ett arbete, hvars fortsättande på sin tid öfvergafs på grund af kostnaderna.¹⁾

De här sänkta skeppen synas vara sju till antalet, hvaraf sex söder och ett norr om Smörasken. Åsikterna om dessas lägen äro många och variera betydligt. Tre källkartor äro å skissen representerade, nämligen Gedda (skeppen n:r 11 och 18), Sjömätningsskipsens (n:r 2, 4, 6, 9, 12, 13), som förlägger skeppen längst åt väster, samt Klint (n:r 3, 5, 7, 10, 14), som lägger dem längst åt öster. Steuer förlägger sina emellan dessa båda. Klints åsikt är sannolikt den rättaste, enär hans sydligaste fartyg skulle ligga strax intill den där nu befintliga kvastpricken.

Beträffande namnen råder stor osäkerhet. Sju olika förekomma. Gedda (1697) uppgifver de på hans karta utlagda vraken heta *S:t Peter* och (Bojorten) *N:o 17*. Cirka 100 år senare uppgifvas af andra *S:t Peter* ligga sydligast af alla skeppen. Ordningen af fartygen, hvad namnen beträffar, har tydligen fallit i glömska.

Skulle något försök göras att i förevarande fall söka framställa det rätta förhållandet skulle det se ut så här:

Norr om Smörasken: *Stockholm* (14);

Söder om Smörasken: *S:t Peter* (11), därefter (bojorten) *N:o 17* (8), *Prinsessan Maria Eleonora* (10), *Christina* (7), *Maria* (5) samt *Drottning Hedvig Eleonora* (3) längst i söder.

Å denna skiss finnes ett ännu ej omtaladt fartyg, som ligger strax innanför varfvets bomstängsel. Det är skeppet *Blekinge*, som 1713 satte på grund och sjönk där vaktkastellet nu står. Vaktkastellet, som motsvarade senare tidens vaktkutter, var uppbyggt på pälverk, ej där *Blekinge* ligger, utan längre norr ut, vid södra delen af nuvarande varfsinloppet.

¹⁾ Enligt Strömerona (K. 3) skulle å denna bank i nästan hela dess utsträckning uppföras en arsenalsbyggnad.

Nedanstående förteckning upptager fartygen såsom de angifvits å källkartorna.

1. Skeppet *Blekinge* (K. 11, 14), 68 kan., 1692, 1713. Deltog 1700.
- 2, 3. Skutan *S:t Peter* (enl. resp. K. 11 och 14).
- 4, 5. Kofferdiskeppet (?) *Maria* (enl. resp. K. 11 och 14).
- 6, 7. »Mindre skeppet» *Christina* (d:o).
8. (Bojorten) *N:o 17* (K. 1).
- 9, 10. Skeppet *Drottning Hedvig Eleonora* (enl. resp. K. 11, 14).
11. Skutan *S:t Peter* (K. 1).
12. Skeppet *Prinsessan Ulrika Eleonora* (K. 14).
13. Ej namngifvet (K. 14). Ungefär samma läge gifver Steuer (K. 6) åt ett skepp benämnt *Gamla Stockholm*, 68 kan., 1682, 1710. Deltog 1700.
14. Ej namngifvet (K. 11). Tydligen åsyftas härmed nyssnämnda *Stockholm*.

Redogörelsen är härmed afslutad. Den gör såsom ofvan sagdt icke anspråk på att vara hvarken exakt eller fullständig, men kan den kanske bidra till, att när nästa gång på grund af något arbete, vrakdelar ånyo upphämtas från djupet, dessa då kunna identifieras i fråga om hvilken af de gamla »ekvallarna» de tillhört.

H. M. Oscar II dec. 1911.

Alarik Wachtmeister.
