

## Arkivpodden

### Transkribering av Marinen fyller 500 år!

**Medverkande:** Malin Joakimson, Jim Hedlund, berättarröst: Matthias Arbelius.

[Musik: ES\_Sea adventure – Bonnie Grace]

---

Matthias Arbelius läser, med en kaptens röst:

*Fregatt Vanadis förtöjd och till ankars i Honolulu hamn på ön Oahu  
(Sandwich öarne). Lördagen den 21 juni 1884*

*Klockan fem: utpurning.*

*Klockan halv sex: släcktes ankarlanternan. Börjat göra rent skepp.*

*Klockan åtta: hissat flaggan. Fyra tum watten öfver läns.  
Avslutat rengöringen.*

*Klockan 10.30: Pumpat läns från fyra tum över läns.*

*Klockan tolv: läns*

*Klockan halv ett: hissat gösen.*

*Klockan tre: halt ned flagg och gös på halv stång i anledning av begravning från pansarfregatten "Swiftsure". Besättningen klippt och rakat sig.*

*Klockan 3.45: hissat flaga och gös i topp.*

*Klockan fyra: fria vakten erhållet landpermission. Läns.*

*Klockan sex: förändrades arresten för andra klass sjöman av Ölands 2 kompani, nummer 67: Våg, från ljus till mörk.*

*Kommet ombord genom upphandling 202 skålpund rotsaker. Vid solens nedgång halt ned flagg och gös. Tänt ankarlanternan.*

[Musik: ES\_Sea adventure – Bonnie Grace]

## Introduktion

**Jim Hedlund:** Hej och Välkomna till Arkivpodden i serien "Dokumentet berättar". Jag heter Jim Hedlund och som vanligt sänder vi från vår arkivstudio på Arkivvägen 1 i Östersund. Idag, kära lyssnare har vi besök av Malin Joakimson arkivarie vid Riksarkivet i Täby, i Stockholm. Vi hälsar dig hjärtligt välkommen Malin!

**Malin Joakimson:** Tack så mycket!

**Jim:** Vad jag förstått så brinner du för svenska skepp!

**Malin:** Ja, så kan man kanske uttrycka sig! Fartyg och båtar är spännande av flera orsaker. De ger en bra bild av den allmänna

teknikutvecklingen. Det är intressant med många personer som ska samsas på en liten yta. Samarbete och disciplin är nödvändigt, men nästan oundvikligt med konflikter. Och sen är ju inte minst ritningarna till fartygen rena konstverken.

**Jim:** Ja, nu när du säger detta så förstår jag direkt att det verkligen är ett spännande ämne. Malin; den här inledningen vi hörde är väl hämtat från en loggbok antar jag, eller?

**Malin:** Jo, det är ett utdrag från en loggbok från fregatten Vanadis den 21 juni 1884. Vanadis är ett svenskt örlogsfartyg och när loggboken skrivs är hon ute på en segling jorden runt. Vi återkommer nog till den resan senare.

**Jim:** Ja, men det här låter ju väldigt spännande. I dessa loggböcker kan man alltså hitta intressanta skildringar om livet och vardagen ombord på skeppen?

**Malin:** Ja, och även korta notiser kan faktiskt ge en ganska bra bild av livet ombord. På Krigsarkivet finns loggböcker bevarade från en stor del av flottans fartyg

**Jim:** Ja, men då får vi väl lätta ankar och segla ut på ett spännande poddäventyr. Men först måste jag få fråga: Vem är du Malin och varför har du valt just detta ämne?

**Malin:** Ja, jag heter Malin Joakimson och arbetar på Rikssarkivet i Täby. Jag har tidigare varit arkivarie på Sjöhistoriska museet och det var där som mitt intresse för sjöfart och fartyg väcktes. På Sjöhistoriska finns bland annat en fantastisk samling med ritningar på örlogsfartyg, från 1700-talet och framåt, så just fartygskonstruktion är

jag särskilt intresserad av. Ämnet för idag har jag valt eftersom den svenska marinen i år kan fira ett stort jubileum.

**Jim:** Jaha?

**Malin:** Jo, för den svenska marinen fyller 500 år. En aktningsvärd ålder måste man ju säga. Flottans födelsedag brukar nämligen sägas vara den 7:e juni 1522.

**Jim:** Den svenska marinen 500 år? Det är inte en liten jubilar! Vad hände dem den 7 juni 1522?

**Malin:** Jo! Just den dagen seglade ett tiotal nyinköpta fartyg upp på Slätbaken utanför Söderköping. Den svenska marinen har i år firat det här med evenemang i flera svenska hamnar och också i Lübeck. Man har också beställt ett historiskt bokverk, jubileumsfilmer och en nykomponerad jubileumsmarsch med titeln "Vår Marin".

För att ändå lite uppmärksamma detta gjorde vi i våras en mindre utställning på Riksarkivet i Täby, med några nedslag i den svenska flottans historia. Här i Täby finns ju Krigsarkivet och därmed flottans arkiv. Där försökte vi lyfta fram några enskilda fartyg som fick representera flottans utveckling genom historien. Och en del av det vi tog upp i utställningen tänkte jag att vi kunde prata om i den här podden.

**Jim:** Ja, men det här måste vi bara få höra mer om. Som sagt "kasta loss", eller "lätta ankar".

**Malin:** Men jag kanske så här i början ska förvarna om att det är massor med saker ur flottans långa historia som inte kommer hinnas med att prata om.

**Jim:** Ja, men det är ju förståeligt. Men förklara för en landkrabba; - fartyg till Slätbaken och varför firar man i Lübeck?

**Malin:** Ja, det som brukar ses som flottans födelse är när Gustav Vasa köpte, eller snarade lånade, ett tiotal fartyg från just Lübeck. Och de här fartygen anlände till Slätbaken utanför Söderköping den 7 juni 1522. Och ända sen man började skriva flottans historia i slutet av 1700-talet har detta ansetts vara den naturliga starten på den svenska örlogsflottan.

**Jim:** Jaha...

**Malin:** Ja, man kan alltid diskutera det här med att sätta ett exakt datum. Det hade från svensk sida använts fartyg i försvarssyfte tidigare, om än kanske mer privat ägda av exempelvis Sten Sture. Men det kanske ändå är rimligt att sätta "födelsen" till just det här året, för det blir startskotten på ett mycket mer organiserat sjöförsvaret även om det nog inte var självklart vid själva tidpunkten att så var fallet.

**Jim:** Varför ville Gustav Vasa ha fartyg?

**Malin:** Gustav Vasa är ju vid den här tiden inte ens vald till kung, det blir han först året därpå. Man har fullt upp med att försöka hindra den danske kungen att återta makten i Sverige. Och Gustav Vasa inser att för att hålla den danske kungens trupper stången så behöver han fartyg. Danskarna hade tidigare än svenskarna byggt upp en örlogsflotta och hade ett stort antal fartyg till sitt förfogande och kunde då kontrollera städer, vilket var väldigt viktigt och givetvis att utveckla handeln till sjöss.

**Jim:** Okej...

**Malin:** Den viktigaste anledningen var egentligen inte att möta sin fiende i sjöslag, utan att kunna skydda infarten till Stockholm och andra viktiga städer och att kontrollera handelsfartyg.

**Jim:** Så då började Gustav Vasa att köpa skepp, vad hände sen?

**Malin:** Flera av dem gick ganska snart förlorade och behövde ersättas. Det är inte helt lätt att få en klar bild över vilka fartyg som fanns till förfogande under de första åren. Källorna är inte helt tydliga här. Men vi vet att ett av de mer kända fartygen han köpte från Lübeck, som kallades Lybska Svan (alltså svanen från Lübeck), sjönk redan 1524.

**Jim:** Ojdå.

**Malin:** Ja, men Gustav Vasa köpte och hyrde fler skepp och beslutade så småningom att sätta igång en inhemsk produktion av örlogsfartyg. Och då behövdes det ny kompetens som man fick ta från utlandet, man rekryterade skeppsbyggare och skeppstimmermän från flera olika länder. Det blev stora skulder till Lübeck som också lånat ut vapen och utrustning, men Gustav Vasas trassliga ekonomi ska vi nog inte gå in på, då kommer vi aldrig tillbaka till flottan.

**Jim:** Nej, det blir nog bäst.

**Malin:** Men om vi struntar i ekonomin så började man bygga egna fartyg och Stockholm blir centrum för flottans administration och även för skeppsbyggandet.



År 1532 sjösattes *Stora Kravelen* i Stockholm, det var det dittills största skeppet byggt i Sverige. Men det var inte självklart att det var de största fartygen man bäst behövde. Många, mindre fartyg kunde vara effektivare när man vill kontrollera sjöfarten kring kusterna, så alla fartyg var inte så imponerande till storleken.

[Musik: ES\_Sea adventure – Bonnie Grace]

**Malin:** Det byggdes också fartyg ute i landet på skeppsgårdar som fanns både i närområdet kring Stockholm i Roslagen och Mälardalen, men också vid Kalmar, Lödöse, Gävle, Hudiksvall, Umeå och på flera platser i Finland. Skeppsgårdarnas verksamhet reglerades flera gånger under 1500-talet.

**Jim:** Ja, det första jag tänker på är ju Karlskrona.

**Malin:** Ja men då får vi hoppa fram i tiden. Under 1600-talet så ändrades spelplanen i och med Sveriges stormaktsambitioner. Det var ibland ett problem att Stockholm låg så långt bort från kontinenten.

Om man snabbt ville skicka fartyg till södra Östersjöområdet var det långt och på våren kunde isen ibland ligga kvar länge i Stockholm. Man började därför fundera på att bygga en örlogsbas längre söderut. Efter en del planerande så beslutar man, eller snarare Karl XI, att några skyddade öar i Blekinge skärgård skulle passa bra och 1680 så får en helt ny stad privilegiebrev av kungen. En stad som efter honom får namnet Karlskrona.

**Jim:** Karl den XI:s krona...

**Malin:** Just det! Det finns ett brev här som min kollega Ingrid tagit fram, som beskriver hur Karlskrona ska se ut:

”Warder stadhen så anlagdh, att all den beqwemligheet flottan behöfwer, såsom dåcka, bråbenkar, wärf, reeparbann, mastkran etc. alt kommer in wijdh flottans hambn jnnom stadzwallarne och heela staden så fördelt medh stora pladtzer och gathor, at fijendens Ellkastande icke förstoor Effect gjöre skall.”

**Malin:** En viktig sak var att området är omgivet av skärgård med endast en led in för större skepp och därför tänkte man att flottan skulle vara trygg där.

Och så sätter en enorm byggverksamhet igång. Bonden Vittus Andersson som ägde marken tvingades sälja den. Och varken han eller den övriga bondebefolkningen i omgivningarna, kan ju ha trott sina ögon. Från ingenting byggs en med den tidens mått en svensk storstad upp. Ja, hundra år senare var Karlskrona rikets tredje stad. Massor med människor flyttade hit och staden fylldes med varvsarbetare och sjömän. Det byggdes kaserner, repslagarbanor, skeppsdockor och så vidare och det ena fartyget efter det andra tog form på slipbädden.

**Jim:** Oj, oj, oj! Men Karlskrona ligger ju i Blekinge!?

**Malin:** Ja, den danske kungen var nog inte så glad. När Karlskrona grundas hade Blekinge inte varit svenskt så länge, bara sedan 1658, så det kanske inte heller var så populärt hos befolkningen att den svenske kungen bestämt att hans nya flottbas skulle byggas just här. Hur som helst - Karlskrona utvecklades snabbt, men i början av 1700-talet så saktades arbetet och skeppsbyggandet ner.



**Jim:** Jaha?

**Malin:** Ja, det har ju att göra med att Sverige, efter Karl XII:s död och det stora Nordiska krigets slut, i princip var bankrutt och inte hade särskilt mycket pengar att lägga på varje sig flotta eller armé eller mycket annat heller för den delen. Så nu blev det sparlåga. Men det skulle ändras under andra hälften av 1700-talet och om man vill hårdra det berodde det på två personer.

**Jim:** Två personer? Nya kungar nya tider...

**Malin:** Ja, på sätt och vis. Den som beslutar om marinens upprustning var kung Gustav III. Han blev kung 1771 och året därpå, efter en statskupp blir han mer eller mindre enväldig. Och Gustav III hade många ambitioner för Sverige, dels på det kulturella området, men han ville även återupprätta Sverige som en militär stormakt. Och för att kunna genomföra detta behöver han en slagkraftig flotta. Många av de fartyg man hade var i dåligt skick och så hade den gamla tekniken och stridstaktiken utvecklats. Här behövdes en rejäl upprustning. Och då var det så turligt, ur Gustav III:s perspektiv, att precis den rätte mannen för att genomföra kungens storstilade planer fanns tillhands.

**Jim:** Vem då?

**Malin:** Jo, han som skulle bli viktig för kungens planer var en man som hette Fredrik Henrik Chapman, så småningom adlad, af Chapman. Låter det bekant Jim?

**Jim:** Ja, men... Är det han som fått ge namnet till det där flytande vandrarhemmet i Stockholm; Af Chapman? Där har ju jag sovit några gånger...

**Malin:** Du har helt rätt! Är man en legend så är man.

Och i Krigsarkivets samlingar finns många av hans originalritningar. Många är dessutom digitaliserade så man kan gå in på Marinens ritningar i Digitala forskarsalen och titta på dem. Ja, där finns allt från små jollar till de största linjeskeppen och varje ritning är som ett litet konstverk. Idag är troligen hans mest kända konstruktion roddslupen Vasaorden som används vid högtidliga tillfällen som kungliga bröllop och viktiga statsbesök.

På 1700-talet var Chapman det största namnet inom skeppsbyggnadskonsten, också internationellt. Han hade en lång karriär med tjänster på både privata varv i Göteborg och Stockholm och inom flottan. Han ritade av fartyg, allt från de största linjeskeppen, till fiskebåtar och nöjesjakter.

[Musik: ES\_Sea adventure – Bonnie Grace]

**Malin:** Det brukar sägas att det var Chapman som gjorde skeppsbyggeriet från hantverk till en vetenskap. Till skillnad från matematiker som vid den här tiden börjat ta fram formler för fartygsbygge så hade Chapman både teoretisk och praktisk kunskap. År 1768 gav han ut ett planschverk med ritningar över olika fartyg – "Architectura Navalis Mercatoria". Den innehöll 62 stycken kopparstick med fartygsritningar, mest sådant han sett på sina utlandsresor men också sånt han konstruerat själv.

Det följde han år 1776 upp med sitt verk: "Tractat om Skeppsbyggeriet", där han utvecklade sina teorier kring skeppsbyggeri, bland annat utvecklade han något som kallas parabelmetoden som skulle användas vid skeppsbyggeri för lång tid framåt. Traktaten

användes under lång till som standardverk vid utbildning i skeppsbyggeri i flera länder.

**Jim:** Chapman verkar ju ha varit en "superstjärna" i sin tid.

**Malin:** Ja så kan man säga. Och det här planschverket, Architecturan, använts faktiskt än idag, nämligen av modellbyggare.

Vill man bygga modeller av 1700-talsfartyg, och nu pratar jag inte om att köpa en plastmodell i en hobbyaffär att limma ihop, utan de som bygger helt själva från riktiga ritningar. Då är faktiskt Chapman fortfarande det stora namnet. Det sitter modellbyggare i Portugal och USA och resten av världen och använder hans ritningar.

**Jim:** Fantastiskt!

**Malin:** Ja, visst är det. Men tillbaka till 1700-talet. På 1780-talet får Chapman uppdraget att bygga upp verksamheten i Karlskrona. Chapman ritade nya modeller till fartyg av olika storlekar, men inte minst viktigt i hela upprustningen var också att byggena skedde i en faslig fart. Nästan som ett löpande band kan man säga. Och den tekniken utvecklade Chapman. Man hade faktiskt två fartygsbyggen på gång samtidigt, ett linjeskepp och en fregatt låg bredvid varandra på var sin slip i Karlskrona. Och på olika sätt lyckades han snabba på byggprocessen så när de väl blivit varma i kläderna så tog det mindre än två månader från kölsträckning till sjösättning.

**Jim:** Wow..

**Malin:** Ja, det är ju ofattbart fort. På tre år levererade han tio nya linjeskepp och tio fregatter. Tidigare hade det oftast tagit flera år att bygga ett fartyg. Gustav III måste varit nöjd. Däremot kan man tänka

sig att varvsarbetarna inte alltid var lika nöjda, Chapman sägs ha varit en hård arbetsledare.

Men tittar man på ritningarna till hans linjeskepp så kan man se att kung Gustav III också skrivit sitt namn på dem. Det var regenten skulle signera ritningarna, - *"approberas"* som det står.

*"Approberas med en fots tilöckning i Längden och alt det öfriga i samma proportioner. Gripsholms slott den 10 October 1777. Gustaf".*

**Jim:** Och snart kunde Gustav III spänna sina muskler och få sitt krig mot Ryssland ?

**Malin:** Vi kanske inte kan gå in i detaljerna kring kriget förutom att det var kungen som ville ha krig och provocerade fram det kan man säga. Kriget mot Ryssland pågick från 1788 till 1790 och vid slutet utspelades även ett av de namnkunnigaste sjöslagen i svensk historia - Svensksund den 9-10 juli 1790, som slutade med svensk seger. Efter slaget vid Svensksund blev det äntligen fredsförhandlingar, men de ledde inte till några landavträdelser varken för Ryssland eller för Sverige.

**Jim:** Ett krig som - som vanligt - kostade massor med pengar och andra resurser och så klart många människoliv. Men den svenska marinen verkade ju ha avslutat med flaggan i topp – eller?

**Malin:** Ja, där kom väl de största framgångarna, även om det inte ändrade på kartorna på något sätt. Alla linjeskeppen har ju sin historia att berätta, vissa förläste eller brann efter bara några år, men en del blev mer långlivade. Linjeskeppet Wasa som byggdes 1778 var med i flera drabbningar under Gustav III:s ryska krig. Bland annat

var hon med vid "Viborgska gatloppet" som var en av de viktigaste händelserna i kriget.

**Jim:** Nu pratar vi alltså inte om Regalskeppet Vasa som sjönk efter att ha seglat ca 1300 meter...

**Malin:** Nej, det var ett helt annat skepp med en helt annan historia och från ett helt annat århundrade. Nej, "Chapmans Wasa" hade helt andra kvalitéer och hon överlevde det så kallade gatloppet, där en stor del av den svenska flottan var instängda långt in i Finska viken utanför Viborg.

Ryska fartyg spärrade deras väg. Det var hundratals svenska fartyg i olika storlekar med runt 30 000 man ombord fast. Om ryssarna hade lyckas förstöra eller erövra flottan hade det varit en total katastrof för Sverige. Men den svenska högsjöflottan lyckades segla förbi i princip framför näsan på ryssarna.

**Jim:** Var det en blandning av tur och skicklighet tro?

**Malin:** Det är nog ganska nära sanningen. Vinden vände vilken var ren tur för svenskarna. Sen var ryssarna lite sena på bollen men de största förlusterna orsakades faktiskt av svenskarna själva. "Friendly fire" som man säger, man tände av misstag på sina egna fartyg.

**Jim:** Nej men... Oj!

**Malin:** Jovisst. Och i arkivet finns en karta som ritades efteråt och som visar hela händelseförloppet.

Titeln är: "Plan öfver Kongliga Svenska Örlogs Flottans läge och utgång från Wiborgs Yttre Redd tillika med Kongliga Skärgårds

Flottan, samt Keijserliga Ryska Flottans läge och Embosseringar 1790."

Kartan är ritad av Gustaf av Klint som senare skulle bli mycket viktig för svensk sjökortsproduktion. Den här kartan och flera liknande kartor finns i den serie i Krigsarkivet som kallas för "Sveriges krig. Kriget mot Ryssland 1788-1790".

Det är kanske svårt att beskriva med ord men på kartan finns förstå land och små öar inritade. Och så massor med fartyg som små prickar. De svenska fartygen är blå och de ryska röda och så står det med små, små bokstäver namnen på alla större fartyg. Det är ett myller av prickar vilket delvis beror på att samma fartyg finns med flera gånger. Kartan skildrar nämligen ett skeende, så man ser hur samma fartyg förflyttar sig.

**Jim:** Jätteintressant! Kan man som besökare komma och få se på den?

**Malin:** Ja, Kartan är digitaliserad och vem som helst kan gå in och titta på den i Riksarkivets webbplats på Digitala forskarsalen, under Militära kartor och ritningar. Men det går också att beställa fram originalet till vår läsesal.

[Musik: ES\_Sea adventure – Bonnie Grace]

**Jim:** Men Malin; jag undrar - Hur var det för dem ombord, kan man veta det?

**Malin:** Ombord fanns ju många man och genom arkiven kan vi få glimtar här och där av hur det kan ha varit. Det fanns både värvat, professionellt manskap och indelta båtsmän. Det behövdes både manskap för att sköta själva skeppet som skulle upp i riggen och

jobba och så fanns det ju soldater ombord som skötte kanoner och var stridande styrkor.

**Jim:** Hur var det här med indelta båtsmän?

**Malin:** Jo, men de var en del av det som kallades indelningsverket som säkert många känner till. Några gårdar bildade en rote som skulle sörja för en soldat eller båtsman som de kallades om de tillhörde flottan. I fredstid försörjde soldaten sig på ett torp som rotebönderna stod för och när det blev krig så fick man ge sig iväg ut i strid. Ibland kunde det bli åratals frånvaro och många kom aldrig tillbaka.

Många båtsmän kom från kustnära trakter, till exempel Roslagen hade flera båtsmanskompaniet, och var kanske vana vid i alla fall mindre båtar, men alla var inte det. Och det är ju också något helt annat att vara ombord på ett större örlogsfartyg i jämförelse med mindre allmogebåtar.

**Jim:** Ja, jag vet själv om flera indelta båtsmän som bodde inne i Norrlands inland, långt från både öst- och västkust. En del av dem bara "försvann".

**Malin:** Ja, att vara båtsman kan inte alltid ha varit muntert. Det var mycket stor omsättning på dem. Och många som du sa rapporterades som saknade eller döda – de bara försvann.

På Krigsarkivet finns rullor över manskap ombord och loggböcker från resorna. Rullorna fördes dels över kompanierna i fredstid, men så upprättades också en rulla för varje skepp när de gick ut och där kunde det finnas ombord män från olika kompanier.

**Jim:** Så där kan man alltså följa dem?

**Malin:** Ja, i rullan för en specifik sjöexpedition som det kallas, ser man namnet på mannen och hans nummer i rullan, vilken befattning han hade.

Det som mest ger en bild av hur livet ombord kan ha varit är att i en kolumn med "annotationer" så fylldes det i om mannen lämnat fartyget innan expeditionen var tillbaka i hemmahamnen, vilket brukade vara i början av hösten. I så fall ströks han ur skeppsrullan, men det står också varför. Så om man till exempel tittar i Wasas rulla för 1790 där sjöexpeditionen sträcker sig mellan april och september så kan man förstå lite vad de fick stå ut med.

**Jim:** Kan du ge några exempel.

**Malin:** Ja, när jag tittade i rullan så såg jag att det inte var många man som blev kvar under hela sjöexpeditionen. Några förflyttades till andra fartyg eller i land, men man kan också se att väldigt många blev sjuka. Det framgår inte av vad, men man kan tänka sig olika smittsamma sjukdomar, diaréer och så vidare. Några blev sårade eller dog i strid, men det är ett fåtal i Wasas rulla. Av de som var sjuka var det inte heller så många som dog ombord däremot, utan det framgår att de skickades iland för vård.

Här är ett exempel från serien: *Sjöexpeditioner, Mönsterrullor för Wasa 1790*. Här är t ex en sida med värvat manskap. På sidan 50 kan vi se tio man som finns uppräknade. Av dessa tio man blir under seglingssäsongen åtta sjuka. Till exempel nummer 356 Anders Sjögren som fått anmärkningen: *"Afpolleterad. Sjuk till Hellsingfors sjukhus, den 17 september, med kost för och med dagen."*



**Jim:** Hur gick det för dem?

**Malin:** Hur många som överlevde framgår inte i den här rullan, men för en av männen på just denna sida har man skrivit till ”*Sedermera död*”. Det här med farsot ombord kan ju få fasansfulla konsekvenser. I början av kriget erövrade svenskarna ett ryskt fartyg där besättningen var sjuka. Dessa smittade i sin tur svenska sjömän och när flottan återvände till Karlskrona förde de sjukdomen med sig till staden. Flera tusen människor, även civila, insjuknade och dog.

**Jim:** Usch usch usch...

**Malin:** Och här kommer en annan intressant sak. I samma expeditionsrulla finns män med från Drottningens Livregemente. Och här har vi ett helt rymmargång. För inte mindre än 22 stycken av lite över 100 man står det i anmärkningen:

*”Rymd vid wattenhämtingen 13 Juni”.*

**Jim:** Men det är ju var femte man ?!

**Malin:** Javisst! Att enstaka män rymmer då och då det ser man också på andra ställen i rullan, men det här måste varit något speciellt. Vi får inte veta något alls om omständigheterna, men att så många rymmer vid samma tillfälle sätter ju igång fantasin. Vad kan det ha varit för utlösande faktor? Vad hände med dem sen? Tyvärr saknas Wasas loggbok för detta år, annars hade något säkert noterats där.

**Jim:** Ja, det är något att sätta tänderna i! Du får faktiskt forska i detta Malin.

**Malin:** Ja, ha ha ha jag blir väl tvungen att göra det...

**Jim:** Men Malin; Vet du vad som hände sen med Wasa ?

**Malin:** Wasa var en del av den svenska flottan in på 1800-talet, men såldes sen till Ostindiska kompaniet och gjorde faktiskt en resa till Kina som handelsfartyg. Men den blev ett ekonomiskt bakslag så det blev inga fler resor. Flottan köpte istället tillbaka Wasa från kompaniet.

Hon fick sedan sin sista användning, och det här ett mycket vanligt öde för örlogsfartyg, genom att hon 1836 bogserades ut och sänktes i Djupasund utanför Karlskrona.

**Jim:** Nääe..

**Malin:** Jo, här låg redan flera andra med flit sänkta svenska fartyg som skulle bilda en spärr för inloppet. När Karlskrona grundades fanns bara en segelbar led in till staden för den tidens stora skepp, men det kom med tiden mer grundgående fartyg vilket gjorde att man behövde spärra alternativa inlopp. Och i slutet av 1700-talet började man sänka fartyg i Djupasund och det sista av dessa blev Wasa. Även som vrak fick hon nu en funktion men glömdes väl sen bort.

**Jim:** Lite sorgligt är det ju...

**Malin:** Jo, men det är ändå inte slutet på historien, för tidigare i år så har marinarkeologer från museet Vrak (*en del av Statens maritima och transporthistoriska museer*) dykt i Djupasund och lyckats identifiera flera av de sänkta skeppen, däribland Wasa.

**Jim:** Ja, jättespännande... Tänk att ha det som jobb att dyka på gamla vrak...

Men Malin; Nu har vi pratat om flottan under 1700-talet, med Chapman och Wasa i fokus. Vad kan man säga om flottan under nästa århundrade?

**Malin:** 1800-talet blir ett helt annorlunda århundrade jämfört med 1700-talet. Viktigast är att, efter 1814 så har ju Sverige fred. Manskäpet slapp sjöslag och att ligga ute långa tider till havs med dålig proviant. Sverige förlorade Finland och sina sista besittningar i södra Östersjön och det geopolitiska läget och därmed blev också flottans roll helt annorlunda.

Under detta århundrade kommer industrialiseringen och demokratiseringen förändra samhället i grunden och det gäller då också för flottan. Det var mycket debatter om hur man skulle organisera Sveriges försvar och eftersom det var fred fick inte flottan särskilt mycket resurser. Det är väl också en av anledningarna till att flera av Chapmans skepp faktiskt användes långt in på 1800-talet.

För den marin som fanns kvar, och även för handelssjöfarten, pågick en enorm teknisk utveckling. Från träfartyg drivna med segel och ibland åror, så hade vi vid sekelskiftet år 1900 en flotta som mest bestod av ångfartyg med järnskrov. För att inte tala om en mycket effektivare eldkraft. Men samtidigt som ändringarna var omvälvande så gick de också långsamt, för segelfartyg och ångfartyg användes parallellt under en stor del av 1800-talet och faktiskt även in på 1900-talet.

I princip alla örlogsflottor har ju även idag på 2000-talet segelfartyg som övningsfartyg. Det är ett exempel på att flottan alltid varit mån om sin historia och sina traditioner och ibland håller fast vid saker när den praktiska betydelsen försvunnit.

**Jim:** En slags vakt om kulturarvet...

**Malin:** Ja, det kan man ju säga. Men under 1800-talet så ersattes segelfartygen ändå gradvis och man experimenterade i en övergångsfas med olika hybrider. En sådan hybrid var ångfregatten Vanadis som vi ju nämnde i ett exempel från början av avsnittet.

Fregatten Vanadis var nästan 20 meter längre än Wasa, men hade ett träskrov med ungefär samma form, tre master med segel. Men det var en liten detalj som skiljde sig. Mellan Vanadis master stack det upp en skorsten. Vanadis hade ångmaskin och propeller.

**Jim:** En slags hybrid...

**Malin:** Ja, och det byggdes ingen mer ångfregatt för flottan, utan nästkommande fartygsbyggen blev renodlade ångfartyg. Förutom att Vanadis alltså representerar en övergång rent tekniskt, så var hon speciell av ett annat skäl. Hon genomförde nämligen en av den svenska flottans mest berömda långresor.

[Musik: ES\_Sea adventure – Bonnie Grace]

**Malin:** Långresor har man länge använt inom flottan som ett sätt för besättningar att öva sin sjömanskunskap och på att vara ute under längre perioder. Det här något som alla örlogsflottor sysslar med.

När man ändå är ute och seglar så kan man utnyttja resan för andra syften. Att knyta diplomatiska kontakter eller göra vetenskapliga studier. Och på 1880-talet ville man öka Sveriges export till nya länder. Så i december år 1883 lämnar Vanadis Karlskrona för att bege sig över Atlanten mot den amerikanska kontinenten för sedan fortsätta varvet runt Sydamerika och Asien tillbaka till Sverige.

Huvudsyftet med resan var just att knyta diplomatiska och handelspolitiska kontakter.

Med på resan följde också ett antal vetenskapsmän som skulle samla in etnografiskt material och studera meteorologi och marinbiologi. Sammanlagt fanns omkring 340 man ombord.

Expeditionen tog 500 dagar varav 300 tillbringades till sjöss. Och med så många man ombord som levde tätt ihop var inte alla så intresserade av att stanna ombord. Så en hel del rymde sonika sin väg. Och vad gör man då när man blir infångad igen? Men den historien får vi nog ta en annan gång, för nu har vi pratat väldigt länge.

**Jim:** Men va? Malin! Nu är jag plågsamt nyfiken. Och det kan jag ju försäkra att lyssnarna också är.

**Malin:** Ja, Men man ska sluta på topp och du vet ju hur man säger: Den som väntar på något gott, väntar aldrig för länge. Kanske kan vi fortsätta i ett avsnitt till?

**Jim:** Jo, jo, men det här är grymt... Och kära lyssnare – grymt coolt är det också att Marinen fyller 500 år i år!

Malin; Du skall ha mycken tack! - för en mycket intressant och spännande ämne.

**Malin:** Tack själv!. Det var roligt att få dela med mig av ett ämne som jag tycker är fascinerande.

Jo! Om man är intresserad av dessa handlingar och annat från flottan så finns de alltså i Krigsarkivets samlingar i Riksarkivet i Täby.



Men glöm inte att många kartor, ritningar och rullor är digitaliserade så man kan titta på dem hemifrån. Om man går in i Riksarkivets Digitala forskarsal och väljer Militaria under Ämnesområden så finns det mycket att utforska.

**Jim:** Ja, jag säger det åter igen; arkiven har de bästa källorna. Malin Joakimson Du är så välkommen åter igen... Nu har vi verkligen något att se fram emot.

Tack än engång Malin Joakimson! Du är så välkommen igen...

Och tack alla ni som lyssnar och fortsatt att följa oss, det kommer snart fler intressanta poddar...

Nu säger jag ; Klart slut från arkivstudion i Östersund.