



## En kunglig förflyttning till sjöss sommaren 1786

*Ulf Sundberg*

### *Inledning*

Bland Riksarkivets handlingar från Arméns flotta ligger en plan för hovets förflyttning från Stockholms slott till Drottningholm sommaren 1786.<sup>1</sup> Planen upprättades av Axel de Brenner, major vid Arméns flotta. Den omfattar farkosterna, det antal man som krävdes per farkost och vilka som skulle färdas på respektive farkost. Planen blev talande och inbjöd till vidare frågeställningar. Ett iögonfallande faktum är att frisören fick en egen slup med sju mans besättning, och många andra rubriker i planen väckte mitt intresse. Den inbjöd till att skriva en notis.

Planen är uppdelad i fyra huvuddelar som kommenteras under nedanstående transkribering av texten. Man kan redan här notera att operan drog över hälften av det nödvändiga manskapet, 135 av 257 man. Det var inte för inte som Gustav III kallades "Teaterkungen".

---

Ulf Sundberg är civilekonom, fil. dr i historia, kapten i flottans reserv och författare.

d. 27. Junii 1786

Förslag till fördelning af Roddare Manskap  
 dom dagarne, under Kongl. Hofvets wistande  
 på Kongl. Lust Slottet Drottningholm

Till Bevakning på Kl. Schon. Amphion -- 8. man  
 3<sup>ne</sup> Skaferie Slangor -- 21. --  
 Wedfärjan -- 6. --  
 Sjuka -- 5. --

Öfwerfarten wid Tyska Botten --  
 2<sup>ne</sup> de Wanlige Wackt Sluparna -- 18. --  
 Slup för Ambassadeuren -- 15. --  
 do för Ministrarne -- 11. --

Från Staden för Oeconomien  
 1. Rodd Jagt för Stånd Drabantur och Laquejer -- 17. --  
 1. Slup för Håftrumpetare -- 7. --  
 1. do för Prästerne -- 7. --  
 1. do för Ceromonie Mästaren -- 7. --  
 för Operan

1. Rodd Jagt för Coeuren -- 21. --  
 1. do för Balletten -- 21. --  
 1. do för Håf Capellet -- 19. --  
 1. do för Machinisten -- 21. --  
 1. do för Skräddare -- 19. --  
 1. Slup för premier Sujetten af Balletten -- 11. --  
 1. do för första Acteuren -- 9. --  
 1. do för Kyrksångare -- 7. --  
 1. do för friseuren -- 7. --

När den befintliga Commenderingen 257. man  
 150. --  
 afgår rester som behöfves extra 157. --  
 hwilka minskar då en del af behofwen  
 kunna uträttas dagarne förut.

Axel de Brenner

Majoren vid Skärgårdsflottan Axel de Brenner fick sommaren 1786 i uppgift att upprätta en plan för bemanning av alla de fartyg, jakter och slupar som skulle föra Gustav III:s hov från Stockholm till Drottningholm. De Brenners dokument blev mer än en enkel bemanningsplan. Genom att detaljerat specificera farkosterna och vilka som skulle färdas på dem skapade han en ögonblicksbild av toppen på Gustav III:s samhälle. (Riksarkivet, M 1807. Foto: Ulf Sundberg)

Dokumentet

d: 27. Junii 1786

Förslag till fördelning af Roddare Manskap  
 dom dagarne, under Kongl. Hofvets wistande  
 på Kongl. Lust Slottet Drottningholm.

Till Bevakning på Kl. Schon. Amphion 8. man  
 3<sup>ne</sup> Skaferie Slangor 21. --  
 Wedfärjan 6. --  
 Sjuka 5. --

Öfwerfarten wid Tyska Botten

2<sup>ne</sup> de Wanlige Wackt sluparna 18. --  
 Slup för Ambassadeuren 15. --  
 do. för Ministrarne 11. --

Från Staden för Oeconomien

1. Rodd Jagt för Stånd Drabantur och Laquejer 17. --  
 1. Slup för Håftrumpetare 7. --  
 1. do. för Prästerne 7. --  
 1. do. för Ceromonie Mästaren 7. --

för Operan

1. Rodd Jagt för Coeuren 21. --  
 1. do. för Balletten 21. --  
 1. do. för Håf Capellet 19. --  
 1. do. för Machinisten 21. --  
 1. do. för Skräddare 19. --  
 1. Slup för premier Sujetten af Balletten 11. --  
 1. do. för första Acteuren 9. --  
 1. do. för Kyrksångare 7. --  
 1. do. för friseuren 7. --

257. man

När den befintliga Commenderingen 100. --  
 afgår rester som behöfves extra 157. --  
 hwilika minskar då en del af behofwen  
 kunna uträttas dagarne förut.

Axel de Brenner

Ovanstående plan säger naturligtvis en hel del, men lämnar också ett flertal frågor obesvarade. Med hjälp av Sjöhistoriska museets ritningssamling, Fredrik Henrik af Chapmans *Architectura navalis mercatoria*<sup>2</sup> och Kexéls teateralmanacka<sup>3</sup> kan man komma en bit på vägen kring vad det egentligen var för slags fartyg och båtar som avses, och vilka som var ombord. Kexéls teateralmanacka kan fordra en kommentar. Den gavs ut från 1779 till 1789 av Olof Kexél (1748–1796). Han var skald samt "Secreterare och Ombudsman" i "Kongl. Directionen af Hof-Capellet och Spectaclerne". Almanackan innehåller bland annat en detaljerad förteckning över dem som var anställda vid operan respektive år.

Inledningsvis kan man konstatera att udda antal för roddare beror på att man har en roggångare och de övriga ror. Språket ovan torde vara tämligen naturligt för en modern läsare, med ett par undantag som kommenteras nedan.

### **Amphion med flera**

Det första blocket börjar med farkosternas huvudrollsinnehavare, den kungliga skonerten *Amphion*. Kungen själv med familj och de centrala personerna vid hovet färdades med största sannolikhet på fartyget. I planen ingår endast åtta man för bevakning, och dess fasta besättning tillkom alltså. *Amphion* var 33 meter långt i vattenlinjen och 6,7 meter brett. Hon var därmed cirka tio meter kortare än en robotbåt typ Norrköping, men ungefär lika bred.

Fartyget var inte särskilt stort och det var sannolikt trångt ombord. Under kriget 1788–1790 logerade *Amphion* 35 mans besättning och 30 soldater, utöver kungen och officerare.<sup>4</sup> Under en dagstur kunde man dock ta ombord fler personer, och det behövdes förmodligen. Gustav III:s hov var stort, närmare 200 personer. Bland dessa var 22 "De som betjena Konungen i Dess rum" och 86 personer "Som betjena Konungen vid Dess taffel". Till dessa kom drottningens egen hovstat som bestod av 22 personer, kammarfruar och lägre befattningshavare oräknade.<sup>5</sup> Nu vet vi inte hur många från hovet i Stockholm som behövde följa med ut till Drottningholm, men man kan gissa att det var ett större antal.



*Skonerten Amphion var störst i den flotta som seglade ut från Stockholm med hovet, ambassadörerna och operan till Drottningholm sommaren 1786. Fartyget var yttligt sett likt flottans tunga skärgårdsfregatter men det saknade grov bestyckning och det var elegant inrett för kungens bekvämlighet. (Foto: Digitaltmuseum.se, id 011024822533, Sjöhistoriska museet modell O 00031.)*

Sedan kommer mindre glamorösa farkoster, inledningsvis tre "skafferi-slangor". Benämningen "slinga" för båtar är sällsynt, men det finns en ritning över en "rekognoserings-slinga" från 1825. Denna båt var tio meter lång och 1,5 meter bred samt förde två råsegel. Om skafferi-slangorna var lika slanka som denna spaningsbåt skall vara osagt, men med tanke på att de skulle kunna ros av sex man verkar det sannolikt. Även anspelnigen på orm gör det troligt att båtarna var långsmala. Tre slangor indikerar att man behövde föra med sig en hel del livsmedel från Stockholm ut till Drottningholm.

Även nästa båt var prosaisk, vedfärjan. I augusti 1783 ritades en vedbåt i Karlskrona. Den var 14 gånger sex meter och tog 30 famnar ved, vilket motsvarar cirka 70 kubikmeter med dagens mått. Vedfärjan kunde seglas, och med tanke på att Axel de Brenner endast hade avsatt sex man för denna ganska tunga båt trodde man nog att den kunde seglas ut. För en modern människa kan det verka udda att man behövde ta med sig ved till Drottningholm från Stockholms slott, men så fungerade det uppenbarligen då.

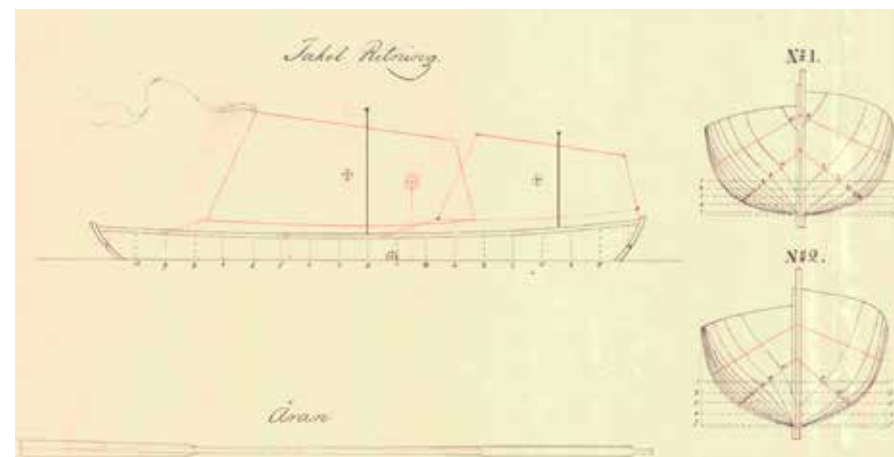
Det första blockets sista båt var avsedd för sjuka. Hälsan vid hovet verkar ha varit god eftersom det endast krävdes fyra roddare för att få med sig de som inte var friska.

## Diplomaterna

Diplomaterna kommer som andra block efter *Amphion* med flera, vilket kan verka naturligt. Man kan möjligen reflektera över att skafferislangorna, vedfärjan och sjuktransporten kommer efter *Amphion*, men före alla övriga. Major Axel de Brenner var alltså inte fullt lika noga med rangordning som man skulle ha varit idag vid upprättande av en liknande plan. I vår tid skulle båtar för ved, livsmedel och sjuka ha lagts sist i listan. I sammanhanget kan man notera att alla typer av listor i staten idag speglar en viss ordning. Denna ordning är i normalfallet nog fastställd och ett ignorerande av den fastställda ordningen brukar skapa problem.

Rörande diplomaterna kan det till att börja med konstateras att de avstod från längre färder till sjöss. De skeppades över till Lovön från färjeläget vid Tyska botten på Brommalandet. Här krävdes då två vaktslupar samt en slup för ambassadören och en för ministrarna. Rangskillnaden är påtaglig. Ambassadören fick ensam en slup med 15 man, ministrarna fick dela på en slup med elva. Det allmänna intrycket är att de båda sluparna skulle ligga vid Tyska botten så länge som hovet vistades på Drottningholm och att diplomaterna kunde avropa transporter vid behov. Vaktsluparnas manskap var då möjligen någon form av hedersgarde, eller så behövdes de för bevakning.

Vem var då ambassadören? Svaret är inte självklart, men sannolikt var det Louis Marie de Pons, markis av Grignols, Frankrikes representant i Sverige.



Tre "skafferislangor" fraktade uppenbarligen livsmedel från Stockholm till Drottningholm. Den första gången vi möter slangor i Skärgårdsflottan är år 1825 då Johan Gustav von Sydow ritade "Ritningar til Recognoserings Slangor för Skärgårds Flottans att begagnas vid Recognoseringar inomskärs". Tackelritningen visar två enkla råsegel. (Foto: Digitaltmuseum.se, id 011024840893, Sjöhistoriska museets arkiv, ritning SR 2786.) Beskuren)



De Brenner listade en "vedfärja". Begreppet kan inte återfinnas bland de bevarade ritningarna, men väl en "wedbåt" ritad av Fredrik Henrik af Chapman. Det är naturligtvis möjligt att det rör sig om två olika farkoster, men man kan också anta att det här är ett av flera exempel på att 1700-talsmänniskan inte höll sig lika strikt till benämningar och definitioner som vi gärna gör idag. (Foto: Digitaltmuseum.se, id 021067386804, Sjöhistoriska museets arkiv, ritning SR 2141.)

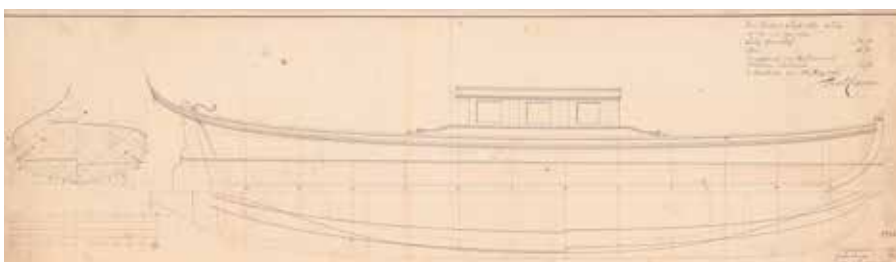
I ministrarnas slup bör vi ha återfunnit greve Andrej Razumomskij från Ryssland, greve Johann von Mercier, chargé d'affaires från tysk-romerske kejsaren i Wien, greve Fredrich Werner von Podewils från Preussen, greve Friedrich August Internari från Sachsen och greve Jan Carel van der Borch från Holland.<sup>6</sup>

För att gå över till diplomaternas farkoster. Vi kan känna oss relativt säkra på att den slup som ambassadören färdades i återfinns bland af Chapmans ritningar på Sjöhistoriska museet. En ritning från 1768 stämmer perfekt. Ritningen avbildar en slup som är 16 meter lång och tre meter bred. Den saknar master. Enligt ritningen skulle slupen ros med sju par åror. Den slanka farkosten var sannolikt relativt lättrodd. En kajuta i mitten gav ambassadören gott skydd mot väder och vind.

Vilken typ av farkost som ministrarna fick hålla tillgodo med är dock oklart. En möjlighet är att det fanns en slup av samma typ ambassadörens, men något mindre.



*Porträttbilder av utländska diplomater i Sverige under 1700-talet är ovanliga. Konstnären Niclas Lafrensen d.y. målade emellertid detta porträtt av Sachsens sändebud Fredrich August Internari år 1794. Tekniken var akvarell/gouache på elfenben. (Foto: Digitaltmuseum.se, id 021046503432, Nationalmuseum, nr NMB 705/24646.)*



*Den farkost som ställdes till ambassadörens förfogande var sannolikt denna "En Rodare Jagt eller Slup at ro med 7 par åror", ritad av Fredrik Henrik af Chapman och daterad Stockholm den 28 maj 1768. (Foto: Digitaltmuseum.se, id 011024827696, Sjöhistoriska museets arkiv, ritning OR 2538.)*

## "Oeconomien"

Sedan kommer "Oeconomien". Här behövdes en jakt med 16 roddare och en rorsman för drabanter och lakejer. Hovtrumpetare, präster och ceremonimästaren klarade sig med sex roddare och en rorsman. En reflektion över exakt vilka farkoster det här rörde sig om följer mot slutet av texten. Man kan låta sig förvånas över prästernas låga placering på listan, i och för sig över ceremonimästaren, men under drabanter, lakejer och trumpetare.

Bland personerna ovan är det hovtrumpetarna som framstår tydligast i källorna. Kexél listade nio hovtrumpetare, under ledning av herr J. G. Jäger. Det fanns också två hovpukslagare.<sup>7</sup> Ceremonimästaren borde vara enkel att hitta, men den ordinarie ceremonimästare, Jean de Bedoire, gjorde vid denna tid tjänst som Sveriges generalkonsul i Lissabon. Det är möjligt att Leonard von Hauswolff fyllde funktionen år 1786. Han hade år 1781 blivit härold vid Kungl. Maj:ts Orden och blev ceremonimästare i december 1790.<sup>8</sup> Det är svårt att uttala sig "om ceremonimästarens eventuella medpassagerare, han kunde ha haft viss personal med sig eller så fick han en egen båt på grund av sin rang.

I och med att hovtrumpetarna var nio personer kan vi anta att prästerna inte var fler.

## Operan

Operan är det sista blocket, med fyra kollektiv, kören, baletten, hovkapellet och kyrkosångarna. Ett antal farkoster gick också till vad som verkar vara individer; maskinisten, skraddare, "premier sujetten af balletten", "första acturen" och frisören.

Kören, baletten och hovkapellet fick naturligt nog stora farkoster. Den omfattande kören leddes av Johan Gustaf Bonn och herr Chatillon, vars förnamn för evigt verkar ha gått förlorat för historien. Kören räknade totalt 87 sångare, varav 54 var män och 33 kvinnor.<sup>9</sup>

Baletten stod under ledning av balettmästaren herr Louis Gallodier,

känd som grundaren av svensk balett. Näst i rang kom två förste dansörer. Den ene var Jean-Rémy Marcadet och den andre var Antoine Bournonville. Detta förhållande skapar vissa problem som tas upp nedan. Utöver dessa tre från Frankrike härstammande herrar bestod baletten av nio övriga dansare samt fyra "koryféer", närmast "ledare", samt 48 statister.<sup>10</sup>

Kexél inledde hovkapellets kapitel med 28 skådespelare och fortsatte sedan med "Orchestren". Den senare bestod av tre konsertmästare, där en befattning var vakant, 17 violiner, fyra "Alt-Violer" [altfiol], fyra "Violonceller" [cello], tre "Contra-Bass" [basfiol], två "Bassoner" [fagott], en "Contre Basson" [kontrabasfagott], sex valthorn, två "Fleuter" [flöjt], fyra "Hautbois" [oboe], två "Clarinetter" [klarinet], två "Trompeter" [trumpeter] och en pukor. Utöver dessa fanns det några andra personer knutna till orkestern. Av dessa torde klaverstämmaren Öhrman ha varit oundgänglig. Hela styrkan skulle alltså räkna närmare 80 personer.<sup>11</sup>

Även maskinisten och skräddare fick ansevärd farkoster. Herr Johan Schef var "Directeur af Mechaniquen och Machinist". Till sin hjälp hade Schef en undermaskinist, två förste snickare, en fyrverkare och en sprutmålare. Totalt sex personer.<sup>12</sup> Vad gäller skrädderiet kan man lätt misstänka att Kexél inte hade listat alla medarbetare. Hans uppräkningsinskränkte sig till mästarskräddaren herr Nyman, perukmakaren herr Götz och förste fruntimmersskräddaren herr Molin, tre personer.<sup>13</sup> Vi kommer snart att se att det i själva verket endast rörde sig om två identifierade personer.

Det är svårt att tänka sig att sociala skäl motiverade stora båtar till maskinisten och skräddare, varför antagandet att de medförde fler människor ligger nära till hands, alternativt att de medförde en mängd materiel. Rent praktiskt kan naturligtvis några från till exempel kören eller baletten ha sökt sig till dessa farkoster, om det fanns gott om plats på dem.

De fyra sista sluparna i uppställningen väcker frågor. Ordet "sujett" är ett äldre uttryck för rollnehavare och en slup för "premier sujetten af balletten" skapar omedelbart frågan: Vem var det? Det rör sig uppenbarligen om vad vi idag skulle kalla en "stjärna". Vi har redan kandidaterna Jean-Rémy Marcadet och Antoine Bournonville. Det fanns dock också två första dansörer. Fru Alix och Mademoiselle Bassi.<sup>14</sup> Den första var Julie Alix de la Fay, syster till Antoine Bournonville, och den andra var Giovanna Bassi. Båda damerna var dansörer på världsnivå.<sup>15</sup> Vilken av dessa fyra som

fick en egen slup framstår dock som oklart.

Samma problem inställer sig för den förste aktören. Här ger Kexél oss fyra namn att välja mellan: Carl Stenborg, hovsekreterare och ledamot av Kungl. Musikaliska Akademien i Stockholm, Christian Karsten, Hans Björkman och Abraham de Broen.<sup>16</sup> Det torde inte vara för djävt att gissa på att Carl Stenborg fick en egen slup.

Kyrkosångarna är tyvärr höljda i visst historiskt dunkel. Om man skall följa analogin med hovtrumpetarna bör de inte ha varit fler än tio till antalet eftersom de endast fick en slup med sex roddare. Den siste på listan framstår dock så mycket tydligare. Frisören är den herr Götz som ovan listades som perukmakare. I Kexéls almanacka listas Götz över åren omväxlande som perukmakare respektive frisör. Götz hette Louis i förnamn och är mest känd för att hans dotter, Louise Götz, gjorde en skådespelarkarriär i det gustavianska Sverige.<sup>17</sup> Det bör dock ha varit något särskilt med Götz eftersom han faktiskt fick en egen slup.



*En av kandidaterna för att som "premier sujetten af balletten" få en egen slup var utan tvekan Giovanna Bassi. Hon hade debuterat på Parisoperan 1783 och värvades sedan till Sverige som en kvinnlig motsvarighet till stjärndansören Antoine Bournonville. (Foto: Finlands Nationalgalleri/Simo Karisalo, målning av Cornelius Höyer.)*

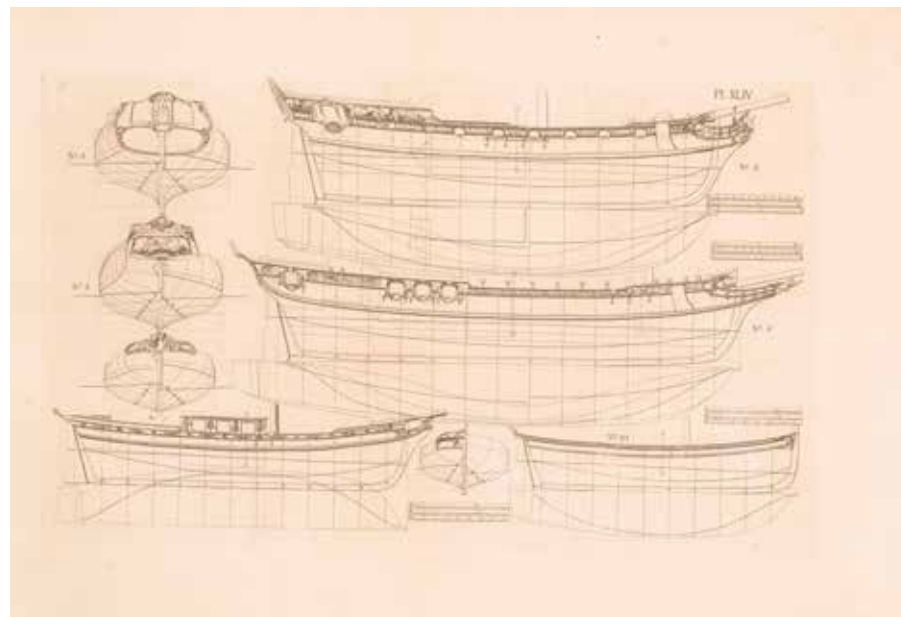
## Jakter och slupar

Då återstår frågan om exakt vilka farkoster som transporterade "Oeconominien" och operan. Till att börja med kan man konstatera att det enligt Axel de Brenner rörde sig om två olika typer av farkoster: Roddjakter, med 14, 19 eller 21 man samt slupar, med 7, 9, 11 eller 15 man. Anteckningar på skeppsbyggmästaren Fredrik Henrik af Chapmans ritningar indikerar att gränsen mellan jakt och slup vid denna tid inte var knivskarp, en samtida ritning kunde ha rubriken "...slup eller jakt...".<sup>18</sup> Ytterligare en problematik är att det fanns farkoster som endast kunde ros, men att det också fanns flytetyg som kunde seglas men även ros. I frågan om vad som var vad är vi alltså utlämnade till de Brenners tänkande och vad vi kan förstå av olika ritningar.

Af Chapmans *Architectura navalis* är en rimlig startpunkt. Här finns det ritningar på ett antal roddjakter.<sup>19</sup> Vid en första anblick kan en del av dem stämma bra på de farkoster som de Brenner listade. Ett exempel är en roddjakt med 10 par roddare.<sup>20</sup> Denna farkost skulle kunna vara den roddjakt med 21 mans besättning som de Brenner nämnde. Ett närmare betraktande av ritningen visar dock att farkosten svårligen kan ta fler än tolv passagerare, samt att den har så lågt fribord att man inte gärna tar ut den på Mälarens vatten för en längre färd. Samma problem vidlåter af Chapmans övriga roddfartyg.

Nästa avdelning i af Chapmans verk avbildar ritningar på små seglande fartyg, som dock har årtullar.<sup>21</sup> Man kan ställa sig en del frågor kring ritningarna, till exempel om vattenlinjen är inritad på en tom eller en lastad jakt. Man kan också fråga sig om vattenlinjen är ritad med nödvändig barlast. Den översta jakten kan antas ha behövt tre tons barlast.<sup>22</sup> Ett antagande är att ritningarna avser tomma men barlastade farkoster.

En blick på ritningarna (se bild 8) indikerar att vi har de Brenners farkoster här. Till exempel märks en jakt som är cirka 15 gånger fyra meter i vattenlinjen och har uttag för två gånger sex roddare (Nr. 3). Den bör ha deplacerat cirka 25 ton med barlast. En så pass stadig jakt ska ha kunnat ta ombord kören, baletten eller hovkapellet och fortfarande genomföra en trygg seglats ut till Drottningholm. Under femtonmeters jakten finns en



Plansch XLIV i Fredrik Henrik af Chapmans *Architectura navalis* ger sannolikt den bästa bilden av de mindre farkoster som användes för att transportera Gustav III:s hov och opera från Stockholm till Drottningholm. Farkosterna är numrerade enligt följande: Nr 3, överst, nummer 4, under Nr 3, Nr 7, nederst till vänster och Nr 10 nederst till höger. (Foto: Ulf Sundberg. Plansch XLIV ur Fredrik Henrik af Chapman, *Architectura navalis mercatoria* London 1971.)

något större farkost, som i och för sig benämnes skonert, och som har två gånger sex årklykor (Nr. 4). Även den här typen kunde ha varit aktuell för att transportera många människor.

På samma plansch finns även en mindre båt som är elva meter i vattenlinjen. Den har både master och kajuta, men det framgår inte hur många årtullar som fanns. (Nr. 7) "Premier sujtetten af balletten" och "Första acteuren" fick sannolikt denna typ av farkoster. En hög status borde ge en slup med kajuta.

Den fjärde farkosten är en enmastad jakt om drygt åtta meter, vilken

torde vara en god representant för de slupar med sju mans besättning som de Brenner listade (Nr. 10). Man kan gissa att det var ganska trångt ombord på de minsta farkosterna.

Det är drygt fem distansminuter från Stockholms slott till Drottningholm. Det är på intet sätt en omöjlig sträcka att ro, men det är bättre att segla. Det är alltså mycket som talar för att de Brenners begreppsvärld skiljde sig från den i *Architectura navalis*. Den viktigaste faktorn är att de farkoster som *Architectura navalis* presenterar som roddjakter helt enkelt inte skulle kunna transportera det stora antal människor som det rörde sig om.

## Avslutning

Man kan avslutningsvis fråga sig vad operan gjorde när den kom fram till Drottningholm. Under år 1786 var det premiär på operan *Gustaf Wasa*, skriven av Gustav III själv. I sin förteckning över premiärer listade Kexél dock endast ”*Giannina e Bernadone*, Italiensk Opera ff” som uruppförd på Drottningholm år 1786.<sup>23</sup>

Den här notisen är ett kortfattat försök att sätta mer kött på Axel de Brenners plan. Med planen, Sjöhistoriska museets ritningssamling, *Architectura navalis* och Kexéls teateralmanacka kan man formulera ett antal antaganden kring en sedan länge svunnen verklighet. Utrymmet för vidare forskning är dock avsevärt.

Avslutningsvis går ett stort tack till Jennie Nell, forskare i litteraturvetenskap vid Stockholms universitet, för viktiga synpunkter på manuskriptet och till mariningenjör Lars Salomonsson för trevliga och värdefulla diskussioner kring de aktuella ritningarna. Man kan också konstatera att en målning av denna eller en liknande eskader naturligtvis kunnat eliminera en hel del av osäkerheten kring ovanstående artikel. En sådan målning har dock, trots vissa efterforskningar, inte stått att finna.

## Noter

<sup>1</sup> Axel de Brenner, ”Förslag till fördelning af Roddare Manskap dom dagarne, under Kongl. Hofvets wistande på Kongl. Lust Slottet Drottningholm.”, Riksarkivet, Riksarkivets ämnessamlingar. Militaria. Administrativa handlingar rörande flottan. Chefen för arméns flotta och galärflottan till Kungl. Maj:t. SE/RA/754/3//3/1/M 1807. Volym M 1807, 1784–1789.

<sup>2</sup> Fredrik Henrik af Chapman, *Architectura navalis mercatoria* (London 1971).

<sup>3</sup> Olof Kexél, *Theatre-Almamach, För År 1787* (Stockholm 1786).

<sup>4</sup> Jmfr Otto Lybeck (ordförande för redaktionskommittén), *Svenska flottans historia*, Band II (Malmö 1943), sid. 330–332.

<sup>5</sup> Gunnar Artéus, *Gustav III:s hov*, (Stockholm 2013), sid. 66–67.

<sup>6</sup> Hedvig Elisabeth Charlotta, *Dagbok: Öfversatt och utgifven af Carl Carlson Bonde, II, 1783–1788* (Stockholm 1911), jämför sid. 485, 491 och 493–495 samt Wikipedia-artiklar.

<sup>7</sup> Kexél, sid. 42.

<sup>8</sup> Svenska Wikipedia, *jean\_de\_bedoire* och *leonard\_von\_hauswolff*. Läst 22-10-30.

<sup>9</sup> Kexél, sid. 21–25.

<sup>10</sup> Kexél, sid. 26–31.

<sup>11</sup> Kexél, sid. 33–40.

<sup>12</sup> Kexél, sid. 45.

<sup>13</sup> Kexél, sid. 47.

<sup>14</sup> Kexél, sid. 26.

<sup>15</sup> Jmfr. Gunilla Roempke, *Vristens makt: Dansös i mätressernas tidevarv* (Stockholm 1994), sid. 133–160.

<sup>16</sup> Kexél, sid. 17.

<sup>17</sup> [https://sv.wikipedia.org/wiki/Louise\\_Götz](https://sv.wikipedia.org/wiki/Louise_Götz) Läst 2022-10-31.

<sup>18</sup> Fredrik Henrik af Chapman, *En rodare jagt eller slup at ro med sju par åror*. (Stockholm den 28 maj 1768), Sjöhistoriska museet, OR2548 (digitaltmuseum.se).

<sup>19</sup> *Architectura Navalis*, Plansch XLVI och XLVII, ritningarna 2–8.

<sup>20</sup> *Architectura Navalis*, Plansch XLVI, ritning nr. 2.

<sup>21</sup> *Architectura Navalis*, Plansch XLIV, ritning nr. 3, 4, 7 och 10.

<sup>22</sup> De skeppstekniska reflektionerna baseras på samtal med mariningenjör Lars Salomonsson 2022-11-02.

<sup>23</sup> Olof Kexél, *Theatre-Almamach, För År 1786* (Stockholm s.a.), sid. 59.