

Vrakfynd nära Sveaborg kan vara linjeskeppet Kronprins Gustav Adolf

AV KARIN VIRGIN

ARTIKELN ÄR BASERAD PÅ ETT FÖREDRAG AV SALLAMARIA TIKKANEN FRÅN MARINMUSEET I HELSINGFORS SOM HÖLLS VID THE FIRST INTERNATIONAL MARINE ARCHAEOLOGICAL CONFERENCE OF THE BALTIC SEA, NYNÄSHAMN, JULI 1997

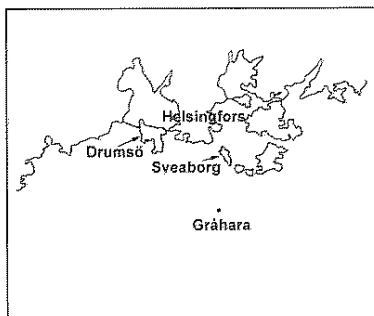
När kriget mellan Ryssland och Turkiet utbröt 1788 såg Gustav III ett lämpligt tillfälle att anfälla Ryssland. Hans plan var att rikta ett anfall mot St Petersburg när merparten av de ryska trupperna var sysselsatta i det turkiska kriget. Den svenska örlogsflottan under befäl av kungens bror Hertig Karl fick uppdraget att bemästra den ryska flottan och sedan landsätta en svensk styrka i närheten av huvudstaden. Ett av skeppen som ingick i den svenska flottan var linjeskeppet *Kronprins Gustav Adolf*.

Efter en sammandrabbning med den ryska flottan utanför Kotka den 17 juli retirerade den svenska flottan till Sveaborg. Natten mellan den 5 och 6 augusti var det tät dimma i området. När dimman lättade på morgonen den 6 augusti blev svenskarna överraskade av den ryska flottan. Alla svenska fartyg lyckades undkomma utom *Kronprins Gustav Adolf* som gick på ett grund (som än idag kallas Gustav Adolfsgrundet). Besättningen togs tillfånga och fartyget sattes i brand och drev mot Gråhara, där det slutligen exploderade och sjönk.

Studenter och sportdykare

Sommaren 1997 genomförde Sjöfartsmuseet i Helsingfors en undersökning under tre veckor vid vrakplatsen med målsättning att kunna identifiera vraket. Undersökningen leddes

När den finska marinen 1995 utförde en side scan sonar-undersökning i vattnen ca en sjömil sydväst om Sveaborg påträffades resterna efter ett större träfartyg. Positionen stämde väl med det svenska linjeskeppet *Kronprins Gustav Adolf* som sjönk i området 1788. I somras genomförde Sjöfartsmuseet i Helsingfors en undersökning av vraket. Allt tyder på att man funnit resterna av det svenska linjeskeppet.



av Sallamaria Tikkanen, museets enda marinarkeolog. Övriga deltagare var två arkeologistudenter och totalt 18 sportdykare. De ekonomiska resurser som stod till förfogande var totalt ca 40.000 kr, varav merparten kom från Sjöfartsmuseet.

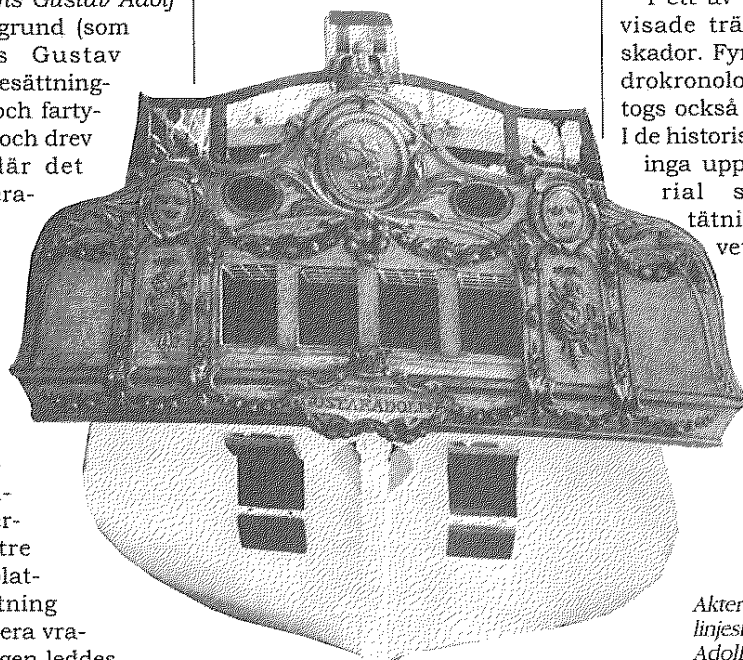
Expeditionenens främsta syfte var att försöka klargöra om de vrakrester som marinen påträffade 1995 är resterna efter linjeskeppet *Kronprins Gustav Adolf*.

Vrakresterna är utspridda över ett område som är ca 100 x 100 meter. Djupet på platsen är mellan 20 och 25 meter. Ett stort antal fynd hade påträffats redan vid marinen undersökning för två år sedan, bl a 71 kanoner, mängder med kanonkulor samt flera ankare. Då hade också vrakplatsen videofilmats i tre timmar med en av kustbevakningens sjöugglor.

Tio prover kan ge svar

Vid den undersökning som genomfördes i somras togs sammanlagt tio olika prov av vrakresterna. Fem av dessa var träprover för vedartsanalys. De skriftliga källorna anger att *Kronprins Gustav Adolf* var byggd helt av ek från Polen, Pommern och Sverige, förutom masterna som var av furu.

I ett av träproverna som togs visade träet tecken på brandskador. Fyra prover togs för dendrokronologisk analys. Ett prov togs också på tätningmaterialet. I de historiska källorna finns dock inga uppgifter om vilket material som användes för tätningen. Ännu så länge vet vi inte proverna ger för svar. De ligger fortfarande kvar på museet i avvaktan på ekonomiska möjligheter att analysera dem.

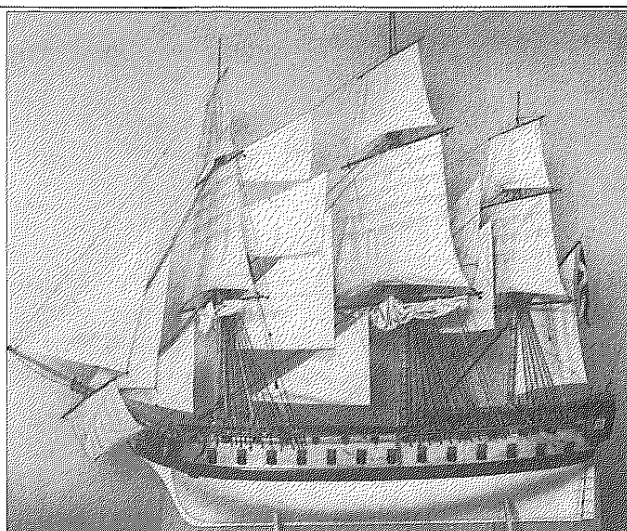


Akterspeglin till modell av linjeskeppet *Kronprins Gustav Adolf*. Modellen är i skala 1:16. Ur Svenska flottans historia.

Tio skepp efter samma ritning

Linjeskeppet *Kronprins Gustav Adolf* byggdes i Karlskrona efter ritning av Chapman och sjösattes 1782. Efter samma ritning byggdes under de nästföljande tre åren sammanlagt ytterligare nio skepp: *Fäderneslandet*, *Ömheten* och *Rättvisan* 1783, *Dygden*, *Åran* och *Försiktigheten* 1784 samt *Dristigheten*, *Manligheten* och *Tapperheten* 1785. Deras längd över stävarna var 49,6 meter, bredden 13,6 meter och kunde bestyckas med totalt 64 kanoner.

Modell av 60-kanonskepp som ritades av af Chapman. *Kronprins Gustav Adolf* sjösattes 1782. Efter samma ritning byggdes under de nästföljande tre åren sammanlagt ytterligare nio skepp. Ur Svenska flottans historia.



Identifiering av vraket

Undersökningen som Sjöfartsmuseet i Helsingfors genomförde av vraket vid Gråhara, ca en sjömil sydväst om Sveaborg, gav inga resultat som kan användas för att säkertställa fartygets identitet. Inte heller framkom någon infor-

mation som tyder på att detta inte skulle vara *Kronprins Gustav Adolf*. Det finns flera omständigheter som talar för det svenska linjeskeppet:

- vrakets längd och bredd
- storleken på vrakets roder
- byggnadsmaterialet (ek)
- barlasten

- ankare
- den saknade riggen (förstörd vid branden)
- vrakets position
- stort antal kanoner och kulor

För att med hundra procents säkerhet kunna fastställa vrakets identitet behövs fynd märkta med fartygets namn, t ex skeppsklockan. Vi vet att *Kronprins Gustav Adolf* var dekorerad med svenska kronor men det är sannolikt att denna typ av fynd har förstörts antingen vid fartygsbranden som slutade i en explosion eller vid nedbrytningen av skrovet efter 200 år på botten.

En metod att säkerställa om vraket ritats av Chapman är att söka efter konstruktionsdetaljer och jämföra med hans ritningar. Det är dock tveksamt om det är möjligt att finns denna typ av bevis, eftersom vraket är mycket fragmentariskt och ligger utspritt över ett stort område.



Bilder från undersökningarna på vrakplatsen sommaren 1997. På bilden till vänster syns ett enkanon och på bilden under ett ankare mitt i vraket. Foto: Mikko Enäkoski.



Privata sponsorer och dykturism

Sannolikt dröjer det ännu en tid innan vrakets identitet kan fastställas. Idag saknar Sjöfartsmuseet i Helsingfors de ekonomiska medel som krävs för att utföra en mer omfattande undersökning av vrakplatsen. Museet försöker intressera privata sponsorer för projektet. En finansieringsform som museet också överväger är att mot avgift erbjuda sportdykare guidade dykutflykter till intressanta vrakplatser. Inkomster från dykturism kan i framtiden bli en viktig inkomstkälla för att möjliggöra vrakundersökningar i vetenskapligt syfte.