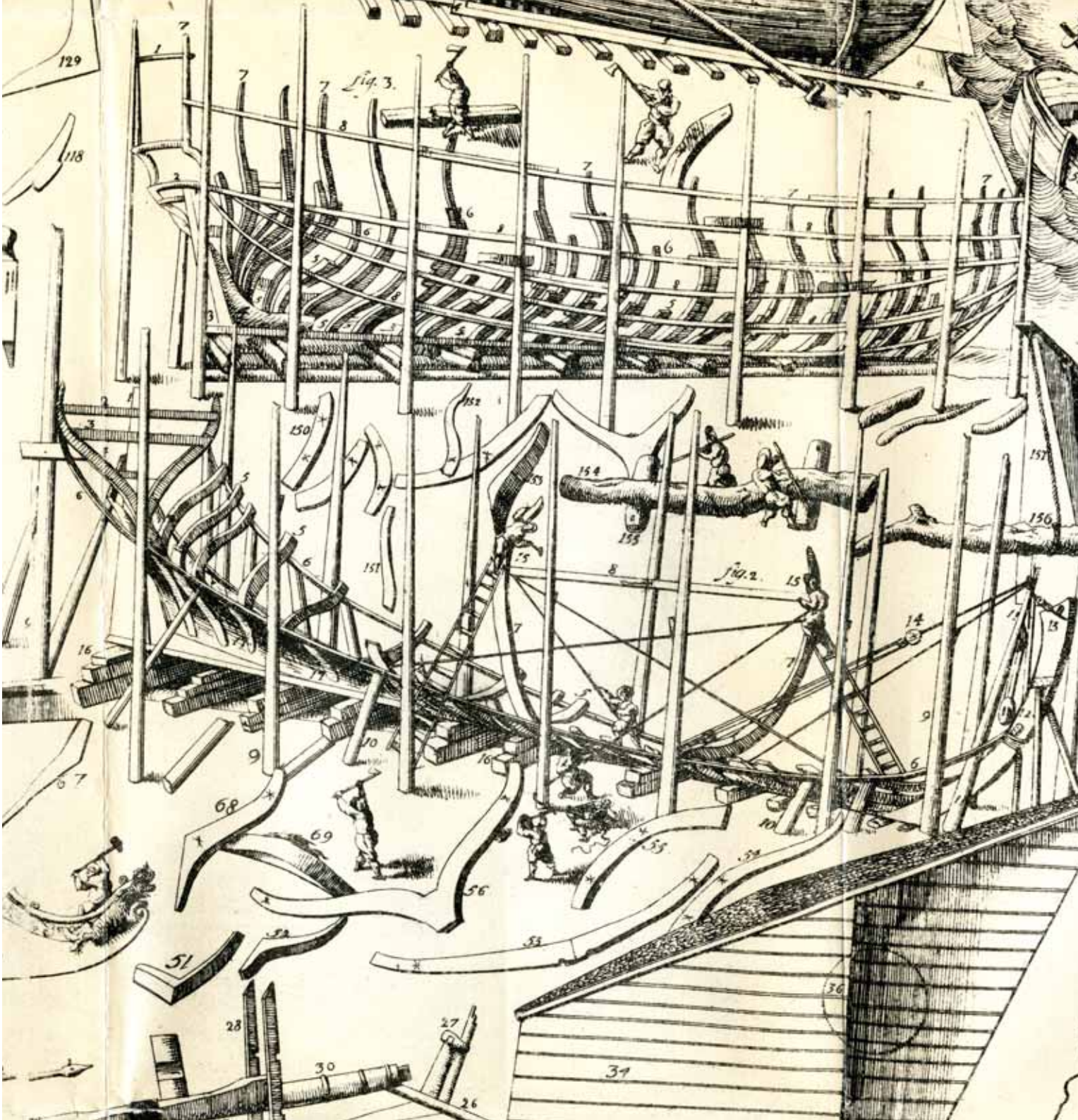




# **Tre vrak i Kalmarsund**

**- en guide till vår sjunkna historia**

**Lars Einarsson**



# Tre vrak i Kalmarsund

En guide till vår sjunkna historia

Lars Einarsson

ISBN NR 978-91-85926-67-1

Text: Lars Einarsson

Undervattensfoto: Lars Einarsson, Jean de Novion, Joakim Tenglin

Utgivare/Copyright: Kalmar läns museum och Länsstyrelsen i Kalmar län

Layout: Seija Nyberg, Lars Einarsson

Tryck: Lenanders Tryckeri, Kalmar, 2008.

En miljömärkt trycksak enligt Svanen.

Papper: Multiart matt

Omslagsfoto: Dykare vid regalskeppet Nyckelns vrak. Foto: Lars Einarsson

Omslagets insida: Ett fullkomligt skeppsvarv. Detalj ur Tavla I. Ur Åke Classon Rålamb: Skepsbyggerij eller Adelig Öfnings Tionde Tom. Stockholm. 1691.



*På Kalmar slotts vallar står kanoner från skeppen Enighed och Nyckeln. De bärgades i början av 1900-talet från de två vraken som båda förläste sommaren 1679 i Kalmars omedelbara närhet.*

## *Innehåll*

---

Välkommen under ytan.....	6
Varför en dykguide?.....	9
De tre vraken.....	11
Hur närmar jag mig ett vrak? .....	13
Elefanten 1564 .....	15
Enighed 1679.....	26
Nyckeln 1679.....	36
Marinarkeologi på Internet .....	50

# *Välkommen under ytan!*

Tiotusentals skeppsvrak ligger förlista i Östersjön. Omkring tretusen vrakplatser är kända. Flera ligger på grunt vatten, nära våra kuster. Det här är en vägledning till tre av dem. Syftet med denna guide till landskapet under vatten, är att med utgångspunkt från de tre vraken berätta om deras historia och vad man kan upptäcka när man besöker dem. Guiden riktar sig både till dig som dyker och dig som väljer att stanna kvar på land. Förhoppningsvis kan ni båda få en upplevelse av vad som döljer sig under ytan.

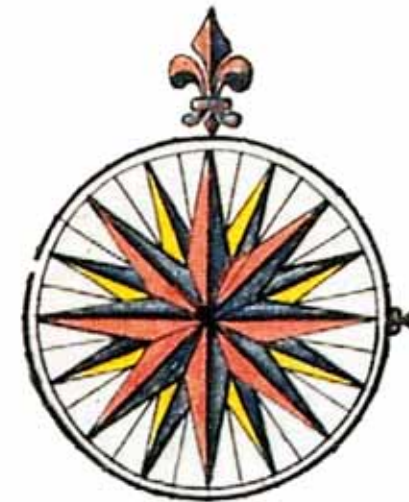


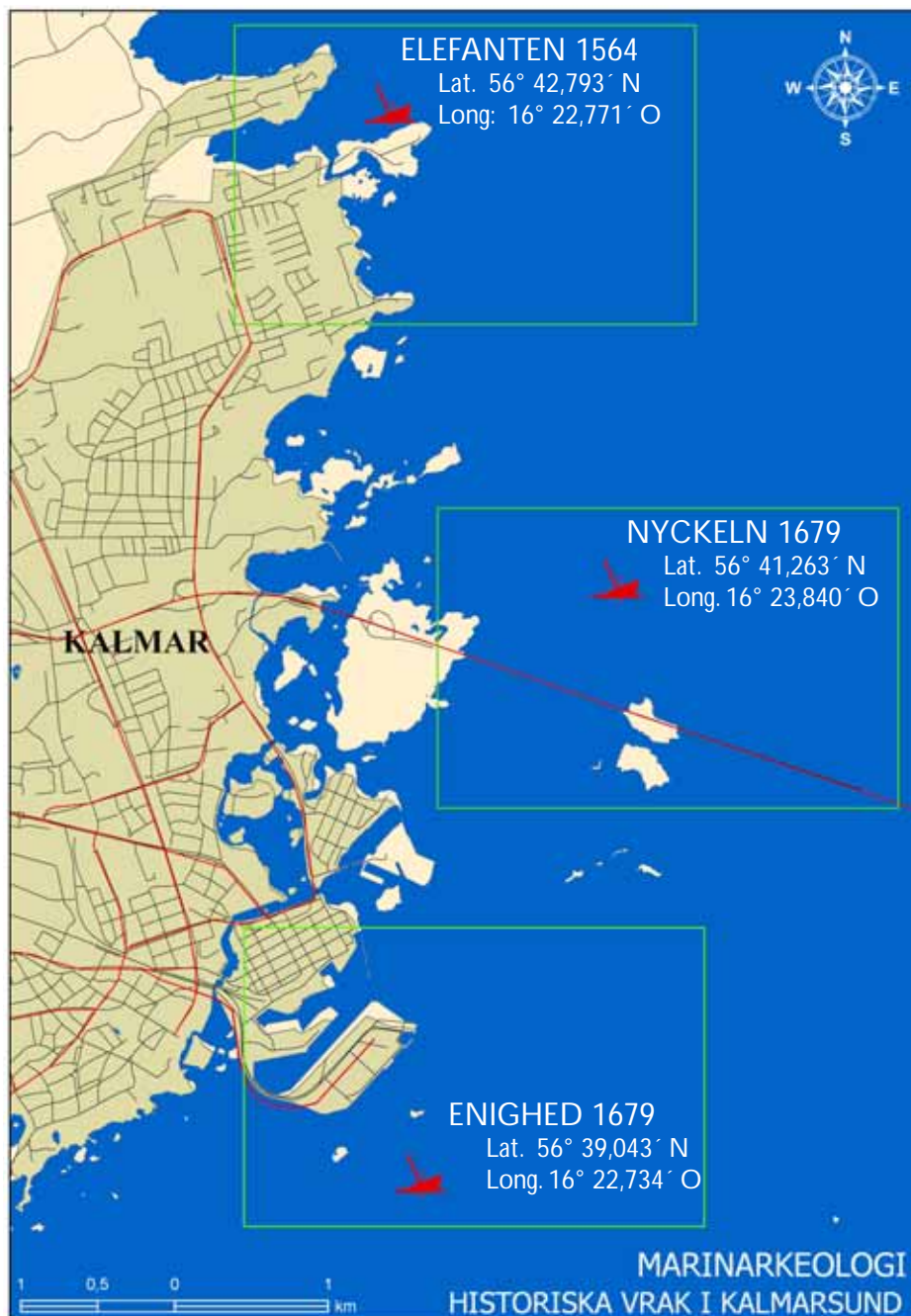
## *Varför en dykguide?*

---

Kulturarvet under vatten är unikt. I motsats till miljöer på land, har de bevarats i ett svårtillgängligt landskap. Få personer har möjlighet att besöka vår sjunkna historia. Ofta krävs kunskaper i dykning för att komma dit. Därför är behovet stort av att göra platserna mer tillgängliga för en större allmänhet. I det digitala informationssystemet SjöMIS, en databas som är tillgänglig via Internet, hittar man tusentals uppgifter om förlisningar och kulturhistoriska lämningar

under vatten. Men med större tillgänglighet ökar samtidigt riskerna för att dessa unika platser förstörs. Vrak och andra fornlämningar under vatten har ett egenvärde. Eftersom de är en unik källa till forskning, är det viktigt att de lämnas orörda. Därför krävs kunskap om och förståelse för hur man bör närma sig platserna på ett ansvarsfullt sätt. Först då blir upplevelsen av det man ser rik, samtidigt som alla framtida besökare får möjlighet till samma upplevelse.





## De tre vraken

Guiden beskriver tre vrak i Kalmarsund – *Elefanten* förlist 1564, *Enighed* 1679 och *Nyckeln* 1679. Att valet fallit just på dessa vrak beror på att de med avseende på djupet, närheten till land och dyk-

kunskap, är relativt lätta att nå. De har också, vart och ett, en spännande historia att berätta. Den vill vi att besökaren skall ta med sig på resan ned i djupet.





## *Hur närmar jag mig ett vrak?*

Ett skeppsvrak som blev vrak för minst etthundra år sedan och saknar ägare räknas som en fast fornlämning. Fasta fornlämningar är lämningar efter människors verksamhet under forna tider som är varaktigt övergivna. Till en fast fornlämning hör också ett så stort område på marken eller på sjöbotten som behövs för att bevara fornlämningen och ge den ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. Även lösa fynd i omgivningarna som tillhör vraket är skyddade.

Kulturminneslagen är den lag som skyddar de fasta fornlämningarna (SFS 1988:950). Det är viktigt att veta vad man får och inte får göra när man dyker på ett vrak som är en fast fornlämning. Det är förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller på annat sätt ändra eller skada en fast fornlämning. ”Se men inte röra” är alltså vad som gäller när man dyker på ett vrak som är en fast fornlämning.

*Historien kan börja...*

*Jakten på svartek och souvenirer från gamla vrak, har bidragit till att de förstörts. Bilden visar ett arrangemang från tidigt 1900-tal av delar från vraket av regalskeppet Nyckeln.*



# *Elefanten 1564*



*// Vraket av örlogsskeppet Elefanten är en av få äldre marinarkeologiska lämningar på grunt vatten, som fortfarande går att få en konkret bild av.*





I Krafslösaviken några kilometer norr om Kalmar vilar på 6 meters djup vraket av örlogsskeppet Elefantén. Vraket är en av vårt lands tidigaste lämningar av den skeppstyp som kallas kravell.

*Elefantén* byggdes under åren 1555-1559 i Stockholm. Byggmästare var till början en Mäster Jakob Lai-ko, "Finske Jakob" kallad. Bygget övertogs senare av Holgerd Olsson, även kallad "Mäster Hollinger". Skeppet byggdes på kravell, vilket innebär att skrovets bordplankor lades kant i kant, i stället för överlappande - s.k. *klink* - som tidigare varit brukligt.

Att bygga på kravell är förbundet med den s.k. skelettbyggnadstekniken. Den innebär att spannen reses först och därefter kläds med bordplankor. Förfarandet är det omvända vid den s.k. skalbyggnadstekniken, som bl a vikingaskeppen är byggda med. Där byggs först skrovet upp, därefter trycks spannen på plats mot skrovets insida.

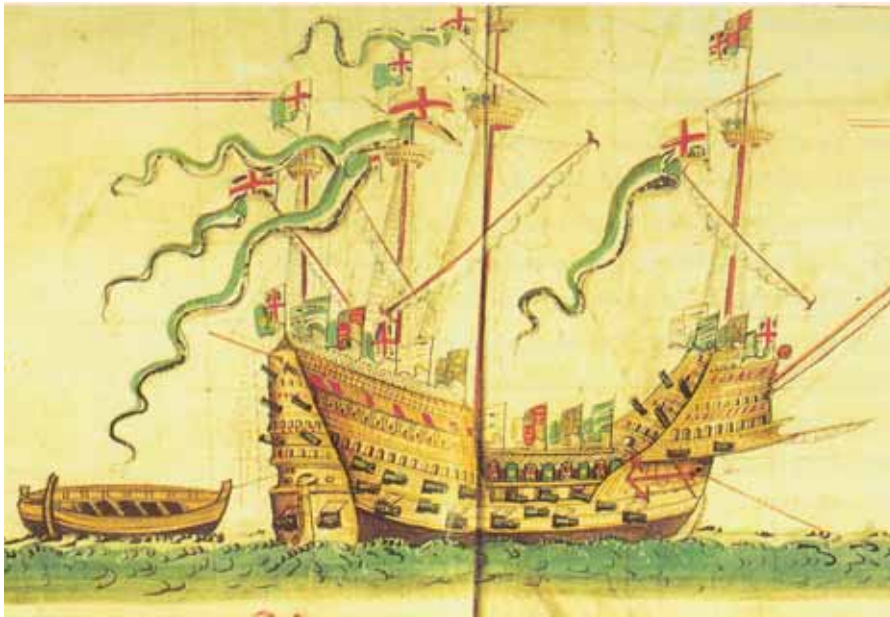
Under 1500-talet låg det i de växande europeiska centralmakternas

intresse att bygga den nya fartygstypen kravellen. Skeppen var mer renodlade krigsskepp som hade möjligheten att bära ett utvecklat artilleri och förhöjda plattformar i för och akter, där delar av besättningen försedda med handeldvapen kunde posteras.

Under inledningen av det nordiska sjuårskriget (1563-1570) utkämpade svenska flottan flera slag mot den förenade dansk-lybska flottan norr om Öland. I mitten av augusti 1564, sökte sig *Elefantén* under befäl av Klas Kristersson Horn söderut i Kalmarsund. Den 16 augusti grundstötte fartyget på grund av oaktsamhet utanför öländska Köpingsvik. Efter att ha tätat läckan fortsatte *Elefantén* sin färd mot skeppsvarvet Björkenäs norr om Kalmar. Under insegling i Krafslösaviken kom skeppet för



Foto: Lars Einarsson



*Den engelske kungen Henrik VIII:s flaggskepp The Mary Rose (700 ton) byggdes 1510 och förläste 1545. Skeppet bör ha varit av ungefär samma typ som Elefanten. Bilden från Master and Fellows, Magdalene College, Cambridge, England.*

nära ön Svartö och grundstötte. Trots upprepade försök att få loss skeppet från grundet, förblev det liggande. Under den följande vintern pålades stenkistor runt det grundstöta skeppet. Vissa uppgifter säger att stenkistorna skall ha konstruerats genom att fyra uttjänta handelskepp rekvirerats, fyllts med sten och därefter sänkts i anslutning till vraket.

Det var sannolikt slottsarkitekten i Kalmar, Jakob Richter, som fick uppdraget att försöka bärga skep-

pet. Richter presenterade ett för den tiden avancerat tekniskt förslag på hur han avsåg bärga skeppet. Detta skall ha förkastats av kungen Erik XIV. Projektet förhalades. Till slut kom skeppet att ta sådan skada och dessutom sjunka ned i botten, att vidare bärgningsförsök ansågs utsiktslösa.

Under sex somrar på 1930-talet, genomfördes dykarundersökningar av *Elefanten*. Arbetet leddes av marinöverintendenten Carl Ekman. Undersökningarna är bland de för-

sta marinarknologiska insatserna i vårt land. Främst syftade arbetet till en undersökning av vrakets skrovkonstruktion. För att få tillgång till skeppets konstruktion krävdes ett omfattande stenfiske. Stenar från barlasten och de pålade kistor som omger vraket, hade under årens lopp rasat in i vraket. Större delen av arbetet, vilket skedde med hjälp av dykare från Kalmar varv, inne-

bar flyttning av sten för att kunna blottlägga vrakets skrovkonstruktion.

Det mest omfattande ingreppet i vraket var när skeppets akterparti sågades av och bärgades. Det finns fortfarande bevarat i Sjöhistoriska museets samlingar i Stockholm. Ekman var som tidigare nämnts till övervägande del sysselsatt med att kartlägga skeppets konstruktion



*Dykarbeten vid Elefantens vrakplats i Kläckebergaviken under 1930-talet.*

Foto: Robert Andersson. Kalmar läns museums bildarkiv.



Foto: Jean de Novion

*Dykpionjären Jean de Novions undervattensbilder av bland andra vraket av Elefanten från mitten av 1950-talet, har ett betydande informationsvärde vid studiet av de förändringarna som vrakplatsen genomgått under drygt 40 år.*

med avseende på dess egenskaper som krigsfartyg, men även en hel del lösfynd bärgades från vraket.

### Under ytan

Vraket av *Elefanten* står skrovrikt på sandbotten med fören mot väster. Akterpartiet i öster är avsågat och exponerar vrakets innandöme. Avståndet mellan stället för det avsågade akterpartiet och resterna av akterstävans är knappt tre meter.

Ytterligare sju meter österut i akterstävans förlängning, tornar en stenhög upp sig. Stenarna tillhör en av de kistor som konstruerades under 1560-talet för att försöka bärga skeppet.

Vraket omges, med undantag för förpartiet och delar av styrbordslåring (akters hörn), av pålade sten-kistor. Det innebär att det under århundraden haft ett bra skydd mot vågor och is. Tittar man när-

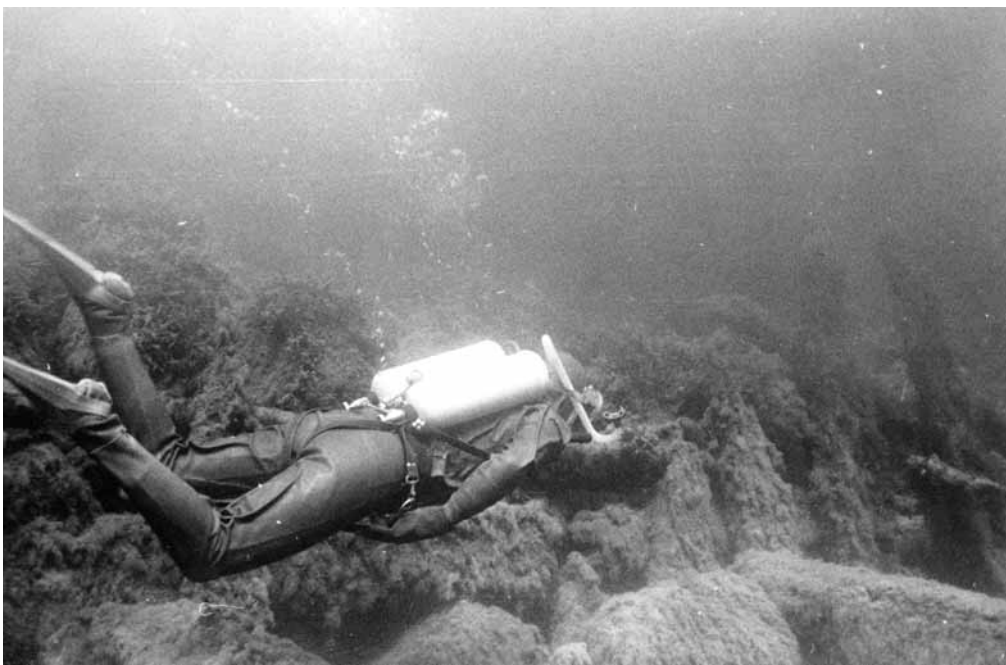


Foto: Jean de Novion

Dykaren Bengt Haraldson svävar fram över vraket av örlogsskeppet *Elefanten*. Bilden är tagen 1956.



Detalj av karta i 'Om Sjöfarten i Östersjön'. Johan Månsson. 1644.

mare på stenkistornas träkonstruktion, ser man dock att de på flera ställen är kraftigt nedslitna och riskerar att ge vika under tyngden från stenmassorna. Samtidigt är de enskilda stenblocken av en sådan storlek att de skapar stabilitet.

Inombords är den aktre fjärdedelen av vraket som under 1930-talet var föremål för friläggning, fylld med dött organiskt material. Övriga delar av vraket är stenfyllda. Stenarna är av en mindre storlek än de som ingår i de omgivande stenkistorna, och är sannolikt resterna av skeppets barlast.

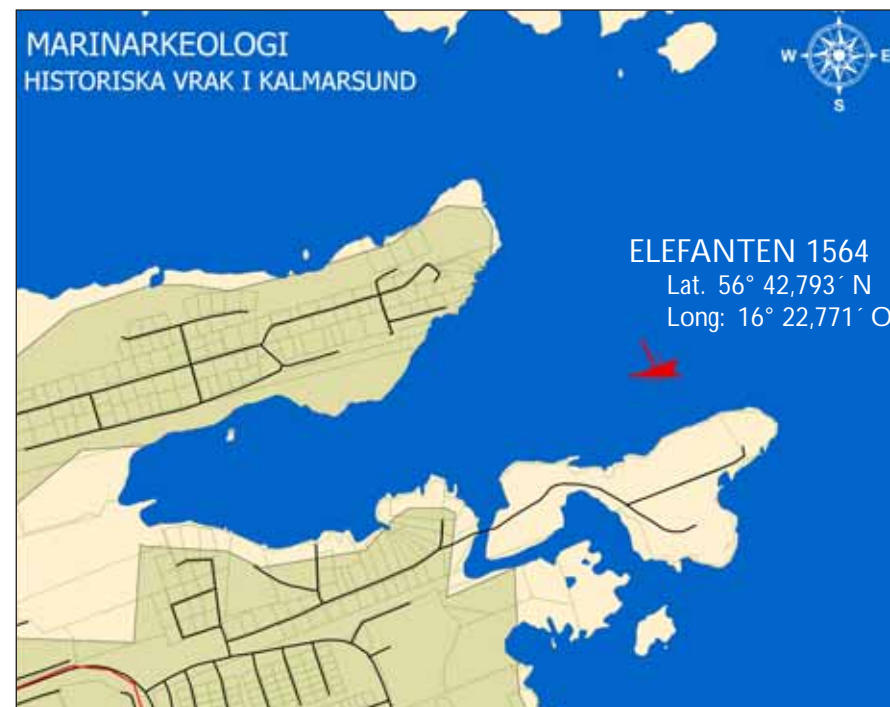
Vrakets största mätbara bredd är vid botten 5 meter och vid spantens överändar 10 meter. Fem bordgångar av skeppets garnering är synliga ovan botten. Vrakets längd är 38 meter. Ekman beräknade skeppets ursprungliga bredd till 12 meter och längden till 45 meter. Även om örlogsskeppen vid denna tid sannolikt hade en större skillnad i förhållandet mellan längd och bredd än de utpräglade handelsskeppen, är nog beräkningen lite i överkant i jämförelse med andra skepp från samma tid.

Vad gäller skeppets dräktighet - enkelt uttryckt skeppets lastförmåga - föreslår Ekman ett lästetal om

587. Mättet på en läst varierade med avseende på vilken typ av last som skeppen förde. Därför är det närmast omöjligt att fastställa fartygets dräktighet exakt. Ekman utgår dock från 1 läst = 2½ ton, vilket resulterar i en beräknad dräktighet om 1450 ton. Detta placerar *Elefanten* i en division jämförbar med regalskeppet *Vasa*, vilket förefaller orimligt. *Elefanten* bör mot bakgrund av jämförande arkeologiska data ha varit betydligt mindre.

*Elefanten* har den stora fördelen att det mycket tidigt blev föremål för en fotodokumentation under vatten. Fotografierna från mitten av 1950-talet är intressanta att jämföra med situationen på vrakplatsen idag.

Vraket av örlogsskeppet *Elefanten* är en av få äldre marinarkeologiska lämningar på grunt vatten, som fortfarande går att få en konkret bild av. För det får vi tacka den relativt odramatiska förlisningen, men framför allt de som försökte bärga skeppet för mer än 400 år sedan. Deras pålade stenkistor kom att bilda en skyddande vall runt det olyckliga skeppet. En vall som tappert håller vädrets makter på avstånd.



## Elefanten

<b>Förlisningstidpunkt:</b>	Augusti 1564
<b>Förlisningsorsak:</b>	Grundstötning
<b>Förlisningsplats:</b>	150 meter norr om Svartö i Krafslösaviken, Kalmarsund
<b>Position:</b>	N 56° 42,793'; O 16° 22,771'
<b>Bottendjup:</b>	6 meter
<b>Vrakets längd:</b>	38 meter
<b>Vrakets bredd:</b>	10 meter

### Läs mer:

Adams, J. & Rönnby, J.	1994. <i>Östersjöns sjunkna skepp</i> . Jyväskylä.
Ekman, C.	1942. <i>Stora Kraveln Elefanten</i> . I Lybeck, O. (red.) Svenska Flottans historia. Del I. Malmö.
Ekman, C.	1946. <i>Skeppstyperna under Gustav Vasas och Erik XIV:s tid</i> . I Sjöhistorisk årsbok.

# *Enighed 1679*

*// Strax skimtar en rad med skarpt skurna spant. De sticker upp som sparrisar ur botten. Slammet som täcker botten är förrädiskt. Minsta okontrollerade fenspark gör att sikten försvinner...*



*Vid inloppet till Kalmar, några hundratal meter sydost om ön Grimskär, vilar på tolv meters djup vraket av skeppet Enighed. Det nötta virket av det gamla brännarfartyget har en spännande historia som tål att berättas.*

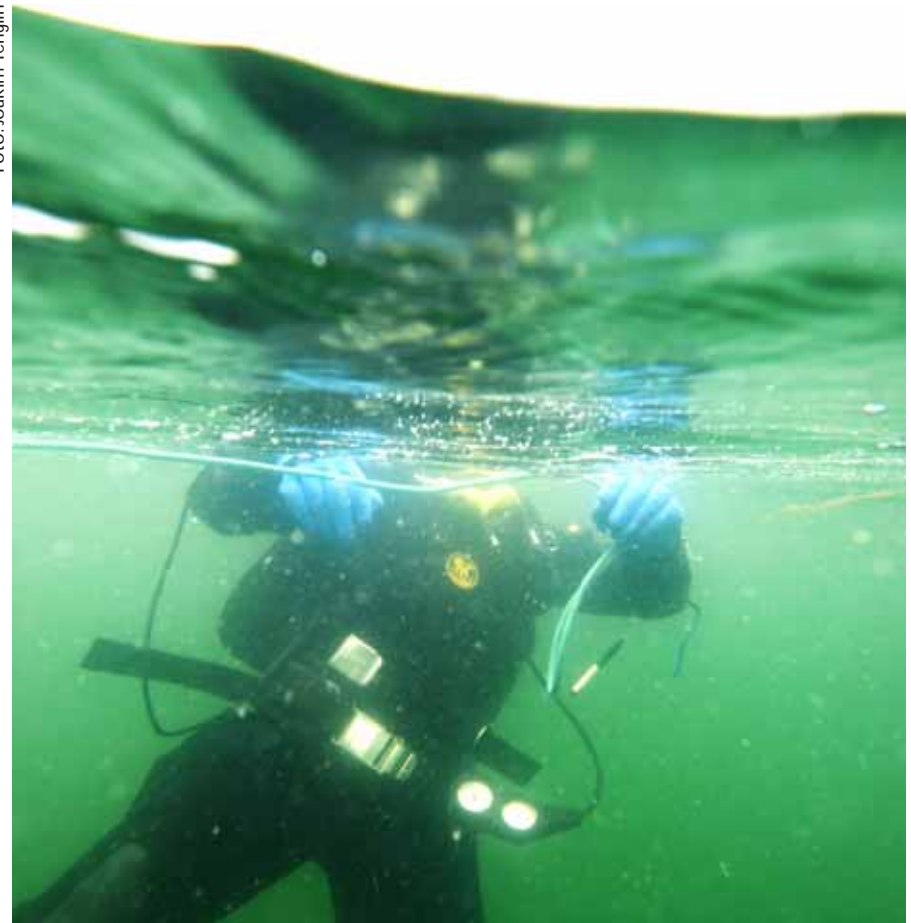
Det danska skeppet *Enighed* hette från början *Prins Christian* och byggdes i Christiania (nuv. Oslo) under ledning av skeppsbyggmästaren James Robbins. Skeppet färdigställdes omkring år 1650 och uppges ha varit cirka 50 meter långt, drygt 12 meter brett och haft ett djupgående på drygt 5 meter. Hon hade tre däck och var försedd med 91 kanonportar. Sannolikt förde hon dock aldrig fler än 65-80 kanoner. Skeppet var ändå ett av de kraftigast bestyckade skeppen i den danska flottan. Besättningen uppgick till omkring 400 man.

1667 ändrades skeppets namn till *Charlotte Amalie* efter den danske kungen Kristian V:s gemål. 1673 fick det sitt slutliga namn *Enighed*, sannolikt till följd av Danmarks förbund med Nederländerna som slöts samma år. Under det nam-

net deltog skeppet bland annat i danskarnas segerrika slag mot den svenska flottan i Køge bukt söder om Köpenhamn, den 1 juli 1677.

Vid 1670-talets slut var *Enighed* ett krigsskepp som sett sina bästa dagar. Redan 1663 hade skeppet genomgått omfattande reparationer på Holmen i Köpenhamn. På plats i den danska huvudstaden fanns då den svenske spionen Peter Chambers. Han rapporterar i ett brev till den dåvarande svenske riksamiralen Karl Gustav Wrangel att *"...det var mer att göra med skeppet än man trott. Timmer och plankor sattes in, men måste tas ut igen eftersom allt är förruttnat. Jag håller för troligt att det kommer att kosta lika mycket som att bygga ett nytt skepp"*. Enligt Chambers gjorde ombyggnaderna skeppet lägre men mindre trögt i sjön, vilket tidigare

Foto: Joakim Tenglin



hade varit ett stort problem.

Efter de katastrofala förlusterna till sjöss vid Öland 1676 och i Køge bukt 1677, fick svenskarna under ledning av amiralen Hans Wachtmeister koncentrera sig på att hålla danskarna stängna så gott det gick. Skärmytslingar förekom ofta mellan enheter ur fiendeflottorna och

fäktandet till sjöss var ofta kustborna nära in på knutarna.

Sommaren 1679, under det sista året av det skånska kriget (1675-79), var farvattnen utanför Kalmar återigen platsen för krigiska förvecklingar. Svenska flottan är förlagd *"i defension"* till Kalmar. Här inväntar man förstärkningar av ut-



*Hamnkaptenen A Parrow och hamnmästare Th. Smith tillsammans med dykaren Claes Andersson vid en kanon bärgad från vraket av Enighed. Året är 1909. Sjöhistoriska museets fotoarkiv.*

lovade franska örlogsskepp. När det står klart att dessa uteblir, beger sig 35 danska skepp under ledning av generalamirallöjtnanten Niels Juel in i Östersjön. Kort därefter löper en svensk eskader ut från Kalmar. Efter en veckas katt-och-råtta lek i södra Östersjön, beger sig svenskarna åter till Kalmar. På aftonen den 27 juni ankrar man i halvmåneform utanför Stensö strax söder om Kalmar och inväntar ett anfall från de förföljande danskarna. Trots en gynnsam vind för fienden, uteblir anfallet. Danskarna ankrar istället ytterligare längre söderut utanför Värnanäs på behörigt avstånd från svenskarna.

Dagen därpå sker viss sporadisk skottväxling mellan flottorna, men utan att något huvudanfall påbörjas. Amiral Wachtmeister beslutar att gå närmare Kalmar för att i lä av Grimskär reparera stormskador på skeppen. Under de närmaste dagarna beskjuter kryssande fartyg ur



*Träskulptur från okänt vrak från 1600-talets senare hälft föreställande en ryttarfigur. Sjöfynd ursprungligen förvarat i Böda kyrka, Öland. Deposition i Kalmar läns museum.*



fiendeflottorna varandra i farvatten mellan Kalmar och Öland.

På morgonen den 2 juli beslutar sig danskarna för att bryta in i de svenska enheterna. Taktiken går ut på att låta segla och bogsera in några s.k. brännare bland de svenska skeppen. Brännaren var ett fartyg lastat med brännbart material som i strid fördes mot fiendeskeppen och antändes. Ofta användes uttjänta fartyg för dessa självmordsuppdrag. Efter fullgjort uppdrag försökte brännarens besättning att sätta sig i säkerhet genom att gå i småbåtar och ro från platsen. Brännarna var fruktade och försökte oskadliggöras till varje pris.

En av brännarna som manövreras mot svenskarna är *Enighed*. Skeppet har avrustats inför den sista resan. 30 av skeppets 66 kanoner och bl a värdefulla segel har tagits ur fartyget när hon nu under kraftig beskjutning närmar sig svenskarna. Den danske amiralen Juels sekreterare, Christoffer Reich, skriver i amiralskeppet Christianus Quintus journal den 2/7 1679: *"Kapten Dreyer gick med skeppet Enighed, vilket han kommenderade, och två andra brännare in i fiendens flotta. En av brännarna blev skjuten i brand och bortbogserad av svenskarna. Enighed sänktes då i gapet mitt*

*för Grimskär. Vår andra brännare, St. Johannes, stack vi själva i brand när det inte kunde undkomma fienden. En kapten och en löjtnant från vårt skepp (Christianus Quintus) sköts till döds ombord på Enighed. Annars fick vi i denna drabbning få kvästa".* En liknande rapport lämnas också från det danska skeppet *Havmandens journal*.

Den svenske amiralen Hans Wachtmeister lämnar följande redogörelse för *Enigheds* sista strid, författad på amiralskeppet *Carolus XI* den 3/7 1679 "till ankars innanför Grimskär": *"Fienden hade under ankarlegan preparerat skeppet Enighed till brännare, vilken ansatte oss men blev skjuten av Carolus XI i vattenlinjen så det strax begynte sjunka och därför nödgades sticka sig själv i brand".* Amiralen är bevisligen inte sen att framhålla sitt eget skepps avgörande betydelse för *Enigheds* öde.

1908 väcks *Enighed* på allvar ur sin historiska slummer. Bärningsbolaget Rex påbörjar arbeten på vrakplatsen. Under två år bärgades tio kanoner och åtskilliga andra föremål från vraket. Sex av kanonerna hamnade i Kalmar och placerades på vallarna kring slottet. Vrakgodset utbjöds till försäljning och köptes in av både museer och



Bärgning av en järnkanon från vraket av skeppet *Enighed* 1909. Sjöhistoriska museets fotoarkiv.

privatpersoner.

Bärningsverksamheten leddes av hamnkaptenen i Kalmar, Parrow, med assistans av hamnmästaren Smith. Arbetet på botten utfördes av dykaren Claes Andersson. En annan förgrundsfigur är regementsläkaren Alfred Bäckström. Han korresponderar flitigt med bl a amiralen och den kände marinmålaren Jakob Hägg, som företrädde marinmuseet i Stockholm. Av Bäckman erbjuds Hägg att för museets räkning köpa bärgade föremål från vraket. Bäckman frågar bl a om *"Marinförvaltningen vill*

*betala 1100 kronor för Enigheds galjonsbild - ett lejon, samt ett till förkastellet hörande kolossalt granatäpple och den långa snidade brädan från snabeln".* Bäckman understryker att han behöver ett snabbt och bindande svar och att *"det skulle göra oss bra ledsna om ej föremålen skulle få gå till Marinmuseum, ehuru vi av Marinförvaltningen ej få så bra betalt som från andra håll".*

Tidningen *Barometerns* utsände följde bärgningsarbetet och lämnade livfulla och detaljerade redogörelser över vad som bärgats ur djupet. Korrespondentens stora

engagemang är inget att ta miste på när han låter meddela "...hur intressanta och lärorika samt för forna tiders förhållande upplysande kunna göras genom de av bolaget Rex igångsatta undersökningarne...".

Ett litet frågetecken återstår dock att rätas ut i historien om *Enighed*. I det våta halvdunklet på sex famnars djup nedanför Grimskär, ligger ytterligare ett vrak sida vid sida med *Enighed*. Måhända är det brännaren *St. Johannes* som efter oförrättat ärende fick sin sista vila bredvid sin olycksbroder.

### Under ytan

Strax skymtar en rad med skarpt skurna spant. De sticker upp som sparrisar ur botten. Slammet som täcker botten är förrädisk. Minsta okontrollerade fenspark gör att sikten försvinner. Det upprörda sedimentet är så fint och lättflyktigt att det kan riskera flera timmars dyk-upplevelse. Ganska snart dyker ett stort, fyrkantigt föremål upp i det grågröna diset. En kanonlavett! I lavetten sitter fortfarande en rostig järnkanon kvar. Lite längre fram ytterligare en lavett, även den med

resterna av en rostig järnkanon. Nu svänger spantlängan. Vi är framme vid vrakets akter. Den går knappt att skönja. Det är samma visa med alla vrak. För- och akterstävorna faller efter ett tag ut, och kvar ligger fartygets botten – flacket – med ett antal uppstickande spant.

Nu går simturen längs styrbords-sidan. Plötsligt dyker ytterligare en spantrad upp, parallellt med den första. Det måste alltså vara det andra vraket som ligger sida vid sida med *Enighed*. Kan det vara brännarkollegan *St. Johannes* som parkerat sig bredvid sin olycksbroder? Vraken ligger som fastkedjade vid varandra, oskiljaktigt förenade i sin våta grav. Ett strävsamt krigarpar, som mötte sin våldsamma död samtidigt.

Framme i vrakets för, försvinner skeppets konturer igen. En snabb blick åt sidan, och där skymtar babordssidan. Vi simmar lugnt bort mot uppstigningslinan. Under några minuter har tiden stått stilla. Ett kort besök till ett föremål och en händelse som skedde för mer än 300 år sedan, men som för några ögonblick plötsligt fick liv igen.



### Enighed

<b>Förlisningstidpunkt:</b>	2 juli 1679
<b>Förlisningsorsak:</b>	Sänkt av skeppets danska besättning för att inte falla i svenskarnas händer
<b>Förlisningsplats:</b>	500 meter SO om Skansgrundets fyr, Kalmarsund
<b>Position:</b>	N 56° 39,043'; O 16° 22,734'
<b>Bottendjup:</b>	12 meter
<b>Vrakets längd:</b>	30 meter
<b>Vrakets bredd:</b>	7 meter
<b>Läs mer:</b>	
Munthe, A.	1922. <i>Sjömaktens inflytande på Sveriges historia. Del II. Åren 1643-1699.</i> Stockholm.
Unger, G.	1909 <i>Illustrerad svensk sjökrigshistoria. Första delen omfattande tiden intill 1680.</i> Stockholm.
Zettersten, A.	1903. <i>Svenska Flottans Historia.</i> Norrtelje.
Barfod, J. H.	1997. <i>Niels Juels flåde.</i> Marinehistoriske Skrifter. Köpenhamn.

# Nyckeln 1679

// *Vraket av regalskeppet Nyckeln ligger just i ett sådant område, där naturens krafter blåstrar vrakresterna...*



*De skulle ha varit fyra, men blev tre, amiralskeppen under slaget vid Öland 1676. Ödet ville att alla tre inom loppet av lika många år, skulle sluta sina dagar som vrak i farvattnen runt Öland.*

De tre regalskeppen *Nyckeln*, *Svärdet* och *Kronan*, förde samtliga var sin eskader när den svenska flottan gick till segels på våren 1676. Slaget vid Öland den 1 juni 1676 förde två av de tre amiralskeppen i djupet. *Kronan* kantrade, exploderade och sjönk under en vändning genom vind i slagets inledningskede. *Svärdet* ringades in, besköts och stacks slutligen i brand, för att fram mot natten sjunka ner i djupet och in i historiens glömska. Regalskeppet *Nyckeln* däremot, överlevde slaget men hade bara tre år kvar i livet.

Vraket av *Kronan* upptäcktes 1980 och är idag föremål för omfattande marinarkeologiska undersökningar. Dykning utan särskilt tillstånd är inte tillåten på *Kronans* vrakplats. Vraket av *Svärdet* är ännu inte lokaliserat.

En knapp kilometer norr om Ölandsbron, på fyra meters djup, ligger de sargade resterna av regalskeppet *Nyckeln*, det tredje amiralskeppet från slaget vid Öland 1676. Inte sällan har regalskeppet *Nyckeln* förväxlats med skeppet *Calmare Nyckel*, som gjorde resor över till de svenska kolonierna i Delaware under 1630-talet.

Under det olyckliga slaget vid Öland 1676, fördes regalskeppet *Nyckeln* av amiralen Johan Bär. Han kom senare kom att entledigas från sin tjänst av kungen. Anledning var de felmanövrar han gjort sig skyldig till under de sjöslag han medverkat i under samma år.

*Nyckeln* byggdes på varvet i Bodokull (nuvarande Karlshamn) mellan åren 1664-65. Konstruktör var engelsmannen Thomas Day. Skeppet var 51 meter långt och

Foto: Lars Einarsson





Foto: Rolf Lind

12,5 meter brett. *Nyckeln* förde 84 kanoner på tre kanondäck. Besättningen uppgick till 450 man. *Nyckeln* ansågs av sin samtid vara ett av flottans mest välseglande skepp.

Den 20 juli 1679 under slutskedet av det fyra år långa Skånska kriget (1675-1679), kom fjorton danska skepp och fyra brännarfartyg norr ifrån in i Kalmarsund. Eskadern leddes av den danske viceamiralen Henrik Span. Framför sig drev de en svensk eskader om sju fartyg under ledning av majoren Frans Lauw, tillika befälhavare på regalskeppet *Nyckeln*. De danska fartygen ankrade i närheten av Skäggenäs, drygt tio km norr om Kalmar. Samtidigt begick styrmannen på *Nyckeln* ett ödesdigert misstag. Genom hans ouppmärksamhet tilläts *Nyckeln* att i den kraftiga vinden och med den starka strömmen driva på grund. De svåra väderleksförhållandena gjorde det omöjligt för de övriga svenska fartygen att undsätta *Nyckeln*. Risken var alltför stor att även de skulle gå på grund. Istället fällde de sina ankare och besköt den analkande fienden så gott de kunde. Med hjälp av mindre båtar kunde också anfallen från tre av fiendens brännarfartyg avvärjas.

Efter tre timmars våldsamt strid

utbröt eldsvåda ombord på *Nyckeln*. Kort därefter exploderade fartyget. Major Lauw hamnade i sjön, och blev strax därpå tillfångatagen av danskarna. Han frigavs dock efter fredsslutet på hösten samma år. Delvis som ett bevis för visad tapperhet vid striden på *Nyckeln* utanför Kalmar, adlades major Lauw 1680.

I likhet med *Kronan* blev även *Nyckeln* föremål för omfattande kanonbärgningar under generalamiralen Hans Wachtmeisters ledning åren 1679-86. Inte mindre än femtioåtta bronskanoner, tolv järnkanoner samt ett tiotal avsmälta kanoner av brons, togs upp från vraket. Dykarna måste dock ha förbisett ett antal pjäser. Under 1900-talets första decennium bärgades ytterligare några järnkanoner från *Nyckeln*, av vilka numera två står placerade på Kalmar slotts västra vall. Men även så sent som hösten 1989 kunde sportdykarna Ulf Fors och Göran Petersson från dykarklubben Kalmarsund i Kalmar rapportera till länsstyrelsen och läns museet att de upptäckt två bronskanoner vid vraket av *Nyckeln*. Den ena visade sig vara en mindre svensk kanon gjuten under 1650-talet, den andra en dansk trofé från förra hälften av 1600-ta-

*Nyckeln*

1. 12. Kanonbronn	12. -
6. 12. Bronn	26. -
1. 12. Bronn	12. 10. -
1. 12. Bronn	12. -
1. 12. Kanonbronn	12. -
1. 12. Bronn	12. 10. -
1. 12. Bronn	12. 15. 10. -
1. 12. Bronn	12. -
1. 12. Bronn	12. 10. -
1. 12. Bronn	12. 10. -
1. 12. Bronn	12. 10. -
1. 12. Bronn	12. 5. -
1. 12. Bronn	7. 10. -
1. 12. Bronn	7. 10. -
1. 12. Bronn	7. 10. -
1. 12. Bronn	7. 8. -
2. 12. Kanonbronn	25. 5. -
1. 6. Bronn	16. -
1. 6. Bronn	4. - 5. -
1. 6. Bronn	5. 10. 10. -
1. 6. Bronn	1. 10. -
Nyckeln till Kalmar, som af Skäggenäs Nöjes och Svär, och af Skäggenäs Nöjes och Svär, och af Skäggenäs Nöjes och Svär, och af Skäggenäs	
- 2. 5. 15.	

Transporter, 340. 7. 15.

Lista över kanoner bärgade från vraket av regalskeppet *Nyckeln*. Riksarkivet. Amiralitetskollegii Skrivelser till Kungl. Maj:t vol. 8, 29 mars 1686.

let. Kanonerna hittades på tre respektive sex meters djup en bit utanför själva vrakplatsen. Sannolikt slungades de iväg i det ögonblick som skeppet sprang i luften. Kanonerna bärgades med hjälp av kust-

Med hjälp av en dykarklocka av samma typ som den på bilden, bärgades under 1680-talet inte mindre än 58 kanoner från vraket av regalskeppet *Nyckeln* och 60 från regalskeppet *Kronan*. Dykarklockan fungerar enligt samma princip som ett uppochned-vänt glas. Dykaren står på plattformen och andas luften som pressas ihop inuti klockans övre del. Dykarklockan på bilden testades på regalskeppet *Kronans* vrakplats under 1980-talet.

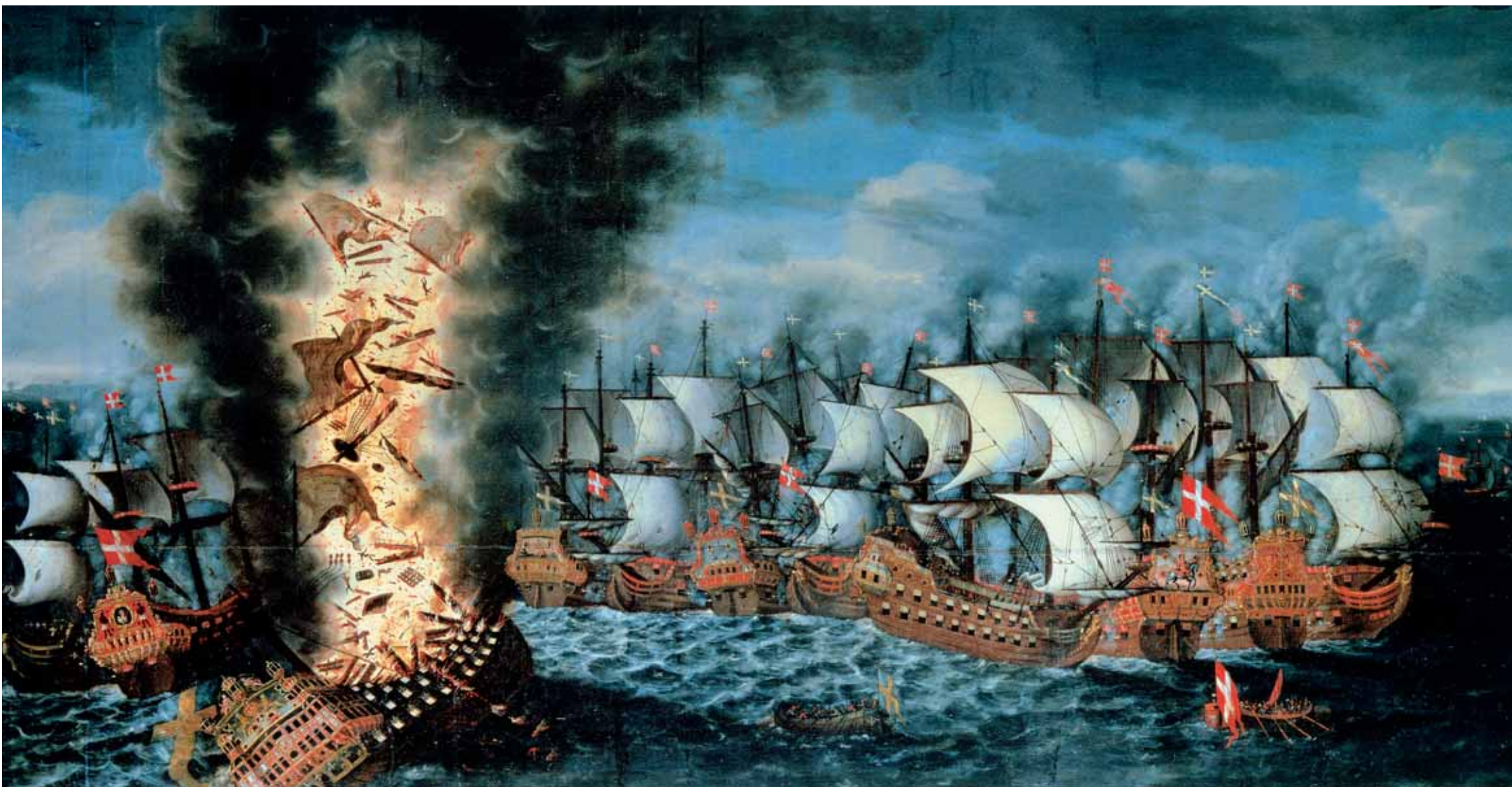


Foto: Rolf Lind.

*I slaget vid Öland den 1 juni 1676 förläste regalskeppen Kronan och Svärdet. Det tredje amiralskeppet i samma slag, Nyckeln, undkom men förläste tre år senare norr om Kalmar.*

*Bild: Slaget vid Öland den 1 juni 1676. Till vänster ses Kronan explodera, till höger Svärdet omringat av två danska fiendefartyg. Oljemålning av Claus Mönichen. 1686. Frederiksborgs slott, Danmark.*



Foto: Lars Einarsson

Hösten 1989 påträffade dykarna Ulf Fors och Göran Petersson från dykarklubben Kalmarsund i Kalmar två bronskanoner på regalskeppet Nyckelns vrakplats.

bevakningen några veckor efter upptäckten och utgör nu en del av den moderna historien kring amiralskeppen från Öland.

Ett märkligt sammanträffande är att generalamiralen Hans Wachtmeister handsekreterare Wilhelm Lindenstedt i ett brev skriver att "...alla kanonerna - om jag minnes rätt på tvenne när - ur skeppet uppbrachtes". Kanske var det just dessa två kanoner som det skulle dröja

ytterligare 300 år, innan de återigen fick se dagens ljus.

### Under ytan

Nyckelns vrakplats ligger drygt en km norr om Ölandsbrons högsta del. De sargade resterna av vraket ligger fortfarande på den förrådiska uppgrundning där skeppet grundstötte den 20 juli 1676, och som också fått sitt namn efter skeppet och händelsen - *Nyckeln*. Platsen

som ligger strax väster om farleden genom Kalmarsund, är ofta utsatt för stark ström.

Bottarna längs Kalmarsunds kust består huvudsakligen av två typer, dels *transportbottnar*, dels *ackumulationsbottnar*. Den förra botten typen präglas av grövre och tyngre sediment. Transportbottnarna ligger oftast lite längre ut från stranden, där undervattensmiljön är utsatt för kraftiga vindar och vågor. Vågerosionen för bort löst, lättflyktigt sediment och slipar

botten med det grövre och tyngre sedimentet. Vraket av regalskeppet *Nyckeln* ligger just i ett sådant område, där naturens krafter blåstrar vrakresterna.

Längre in i vikar och andra skyddade kustområden övergår bottenmiljön till ackumulationsbottnar. Dessa består till stor del av döda alger som samlas på grunda bottnar och skapar syrefria miljöer. Anledningen till den ökade ansamlingen av alger tros vara tillförseln av kväve och fosfor genom övergödning.



Foto: Pierre Rosberg

Denna 3-pundiga bronskanon, gjuten i Sverige vid mitten av 1600-talet, bärgades från vraket av regalskeppet *Nyckeln* så sent som 1989.

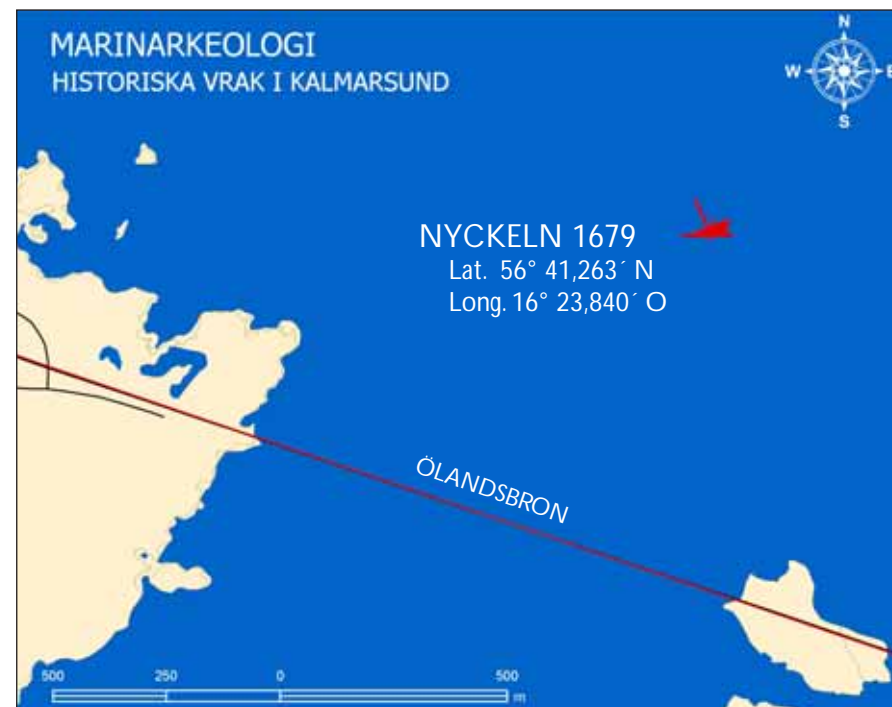
Man hinner knappt under ytan innan man skymtar det stora sjöket av *Nyckeln*s plana bottenkonstruktion, det s.k. flacket. Massiva timmerstockar av ek sträcker sig ut från kölen längs botten. Närmare tjugo meter av sammanhängande skrov är det enda återstår av det en gång så ståtliga regalskeppet. På

botten runt vraket syns flera lösa timmer som fallit ut från vraket.

På andra sidan grundet, in mot land, känns inte strömmen lika stark. När man simmar runt syns hela tiden sargade och sandslipade rester av fartygsvirke. Ett resultat av en våldsam explosion och århundraden av vågornas arbete.



Foto: Lars Einarsson



### Nyckeln

<b>Förlisningstidpunkt:</b>	20 juli 1679
<b>Förlisningsorsak:</b>	Grundstötning med en efterföljande explosion
<b>Förlisningsplats:</b>	1 km norr om Ölandsbrons högsta punkt.
<b>Position:</b>	N 56° 41,263'; O 16° 23,840'
<b>Bottendjup:</b>	4 meter
<b>Vrakets längd:</b>	20 meter
<b>Vrakets bredd:</b>	6 meter

#### Läs mer:

Einarsson, L.	1991. <i>Nya marinarknologiska fynd i Kalmarområdet</i> . I Kalmar län 1991. Årsbok för kulturhistoria och hembygdsvärd.
Johansson, B-A (red.).	1985. <i>Regalskeppet Kronan</i> . Höganäs.
Zettersten, A.	1903. <i>Svenska Flottans Historia</i> . Norrtelje.
Barfod, J. H.	1997. <i>Niels Juels flåde</i> . Marinehistoriske Skrifter. Köpenhamn.





*De väldiga regalskeppen var rikt utsmyckade och hade hundratals besättningsmän. Bilden visar det engelska 100-kanonersskeppet *The Prince*, som sätter segel på Themsen. De tre vraken utanför Kalmar kan inte mäta sig med det väldiga skeppet på bilden. En möjlig jämförelse är dock regalskeppet *Kronan*, som till sin storlek och bestyckning var fullt i klass med *The Prince*.*

*Oljemålning av W. van de Velde d.y. 1670-tal.  
National Maritime Museum, London.*

## Marinarkeologi på Internet

[www.notisum.se/rnp/SLS/lag/19880950.htm](http://www.notisum.se/rnp/SLS/lag/19880950.htm)

[www.raa.se/cms/extern/kulturarv/arkeologi\\_och\\_fornlamningar/marinarkeologi.html](http://www.raa.se/cms/extern/kulturarv/arkeologi_och_fornlamningar/marinarkeologi.html)

[www.raa.se/cms/fornsok/start.html](http://www.raa.se/cms/fornsok/start.html)

[www.marinarkeologi.net](http://www.marinarkeologi.net)

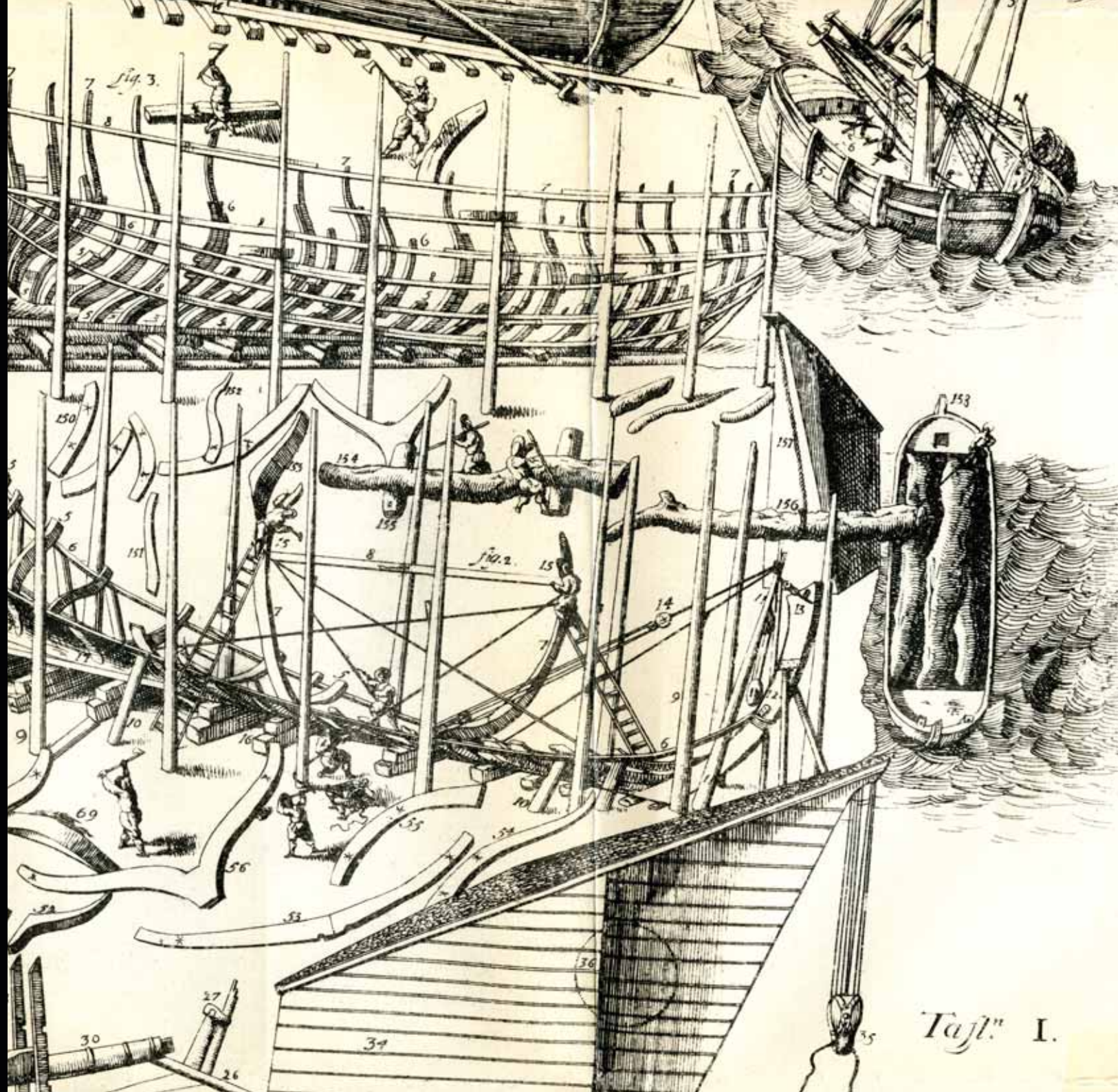
[www.abc.se/~m10354/mark/index](http://www.abc.se/~m10354/mark/index)

[www.regalskeppetkronan.se](http://www.regalskeppetkronan.se)

[www.marinarkeologi.se](http://www.marinarkeologi.se)

[www.maritima.se](http://www.maritima.se)

[www.vraskydd.nu](http://www.vraskydd.nu)





Länsstyrelsen  
Kalmar län