

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB
Tryck: TMG Sthlm, 2026
ISSN (tryckt): 0280–6215
ISSN (elektroniskt): 2002–0015

Sjöhistoriska Samfundet

- har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former.
- utger tidskriften *Forum navale* samt skrifter som ingår i *Forum navales* skriftserie
- anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen
- förvaltar Sune Örtendahls stiftelse som stödjer publiceringen av *Forum navale* och skrifter som ingår i *Forum navales* skriftserie

Adress

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Liljewalch
Tulegatan 58B
172 72 Sundbyberg
E-mail: info@sjohistoriskasamfundet.se

Tidigare nummer av *Forum navale* finns att tillgå i fulltext på Samfundets hemsida.

Hemsida

www.sjohistoriskasamfundet.se

Årsavgift

300 SEK. Sjöhistoriska Samfundets plusgiro: 15 65 19-1

Forum navales redaktion

Redaktör Thomas Taro Lennerfors e-post: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Bitr. redaktör Mirja Arnshav e-post: mirja.arnshav@live.com
Bitr. redaktör Matilda Jarl e-post: Matilda.Jarl@nordiskamuseet.se
Bitr. redaktör Andreas Linderöth e-post: linderötha@gmail.com

Forum navale

c/o Thomas Taro Lennerfors
Institutionen för samhällsbyggnad och industriell teknik
Avdelningen för industriell teknik
Box 169
751 04 Uppsala



niklas.eriksson@ark.su.se

Eriksson, Magalotti och lodjan: något om det ryska i Stockholm 1674.

Forum navale, (83), 158–177.

<https://doi.org/10.63402/fn8351286>

Magalotti och lodjan: något om det ryska i Stockholm 1674

Niklas Eriksson

Den florentinske diplomaten Lorenzo Magalotti besökte Sverige år 1674. Hans nedtecknade redogörelse är ett fascinerande dokument där han beskriver landets politik, ekonomi, folkets seder och bruk och mycket, mycket annat. Till den skriftliga skildringen hör 23 teckningar som visar människor, verksamheter, byggnader och miljöer. Reseberättelsen är känd i tre handskrivna exemplar; ett fanns i privat ägo men stals och är numera försvunnet, ett finns i Florens och ett förvaras på Uppsala universitetsbibliotek. Bilderna anses ha kopierats utifrån Uppsalaexemplaret.¹

Med några få undantag saknar bilderna kommentarer med upplysningar om vad de faktiskt visar. Det var först år 1912, när manuskriptet översattes till svenska och gavs ut i tryck, som samtliga bilder placerades in i förhållande till Magalottis text. Carl Magnus Stenbock, som redigerade och gjorde bok av Magalottis material, var medveten om att länken mellan text och bild i vissa fall är vag och osäker. Han upplyser läsaren om detta. Men då hans rubriceringar av och kommentarer kommit att ligga till grund för hur de katalogiserats i arkiv och bibliotek har de återkommande reproducerats.²



Fig. 1. En oidentifierad illustratör tecknade detta fartyg till Lorenzo Magalottis reseskildring år 1674. Notera detaljer som stygnen vilka sammanfogar skrovets längsgående plankor, den krumma förstäven och den lite speciella brädöverbyggnaden. Uppsala universitetsbibliotek.

Niklas Eriksson (f. 1976) är docent och lektor i maritim arkeologi vid CEMAS, Centrum för maritima studier vid Stockholms universitet.

Forskningen kring bilderna i Magaottis reseskildring kretsar dels kring frågan om vem som framställt dem, en fråga som dessvärre är ganska svår att besvara, dels kring hur bilderna kan upplysa om livet i Sverige år 1674. Den här texten behandlar huvudsakligen bild 14 som enligt Stenbock visar ett "skärgårdsfartyg" (fig. 1). Det finns dock anledning att ifrågasätta hans rubricering.³

I Stenbocks utgåva finns en hänvisning till bilden i brödtexten. Om hänvisningen är Magalottis egen eller om det är något som Stenbock har tillfogat i samband med redigeringen, har jag dessvärre inte haft möjlighet att reda ut.⁴ Hänvisningen återfinns i anslutning till ett textstycke som handlar om svenskarnas bristande erfarenhet av att vara till sjöss.⁵

Svenskarna äro visserligen icke olämpliga för detta yrke [flottan], men de sakna öfvning, då de blott göra korta resor på Östersjön och endast helt få begifva sig till England, Holland, Frankrike eller Portugal. De som gå utom Östersjön segla för det mesta med små fartyg (se bild 14).

Det är frestande att i likhet med Stenbock se teckningen som en ganska unik bild av ett svenskt skärgårdsfartyg. Det är ett ovanligt motiv då sådana farkoster sällan avbildas med samma intresse och entusiasm som flottans större och mer iögonfallande skepp. Jag menar dock att bild 14 visar en typ av fartyg som inte alls har sitt ursprung bland de påstått "oövade" skärgårdsborna utanför Stockholm, utan på andra sidan Östersjön, i Baltikum eller Ryssland. Som det finns anledning att återkomma till nedan har Magalotti – och hans illustratör – sett åtskilliga ryska *lodjor* i Stockholm år 1674. Det är snarare ett sådant fartyg som visas på bild 14. En första ledtråd i den riktningen är att skrovet är sammanfogat med syteknik.

Syddas båtar i Stockholm

Vid markarbeten på Blasieholmen utanför Grand Hotell i Stockholm påträffades bordläggningsplankor från ett klinkbyggt fartyg. Det som var originellt med dessa var att borden var sydda mot varandra med vidjor. Fragmenten kunde med stöd av naturvetenskapliga analyser dateras till

1730-talet. Den arkeologiska rapporten, som ingående diskuterar sytekniken och dess ursprung, illustreras med just bild 14 från Magalottis manuskript. Detta är så vitt jag känner till första gången som det uppmärksammas att fartyget på bild 14 sammanfogats med syteknik.

Att sytekniken på det avbildade fartyget uppmärksammas först då har sannolikt olika orsaker. Till att börja med är det mänskligt att observera det man är intresserad av och söker efter. Men en bidragande orsak till att sömmarna i bordläggningen noterades först nu har att göra med vilket exemplar av bilden som varit tillgänglig. Bilden som används i den arkeologiska rapporten är den som sedan 1976 förvaras på Uppsala universitetsbibliotek och som numera finns tillgänglig på internet. I Stenbocks utgåva från 1912 reproducerade teckningarna från florensmanuskriptet, vilka anses ha kopierats från det i Uppsala förvarade exemplaret. Intressant nog framträder inte sömmarna lika tydligt på bild 14 från i Florensmanuskriptet, en omständighet som kan ha bidragit till att Stenbock såg ett vanligt "skärgårdsfartyg".

Efter att sömmarna uppmärksammas uppstår onekligen en viss dissonans mellan Stenbocks slutsats och motivet.⁶ Sytekniken förknippas oftast med samiskt, ryskt och baltiskt båt- och skeppsbyggeri. I Stockholms skärgård sammanfogades klinkbyggda fartyg vid denna tid vanligtvis med järnnitar eller omböjda spikar. Att samerna byggde båtar utan järnbindningar tycks dock ha varit välbekant i Stockholm under 1600-talet och uppmärksammades av en annan besökare drygt tio år före Magalotti. Tyvärr är hans namn okänt, men han var en kammartjänare från Frankrike, och han besökte Stockholm 1663–1664. Enligt denna anonyma sagesman var materialvalet en respons på farhågan att Bottenviken gömde magnetiska grund som riskerade att dra farkoster sammanfogade med järn ner i djupet. Han tillägger att "[n]är svenskarna själva i sin tur far till deras land [samernas] har de också skepp som är byggda utan järndelar eller spikar eller ankare för att gå fria från de farliga magnetiska klipporna".⁷ Det hela framstår som något av en skröna men belyser ändå att kunskapen att samiska farkoster saknade järn var ett slags allmängods.

För att återgå till de sydda fartygsdelarna från Blasieholmen så var dessa inte de första som påträffats i Stockholm. Redan 1896 påträffades ett vrak "af storlek ungefär som en skuta"⁸ i samband med grundgrävning vid

Skeppargatan på Östermalm. De påträffade delarna har nyligen daterats med dendrokronologi och visade sig vara från decennierna efter Magalottis besök i Stockholm. Proveniensen på virket i fartyget indikerar att det byggdes på den östra delen av dåvarande Sverige, inom nuvarande finskt område.⁹

Att fartyg sammanfogade med syteknik framförallt förknippades med östra sidan av Östersjön och Ryssland framskymtar i flera skriftliga källor från decennierna efter Magalottis besök. Ett belysande exempel är Gustaf Abraham Pipers dagbok. Piper blev tillfångatagen i samband med slaget vid Poltava 1709. När han släpptes ur fångenskapen färdades han på "en klinkare med vidjor sammanbunden". Att han noterade detta berodde inte på att han var skeptisk eller misstänksam mot sammanfogningstekniken, utan snarare på att han ansåg den ändamålsenlig och bra. På vägen tillbaka över Östersjön råkade de nämligen ut för en svår storm och han konstaterar efteråt att:¹⁰

Lycka var det för oss, att fartyget var med vidjor sammanbundit, hvarigenom det vid vågornes anstötande som en näfverskäppa¹¹ gaf svikten undan och så tillbakars igen. Ty hade det varit spikadt, hade det förr, och till äfventyrs i mörka natten, gått sönder, då vårt älande varit större.

Pipers vittnesmål kan tolkas som att sytekniken uppfattades som lite originell men att den knappast var okänd eller för den delen okänd. Farkosten på bild 14 är relativt stor och robust, och på det hela taget ganska olik de farkoster som man känner till inom samiskt båt- och skeppsbyggeri. Däremot stämmer flera detaljer överens med vad som finns dokumenterat kring just ryskt skeppsbyggeri från tiden.

Lodjorna hos Nicolaes Witsen

Holländaren Nicolaes Witsens (1641–1717) bok *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier* (Forntida och samtida skeppsbyggnad och underhåll) hör till de mest informativa och välkända verken om skeppsbyggeri från 1600-talet. Witsen var en lärd mångsysslare och till eftervärlden känd

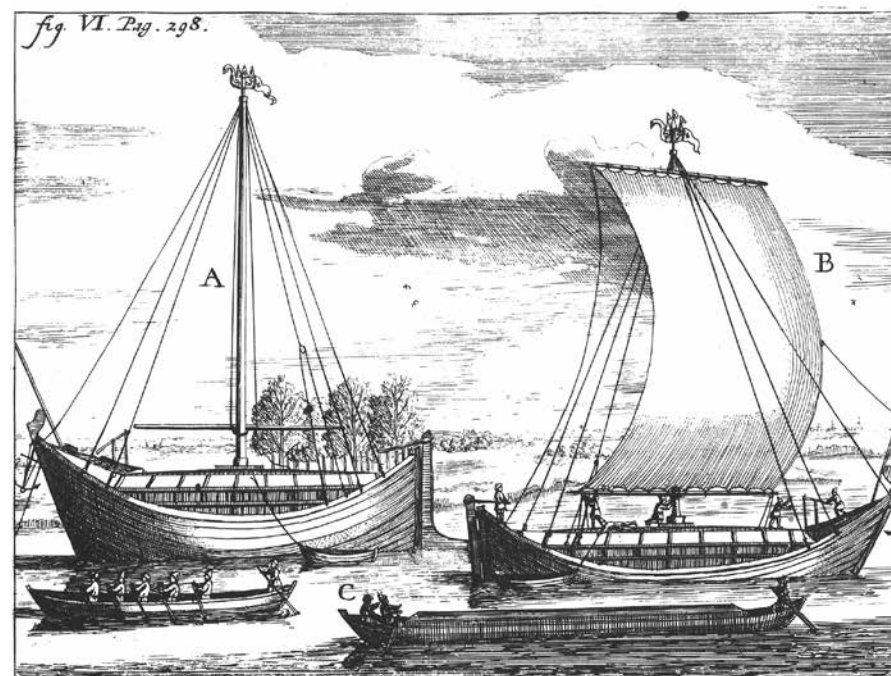


Fig. 2. Två lodjor från Nicolaes Witsens bok om forntida och samtida skeppsbyggnad. Notera brädöverbyggnaden midskepps med ett tak som sluttar från en spång midskepps ner mot relingarna (efter Witsen 1979 [1671], s. 298, fig. VI).

som bland annat kartograf, borgmästare i Amsterdam och administratör för ostindiska kompaniet. Boken om skeppsbyggeri gavs ut första gången 1671 och den följdes av flera omarbetningar och upplagor. Den refereras ofta och då framförallt därför att han ingående beskriver hur hans samtida nederländska skepp byggdes.¹²

Till de mer okända och mer sällan refererade delarna av boken hör kapitlen som handlar om historiska skepp och inte minst den omfattande beskrivningen av ryska farkoster och då i synnerhet så kallade lodjor. Lodjorna utgjordes i sin tur av en ganska brokig skara fartyg och skilde sig åt avseende storlek och utrustning beroende på vilka farvatten eller funktioner de ämnats för. Witsen reste i Ryssland i olika diplomatiska uppdrag och hade således möjlighet att själv studera lodjorna han skrev om.

Kapitlet illustreras av åtskilliga bilder framställda av honom själv och med hans öga för skeppsbyggnadstekniska detaljer ger de intressanta upplysningar om fartygstypen. Många av de särdrag som Witsen registrerat hos de ryska *lodjorna* kan även iakttas på fartyget som visas på bild 14 (fig. 2).

Även om fartyget på bild 14 avbildas snett förifrån snarare än från ovan, avslöjar det relativt breda skottet, alltså väggen som avgränsar kajutan i aktern, att det rör sig om ett brett fartyg. Skrovets sidor är förhållandevis utfallande, och hela farkosten ger intrycket av att vara tämligen grundgående. De lodjor som beskrivs av Witsen, men även de som användes av svenska flottan, liksom de som är kända under sen tid från estniskt område, är förvånansvärt breda och grundgående.¹³

En egenhet med fartyget från Magalottis manuskript är att förstävens övre ände böjer av kraftigt bakåt in mot skrovet. Det kan naturligtvis inte uteslutas att det byggdes fartyg med sådana stävar i skärgården utanför Stockholm under 1600-talet men jag känner inte till några sådana exempel. Däremot finns traditionella ryska båtar som byggts med sådana stävar. Några av lodjorna i Witsens bok har liknande stävar, om än inte helt identiska.¹⁴ Förstävens form känns däremot igen från den ryska båttypen *Schnjaka*, en sydd fiskebåtstyp som dokumenterades i början av 1900-talet men som förmodligen byggts i någotsånär likartad stil under lång tid. Schnjakas är mindre än lodjorna och ett av de få bevarade exemplaren finns idag i Norskt maritimt museums samlingar (fig. 3).¹⁵



Fig. 3. Schnjakas är traditionella ryska fiskebåtar. De var vanligtvis sydda och hade en väldigt karaktäristisk förstäv som påminner om fartyget från Magalottis handskrift (teckning av författaren efter bilder av ett bevarat exemplar i Norsk maritimt museums samlingar).

En detalj som fartyget på bild 14 delar med flera av lodjorna hos Witsen är hur lastrummet är överbyggt. Att fartyget har en kajuta i aktern har redan nämnts. Från denna kajuta och hela vägen föröver är fartyget överbyggt. Det löper som en spång från fören till kajutan vilken bildar som en ås på ett hustak. Från denna spång eller ås, löper tvärskeppsgående bräder ner till relingen. Strax akter om stormasten finns en lucka i dessa snedställda brädor. Lodjorna i Witsens bok uppvisar flera varianter på sådana bräddtak över lastrummet, om än med lite olika arrangemang av luckor och anna

Liknande överbyggnader är också kända från sen tid. Fortfarande i början av 1900-talet fanns seglande lodjor på estniska insjövattnen och Peipussjön. Dessa lodjor hade bräddbyggda överbyggnader som påminner om dem på bild 14.¹⁶ Däremot saknas paralleller från svenskt område, varför det täckta lastrummet framstår som ytterligare ett särdrag med ursprung på östra sidan Östersjön snarare än i Stockholms skärgård.

Ryska eller polska kläder?

Flera personer rör sig på bild 14. En man är på väg ombord på fartyget via en landgång och tre personer avbildas ombord. En kvinna närmast stormasten, vad som förefaller vara en man avbildad med ryggen mot betraktaren samt en person som är på väg upp ur kajutan i aktern (fig. 4). Personen i öppningen mot kajutan bär på kläder som utgör ytterligare ett indicium som pekar åt öst snarare än Stockholms skärgård. De tvärgående



Figur 4. I öppningen till kajutan står en person avtecknad med tvärgående bandbesättningar över bröstet, ett mode som under 1600-talet associerades med Polen och Ryssland (detalj av teckningen som visas i figur 1).

bandbesättningarna, som på bilden indikeras genom streck över bröstet på den avbildade personen, uppfattades och beskrevs ibland som "polska" under 1600-talet. Sådana dekorer förekom dock sedan tidigare i såväl hemmadräkter, kaftaner, ryska rockar och husaruniformer.¹⁷

Kläder med sådana bandbesättningar återfinns inte bland övriga avbildade personer i Magalottis manuskript. Det finns all anledning att förmoda att vederbörande hör ihop med fartyget, men också att tecknaren i någon mån bör ha varit införstådd med och lagt sig vinn om att kommunicera detta genom att lägga till dessa detaljer i klädedräkten.

Allt sammantaget talar sytekniken, det breda grundgående skrovet, stävens form, det bräddäckta lastrummet samt slutligen dräkten hos personen som står i öppningen till kajutan, för att bild 14 avbildar en rysk eller baltisk lodja snarare än ett svenskt skärgårdsfartyg. Kan motivet ändå vara från Stockholm? Hur ofta såg man egentligen lodjor i Stockholm under 1670-talet?

Ryska lodjor, svenska lodjor

Fartyg som kallas lodjor förekommer i stort antal i skriftliga källor som rör svenska flottan från 1500-talet och följande två sekler.¹⁸ Flottan och armén har haft hundratals sådana fartyg, men de förefaller ha varit av en lite annan karaktär än de handels- och transportlodjor som återfinns på merparten av Witsens illustrationer, eller de som vi känner från sen tid ifrån Estland. Som exempel var de svenska lodjorna förmodligen inte sydda utan byggda med de klinkbyggnadstekniker som var vanliga i Sverige. Fem vrak av lodjor som tillhört flottan har nyligen undersökts vid Dalarö i Stockholms skärgård. Dessa är sammanfogade med järnnitar eller omböjd spik.¹⁹ Tyvärr saknas mer detaljerade beskrivningar av hur de lodjor som framställdes i Sverige såg ut men de fem lodjevraken från Dalarö har varit däckade, åtminstone i för och akter, samt försedda med en ordentlig murad spis i fören. Dessutom har de varit riggade med flera master.²⁰

Den enda bilden som med säkerhet visar svenska lodjor under strid är Johan Litheims (1663–1725) teckning av slaget vid Dyna 1701. Dessa

lodjor är schematiskt tecknade på stort avstånd och framstår mest som en form av pråmar. De saknar segel och gör fart genom vattnet genom att ros eller stakas. Två olika kategorier lodjor kan urskiljas på Litheims bild, dels sådana som transporterar soldater, vars pikar eller hillebarder avbildats av ett stort antal vertikala streck som sticker upp från skrovet, dels lodjor utan dessa pikar men som har en kvadratisk anordning längs ena sidan, sannolikt ett arrangemang för att få iland hästar.²¹

Lodjan på bild 14 har förmodligen inte så mycket gemensamt med armelodjorna annat än själva namnet, och möjligen att skrovet är brett och tämligen grundgående, utan hör snarare hemma bland de ryska och baltiska handelslodjorna. Även om Magalotti inte skriver det så har han helt säkert sett ryska lodjor i Stockholm. De var nämligen väldigt vanliga vid denna tid, så vanliga att han kanske inte ens reflekterade över att de var ryska. Däremot är det möjligt att tecknaren som framställt bilderna i manuskriptet var väl införstådd med fartygstypen och dess ursprung. Eventuellt var han till och med nyss hemkommen från Ryssland vid Magalottis besök.

Magalottis bilder

Hur Magalottis text förhåller sig till bilderna är inte känt i detalj. Vem som höll i pennan är tyvärr höljt i dunkel. Genom åren har många namnkunniga förslag framkastats, såväl Magalotti själv som Erik Dahlbergh, David Klöcker Ehrenstrahl, Urban Hjärne och andra, men någon samsyn eller konsensus existerar inte bland de forskare som berört frågan.²² En kandidat som på goda grunder förts på tal är Erik Palmquist. Det som framförallt talar för att Palmqvist gjort åtminstone merparten av Magalottis illustrationer är att stilen känns igen på andra verk av hans hand, dessutom tycks han ha befunnit sig i Stockholm vid tidpunkten för Magalottis besök. Enligt Gösta Selling, som övertygande argumenterar för Palmquistteorin, är det enda som gör att man inte tveklöst kan attribuera illustrationerna till honom att en av teckningarna i Uppsalavolymen är signerad med ett monogram som liknar ett konstfullt signerat "HP", vilket rimmar illa med hans förnamn. Tyvärr saknas lämpliga kandidater med dessa initialer.²³

För eftervärlden är Erik Palmquist annars mest känd för sin redogörelse *Några observationer angående Ryssland*. Redogörelsen bygger på hans diplomatiska resor 1673–1674. Om det nu faktiskt är Palmquist som är upphovsman till bild 14 så var det inte första gången han bekantade sig med sydda farkoster. I hans reseberättelse från Ryssland återfinns denna förhållandevis ingående tekniska redogörelse för ryska farkoster, där han konstaterar att:²⁴

ryssarnas lodjor och strugi²⁵ inte är tyngda av järn, eftersom de bara är sammanhäftade eller hopsydda med bast, dock så tätt som om bräderna vore limmade på varandra. För att fogningen inte skall skadas eller nötas bort är bastsömnen insänkt i själva brädorna och hårt inpressad ovanifrån och slutligen struken några gånger med tran.

Förutsatt att det faktiskt var Palmquist som gjorde bild 14, så kanske han helt enkelt blivit observant på detaljer som ihopsydda bord när sådana farkoster uppenbarade sig i Stockholm. För även om forskarna är oense om vem som gjort teckningarna är de ändå relativt överens om att de framställts där. Några av de 23 bilderna i Magalottis manuskript visar helt tydligt Stockholmsmotiv och i andra har tecknaren smugit in referenser till huvudstaden. På bilden av tre adelsmän skymtar kärntornet till slottet Tre Kronor i bakgrunden och tre präster avbildas i ett landskap där det sannolikt är Jakobs kyrkas spiror som skymtar i bakgrunden. Flera av de övriga motiven kan också, om än inte med lika stor säkerhet, härledas till Stockholms närhet.²⁶

Till motiven som helt säkert avbildar Stockholm hör bild 8 som avbildar "järngraven" vid nuvarande Slussen och bild 13 som är en vy över Skeppsholmen och Kastellholmen, där flottan var stationerad åren 1648–1678. Som påtalats av Gösta Selling är det märkligt att Magalotti inte beskriver Järngraven mer ingående i texten eller hänvisar till just den illustrationen; i synnerhet när sådan möda lagts på att framställa den med alla detaljer. Bilden visar hur "järnbärare" lyfter stångjärn från de farkoster som transporterat järnet från bruken runt Mälaren. Vid järngraven vägs järnet innan det lastas ombord på de skepp som transporterar varorna vidare ut i världen.²⁷



Figur 5. Detalj från Wolfgang Hartmanns gravyr över Stockholm från 1650. Vid Stadsgården, ungefär där Katarinahissen finns idag, låg en rysk handelsstation under större delen av 1600. På bilden markeras dessa med texten "Rusche Bodar". Notera raden av lodjor uppankrade utmed stranden (Kungliga biblioteket).

En förklaring till att Magalotti utelämnat denna del kan vara att han helt enkelt inte hann skriva färdigt det avsnittet. För en sådan tolkning talar ett tomrum i texten där Magalotti i det handskrivna manuset lämnat två helt blanka uppslag i avsnittet som rör Sveriges utrikes handel. Som redan Stenbock konstaterar, i utgåvan från 1912, ser det ut som om Magalotti reserverat plats för att diskutera bergsverken.²⁸

Som *Forum navale*-läsare kan vi sålunda känna oss lite snuvade på att han inte lade ut texten lite mer utförligt i detta i högsta grad maritima

spörsmål. Men för att förstå fartyget på bild 14 hade det förmodligen varit än mer intressant att höra vad han haft att säga om området några hundra meter söder om Järngraven. På andra sidan Slussen vid Södermalm låg nämligen Ryssgården som var ett centrum för Sveriges handel med Ryssland under 1600-talet, och hamn för åtskilliga lodjor.

Farkosterna vid Ryssgården

Sedan medeltiden hade svenskarna en "fri handelsgård" i Novgorod medan ryssarna hade en motsvarande i det då svenska Reval, dagens Tallinn. Genom fredsfördraget i Stolbova år 1617 kom man överens om att ytterligare två handelsgårdar på vardera sidan skulle upprättas. Två åt svenska köpmän i Moskva respektive Pskov, och två åt ryska köpmän i Viborg respektive Stockholm. Till en början var den ryska handelsgården i Stockholm belägen vid Brunnsgränd på själva Stadsholmen, men i början av 1640-talet kom den att flyttas till nuvarande Stadsgården vid Södermalm. Handelsgården fanns i slutningen mot Saltsjön, nedanför nuvarande Stadsmuseet. År 1654 omfattade Ryssgården inte mindre än 74 handelsbodas omgärdade av ett plank. 1600-talet har beskrivits som Ryssgårdens stora århundrade då handeln med ryska varor, bland annat pälsverk, handskar, sadlar och liknande blomstrade. De östliga kontakterna fick sig en rejäl törn i samband med Stora nordiska kriget och verksamheten på Ryssgården hämtade sig aldrig riktigt därefter.²⁹

De varor som transporterades från Ryssland till Ryssgården i Stockholm färdades ombord på just lodjor. Med tanke på antalet bodar bör det ha funnits ett ganska stort antal lodjor i rörelse på Stockholms vatten och i anslutning till Ryssgården. Wolfgang Hartmanns gravyr av Stockholm ger en fingervisning om situationen vid 1600-talets mitt. Ryssbodarna är markerade med text och utmed stranden återfinns en rad av lodjor förtöjda. Fartygen på Hartmanns gravyr är förvisso förenklat och schematiskt avbildade men det är tydligt att han gjort åtskillnad mellan olika kategorier av skepp. Längs med Skeppsbron, som av utrymmesskäl har utelämnats i figur 5, avbildas exempelvis uppankrade tremastade flöjtskepp som användes i handeln med bland annat Nederländerna och vid

Skeppsholmen ligger flottans krigsfartyg uppankrade. Lodjorna vid Ryssgårdens strand, avbildas som enmastade och skiljer sig på det viset från fartyget på bild 14, men exemplar med både en och två master förekom.

Bildens vittnesbörd eller textens hegemoni?

Att en lodja smugit sig in bland bilderna till Magalottis manuskript, men inte i själva texten, kan vara resultatet av flera olika omständigheter. Som antyds ovan kan det bero på att texten som berör utrikeshandeln aldrig blev klar. Magalotti nämner till exempel aldrig de svenska handelsstationerna i Ryssland eller den ryska motsvarigheten på Södermalm, trots att den alltså endast ligger ett stenkast från den avbildade järngraven. Hur mycket information Magalotti erhöll från tecknaren, när det kommer till vad de olika motiven egentligen avbildar, är inte känt. Vi vet inte hur mycket de kommunicerade kring detta. För tecknaren kan det ha varit uppenbart att fartyget på bild 14 avbildade en lodja, sådana fanns förmodligen i stort antal i Stockholm sommaren 1674. För Magalotti såg det kanske ut som vilket litet fartyg som helst, ungefär som när Stenbock, drygt 230 år senare, tolkade samma bild som ett skärgårdsfartyg.

I likhet med de flesta andra som berört frågan är även jag av åsikten att bilderna inte framställts av Lorenzo Magalotti. Det bör dessutom ha varit en lokalt anlitad illustratör eftersom Magalotti efterlämnat andra reseskildringar, men det är endast den från Stockholm som är illustrerad.

Diskrepansen mellan text och bild tillför ytterligare en dimension till Magalottis manuskript, plötsligt innehåller den två *olika* vittnesmål från Stockholm år 1674. Två separata skildringar gjorda av två olika personer utifrån deras egna tankar, erfarenheter och medvetanden. Den ena, som hette Lorenzo Magalotti beskrev, sammanfattade och kommunicerade sina intryck i text, medan den andre, som eventuellt hette Erik Palmquist, kommunicerade genom bilder.

Historisk arkeologi beskrivs ibland som triangulering, en term som lånats från geodesin där det är en metod för att bestämma avståndet till en punkt utifrån två andra punkter vars inbördes avstånd är känt. Inom den historiska arkeologin utgörs de tre punkterna av arkeologiska lämningar,

bevarade texter och bilder.³⁰ Magalottis manuskript består av text och bilder, där bilderna ger prov på den materiella kultur som Magalotti och tecknaren konfronterades med i Stockholm 1674. Den avbildade materiella kulturen kan här anses representera trianguleringens tredje punkt.

En av poängerna med det lånade begreppet triangulering är att den historiska arkeologin rör sig mellan de olika källmaterialen. Dessa i sin tur lämnar upplysningar av olika karaktär och tillsammans bildar de en summa som är större än beståndsdelarna. En återkommande fråga är dock vilket källmaterial som talar med klarast stämma?

En vanlig fallgrop inom historisk arkeologi är att välkända narrativ återberättas utifrån skriftliga vittnesmål och illustreras med fynd från arkeologiska undersökningar. Den materiella kulturen diskvalificeras och reduceras till en rekvisita och dess potential att bidra med upplysningar som kan ifrågasätta, berika eller komplettera det som nämns i andra källor går förlorad. Detsamma kan sägas om bilder och deras förhållande till text. Den avbildade lodjan öppnar upp för en belysning av Stockholms östliga kontakter, något som inte nämns i Magalottis text. Genom att betrakta bilderna som ett separat vittnesmål, med ett eget källvärde, är det möjligt att ana tecknarens uppfattning av och syn på Stockholm år 1674. Det tycks onekligen som att tecknaren lade märke till aspekter i stadens offentliga rum, som Lorenzo Magalotti inte tycks ha varit öppen att reflekterat över, eller ansett oviktiga och onödiga att sätta på pränt. Den florentinske diplomaten och hans tecknare varseblev, reflekterade och kommunicerade olika saker. Lorenzo Magalottis manuskript är således inte *en* stockholmskildring, den är två!

Tack till Karin Tetters för litteraturtips rörande klädedräkten och till Tori Falck för tips om schnjakas.

Summary

In 1674 the Florentine diplomat Lorenzo Magalotti visited Stockholm and wrote a detailed account regarding Swedish, politics, people, architecture, and everyday life. The written account is supplemented by 23 drawings made by an unknown artist. Magalottis account has been transcribed, translated, and published at different occasions, in which the images have been interpreted and received captions. Several of these captions have been reproduced, regardless of the fact that they are recent interpretations rather than the words of Magalotti.

This article questions the interpretation of one of these images that has been interpreted as a *skärgårdsfartyg* (a vessel used in the Stockholm archipelago). Judging from the lapstrake hull, that has been joined together using sewing technique, the shape of the stem, the wide and shallow hull and the clothing of one of the persons aboard, this author suggest that it depicts a Russian *lodja*. *Lodjas* were frequently trafficking the waters of Stockholm, heading for, or departing from the Russian trading station called Ryssgården, located at Södermalm.

The name of the artist who made the illustrations for Magalotti is not known, but it is likely that they were made by Erik Palmquist. The Russian trade in Stockholm is not mentioned in Magalottis text. The article ends with a discussion on images and texts as historical sources. Drawing on the re-interpretation of the image it is argued that the artist has observed other aspects of Stockholm than Magalotti and that the manuscript actually comprises two different accounts; one expressed in text by Magalotti and one expressed through images made by an unknown artist.

Referenser

Arkiv

Kungliga biblioteket

Litheim, Johan, Egentlige och accurate Delineation Af hans Kongl: Maijs:tt Konung CARL den XII Gloriöse och Victoriose Action den 9 July A:o 1701. Då högstbemt:te hans Kongl: Maijs:tt medh heela des Infanterie samt Drabante [Garde], i största hast ifrån Riga.

Uppsala universitetsbibliotek

Bild nr. 14 i handskrift av Lorenzo Magalotti, Notizie di Svezia, 1674, urn: nbn:se:alvin:portal:record-84771 (nbn)

Litteratur

Abrahamsson, Åke, "Ryssgården", i: Abrahamsson, Åke (red.) *Stadsvandringar 18*, Stockholm 1998, s. 25–28.

Berg, Gösta, „Lorenzo Magalottis besök i Sverige 1674, RIG 61, nr 3, 1978, s. 91–96.

Cederlund, Carl Olof, *Ett fartyg byggt med syteknik: En studie i marinarkeologisk dokumentation*, Stockholm: Statens sjöhistoriska museum, Stockholm 1978.

Eriksson, Niklas, "Invasionsfartyget som blev en mjölskuta: identifieringen av "Dalarövraket" som flottans fartyg Bodekull (1661-1678)", *Forum navale* 74, 2018, s. 12–52.

Eriksson, Niklas, *Stormaktsskärgård: landskapshistoria utmed farlederna mot Stockholm*, Lund 2022.

Færøvik, Bernhard, "Baatbyggjekunst i ved Ishavs-strenderne, Schnjaka, havbaaten fraa Murmankysten er norsk", *Norrøna* 9, nr 6, 1935, s. 81-90.

Hallström, Gustaf, "Båtar och båtbyggnad i ryska lappmarken", *Fataburen*, 1909, s. 85–100.

Hansson, Jim & Sundberg, Karin, *Fartyglämningar på Blasieholmen: Arkeologisk förundersökning i form av Schaktkontroll samt särskild arkeologisk undersökning RAA 103:1*, Sjöhistoriska museet: Stockholm 2014.

Hoving, Ab, *Nicolaes Witsen and Shipbuilding in the Dutch Golden Age*. College Station 2012.

Lang, Signe, Årsberättelser / Museienämnden ; 1963, Stockholm 1964, s. 89–132

Magalotti, Lorenzo, *Sverige under år 1674, från italienskan med 23 samtida bilder, utgifven av Stenbock, C. M.* Stockholm 1912.

Magalotti, Lorenzo, *Sverige under år 1674*. Faksmileutgåva, Stockholm 1986 [1912].

Mogren, Mats, Mats Roslund, Barbro Sundnér och Jes Wienberg (Red.), *Triangulering: Historisk arkeologi vidgar fälten*. Lund 2009.

Oscarsson, Ingemar, (red.) *Den franske kammartjänarens resa: minnen från länderna i norr på 1660-talet*. Stockholm 2013.

Palmquist, Erik, *Några observationer angående Ryssland, sammanfattade av Erik Palmquist år 1674*, Moskva: Lomonosov 2012.

Past, E. "Lodjan – en urgammal segelfartygstyp i Estland", *Unda Maris*, 1945, s. 89-95

Piper, Gustaf Abraham, *Landshöfdingen Gustaf Abraham Pipers minnen från Karl XII:s ryska fälttåg och sin ryska fångenskap*. Stockholm 1902.

Rangström, Lena, *Modelejon: manligt mode, 1500-tal, 1600-tal, 1700-tal*, Stockholm 2002.

Selling, Gösta, "Stockholmsbilder i Magalottis Sverigeskildring 1674", *Sankt Eriks årsbok*, Stockholm 1981, s. 113-136.

Stylegar, Frans-Arne, H., "Last of the schnjakas – from Kola to Vardø, via Oslo", www.academia.edu

Westerdahl, Christer, "Et sätt som liknar them uti theras öfvriga lefnadsart." *Om äldre samiskt båtbyggeri och samisk båthantering*, Örnsköldsvik 1987.

Witsen, Nicolaes, , *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier*, Alphen aan den Rijn: Canaletto 1979 [1671].

Zettersten, Axel, *Svenska flottans historia: åren 1522-1634*, Stockholm 1890.

Zettersten, Axel, *Svenska flottans historia: åren 1635-1680*, Norrtälje 1903.

Noter

¹ Se redogörelse i Selling, 1981.

² Stenbock 1912, s. VII; Berg 1978, s. 94

³ Jfr Berg 1978 eller Selling 1981.

⁴ Stenbock använde sig av Erik Ålunds översättning och transkribering av Florensmanuskriptet. Eftersom jag varken har tillgång till den handskrivna originalhandlingen eller kan läsa italienska, har jag svårt att kontrollera om Magalotti vill infoga bild 14 just här.

⁵ Stenbock 1912, s. 23–24.

⁶ Hansson & Sundberg 2014, s. 57-59.

⁷ Oscarsson, 2013, s. 190-191.

⁸ Statens Historiska museum, Inventarienummer 10172.

⁹ Fyndet har ingående beskrivits av Cederlund 1978 medan dateringen ännu inte har publicerats.

¹⁰ Piper 1902, s. 41, 44–45.

¹¹ En näverskeppa är ett kärl av näver med rektangulär eller kvadratisk botten avsett för förvaring av mat, vid bärplockning och liknande, se SAOB, slagord: Näverskäppa.

¹² Hoving, 2012.

¹³ Zettersten, 1890, s. 326–327; Past, 1945; Åkerlund, 1951, s. 101-104;

Eriksson, 2022, s. 149–157.

¹⁴ Witsen 1979, s. 298, fig. III, VI, IX, X.

¹⁵ Hallström, 1909, s. 97–99; Stylegar, utan år.

¹⁶ Past, 1945.

¹⁷ Se till exempel Rangström, 2002, s. 106.

¹⁸ Se till exempel Zettersten, 1890, s. 326–327

¹⁹ Den arkeologiska undersökningen är under publicering men det finns skrivet om dessa *lodjor* utifrån skriftliga källor i Eriksson 2022, s. 149–153.

²⁰ Undersökningen är under publicering.

²¹ Litheim, Johan, 1663–1725. Egentlige och accurate Delineation Af hans Kongl: Maijs:tt Konung CARL den XII Glorjöse och Victoriose Action den 9 July A:o 1701. Då högstbem:te hans Kongl: Maijs:tt medh heela des Infanterie samt Drabante [Garde], i största hast ifrån Riga.

²² Teddy Brunius sammanfattar forskningsläget kring Magalottis teckningar i en efterskrift till faksmilutgåvan av Magalotti 1986, s. 135–138.

²³ Selling, 1981, s. 127–128.

²⁴ Palmquist, 2012, s. 96.

²⁵ I Sverige kallades motsvarande fartyg för struss, se Eriksson, 2018.

²⁶ Selling, 1981, s.

²⁷ Selling 1981, s. 123 menar att det saknas hänvisning till vyn över Skeppshomen och Kastellholmen i brödtexen men en sådan finns faktiskt, se Stenbock 1912, s. 23.

²⁸ Selling, 1981, s. 123–124, Stenbock, 1912, s. 62, 122.

²⁹ Lang, 1964; Abrahamsson

³⁰ Mogren et al.