

nr 79

Forum navale

Lars Ericson Wolke: *Flottan 500 år – kring militärt historiebruk i Sverige*

Fred Hocker: *Timber and hemp; Swedish naval stores procurement in the reign of Gustav II Adolf and its international context*

Hielke van Nieuwenhuize: *The Dutch years of the Swedish navy 1631–1654*

Fredrik Kämpe: *Konvojsystemet, den seglande flottan och Kungl. Konvojkommissariatet*

Matilda Jarl: *Stimulantia. Tobaks- och alkoholkonsumtion ombord på flottans fartyg under 1600- och 1700-talen*

Harry R:son Svensson: *Svenska flottans beklädnads- och uniformsreglementen cirka 1640–1824*

Sjöhistoriska Samsfundets tidskrift 2022



Nr 79

*Forum
navale*



Sjöhistoriska Samfundets tidskrift
2022

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse
och Ebbe Aspengrens fond

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB
Tryck: TMG Sthlm, 2022
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 Rosenius
Kornhamnstorg 2
111 27 Stockholm
e-post: 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 Martin Eriksson
e-post: martin.eriksson@umu.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

INNEHÅLL

Redaktionens förord	6
---------------------	---

Artiklar

<i>Lars Ericson Wolke</i> Flottan 500 år – kring militärt historiebruk i Sverige	10
---	----

<i>Fred Hocker</i> Timber and hemp: Swedish naval stores procurement in the reign of Gustav II Adolf and its international context	44
---	----

<i>Hielke van Nieuwenhuize</i> The Dutch years of the Swedish navy 1631–1654	80
---	----

<i>Fredrik Kämpe</i> Konvojsystemet, den seglande flottan och Kungl. Konvojkommissariatet	112
--	-----

<i>Matilda Jarl</i> Stimulantia – Tobaks- och alkoholkonsumtion ombord på flottans fartyg under 1600- och 1700-talen	160
---	-----

<i>Harry R:son Svensson</i> Svenska flottans beklädnads- och uniformsreglementen cirka 1640–1824	202
---	-----

Övrigt

Forskarpriset till Jan Gletes minne	234
Sune Örtendahls stiftelse	236
Anvisning för manusförfattare	238
Styrelse	241
Forum navales redaktionsråd	243



Redaktionens förord

Andreas Linderoth

Mirja Arnshav

Martin Eriksson

Thomas Taro Lennerfors

Härmed har vi nöjet att presentera ett extranummer av *Forum navale* om den svenska flottans femhundraåriga historia för Sjöhistoriska samfundets medlemmar och för andra intresserade läsare i linje med Samfundets ambition att "bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former". Under 2022 uppmärksammar Sjöhistoriska samfundet flottans femhundraårsjubileum genom att dels ge ut en bok författad av Lars Ericson Wolke och Anna-Sara Hammar som tar sig an hela den femhundraåriga epoken, dels detta extranummer av *Forum navale* som du nu läser. Numret är ett samarbete med Marinmuseum som är Sveriges nationella museum för örlogshistorien och en del i myndigheten Statens maritima och transporthistoriska museer tillsammans med Sjöhistoriska museet, Vasamuseet, Vrak – museum of wrecks och Järnvägmuseet i Gävle. Marinmuseum har många gedigna utställningar om och stora samlingar med föremål med anknytning till den svenska flottan och marinens historia. Men Marinmuseum vill även i likhet med Sjöhistoriska samfundet bidra till att utveckla forskningen inom ämnesområdet.

Detta extranummer av *Forum navale* har föregåtts av ett upprop för att få in intressanta ämnen. Uppropet riktades till såväl svenska som internationella forskare. De sex artiklar som blev resultatet och som publiceras i detta nummer har alla varit föremål för en gedigen vetenskaplig granskning av minst två av redaktionen oberoende granskare. Artiklarna presenterar inte bara var och en för sig nya och spännande forskningsrön om olika specifika ämnen utan visar också aktuella trender i örlogshistorisk forskning. Fokus i den örlogshistoriska forskningen har på senare år i stor utsträckning flyttat från de stora inflytelserika männen som amiraler och sjöhjältar, från sjöslag och strategiska frågor till frågor om liv ombord på örlogsfartyg, vilka det var som bemannade fartygen, de resurser som krävdes för att bygga fartyg och flottans uppgifter utöver sjöstrid. Artiklarna i detta nummer fokuserar i stor utsträckning på 1600- och 1700-talet vilket även det ligger i linje med en tendens i forskningen. 1500-talets, 1800-talets och 1900-talets örlogshistoria ägnas för närvarande inte lika stort intresse av svenska forskare.

Den inledande artikeln är skriven av Lars Ericson Wolke och diskuterar militära jubileer mer generellt och flottans jubileer mer specifikt. Vad är det som firas vid militära jubileer och hur väljer olika militära organisationer att hantera och uppmärksamma sin egen historia? Här pekar Ericson Wolke bland annat på skilda traditioner i armén och flottan/marinen. I numrets andra artikel intresserar sig Fred Hocker utifrån exemplet regalskeppet Vasa för de råvaror som behövdes för att bygga ett stort örlogsfartyg. För att bygga örlogsfartyg och utrusta en örlogsflotta under segelfartygsepoken behövdes mycket stora resurser. Hocker visar hur det svenska systemet för byggande och underhåll av örlogsfartyg såg ut under början av 1600-talet och att det var kopplat till enskilda entreprenörer. Deras verksamhet var nära knuten till den internationella marknaden där råvaror köptes in som segelfartygen behövde, i detta fall timmer och tjära.

Hielke van Nieuwenhuize undersöker i sin artikel vilken betydelse nederländska officerare hade i den svenska flottan under en period på 1600-talet. De spelade en stor roll när den svenska handelsflottan och även örlogsflottan riktade större intresse mot områden utanför Östersjön och Nordsjön. Då behövdes navigatörer som kände till förhållandena på de stora oceanerna vilket Sverige inte hade och därför behövde rekrytera. Denna kompetens hittades i Nederländerna. van Nieuwenhuize visar även

att nederländska officerare, till skillnad mot i andra länders flottor där de tog värvning, inte stannade särskilt länge och gjorde karriär i svenska kronans tjänst utan ofta lämnade flottan för att arbeta för svenska redare eller handelskompanier.

Fredrik Kämpe flyttar sitt fokus ungefär 100 år fram i tiden och belyser en för många okänd roll som flottan och dess officerare spelade i svensk utrikes- och handelspolitik. Det handlar om flottans icke-krigiska uppgifter – i det här fallet som stöd till svensk handelspolitik i samband med det utbyte som Sverige hade med de så kallade Barbareskstaterna i Medelhavsområdet under 1700-talet. Kämpe nyanserar en i tidigare forskning ganska förenklad bild av detta utbyte.

Livet ombord på örlogsfartyg i den seglande flottan har på senare år fått allt mer uppmärksamhet i forskningen men det finns fortfarande mycket som är okänt. Matilda Jarl ringar i sin artikel in ett område som är mycket litet utforskat, användningen av njutningsmedlen tobak och alkohol ombord under 1600- och 1700-talet. Med hjälp av historiskt och arkeologiskt källmaterial visar hon vad som idag är känt kring ämnet och hur skick och bruk och beteendemönster på land även följde med ombord på fartygen. Hon visar att det fanns tydliga skillnader mellan olika gruppers bruk av njutningsmedel. Jarl tar även upp möjliga sätt att utveckla forskningen om ämnet.

Även Harry R:son Svensson intresserar sig för ett område som hittills inte fått någon större uppmärksamhet inom den örlogshistoriska forskningen när han utifrån flottans reglementen diskuterar uppkomsten av flottans första uniformer. Enligt Svensson var en viktig anledning till en reglementerad klädsel att flottan önskade förbättra båtsmännens överlevnad genom att bestämma hur den skulle vara sammansatt. Han sätter in den svenska utvecklingen i en internationell kontext och visar att Sverige inte sällan tog inspiration från andra länder när personalens beklädnad utvecklades.

Redaktionen (och styrelsen) rekommenderar som vanligt medlemmarna att besöka Samfundets webbplats (www.sjohistoriskasamfundet.se) där samtliga tidigare utgivna nummer av *Forum navale*, samt dess tidiga skrifter, finns att tillgå i fulltext.



Flottan 500 år – kring militärt historiebruk i Sverige

Lars Ericson Wolke

Den 7 juni 2022 firar den svenska flottan sitt 500-årsjubileum. Det är självfallet en händelse som väcker många tankar. Offentligt historiebruk, hur man presenterar, nyttjar eller förtiger delar av historien säger mycket om samma historia, men i än högre grad om den samtid i vilket historiebruket äger rum. Här handlar det inte om den akademiska forskningen som den drivande kraften bakom historieuppfattning, utan om det kollektiva minnet och dess ibland förenklade svar på historiska frågor.¹

I det följande kommer jag att diskutera vad som karakteriserar flottans historiebruk, inklusive jubileer. Vilka historiska händelser tar man utgångspunkt i och hur går det alls att göra ett sådant val? Vem väljer och utformar historiebruket samt, inte minst, vem är den förmodade mottagaren av dess budskap? För att få perspektiv på flottans historiebruk kommer jag också att beröra historiebruket inom armén.

Men först gäller frågan vad som karakteriserar ett jubileum, mot bakgrund av flottans 500 år?

Lars Ericson Wolke, f. 1957, professor emeritus i militärhistoria vid Försvarshögskolan. Ledamot av Kungl. Krigsvetenskapsakademien. Han har erhållit Kungl. Örlogsmannasällskapets medalj i silver för sin marinhistoriska forskning. I sin forskning har han huvudsakligen sysslat olika aspekter på Sveriges och Östersjöområdets militära historia. Bland hans senare publikationer märks *Stridens verklighet. Döden på slagfältet i svensk historia 1563-1814* (Historiska Media, 2020). Han utkommer i juni 2022, tillsammans med AnnaSara Hammar, med boken *Sjömakt och sjöfolk. Den svenska flottan under 500 år* (Nordic Academic Press/Sjöhistoriska Samfundet, 2022).

Olika former av jubileer

Den forskare som studerar förteckningen över Sjökrigsskolans arkiv på Krigsarkivet blir lätt lite fundersam. I arkivet förvaras en serie handlingar kopplade till arbetet på Sjökrigsskolans minneskrift över åren 1867-1942.² Så långt är det inget konstigt, tvärtom. Den 21 maj 1867 utfärdade Kungl. Maj:t en stiftelseurkund och ett reglemente för "Kongl. Sjökrigsskolan". Därmed hade sjöofficersutbildningen brutits loss från den med arméofficersutbildningen gemensamma Krigsskolan på Karlberg. Processen hade inletts i och med omorganisationen av krigsskolan år 1862. År 1942 utkom också en jubileumshistorik för att högtidlighålla skolans 75-årsminne.³

Men i samma arkiv följer sedan en serie handlingar avseende "Sjökrigsskolans jubileer 1953-1967".⁴ Det avslutande årtalet markerar självfallet 100-årsjubiléet, då en ny historik publicerades, som tydligt anknöt till de båda volymerna som utkom 1942.⁵

Serien innehåller emellertid även handlingar från 1953 och 1956 och därmed väcks frågor, som dock är ganska lätt besvarade. År 1956 utkom nämligen, efter några års arbete, Oscar Tegnanders historik "Kungl. Sjökrigsskolan: ett 200-årsminne: 1756-1956". Här handlar det således som en historik som inte, likt de tidigare, tog avstamp i den existerande *organisationens* historia, utan i *funktionens* historia. Med det senare greppet hamnade författaren i den av kung Adolf Fredrik 1756 grundade Kadettskolan i Karlskrona. Där utbildades officerare för både örlogsflottan och arméns flotta (skärgårdsflottan), men också för armén. Den skolan var sedan verksam till dess Kadettskolan (Krigsakademien) på Karlberg inrättades 1792, och både arméns och flottornas officersutbildning flyttades dit.⁶ De andra historikerna 1942 och 1967 hade självfallet uppmärksammat skolan i Karlskrona, men inte räknat in dem i "jubileumsunderlaget", vilket således Tegnander gjorde.

Denna diskrepans mellan funktionens och organisationens historia är inget unikt i jubileumssammanhang, men värd att beakta eftersom den speglar lite olika former av historiebruk.

I till exempel Danmark uppmärksammades 1963 250-årsminnet av utbildningen av arméofficerare, även om en modern officersskola inrät-

tades först 1867. Den danska officersutbildningens rötter kan dock ledas tillbaka till 1713. I Österrike firades ungefär samtidigt, 1969, 100-årsjubileet för Theresianische Militärakademie, som 1869 hade skapats genom en sammanslagning av två militära skolor som båda hade sin grund i kejsarinnan Maria Theresias Militärakademie från 1751. Det går också att följa den österrikiska officersutbildningen tillbaka till 1717.⁷ Men här valde man att, i motsats till i Danmark, uppmärksamma den moderna skolans grundande, inte officersutbildningens rötter.

När U.S. Naval War College 1884 grundades i Newport, Rhode Island så var det resultatet av en flera decennier lång professionaliseringsprocess inom flottan, där the Naval Academy i Annapolis, Maryland spelat en viktig roll sedan 1845 (från 1884 var den marinens officershögskola). Den amerikanska utvecklingen återspeglade också en ökad professionalisering inom en rad yrken, med krav på en formell utbildning inklusive teoretisk kunskap, gruppidentitet och andra sammanhållande faktorer.⁸ Här var det åter den moderna skolans ålder som utgjorde grund för jubileet 1984, inte funktionen och än mindre den svårfångade processen mot en alltmer professionell officersutbildning, även om allt detta också återspeglades i bokens redogörelser.

För en försvarsmakt med rötter i ett, numera, annat lands väpnade styrkor uppstår frågan vilka rötter man ska tillgodoräkna sig. I Norge firade Krigsskolen sitt 250 årsminne 2000. Rötterna fanns således i den danska tiden, men man valde inrättandet av en "frie Mathematisk Informations Skole" i Kristiania år 1750 som utgångspunkt. Därmed fick man en tydlig anknytning till det egna territoriet, även om aktiviteterna skedde inom ramen för den dansk-norska dubbelmonarkins krigsmakt.⁹

På motsvarande sätt resonerar man i Finland, där en modern historik över officersutbildningen tar sitt avstamp i Haapaniemi (1779-1819) kadettskola som grundades under den svenska tiden och fortlevde in i den ryska, innan man fortsätter med kadettskolan i Fredrikshamn (1819-1905) under den ryska tiden. Därmed har man fört skildringen av funktionen till det självständiga Finlands officersutbildning med startår 1919. Året 1779 har förblivit ett viktigt årtal i den finländska officersutbildningens historia, kompletterat med 1919, 1921 och 1924 som markerar olika stadier i utvecklingen av det självständiga Finlands officersutbildning.¹⁰

Sjökrigsskolans historia, och de andra exemplen ovan, visar att det, trots existensen av en stiftelseurkund, nästan alltid finns en viktig förhistoria att ta hänsyn till, när man bestämmer om ett jubileum ska firas. I det här fallet kan man också notera att det i Karlskrona alltsedan 1692 hade funnits en artilleri- och navigationsskola som mycket väl hade kunnat lega till grund för ett jubileum, dessutom exakt 100 år äldre än tillkomsten av kadettskolan på Karlberg.

De ovan givna exemplen ur sjöofficersutbildningens historia visar att startpunkten för ett jubileum inte alltid är så given som det kan verka på ytan, och därmed har vi problematiserat det militära jubileet till en central fråga: Vad är det man vill högtidlighålla minnet av och ytterst varför? Är det funktionen eller organisationen som är styrande? Är det nationen, vapengrenen eller förbundet som styr valet och fortsättningsvis håller minnet vid liv? Svaret på dessa frågor ger viktiga ledtrådar till hur vi ska förstå i detta fall flottans historiebruk.

Militärt historiebruk

Ett jubileumsfirande är en integrerad del av ett historiebruk, och ett historiebruk har, på gott och ont, en bestämd avsikt med hur historien ska nyttjas.

I forskningen om historiebruk brukar man göra åtskillnad på länder med olika ålder, och därmed deras delvis skiljaktiga behov av hur historien ska framställas. I unga grannländer som Finland, Polen och Estland har militära minnesaktiviteter ofta haft funktionen att betona nationens likaberättigade existensberättigande bland andra, äldre nationer, liksom om möjligt den egna nationens djupa historiska rötter. Historiekulturen bidrar till att skapa en känsla av nationell gemenskap. Detta gäller inte minst i hågkomstaktiviteter kring de stupade i krig, vare sig det är i form av den okände soldatens grav eller högtidlighållandet av minnesdagar. Det militära minnet och inte minst hyllandet av de stupade fyller därmed en samlande funktion.

I ett land som Sverige, med en lång historisk kontinuitet, har istället minnesaktiviteterna snarast funktionen att peka på just denna kontinuitet, nationens evighet, och den egna militära historien som ett i flera avseenden

föredöme. Högtidlighållandet av de stupades minne får en helt annan och betydligt nedtonad roll i ett land som inte haft krig sedan 1814, jämfört med länder som fötts i och utkämpat krig under 1900-talet. Kontrasten mellan Sverige och de flesta europeiska länder är i detta avseende oerhört stor.¹¹ Talande är att de krigsdöda som främst uppmärksammas i det moderna Sverige är inte de som fallit offer i väpnad strid utan de som dukade under av andra orsaker. Det gäller såväl de karolinska soldater som omkom i snöstormen på gränsfjällen mellan Tröndelagen och Jämtland nyårsdagarna 1719 eller de som dog när ubåten *Ulven* på våren 1943 gick på en mina utanför västkusten. På det viset anknyter dessa minnesaktiviteter närmast till dem som har förekommit kring de civila offren för till exempel offer för pest- och koleraepidemier. Förluster under fredsframtvingande insatser i Kongo på 1960-talet och nu senast i Afghanistan påverkar visserligen denna bild, men bara marginellt.¹²

Detta är som sagt sett ur ett nationellt perspektiv, men inom försvaret, på förbandsnivå är perspektivet något annorlunda. Firandet av regementshögtider eller motsvarande innehåller förvisso högtidlighållandet av den nationella historien och det gemensamma militära minnet, men här är det förbandets eller vapengrenens del av detta minne som står i centrum. Därmed fungerar historiebruket som ett sammanhållande kitt för den egna personalen, dess befäl och manskap, med hjälp av en explicit förbandstradition.

I forskningen har det talats om aktiviteter som frammanar en emotionell energi, och lockar till interaktion med andra och därmed bidrar till en samhörighet och vilja till sammanhållning inom förbandet. Mottagarna för detta budskap var således i första hand den egna personalen, även om det också kunde ha en funktion utåt mot det bredare samhället.¹³ Budskapet kunde också utformas för att ge inspirerande historiska exempel för den egna samtidens soldater, och ett sådant historiebruk återfinns även i Sverige ännu under mellankrigstiden.¹⁴

Militära jubileer eller andra minnesaktiviteter, både i Sverige och i andra länder, har ofta tagit sitt avstamp i något historiskt slag. Men typiskt för Sverige är vad som närmast kan betraktas som en kult av det gamla militära indelningsverket, de facto avskaffat under åren 1901-1914, en kult som kulminerade under mellankrigstiden. De indelta knektarna, ännu under 1920- och 1930-talen flitigt förekommande på regementets dag vid

en rad förband, fick symbolisera den ärorika historien och utgöra en förebild för de yngre. Här använde försvaret även det moderna filmmediet för att lyfta fram den indelte knekten som förebild.¹⁵

Historikern Klas-Göran Karlsson identifierar, utifrån sina studier av sovjetiskt och postsovjetiskt historiebruk, fem former av historiebruk: det *vetenskapliga*, det *ideologiska* eller *politiska* historiebruket, *icke-bruket* av historien, det *moraliska* samt det *existentiella* historiebruket. Den sista formen är nära knuten till både individers och kollektivs identitet och minne. Detta tar sig ofta uttryck i form av jubileer och monument, som är symbolfyllda riter som underbygger och förstärker den gemensamma historiska identiteten.¹⁶ Här finns tydliga kopplingar till det militära historiebruket.

Till den existentiella kategorin hör monumentinvigningar, men också rivandet av monument liksom invigandet av nya anläggningar och verksamheter, till exempel järnvägsstationer under det Oscarianska 1800-talet, som ändå ges en explicit historisk koppling. Den flitige stationsinvigaren Oscar II missade aldrig ett tillfälle att framhålla den nya järnvägsstationen som "en urgammal härd för svenskmannatrohet".¹⁷ Här lyftes det moderna Sverige fram, man blickade framåt och inte bakåt, men samtidigt kunde historien stödja framåtblickandet. Det behövde således inte vara en motsättning mellan dessa två yttringar, tvärtom. I den stora konst- och industriutställningen i Stockholm 1897 hade både armén och flottan egna paviljonger på utställningsområdet, där man både lyfte fram historien och den moderna militära tekniken.¹⁸

I det följande kommer det existentiella historiebruket att granskas närmare, sådant det tagit sig till uttryck i flottans minnesaktiviteter. Det ansluter väl till det i internationella militära sammanhang vanliga bruket av historien för att stärka den egna professionella och organisatoriska identiteten.¹⁹



Minnet av Hangö 1714 firas ännu idag i den ryska marinen som dess första seger mot svenskarna i Östersjön, men den vanns efter en för båda parter mycket kostsam strid innan den svenske befälhavaren Nils Ehrenskiöld, svårt sårad, valde att sträcka vapen. Ehrenskiöld fick under 1900-talet ge namn åt en jagare i flottan. Foto: Marinmuseum

Marina minnesdagar

En minnesdag behöver förvisso inte vara inrättad efter en militär seger, utan kan markera ett minne av en händelse eller en individ som anses vara värd att markera. Även ett nederlag, om det skett under ärorika former, kan också vara grund för en minnesdag.

I inofficiella sammanställningar över marina minnesdagar kan således stort och smått blandas. Men av de sjöstrider som lyfts fram i dessa sammanhang förekommer: Bornholm 1535 (flottans första seger, mot den lübska flottan), Bornholm 1563, Öland 1564, Bornholm 1565, Fehmarn 1644, Öresund 1657, Öland 1676, Humlebaek 1700, Orfordness 1704,

Hangö 1714, Ledsund 1720, Öland 1789, Reval 1790, Ratan 1809 och Fredrikstad 1814.²⁰

Till skillnad från armén ihågkoms inom marinen också nederlag, under förutsättning att dessa skett mot en hopplöst överlägsen motståndare och efter en ärorik strid, och med omfattande förluster. Därför möter vi Orfordness 1704 och Hangö 1714 i detta sammanhang.

Orfordness var linjeskeppet *Ölands* hopplösa strid 1704 mot en engelsk eskader som krävde att svenskarna skulle hälsa den engelska flaggan. Först efter fyra timmars strid och betydande förluster gav *Ölands* fartygschef Gustaf Psilander upp striden. Minnet av Hangö 1714 firas ännu idag i den ryska marinen som dess första seger mot svenskarna i Östersjön, men den vanns efter en för båda parter mycket kostsam strid innan den svenske befälhavaren Nils Ehrenskiöld, svårt sårad, valde att sträcka vapen.²¹ Exemplet Hangö 1714 är unikt på många sätt, men visar samtidigt att en strid kan ihågkommas av båda sidor. Talande för synen på de två nederlagen är att båda befälhavarna, Psilander och Ehrenskiöld, under 1900-talet har fått ge namn åt jagare i flottan. Annars förekommer marina märkesdagar mest frekvent i anslutning till händelser under Gustav III:s ryska krig, 1788-1790.

Hogland, Viborgska gatloppet och Svensksund

Den svenska fälttågsplanen när angreppet mot Ryssland inleddes år 1788 gick ut på att man genom att landsätta trupper i Ingermanland söder om Finska viken, samtidigt som huvudarmén ryckte fram ned över Karelska näset, skulle fånga S:t Petersburg i en kniptångsmanöver. Men för att kunna transportera trupper till Ingermanland förutsattes ett svenskt herravälde till sjöss.

Försöket att eliminera den ryska linjeflottan i slaget vid Hogland den 17 juli 1788 misslyckades. Slaget utvecklades till en traditionell artilleristrid mellan två linjeflottor som förlorade ett linjeskepp var. Resultatet blev att den ryska linjeflottan i högsta grad var kvar och blockerade viktiga svenska transporter i Finska viken. Därmed var alla tankar på en svensk landstigning i Ingermanland uteslutna och hela anfallsplanen havererade. Även

om man från svensk sida försökte framställa slaget som en seger, inte minst genom Louis-Jean Desprez monumentalmålningar så var slaget taktiskt sett oavgjort, men framför allt innebar det tveklöst en operativ och strategisk katastrof för Sverige.²²

Gustav III:s ryska krig visar på sjösidan goda exempel på hur svårt det är att klart och tydligt definiera en seger, eller för den delen ett nederlag. De båda svenska flottornas utbrytning ur Viborgska viken 1790, "Viborgska gatloppet", var tveklöst ett nederlag om man ser till förlusterna. Örlogsflottan förlorade sju linjeskepp, två större och en mindre fregatt. Sammanlagt förlorade man runt 4 500 man, varav kanske 1 000 omkom. Det innebar att den seglande flottans styrka reducerades med en tredjedel, men den undvek dock en total förintelse. Samtidigt klarade sig skärgårdsflottan relativt oskadd ut ur Viborgska viken, och lyckades till och med få med sig sina trängfartyg. Detta var i sin tur en viktig förutsättning för den senare så framgångsrika striden vid Svensksund. Med tanke på att båda de svenska flottorna, linjeflottan och skärgårdsflottan, tycktes stå inför en total förintelse inne i Viborgska viken, så får resultatet av utbrytningen anses vara en framgång över förväntan, trots linjeflottans förluster.

Slaget vid Svensksund den 9-10 juli 1790 är ett av de få slag eller sjöslag i vår historia som inte har omvärderats, varken helt eller delvis. Det var, och anses fortfarande vara en tydlig svensk seger med stora operativa och strategiska konsekvenser. Den ryska skärgårdsflottan krossades av sin svenska motsvarighet, och därmed kunde Gustav III:s ryska krig avslutas med freden i Värälä några veckor senare, utan att landavträdelser behövde göras. Resandet av Svensksundsmonumentet på Skeppsholmen år 1890, liksom annat historiebruk kring slaget som till exempel segernamnet "Svensksund 1790" har således inte förlorat sin sakliga grund.²³

I flottans utställningslokal på Stockholmsutställningen 1897 anlades ett brett historiskt och samtidsperspektiv, men en tydlig tyngdpunkt låg på 1780-talets fartygsbyggande utifrån Fredrik Henrik af Chapmans planer, liksom på 1788-1790 års ryska krig där Johan Tietrich Schoultz målningar av flera av krigets slag visades upp. Det handlade inte om något jubileum, men Gustav III:s ryska krig och slaget vid Svensksund hade en central plats i utställningen.²⁴

Efter segern vid Poltava i juni 1709 hävdade tsar Peter att krossandet



Slaget vid Svensksund den 9-10 juli 1790 är ett av de få slag eller sjöslag i vår historia som inte har omvärderats, varken helt eller delvis. Den ryska skärgårdsflottan krossades av sin svenska motsvarighet och därmed kunde Gustav III:s ryska krig avslutas med freden i Värälä några veckor senare utan att landavträdelser behövde göras. Namnet har levt vidare i svenska örlogsfartyg som denna kanonbåt från 1891. Foto: Marinmuseum

av den svenska undsättningsarmén och dess trängkolonn vid Lesnaja i september 1708 i både operativ och framför allt moralisk mening var "Poltavas moder" eller "segerns moder". På motsvarande sätt kan man hävda att Viborgska gatloppet var "Svensksunds moder", trots de förlorade linjeskeppen och fregatterna.

Svensksundsjubileet 1940, mitt under det andra världskrigets beredskap, uppmärksammades av en minnesbok som utarbetades av Försvarstabens krigshistoriska avdelning och utgavs av föreningen Sveriges Flotta och Sjöhistoriska Samfundet. Högtidlighållandet av 150-årsminnet av en

förkrossande sjöseger mot Ryssland bara några månader efter att den hårda Moskvafreden hade avslutat det finska vinterkriget hade självfallet en djup symbolik.

I bokens förord betonades att den krigshistoriska avdelningen "även företräder officiell sjöhistorisk forskning". För den vanlige läsaren var det säkert en notering som passerade obemärkt, men för den insatte sände den viktiga signaler. När försvarsstaben inrättades år 1937 så slog man samman generalstabens krigshistoriska avdelning med marinstabens sjökrigshistoriska avdelning. Bland marinhistorikerna fanns då en stor oro för att den sammanslagna avdelningen skulle få en överväldigande lantmilitär slag-sida. Därför kom Svensksundsmindet och boken 1940 att erbjuda ett givet tillfälle att lindra denna oro och de interna spänningarna inom den sammanslagna krigshistoriska avdelningen. Dessutom anknöt boken till den sjökrigshistoriska avdelningens tidigare verksamhet, inte minst i form av boken om Gustav III, Viborgska gatloppet och Svensksund från 1932. Oron för att den sjökrigshistoriska forskningen skulle hamna i lantmilitär skugga i den nya krigshistoriska avdelningens verksamhet var en viktig faktor bakom de diskussioner som ledde till bildande av Sjöhistoriska samfundet 1940.²⁵

På det viset betonade den officiella sjökrigshistoriska forskningen betydelsen av Gustav III:s krig i allmänhet och slaget vid Svensksund i synnerhet för flottans historiebruk.

Flottans monument och kransnedläggningar²⁶

Nära kopplade till flottans märkesdagar är de marina monumenten. Dessa har dock, av uppenbara praktiska skäl, en tydlig tyngdpunkt mot landburna eller ytterst kustnära aktiviteter, med undantag för kransnedläggningar till sjöss.

Att hela Karlskrona och Skeppsholmen i Stockholm är centrala minnesplatser för flottan behöver knappast påpekas, liksom viktiga delar av Göteborgs inlopp och hamn, Berga/Muskö samt Sveaborg utanför Helsingfors

Däremot är det inte lika lätt att skapa minnesplatser där sjöslag har ägt rum. Här avviker flottans förutsättningar från arméns. Klassiska farvatten

som Fehmarn Bält och Køge Bugt är förvisso ihågkomna för de många händelser som har ägt rum där, men går ändå inte att jämföra med en fysisk fixpunkt som utmärks av ett tydligt monument.

På land finns istället bland annat Galärvarvskyrkogården i Stockholm med sitt monument över jagarolyckan i Hårsfjärden 1941 och minnesmärket över de omkomna på ubåten *Ulven* 1943 på kyrkogården vid Nya Varvet i Göteborg samt vid lotsstationen på Vinga. Efter *Ulven*-olyckan har en rad olika minnesformer vuxit fram, inklusive kransnedläggning på olycksplatsen.²⁷

När något av flottans långresefartyg passerat Floridasundet mellan Kuba och Florida har man hållit minnesgudstjänst och fällt en krans, till minne av de 114 besättningsmän på korvetten *Carlskrona*, vilka omkom där i en orkanby 1846. Flera andra minnesaktiviteter har också ägt rum, bland annat i regi av den svenska ambassaden i Havana med en kransceremoni i havet utanför Matanzas på 150-årsdagen 1996.²⁸

Vid platsen för segern vid Svensksund utanför Kotka 1790 restes ett monument på ön Vaarisari 1940, 150 år efter slaget. Genom att slaget utkämpades så nära kusten kunde ett monument resas på land men ändå anses ha en relevant placering. Dagen för slaget, den 9 juli, är också den finska marinens högtidsdag. Redan till 100-årsminnet 1890 restes ett monument över segern på Skeppsholmen i Stockholm.

År 1930 avtäcktes Älvsrabbenmonumentet på Kapellön mellan Muskö och Utö i Stockholms skärgård. Här har den svenska flottan ofta samlats inför operationer till sjöss, eller återsamlats efter fullgjort uppdrag. Här koncentrerades också den eskader som med Gustav II Adolf sommaren 1630 fraktade expeditionskåren till Tyskland och det svenska militära ingripandet i trettioåriga kriget, vilket förklarar varför monumentet avtäcktes 1930.

Fokus på dessa för flottan historiskt viktiga farvatten framträder tydligt när Evert Taube skrev visan "Sång i Danziger Gatt" (1936) för bruk inom flottan. I den passerar såväl Klas Uggla som Klas Horn och Klas Fleming revy, men också de mänskliga offren i flottans tjänst uppmärksammas i texten. Danziger Gatt är fjärden mellan Nåttarö och Mellsten, ett klassiskt farvatten för ut- och inpassage i Stockholms södra skärgård. Namnet är känt sedan Johan Månssons sjöbok från 1644 och är tveklöst knutet till

staden Danzig (Gdansk). Det lågtyska och nederländska "gatt" återfinns även i namnet Kattogatt som en beteckning på en smal passage.²⁹

Den särskilda profilen på flottans minnesaktiviteter, med dess svårigheter att direkt anknyta till sjöslagets fysiska plats, framträder tydligt om vi jämför med motsvarande historiebruk inom armén.

Lantmilitära segrar och segernamn

Inom armén är huvuddelen av historiebruket knutet till de olika förbanden. För många förband har en seger i ett slag eller ett sjöslag fått bilda utgångspunkten för ett jubileum, eller firandet av förbandets dag, även om utgången av olika fält- och sjöslag ofta kan visa sig väl så svår att definiera, för att inte tala om det enskilda förbandets insatser.³⁰

Den 7 december 1813 utkämpades den egentligen sista striden mellan svensk och dansk trupp vid Bornhöft i Schleswig-Holstein. Längre hölls den i Sverige för ett viktigt avgörande på vägen mot Kielfreden i januari 1814 och den senare under samma år följande unionen mellan Sverige och Norge. Senare forskning har dock tonat ned stridens betydelse väsentligt.

Det svenska förband som stod för den främsta insatsen i striden var Kronprinsens husarer (då kallat det Mörnerska husarregementet). När regementet i samband med sitt 150-årsjubileum år 1908 (det räknade sina rötter från ett husarförband upprättat 1758) arrangerade en jubileumsutställning i sitt exercishus i Malmö, hade Bornhöftstriden en given plats.³¹ I regementets traditioner och, efter nedläggningen 1927, kamratföreningens aktiviteter intogs Bornhöftslaget fortsatt en central plats, bland annat i framhävandet av de olika medaljer som tilldelats personal ur förbandet efter slaget.³²

År 1844 infördes, efter fransk förebild, segernamn på den svenska arméns fälttecken (fanor och standar). Förbanden fick själva ange vilka segrar de gjorde anspråk på, vilket resulterade i ett kraftigt upplammande intresse för den egna historien, med en ganska vildvuxen flora av segernamn som slutresultat.

En mera kritisk genomlysning på vetenskaplig grund av de olika segernamnen genomfördes åren 1888–1892, 1896 och 1927. Resultatet av

arbetet blev att många segernamn försvann medan andra tillkom. År 1892 föreslogs bland annat att hela 14 arméförband skulle få föra "Svensksund" som segernamn, med hänvisning till de många armésoldater som hade varit kommenderade på skärgårdsflottans fartyg i slaget 1790.

Ofta gick känslorna höga, främst när förband nekades segernamn som de ansåg sig ha historisk rätt till.

En viktig principfråga tydliggjordes när Erik Zeeh, medarbetare i 1927 års fankommitté, diskuterade huruvida en utdragen operation kunde användas som segernamn, trots att det inte handlade om ett specifikt slag. Utgångspunkten var en diskussion om "Tåget över Bält" kunde räknas som ett segernamn. Att "bara" tåga över fruset hav var inte en tillräcklig merit, "eljest förloras fotfästet", hävdade kritikerna. Men då jämförde Zeeh med Svea livgarde som förde "Befrielsekriget 1521" som segernamn. Också det var en utdragen operation eller noga räknat en rad operationer och inte ett slag. Men att ta bort detta segernamn ur gardets fanor var helt otänkbart.³³

Särskilt omdiskuterade i dessa traditionssammanhang var slagen vid Lund 1676 och Södra Stäket 1719. Värderingen av slagens militära, och politiska betydelse, har skiftat väsentligt sedan de första minnesaktiviteterna i form av monumentresningar och segernamn på fanor.³⁴

Icke desto mindre är slagen djupt förankrade i historiebruket vid arvtagarna till deltagande förband, Livregementets husarer (K 3; Lund) och kamratföreningen vid Södermanlands regemente (Södra Stäket).

Det fältslag som blivit mest uppmärksammat i jubileums- och minnessammanhang torde vara slaget vid Lützen. Den dimmiga novemberdagen 1632 har för generationer av svenskar, finländare och tyskar markerats som den kanske viktigaste händelsen i den äldre militära historien, och resulterat i återkommande minnesaktiviteter på plats och i Sverige alltsedan 1882, efter en första start 1832.

För den som ville högtidlighålla minnet av hur protestanterna hejdade motreformationen i Tyskland så var nog Breitenfeld 1631 och Wittstock 1636 betydligt mera avgörande, men det dimhöljda skimret kring Lützen gick det ändå aldrig att konkurrera med, för att låna ett träffande uttryck av historikern Inger Schubert.³⁵

I Finland kom den 6 november att få ytterligare en politisk innebörd. Högtidlighållandet av Gustav II Adolfsminnet i Finland kan sägas ha inletts

med 300-årsminnet av kungens födelse 1894. Genom Zacharias Topelius och hans litterära storverk "Fältskärens berättelser" lyftes de enskilda finländska soldaterna och då främst ryttarna eller hakkapeliterna fram i minnesaktiviteterna. Bland de svenskspråkiga i Finland blev däremot Lützendagen från 1908 "svenskhetsens dag" och därmed föremål för ett firande som gick utöver själva Gustav Adolfsminnet.³⁶ I och med Finlands deltagande i minnesaktiviteterna, liksom Estlands efter den återvunna självständigheten 1991, passar Lützenfirandet väl in i det inledningsvis nämnda syftet hos unga stater att manifesteras nationens likaberättigande och historiska ålder.

Mot denna bakgrund har hårda verbala strider utkämpats om olika arméförbands rätt till segernamnet "Lützen 1632". I synnerhet gäller detta arméns främsta rangregemente, Livgardet. Tidvis svallade känslorna så höga att Oscar II, Livgardets nominelle chef, intervenerade till förmån för "traditionens helgd" att hans regemente skulle få tillgodoräkna sig segernamnet Lützen.³⁷

Det är tydligt hur arméns användning av segernamn knutna till enskilda deltagande förband uppvisar en helt annan form av historiebruk än flottans segernamn som har fått representera hela vapengrenens kollektiva bedrift. De exempel som finns inom armén på uppmärksammandet av operationer och inte bara slag har inte heller någon egentlig motsvarighet inom flottan, även om åtskilliga sjötåg förvisso förekommit.

Livgardets och arméns ålder

En särskild fråga inom armén är den om Livgardets ålder, vilken sammanfaller med diskussionen om arméns ålder och därmed uppstår en frågeställning sammantvinnad och komplex diskussion.

Segernamnet "Befrielsekriget 1521" på Livgardets fana bygger på förutgången att Livgardet kunde räkna sina traditioner från året 1521. Det är också det fälttåg som används för att motivera det året som arméns födelseår.

I sak är det hela ganska enkelt. I samband med att Gustav Eriksson i januari 1521 valdes till Dalarnas hövitsman i Mora, så försågs han med en

livvakt om "16 smocke unge karler, som honom tiena och på honom achta skulle". När Gustav Eriksson i augusti 1521 ersatte dalkarlarna i livvakten med 18 "dugliga karlar" från Arvid Västgötes trupper förändrades enheten för första, men förvisso inte den sista, gången.³⁸ Typisk för eftervärldens klivenhet är den första volymen i Svea Livgardes historia (utkommen 1937) som börjar med livvaktens framväxt 1521-1522, men sedan ändå daterar förbandets grundande till drabantkårens uppkomst år 1523.³⁹

För arméns historia gäller att det på våren 1521 skapas väpnade styrkor under Gustav Vasas ledning, men det är sedan först på 1540- och 50-talen som regionalt rekryterade förband, fanor och fänikor, börjar bli mera kontinuerligt förekommande. Men även här är det tillkomsten av drabantkåren 1523, det första organiserade förbandet, som anses lägga grunden för arméns 500-årsfirande 2023.

När armén 1949 gav ut en omfattande historik och samtidsbeskrivning så inkluderade man i den historiska skildringen såväl Gustav Vasas trupper som de olika medeltida bondeuppbåden i traditionerna. Men det var 1544 års riksdagsbeslut om arméns organisation som lyftes fram som det egentliga startskottet för den nationella, statligt organiserade armén. Regeringsformen 1634, som för första gången räknar upp samtliga arméns reguljära, inhemska regementen (8 till häst och 20 till fot) framhålls som viktig, men anses mest kodifiera en redan rådande ordning.⁴⁰ Det är således en splittrad bild som framträder: å ena sidan rötterna i det medeltida bondeuppbådet, å andra sidan den fasta organisationens utveckling i landskapsregementen mellan 1544 och 1634, och däremellan den tidiga organisationen från 1521 och 1523. Här möter vi i viss mån en parallell till synen på flottans ålder, å ena sidan medeltida traditioner, å den andra något yngre mera fasta datum att hänga upp ett jubileum på.

Förbandshistoriker

En litteraturgenre som kan sägas vara en viktig del av historiebruket och den bild av historien som de militära förbanden velat skildra är förbandshistorikerna och ibland även truppslagshistorikerna, och sådana åter-

finns i de flesta länder.⁴¹ I Sverige har sedan drygt ett sekel en rik flora av förbandshistoriker vuxit fram, men med djupa rötter i det sena 1700-talet. Inte sällan har initiativ till en historik tagits med anledning av ett jubileumsfirande av förbandets tillkomst, eller ibland i samband med dess avveckling. Medan de tidigare historikerna ofta var enmansarbeten, så har de flesta som sett dagens ljus alltsedan 1950-talet varit kollektiva insatser, utförda av flera författare. Inte minst 350-årsminnet av 1620-talet regementsreformer resulterade i många förbandshistoriker.⁴²

De många försvarsbesluten med förbandsnedläggningar mellan 1925 och 2004 har bland mycket annat lett till en omfattande principiell diskussion av i vilken grad kvarvarande förband med fog kunde överta en del av de nedlagdas traditioner, inklusive dessas segernamn.⁴³ Omfattande diskussioner av principiell natur har bland annat gällt de ännu på 1920-talet tre skånska kavalleriregementena som varit föremål för en serie av nedläggningar och sammanslagningar.⁴⁴

Även marinens andra del, kustartilleriet har uppmärksammat sin historia, med en historik till 50-årsminnet 1952. Det var en historik som gavs ut i kustartilleriinspektörens regi, och uttryckligen för att fira organisationens 50-åriga tillvaro, och således inte funktionen som förvisso är mycket äldre.⁴⁵ Lagom till 100-årsminnet av kustartilleriets inrättande och samtidigt dettas omvandling till Amfibiekåren gav Marintaktiska kommandot ut en ny utförlig historik, som även tog avstamp i kustförsvarets förhistoria innan 1902 års förändring.⁴⁶

Omfattande historiker har även getts ut över olika marina staber, skolor och administrativa organ. I anslutning till 300-årsminnet 1934 av den högsta sjömilitära myndigheten, Amiralitetskollegium och dess efterföljare Marinförvaltningen, inleddes en flerbandshistorik som började utkomma just 1934, men fullföljdes med fem volymer och avslutades först 1987 med historien förd fram till 1968.⁴⁷

Marina förband och historiebruk

För flottan är situationen när det gäller tryckta historiker något annorlunda än för armén. Precis som för flygvapnets flygplanstyper har många böcker ägnats åt olika fartygstyper (kryssare, jagare, ubåtar, skonoter, isbrytare med flera). Böcker har även skrivits om örlogsbaserna och en del av varven, men också om flottans förband i land, inte minst de indelta båtsmanskompanierna.

Det väldiga trebandsverket "Svenska flottans historia" som utkom åren 1942-1945 hade ingen grund i något jubileum, utan var ett uttryck för beredskapsårens ansträngningar att öka försvarsviljan. Bokverket såldes för att samla in medel till den nyinrättade Sjövärnskårens ungdomsavdelning. Sedan är det en annan sak att bokverket tog sitt ursprung i flottans grundande under Gustav Vasa, där startåret sattes till 1521, främst eftersom upproret mot unionskungen Kristian inleddes det året.⁴⁸

Även det moderna standardverket om skärgårdsflottan, som tar sin utgångspunkt i det stora nordiska krigets startår 1700, saknar all form av formulering av någon form av jubileum, även om boken innehåller grundliga utredningar om såväl framväxten av 1700-talets skärgårdsförband som deras föregångare under 1500- och 1600-talen.⁴⁹

Istället är det arméofficeren Julius Mankells historik över skärgårdsflottan (1855) som anknyter till 100-årsminnet av galärförbandens skiljande 1756 från amiralitetskollegiet och örlogsflottan, till förmån för en tydligare anknytning till krigskollegium och armén under namnet Arméns flotta. Mankell själv gör dock ingen som helst sak av detta 100-årsminne i sin bok, utan det lämnas åt läsaren att notera detta.⁵⁰

Inte heller den stora historiken över Kustflottan och dess föregångare Kusteskadern som utkom 2009 anslöt till något jubileum, utan var istället resultatet av avvecklingen år 1998 av Kustflottan som ett under 1900-talet sammanhållet förband för huvuddelen av flottans stridsfartyg som gav impulsen till historiken.⁵¹

Skrivna historiker är dock en sak, traditionsarv en delvis annan. Skärgårdsflottan har fått olika former av historiebruk kring sjötåg knutna till sig, medan det andra stora förbandet, Kustflottan, förvisso har historiebruk men då med rötterna i 1900-talet, då förbandet existerade. Örlogsbaser,

marinkommandon och flottiljer har inte heller "räckt till" för att skapa ett traditionsarv motsvarande arméns.

Till andra äldre marina förband som exempelvis de olika indelta båtsmanskompanierna har man inte lyckats eller ens försökt skapa ett traditionsbruk. Förklaringen är egentligen ganska enkel: för det första avvecklades dessa kompanier åren runt sekelskiftet 1900 utan att något annat förband övertog traditionerna (till skillnad från de indelta arméregementena som förvandlades till värnpliktiga sådana). För det andra uppträdde aldrig båtsmanskompanierna, i motsats till arméns förband, samlade i strid, utan tvärtom fördelades inför varje sjötåg ett visst kompani båtsmän på ett större antal fartyg.⁵²

Visserligen har flottan i modern tid haft sina divisioner, avdelningar och flottiljer, men sammanslagningarna har ofta varit täta, vilket inte har underlättat traditionsvården. Ett typiskt exempel är 2. ytstridsflottiljen⁵³, som organiserades 1994. När kustflottan upphörde 1998 döptes den om till 2. ytattackflottiljen, innan denna i sin tur 2005 slogs samman med 4. minkrigsflottiljen till 4. sjöstridsflottiljen.⁵⁴

Att skapa historiebruk kring den formen av förband får anses vara en hopplös uppgift. Istället har viktiga delar av flottans traditionsbruk knutits till fartygsnamnen, och inte minst återanvändandet av dessa. Här hittar vi en historisk kontinuitet som kan sägas de facto motsvara arméns och flygvapnets förband i historiebruksavseende.

Fartygsnamnen⁵⁵

Användandet av religiösa, kungliga eller fornnordiska och andra mytologiska namn liksom amiralsnamn eller geografiska namn synliggör hur namngivningen av fartyg har skiftat över tid. Under det senaste dryga seklet har slagskeppen och kryssarna ofta fått kungliga namn, medan landskaps- och stadsnamnen förbehållits olika storleksklasser av jagare och önamnen getts till mindre fartyg. När sedan jagarna har börjat avvecklas har ubåtarna börjat få landskapsnamn, medan minsvepare har försetts med önamn, med HMS *Bremön* som det kanske mest kända exemplet.

I en del länder som exempelvis Australien har fartyg med samma namn

betraktats som delar av en och samma "förbandstradition". Så är det inte i Sverige där de flesta fartygsnamn inte har haft en historiebruksfunktion i sig, men däremot har *återanvändningen* av dem just fyllt en sådan funktion. Genom att återbruk av historiskt traditionsrika fartygsnamn skapas en historisk kontinuitet inom flottan och det är i den funktionen vi hittar flottans tydligaste motsvarighet till arméförbandens traditioner och segernamn.

Representativt för detta bruk är namnet Karlskrona. År 1686 sjösattes linjeskeppet *Karlskrona* på örlogsvarvet i Karlskrona, bara sex år efter stadens och därmed örlogsbasens och varvets grundläggning. Hon följdes 1749 av galären *Karlskrona* och 1841 blev korvetten *Karlskrona* det tredje fartyget som bar stadens namn. Sedan kom 1939 jagaren *Karlskrona*, som utrangerades 1974, bara tre år innan Karlskronavarvet avslutade projekteringsarbetena på ett nytt minfartyg, Minfartyg III, som sjösattes 1980. Detta blev det femte fartyget i flottan som burit namnet *Carlskrona*.⁵⁶

Den här namngivningstraditionen är i högsta grad levande. De två ubåtar av typen A 26 som är under produktion och beräknas sjösättas i slutet av 2020-talet kommer att få namnen *Blekinge* och *Skåne*. Därmed förstärks "landskapsdominansen" i flottan samtidigt som man återknyter till linjeskeppen *Blekinge*, det första fartyget som sjösattes i Karlskrona 1682 och *Skåne*, sjösatt 1697.

Fartygsnamn hämtade direkt ur flottans historia förekommer också, om än mindre frekvent. Sjöofficerare har fått ge namn till flera sjömättningsfartyg, från *Gustaf af Klint* (1862) till *Nils Strömcröna* (1985). Segernamn gavs till kanonångsluparna *Hogland* och *Svensksund* (båda 1856), liksom den 2. klass kanonbåten *Svensksund* (1891). Icke kungliga personer förekommer, men då med stark anknytning till flottan: monitoren *John Ericsson* (1865) och de båda jagarna *Ehrensköld* och *Nordenskjöld* (båda 1927).

Det är således relativt få fartyg som har getts segernamn. Här kan vi jämföra med den ryska marinen som redan på 1700-talet hade fartyg som hette *Poltava* och *Gangut* (ryska för "Hangö"), som minnen av landsegern 1709 och sjösegern 1714. Det egentligen enda påtagliga svenska undantaget från denna regel är den 2. klassens kanonbåten *Svensksund* som sjösattes 1856 (senare omklassad till en kanonångskonert) och togs ur tjänst 1884. Hon hade ett systerfartyg som fick namnet *Hogland*, också hon

sjösatt 1856 men utrangerad 1886. Det var dock bara namnet *Svensksund* som återanvändes, för en 1891 sjösatt 2. klass kanonbåt som utrangerades först 1942.⁵⁷ Åter är det namnet *Svensksund* som gör sig påmint och det andra fartyget som fick namnet sjösattes bara ett år efter 100-årsminnet av slaget och resandet av monumentet på Skeppsholmen. På det sättet kan fartygsnamnet *Svensksund* sägas både visa på slagets särställning inom flottans historiebruk, liksom indirekt på segernamnens relativt lilla betydelse för samma historiebruk.

När segrar har lyfts fram i flottans historiebruk så är det en gemensam sak för hela flottan, medan segernamn i arméns historiebruk vanligen knutits till ett eller flera förband att förvalta minnet. Helt centrala i flottans historiebruk är istället fartygsnamnen, med enstaka undantag dominerade av geografiska namn och dessas historiska kontinuitet. Detta namnbruk har också varierat. Allt eftersom det svenska riket ändrat geografisk form har namn som *Livland*, *Riga* och *Wenden* förlorat sin relevans och försvunnit.

Det är här vi finner en avgörande skillnad mellan kärnorna i arméns och flottans historiebruk. Medan arméns segernamn har fungerat för att skapa en emotionell gemenskap inom förbandet, så kan flottans fartygsnamn snarast sägas markera den långa historiska kontinuiteten för flottan i sin helhet.

Åter till flottan 500 år

Mot bakgrund av det ovan sagda: Vad var det egentligen som hände 7 juni 1522? I sakfrågan är det egentligen ganska enkelt. Den dagen anlände tio fartyg till Slätbaken som med besättningar och allt köpts från Lübeck för att stödja Gustav Vasas uppror mot den danske unionskungen Kristian II. Dessa fartyg kom att utgöra kärnan i den nya statliga svenska örlogsflottan.

Kring dessa lübska fartyg fylkades även fartyg som hade tillhört olika kyrkliga och världsliga stormän, som den 1520 avlidne riksföreståndaren Sten Sture d.y. och Gustav Vasa själv. Att riksföreståndarna och andra stormän hade disponerat egna örlogsfartyg finns det många exempel på, inte minst från senmedeltiden, det vill säga 1400-talet och det tidiga 1500-talet.



Lybska Svan, här i en tolkning av marinmålaren Jacob Hägg flera hundra år efter händelsen, var ett av de tio fartyg som Gustav Vasa köpte från Lübeck. Det är ankomsten av dessa fartyg till Slätbaken vid Söderköping den 7 juni 1522 som den svenska flottan firar som sin födelsedag. Foto: Sjöhistoriska museet

Men det avgörande med eskadern från Lübeck var att den representerade ett viktigt steg i utvecklingen, mot ett statligt våldsmonopol. Statsmakten gick nu från att så långt det gick samordna de svenska militära resurserna som olika huvudmän ställde upp, till att själv organisera och styra de väpnade styrkorna, till lands och till sjöss. Den processen var inte färdig förrän framåt mitten av 1500-talet, men det är under Gustav Vasas regering den tar verklig fart.⁵⁸ Tidigare riksföreståndare – Sten Sture den äldre, Svante Nilsson och Sten Sture den yngre – hade gjort flera försök i den riktningen, men de hade alla stannat vid just ofullgångna försök.

Således kan man säga att den 7 juni 1522 togs ett avgörande steg på vägen mot en statlig svensk örlogsflotta, men att detta steg hade en nog så viktig förhistoria.⁵⁹

Om vi till exempel riktar blickarna mot det samtida England så är det tydligt att Royal Navy började byggas ut och alltmer ställas under statlig kontroll framför allt under Henrik VIII:s regeringstid (1509-1547). Men samtidigt fanns det en lång och innehållsrik medeltida historia för de engelska sjöstridskrafterna. Frågan är således varifrån den brittiska flottan räknar sitt ursprung, från förhistorien eller omdaning till en flotta under statlig kontroll? I England har svaret varierat beroende på vilken forskare man konsulterar. Men när den första moderna brittiska sjökrigshistoriska utställningen öppnades 1891, så valde den drivande kraften, John Knox Laughton, skaparen av en vetenskapligt grundad forskning om den brittiska örlogshistorien, att ta avstamp i den komplexa bilden av engelska sjöstridskrafter under medeltiden. Han lyfte särskilt fram "Cinque Ports", de fem (egentligen sju) hamnstäder som, mot tullförmåner, vid sidan av kloster, biskopar och världsliga stormän skulle förse kungamakten med väpnade fartyg i händelse av krig.⁶⁰

I Sverige har forskarna genomgående gjort ett annat val, nämligen att fokusera på framväxten av den statliga örlogsflottan, utan att för den skull bortse från den senmedeltida förhistorien. Den fokuseringen har förstärkts av Gustav Vasas maktövertagande som slutet för den nordiska Kalmarunionen och uppkomsten av en svensk nationalstat. Därmed har fokus hamnat på den 7 juni 1522.

Valet mellan att uppmärksamma en händelse och en process är självfallet inget unikt för den marina historien. Ett tydligt exempel på hur en händelse fått bilda grunden för ett jubileum, även om den snarast bara är ett steg i en lång process, är Ansgarsmonumentet på Björkö i Mälaren, rest 1834 för att högtidlighålla 1 000-årsminnet av missionären Ansgars första besök där 829 (eller 830). Ansgars besök fick inga stadigvarande resultat, men har ändå räknats som ett första steg i den månghundraåriga process som förvandlade Sverige till ett kristet land. När monumentet restes såg många inom kyrkan det lika mycket som ett firande av kristnande som av reformationen på 1500-talet.⁶¹

På motsvarande sätt kan man säga att högtidlighållandet minnet av händelserna i Slätbaken den 7 juni 1522 som en symbol för en längre utvecklingsprocess, men en process där den 7 juni 1522 faktiskt innebar ett avgörande steg.

Summary

The navy 500 years – the military's use of history in Sweden

In June 2022 the Swedish navy marks its 500 years jubilee. In connection with that the paper discusses other jubilees and uses of history within the Swedish armed forces from a historical perspective.

The paper starts with a shorter discussion about what it means to celebrate a jubilee for a military organization, for example, a military school. Is it the organization, the school itself, or is it the activity there, i.e. the education, that could have a much longer history than the school itself, that is celebrated?

A special prerequisite for the Swedish armed forces is that the country hasn't been at war since 1814. There are no modern military activities to remember, although casualties have been suffered in modern international peace-keeping or peace-enforcing operations. However, some episodes during the two centuries of official peace are still remembered, among them the loss of the submarine *Ulven* in the spring of 1943.

Important memorial sites are the naval graveyard (Galärvarvskyrkogården) in Stockholm, the naval graveyard at Nya Varvet in Gothenburg as well as the monument at Älvsnabben close to Berga naval base in the southern archipelago of Stockholm. The later was erected in 1930 where the Swedish navy in 1630 was gathered to sail with the army forces to begin Sweden's involvement in the Thirty Years war, although the monument itself is a more general remembrance of the naval history in that part of the archipelago.

A special place in the use of history within the Swedish navy is the crushing victory in the summer of 1790 over the Russian galley fleet at Svensksund outside Kotka in Finland (then a part of the Swedish realm). Monuments have been erected both in Finland and Sweden and ships have been named "Svensksund".

The paper also discusses the use of history within the Swedish army as well as the writing of unit history books of different kinds, both within the army and the navy.

Referenser

Krigsarkivet (Riksarkivet, Arninge):

Fankommittén 1888:

Volym I Handlingar 1888

Fanutredningen 1927:

Volym II Inkomna handlingar 1927

Sjökrigsskolan, Expeditionen:

Volym Ö 1:1-6 Handlingar till Sjökrigsskolan minnesskrift 1867-1942

Ö 1a:1-4 Handlingar till Sjökrigsskolans jubiléer 1953-1967.

Tryckta källor:

Fartyg byggda vid varvet i Karlskrona, i Erik Norberg, red., *Karlskronavarvets historia. Del 2, 1866-1992*, Karlskrona 1993 s 243-252.

Litteratur

Arnshav, Mirja, *Minnen av Ulven*, i Andreas Linderöth, red., *Det dolda hotet – 12 forskare om ubåtar*, Karlskrona 2014 s 11-29.

Aronsson, Peter, *Historiebruk: att använda det förflutna*. Lund 2004.

Aronsson, Peter, "Monumentens besvärjelser", i Jonas Frykman/Billy Ehn, red., *Minnesmärken. Att tolka det förflutna och besvärja framtiden*, Stockholm 2007, s 275-297.

Barkman, Bertil C:son, *Kungl. Svea livgardes historia. Band I, 1523-1560*. Stockholm 1937.

Berg, Lars Otto, "Skärgårdsflottans fartyg", i Hans Norman, red., *Skärgårdsflottan. Uppbyggnad, militär användning och förankring i det svenska samhället 1700-1824*, Lund/Sthlm 2012 s 391-406.

Birke, Sune/Braunstein, Christian, *Sveriges marina förband och skolor under 1900-talet. Statens försvarshistoriska museer. Skrift nr 13*. Stockholm 2011.

Black, Jeremy, *Using history*. London 2005.

Borgenstam, Curt/Insulander, Per/Kaudern, Gösta, *Jagare. Med svenska flottans jagare under 80 år*, Falkenberg 1989.

Collins, Randall, *Interaction ritual chains*, Princeton 2004.

Connor, Stanley R, "The Place of Unit History", i *A Guide to the Study and Use of Military History*. Ed. John E Jessup/Robert W Coakley. Center of Military History U.S. Army, Washington D.C. 1979.

Cyrus, Allan, *Kungl.Kustartilleriet 1902-1952. Vapenslagets historia utgiven av Kustartilleriinspektionen med anledning av Kungl Kustartilleriets femtio-åriga tillvaro som självständigt truppslag*. Sthlm 1952.

Ekström, Anders, *Den utställda världen. Stockholmsutställningen 1897 och 1800-talets Världsutställningar*. Sthlm 1984.

Ekström, Simon, *Sjödränkt. Spektakulär materialitet från havet*, Göteborg/Stockholm 2021.

Ericson (Wolke), Lars, *Svenska knektar. Indelta soldater, ryttare och båtsmän i krig och fred*, Lund 1995.

Ericson (Wolke), Lars, "Historiskt panorama eller samtidsutställning? Arméns och flottans paviljong på Stockholmsutställningen år 1897", i Fred Sandstedt/Thomas Roth, red., *Athena och Ares. Till minne av vännen och kollegan Bengt M. Holmquist. Statens Försvarshistoriska Museer. Skrift nr 3*. Sthlm 1999, s 101-120.

Ericson Wolke, Lars, "Major victories and painful defeats", i *In Hoc Signo Vinces. A Presentation of The Swedish State Trophy Collection*. Stockholm 2006, s 61-70.

Ericson Wolke, Lars, *Krigets idéer. Svenska tankar om krigföring*. Stockholm 2007.

Ericson Wolke, Lars, "Die Schlacht bei Lützen", i Maik Reichel/Inger Schubert, Hrsg., *Gustav Adolf, König von Schweden. Die Kraft der Erinnerung 1632-2007*. Düsseldorf 2007, s 61-70 (2007a).

Ericson Wolke, Lars, " 'Huru delikat fanfrågan behandlas... ' Segernamnen på den svenska arméns fanor under 1800- och 1900-talen som uttryck för historiebruk och vetenskapssyn", i Christer Kuvaja/Ann-Catrin Östman, red., *Svärdet, ordet och pennan – kring människa, makt och rum i nordisk historia. Festskrift till Nils Erik Villstrand den 24 maj 2012*. Skrifter utgivna av Historiska Samfundet i Åbo XII. Åbo 2012, s 471-496.

Ericson Wolke, Lars, *Sjöslag och rysshärjningar. Kampen om Östersjön under stora nordiska kriget 1700-1721*. Stockholm 2012 (a).

Ericson Wolke, Lars. "Sjöhistoriska Samfundets grundande 1939 – några historiografiska och personhistoriska aspekter", i *Forum navale. Sjöhistoriska Samfundets tidskrift 2016*, s 102-128.

Ericson Wolke, Lars, *Stridens verklighet. Döden på slagfältet i svensk historia 1563-1814*. Lund 2020.

Ericson Wolke, Lars, *Gustavus Adolphus. Sweden and the Thirty Years War 1630-1632*. Barnsley 2022.

Ericson Wolke, Lars/Hammar, AnnaSara, *Sjöfolk och sjömakt. Den svenska flottan under 500 år*. Stockholm 2022.

Eriksson, Fredrik, Piotr Wawrzyniuk, Johan Eelend, "Döden i militära minnen och myter i Östersjöområdet, efter det stora kriget fram till 1939", i *Historisk Tidskrift 131:3*, 2011, s 560-589.

Glete, Jan, "Kriget till sjöss 1788-1790, i Gunnar Artéus, red., *Gustav III:s ryska krig*. Stockholm 1992, s 110-174.

Grimberg, Carl, *Svenska folkets underbara öden. IX. Den sociala och kulturella utvecklingen från Oskar I:s tid till våra dagar samt de politiska förhållandena under Karl XV:s, Oskar II:s och Gustaf V:s regering*. Stockholm 1925.

Haglund, Magnus, *Flottans seder och traditioner*. Stockholm 2015.

Hattendorf, John B/Simpson, B Mitchell III/Wadleigh, John R, *Sailors and Scholars. The Centennial History of the U.S. Naval War College*, Newport, RI 1984.

von Hofsten, Gustaf/Waernberg, Jan, *Örlogsfartyg. Svenska maskindrivna fartyg under tretungad flagg*. Stockholm 2003.

Holmquist, Bengt M/Sjöberg, Bengt, *Försvarets traditioner i framtiden. Statens försvarshistoriska museer, Skrift nr 1*. Sthlm 1990.

Hosar, Hans P, *Kunnskap, Dannelse og Krigens Krav – Krigsskolen 1750-2000*. Oslo 2000.

Iko, Per, "Södra Stäket 1719. Ryssarna vid Stockholm", i Lars Ericson (Wolke) m fl, *Svenska slagfält*, Stockholm 2003 s 352-358.

Insulander, Per, *Minnesdagar för marinen*. Karlskrona 1992.

Jarlert, Anders, *Sveriges kyrkohistoria. 6. Romantikens och liberalismens tid*. Stockholm 2001.

Karlsson, Klas-Göran, *Historia som vapen. Historiebruk och Sovjetunionens upplösning, 1985-1995*. Stockholm 1999.

Kleberg, Johan, *Amiralitetskollegium – Marinförvaltningen. Biografiska anteckningar 1634-1934. Svenska ämbetsverk, del III*. Stockholm 1934.

von Konow, Jan, *Skånska kavalleriregementet. K 2 1928-52*. Varberg 1992

Kronprinsens husarregemente 1758-1908. Kort öfversigt af Kronprinsens husarregementets historia. Minneskväde vid regementets 150-årsfest den 24 april 1908. Katalog öfver regementets historiska utställning 1758-1908. Malmö 1908.

Kustflottan. De svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet. Red.: Gustaf von Hofsten/Frank Rosenius. Karlskrona 2009.

Kustförsvar. Från kustbefästningar till amfibiekår. Stockholm 2002.

Lambert, Andrew, *The Foundations of Naval History. John Knox Laughton, the Royal Navy and the Historical Profession.* London 1998.

Liene, Timo, *Hands on the Hilt. A Brief History of Finnish Officer Training. A Publication of the National Defence College's Department of War History.* Helsingfors 2000.

Littlewood, Kevin/Butler, Beverley, *Of Ships and Stars. Maritime heritage and the founding of the National Maritime Museum, Greenwich.* London/Greenwich 1998.

Mankell, Julius, *Studier öfver svenska skärgårds-flottans historia, krigssätt och användande vid Sveriges försvar.* Stockholm 1855.

Neuding Skoog, Martin, *I rikets tjänst. Krig, stat och samhälle i Sverige 1450-1550.* Lund 2018.

Norberg, Erik, "Krigsskolor i utlandet", i Dens., red., *Karlberg. Slott och Skola. 1. Utbildningen till officer 1792-1992*, Stockholm 1992, s 439-466

Norberg, Erik, "Från marinverkstäder till aktiebolag 1945-1992", i Dens., red., *Karlskronavarvets historia. Del 2, 1866-1992*, Karlskrona 1993 s 135-202.

Norman, Hans, red., *Skärgårdsflottan. Uppbyggnad, militär användning och förankring i det svenska samhället 1700-1824.* Lund 2000.

Oredsson, Sverker, "Järnvägarna", i Jakob Christensson, red., *Det moderna genombrottet. Signums svenska kulturhistoria.* Stockholm 2008.

Rodell, Magnus, *Att gjuta en nation. Statyinvigningar och nationsformering i Sverige vid 1800-talets mitt.* Stockholm 2002.

Rodger, N A M, *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain, 660-1649.* London 2004.

Rosell, Lennart, "Hundra års regementshistorisk forskning", i *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift* 1982:2.

Rosencrantz, Holger, *Minnesblad ur Kronprinsens husarregementets historia tillägnade dess Kamratförening 1937.* Malmö 1937.

Schubert, Inger, *Lützen. På spaning efter ett minne.* Stockholm 2007.

Schøning, Anna Sofie H, *Fortid for fremtid. Historiebrug i hærens videregående officersuddannelse 1900-2016. Ph.d.-afhandling, Januar 2021.* Roskilde Universitet og Forsvarsakademiet 2021.

(Kungl.) *Sjökrigsskolan 1867-1942.* Red. Aug. Giron (Första delen) och Georg Hafström (Andra delen). Stockholm 1942.

(Kungl.) *Sjökrigsskolan 100 år. Del III 1943-67.* Stockholm 1967.

Sjöstrand, Wilhelm, *Kadettskolan i Karlskrona 1756-1792.* Karlskrona 1937.

Stahre, Nils-Gustaf, *Ortnamn i Stockholms skärgård*, Sthlm 1986.

Sylvan, O R, *Korvetten Carlskronas sista resa. Aktuellt 1996 – Marinmuseum*, Karlskrona 1996 (1. uppl. 1946).

Svenska armén genom tiderna. Malmö 1949.

Svenska flottans historia. Örlogsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar. I, 1521-1679. Malmö 1942.

Svensksund 1790-1940. En minnesbok utarbetad av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning. Stockholm 1940.

Sörensen, Thomas, *Sista striden. De Mörnerska husarerna vid Bornhöft*, Stockholm 2004.

Tegnander, Oscar, *Kungl Sjökrigsskolan: ett 200-årsminne: 1756-1956.* Näsbypark 1956.

Villstrand, Nils Erik, "Ett avlägset krigs närhet. Det trettioåriga kriget och Finland", i Lars Ericson (Wolke), red., *Vägen till Westfaliska freden. Sverige och trettioåriga kriget.* Lund 1998, s 83-112.

Wahlöö, Claes/Larsson, Göran, *Sextonhundrasjuttiosex. Minnet av historien och historien om minnet. Berättelse om ett krigets år och det blodiga slaget vid Lund.* Lund 1996.

Wedin, Folke, *Amiralitetskollegiets historia. V, 1920-1968.* Stockholm 1968.

Wendt, Einar, *Amiralitetskollegiets historia. I, 1634-1695.* Stockholm 1950.

Zander, Ulf, *Fornstora dagar, moderna tider. Bruk av och debatter om svensk historia från sekelskifte till sekelskifte.* Lund 1999.

Åberg, Alf, *Indelningen av rytteriet i Skåne åren 1658-1700. Försvenskingsproblemet i belysning av det militära organisationsarbetet.* Lund 1947.

Östergren, Stefan/Lindblad, Carl Wilhelm/Norberg, Erik, *Arméförvaltningens historia.* Stockholm 1987.

Noter

¹ Black 2005; Aronsson 2004.

² KrA, *Sjökrigsskolans arkiv* vol Ö 1:1-6.

³ Kungl. Sjökrigsskolan 1867-1942, I-II.

⁴ KrA, *Sjökrigsskolans arkiv* vol Ö 1a: 1-4

⁵ *Kungl. Sjökrigsskolan 100 år. Del III, 1943-67.*

⁶ Tegnander 1956; Ericson Wolke 2007, s. 144-145; Sjöstrand 1937.

⁷ Norberg 1992.

⁸ Hattendorf m fl 1984, kap. 1.

⁹ Hosar 2000, s 20-29.

¹⁰ Liene 2000.

¹¹ Ett belysande resonemang kring detta förs, utifrån internationell forskning, i Eriksson m fl 2011, s 566-567 och passim.

¹² Ericson Wolke 2020, kapitel 22; Arnshav 2014; Ekström 2021, kapitel 4. För minnesaktiviteter kring civila dödsoffer vid olika katastrofer, se Aronsson 2007, s 292-294.

¹³ Collins 2004, s 47-49. För ett resonemang kring de olika mottagarna av historiebrukets budskap se Eriksson m fl 2011, s 567.

¹⁴ Eriksson m fl 2011, s 570-571.

¹⁵ Eriksson m fl 2011, s 572; Ericson (Wolke) 1995, s 250-251.

¹⁶ Karlsson 1999; Zander 2001, s 39-57.

¹⁷ Rodell 2001; Grimberg 1925, s 512 (citatt). För järnvägsinvigningarna i sitt kulturella och politiska sammanhang se Oredsson 2008, s. 193-198.

¹⁸ Allmänt om Stockholmsutställningen i Ekström 1994. De militära utställningarna behandlas i Ericson (Wolke) 1999.

¹⁹ Schøning 2021, s 6 f och passim.

²⁰ Insulander 1992; Haglund 2015, s 108 f.

²¹ Ericson Wolke 2012a s 91, 167-173.

²² Glete 1992, s 141-146.

²³ Glete 1992, s 162-165.

²⁴ Ericson (Wolke) 1999, s. 111-115.

²⁵ Svensksund 1790-1940; Ericson Wolke 2016.

²⁶ När inget annat sägs bygger avsnittet på Haglund 2015.

²⁷ *Arnshav 2014.*

²⁸ Standardverket om förlisningen är *Sylvan 1996.*

²⁹ *Stahre 1986* s 76 f.

³⁰ Ericson Wolke 2006.

³¹ Kronprinsens husarregemente 1758-1908.

³² Rosencrantz 1937; Ericson Wolke 2020; Sörensen 2004.

³³ Erik Zeehs resonemang i en PM den 25 februari 1928, i KrA, *Fanutredningen 1927* volym II. För de olika utredningarna om segernamn se Ericson Wolke 2012.

³⁴ Wahlöö/Larsson 1996; Iko 2003.

³⁵ Om utvecklingen av minnesaktiviteterna se Schubert 2007.

³⁶ Villstrand 1998; Ericson Wolke 2022, kapitel 12.

³⁷ Ericson Wolke 2007a och 2012, s 486-492. Citatet av Oscar II ut en hans PM i KrA, *Fankommittén 1888* volym 1.

- ³⁸ Barkman 1937, s 6-7, 164-165.
- ³⁹ Barkman 1937.
- ⁴⁰ Svenska armén genom tiderna.
- ⁴¹ Om genren se bl a Connor 1979.
- ⁴² Rosell 1982.
- ⁴³ Holmquist/Sjöberg 1990.
- ⁴⁴ von Konow 1992, s 17-82. För Lybeckers ryttare och den tidiga framväxten av kavaleriförbanden i Skåne se Åberg 1947.
- ⁴⁵ Cyrus 1952.
- ⁴⁶ Kustförsvaret 2002.
- ⁴⁷ Kleberg 1934; Wendt 1950; Wedin 1968; Östergren 1987.
- ⁴⁸ Svenska flottans historia, förordet.
- ⁴⁹ Norman 2000.
- ⁵⁰ Mankell 1855.
- ⁵¹ Kustflottan...
- ⁵² Ericson Wolke 2012a, s 67-68.
- ⁵³ Bestående av 34. robotbåtsdivisionen, 18. och 36. patrullbåtsdivisionerna och den 31. kustkorvettdivisionen.
- ⁵⁴ Birke/Braunstein 2011 s 84, 88.
- ⁵⁵ För ett djupare resonemang om bruket av fartygsnamn i flottan se Ericson Wolke/Hammar 2022.
- ⁵⁶ *Norberg* 1993 s 189-191; *Borgenstam/Insulander/Kaudern* 1989 s 218; *Berg* 2012 s 394; *Fartyg byggda vid varvet i Karlskrona* s 243, 245, 247, 251.
- ⁵⁷ von Hofsten/Waernberg 2003, s 96-97.
- ⁵⁸ Neuding Skoog 2018.
- ⁵⁹ Ericson Wolke/Hammar 2022.
- ⁶⁰ Littlewood/Butler 1998, s 21-23; Lambert 1998, s 114-116. För ett resonemang om den statliga engelska örlogsflottans stegvisa framväxt se t ex Rodger 2004.
- ⁶¹ Jarlert 2001, s 114.



Timber and hemp: Swedish naval stores procurement in the reign of Gustav II Adolf and its international context

Fred Hocker

The projection of naval power requires a steady flow of capital and consumable raw materials in order to build, outfit and maintain a fleet of ships. Before steam propulsion and iron construction replaced sail and wood, the key materials were timber for hull construction, iron for fittings and fastenings, hemp for rope and sails, and tar for waterproofing. These were collectively known as naval stores, and the sourcing and delivery of these materials in the necessary quantity and quality to keep a fleet in being challenged the skills of naval administrators in every country. Some nations were fortunate to have local sources for some materials, although few if any had adequate sources completely under domestic control to meet the growing demands of naval warfare after 1600. As the scope of naval warfare increased, as the role of fleets expanded, as the sailing season lengthened, and as the size and killing power of ships grew, the demand for naval stores rapidly outstripped both local sources of supply and the capacity of medieval procurement systems. In the course of the 17th century,

Fred Hocker is Director of Research at the Vasa Museum in Stockholm and has published extensively on the 17th century Swedish warship *Vasa*.

all of the major naval powers of northern Europe developed professional administrative machinery to gather and direct the flow of raw materials into the insatiable maw of production and maintenance. At the same time, the geographical distribution of key sources and the increasing sophistication of commercial trade in raw materials turned the naval stores market into a strategic arena, where different nations intervened in foreign wars in order to enhance or maintain their access to the materials they needed.

In this arena, Sweden held a number of advantages at the start of the 17th century. It was rich in natural resources, specifically naval stores, and it had, by the reign of Gustav II Adolf (1611-1632), relatively stable control over its own territory. Under Gustav Adolf, Swedish territorial power expanded to include control over significant sources of all of the core naval stores: timber, tar, hemp and iron. It was one of the few naval powers which could supply itself from sources within its own control, and it was a major international supplier; the English navy in particular relied on Swedish iron, tar and mast timber for most of the 17th and 18th centuries.

Swedish procurement from the establishment of the navy in the 1520s until the end of the Great Northern War two centuries later is a central theme in Jan Glete's magisterial administrative study of the early navy.¹ Through the collation of a vast amount of primary data, he established the main trends in procurement and administration. In terms of naval stores, as well as the supply of ships, Sweden tended to progress from an initial reliance on foreign suppliers, exemplified by the acquisition of Gustav Eriksson's fleet in Lübeck, towards greater self-reliance as the Vasa state built up an administrative framework for the management of resources and gained control of key sources of supply. This included the establishment of crown navy yards for construction and maintenance of ships and financial tools for collecting raw materials, initially on a demand or in-kind basis but becoming increasingly sophisticated and formalized as part of the state's taxation system. The trend toward self-reliance was not monolithic, but conditioned by the specific economic and technical factors relevant for each of the key naval stores. The general trend is paralleled by a shift towards natives in the officer corps instead of foreigners,² in stark contrast to the heavy reliance on mercenaries in the army. At the same time, Sweden relied heavily on foreign-born master shipwrights for most of the

17th century, initially recruiting in the Low Countries but shifting after the middle of the century to Britain.

However, during the 1620s, developments within Sweden and abroad created the conditions for a brief period in which foreign sources again played a significant role in the procurement process for some materials, while accelerating the shift towards domestic production for others. A widespread economic crisis in Europe, the resumption of the Dutch War of Independence, the rapid expansion of the Swedish navy for the war with Poland-Lithuania, and the imposition of an experiment in taxation and procurement by the Swedish state contributed to the emergence of a small group of foreign, mostly Dutch, entrepreneurs. These businessmen, forced to rely on the open market rather than in-kind taxation for raw materials, were able to take advantage of their international contact networks to reduce transaction costs and provide the naval stores Sweden required from sources from as far apart as Livonia, England and France. They even made it economically viable to ship timber, a mainstay of Baltic exports to the West, back into the Baltic to help build the navy, something unseen either before or since.

Sweden was weakened by its small population, which made it uneconomical to exploit some of its resources, and in the course of Gustaf Adolf's naval expansion in the 1620s, the navy came to rely on foreign sources of supply for certain items. Experimentation with different forms of procurement machinery, especially the shift from direct crown control to entrepreneurial contracts under the *arrende* system, led to greater monetization of the system and greater internationalization of the process, at least in the short term. Naval retrenchment in the 1630s and 1640s combined with efforts to develop domestic sources led to the abandonment of some of the international network developed in the 1620s, but the shift to market-based supply and monetization could not be reversed. When the Admiralty Board (*Amiralitetskollegium*) was formally established in the 1630s, institutionalizing many of the practices of the 1610s and 1620s, the fundamental changes wrought by the *arrende* experiment were formalized with it. The renewed construction of ships on a large scale in the 1650s and 1660s required the re-establishment of a large-scale procurement system, but it looked very little like the system before 1620.

This article focuses on the brief period of international reliance in the 1620s and how it came about, the factors at work both at home and abroad, and several of the key figures who drove the move towards foreign suppliers. It concentrates on the supply of timber and hemp, as unlike tar and metals, they could not always be sourced within the traditional Swedish homeland and required more complicated mechanisms to assure an adequate supply. Timber and hemp followed different trajectories in the shift between domestic and foreign sourcing due to specific technical and economic factors.

At issue is how and why the 1620s were different from the periods before and after. Do the events of this period represent a temporary diversion from the overall trend, or did they have longer term effects? Who were the central figures in this development, and how were they able to source materials abroad effectively? How was Sweden affected by the international situation? What effect did the *arrende* system have on the supply of timber and hemp?

In addition to more comprehensive sources covering the longer period, this study benefits from a unique historical source for the 1620s which can be linked directly to an unparalleled archaeological source. The detailed system of naval inventories developed in the 16th century was abandoned with the *arrende* experiment, but perhaps thanks to a case of speculation, the account books for the private entrepreneurs who ran the Stockholm navy yard in the later 1620s survive for the years 1625-1626.³ These provide a wealth of fine-grained detail on all of the navy yard's purchases, from massive shipments of timber to individual paintbrushes, usually with the supplier, location of the source, and unit cost. It also includes transaction costs, such as shipping, tolls, and fees for exchanging domestic for international currency. This two-year period is when most of the material for the new ship *Vasa* was purchased, and so comparison with the ship itself is instructive. In particular, dendrochronological study of the timber has revealed the existence of a previously unremarked pathway for timber. Together, these historical and archaeological sources provide a useful illustration of the pressures on the navy yard and the solutions adopted in the 1620s, at the peak of new ship production under Gustav Adolf.

Economic forces abroad and at home

The 1620s were a period of general economic stress throughout Europe, with global implications. The first phases of the Thirty Years War disrupted the agricultural infrastructure at a regional level, which expanded as the war drew in more participants on its way to becoming a general war that would visit devastation on large sections of Germany. The Spanish empire was losing the battle to balance its budget and integrate the influx of gold and silver it was extracting from the New World into the broader economy of its European possessions. Periodic state bankruptcy, as in 1627, and the devaluation of Spanish coinage further contributed to the growing economic chaos, which had implications for the many other countries bordering or allied with Spain.

The resumption of the war between the United Provinces and Spain in 1621 after twelve years of peace expanded the war zone in northern Europe and disrupted Dutch trade. This had significant consequences in the Baltic, where Dutch ships carried most of the long-distance cargo and where Dutch merchants had established a dominant position at the expense of the old Hanseatic towns. This can be seen clearly in the records of the Sound Toll. The number of ships transiting Öresund dropped precipitously after the middle of 1621, with almost all of the decline seen in Dutch shipping.

From the earliest surviving records in 1497, the Dutch had usually carried the majority of goods transiting Öresund,⁴ and by the 1560s, the Dutch share of Sound traffic ranged between 65-85 per cent annually. This dropped catastrophically, to less than 35 per cent at the start of the Dutch War of Independence in 1567, steadily recovering as the Dutch adapted to the war and made the most of their Baltic connections. Their share had risen to 55-60 per cent in the first decade of the 17th century. After the Twelve Years Truce between Spain and the Dutch Republic was agreed in 1609, Dutch traffic increased to over 65 per cent, peaking in 1618-1620 at over 70 percent. After the war resumed, the Dutch share declined steadily through the 1620s to only 50 percent by the mid-1630s. It recovered briefly to Truce levels in the 1640s, but then declined, never again reaching the heights of the mid-16th century.

Sweden was directly and indirectly affected by all of these developments, and economic measures the crown took contributed to the stress at home. The debasement of the Spanish *vellón* coinage had depended heavily on Swedish copper, which had propped up the international market for one of Sweden's most lucrative exports. When the Cortes pressured the new Spanish king, Phillip IV, to abandon his father's chaotic monetary policy after 1621, the bottom fell out of the copper market.

Gustav Adolf responded in part by instituting a new copper-only coinage for domestic use in 1624. The new coins were unpopular and inconvenient. They were only minted in small denominations (from ¼ öre to 2 öre) and were originally established at par with the silver öre which had been the basis of the earlier coinage. The value of copper continued to fall, so that the real value of the new coins quickly declined to less than half of their silver equivalents, and they were so unpopular that their working value in real transactions was in fact less than the bullion value of the metal in them. For the navy yard, making domestic payments in copper added an unusual transaction cost: hiring wagons, teamsters and labourers to load, transport and unload sacks of coins. A payment of 1000 dalers (silver equivalent, the money of account), such as the navy yard made to more than one timber supplier, involved moving over 60 000 öre of copper coins at a total weight of more than 1500 kg. Foreign creditors were loath to take the copper coins, and seasonal labour imported from the Low Countries had to be paid at a higher rate than local craftsmen partly to compensate for the worthlessness of the currency.

On the other hand, Sweden's international currency, the riksdaler, was a stable, fine silver coin well respected in Europe. It held its purchasing power in the turbulent economy, preserving and even enhancing access to foreign markets and sources of supply.

The instigation of the war with Poland-Lithuania in 1621 created a specific set of demands on the Swedish navy, and with it opportunities for its suppliers. The war required a large and capable navy, as it involved convoying and supplying troops to establish bridgeheads in hostile territory as well as the interdiction of foreign trade. One of the aims of the war was to capture some of the revenue generated by the trade in raw materials from Polish ports to the West, one of the most lucrative trades in

the world. At the same time, part of the Swedish strategy was to strangle Zygmunt III's income by closing off foreign trade to his domains. Naval action during the 1620s thus consisted of a combination of convoy duty, blockade of ports, and the interception of commercial traffic and its escort to Swedish-controlled ports, such as Pillau (now Baltijsk, Russia), where it could be taxed. These tasks were in addition to the navy's traditional role of protecting Swedish ports and traffic from Danish interdiction. In addition, Habsburg intentions to establish an Imperial navy in the Baltic as part of the expansion of the German war after Denmark intervened required a response.

These demands for a larger, more capable navy in a hurry put a premium on delivery over cost, and the state turned in the 1620s to a number of foreign-born entrepreneurs, many of them from the Low Countries, to co-opt their financial resources and technical expertise. This created opportunities for well-connected and ambitious merchants and specialists to serve an enthusiastic customer in an environment with reduced state control.

Naval construction and maintenance under Gustav II Adolf

Although Gustav Eriksson acquired his first navy abroad, it was not long before he established the Stockholm navy yard and the navy began building most of its ships domestically. However, when demand exceeded supply in the short term, the crown still bought or hired ships from abroad. In 1624, for example, the Crown purchased a number of small warships/armed merchantmen in Holland. These ships served in a variety of roles, from messengers to blockade, and two of them (*Solen* and *Tigern*) were lost in the one naval battle of Gustav Adolf's reign, at Oliwa in 1627.⁵ Domestic construction until the 1610s was dispersed around the country, establishing shipyards, some only temporary, near the sources of timber. As just one example, dendrochronology of the remains of *Scepter*, built at Arnö in 1612-1615, allowed it to be identified by determining both the date of felling and the source of the timber, which corresponded

with the time and place of building recorded in historical sources.⁶ Even large ships were built in seemingly remote places, and the crown's navy yard in Stockholm was primarily a repair and outfitting station. Glete argues convincingly that the economic motivation for this approach was not the timber itself, but the transaction costs of food and unskilled labour, which could be supplied locally and cheaply from in-kind taxation, but were expensive to convert into a portable form if construction occurred elsewhere.⁷ Timber should not be ignored completely, as it had a high transport cost relative to its value (see below).

This system was adequate as long as a sustained program of shipbuilding was not anticipated, since it dispersed the limited resource of technical knowledge regarding naval shipbuilding, and as long as food and unskilled labour were part of the tax base. This meant that timber was sourced entirely locally, often out of crown-controlled forests or as in-kind taxation, but that scarce specialist labour had to be imported and maintained. It eventually became clear that the supply of expertise was insufficient to allow this type of distributed production on the scale needed for the renewal and expansion of the navy undertaken by Gustav Adolf.⁸ He had inherited a large fleet from his father, but it was not well suited to the young king's foreign policy and by the later 1610s these ships were becoming old. Karl IX had built a navy of relatively small ships which could serve in both military and commercial roles, but his son's ambitions required a specialized war fleet of more powerful ships. The age of dual-purpose state shipping was past, and the heavily armed gun platforms that characterized 17th-century navies were not useful as merchantmen. Gustav Adolf embarked on a program of expansion and replacement, generally trying to add about two new ships per year from 1620 onwards, and began ordering new types of ships, larger and more heavily armed.

From about 1618, new ship construction was consolidated into two principal yards, the royal navy yard in Stockholm (on what was then called Skeppsholmen, present day Blasieholmen), owned by the state, and a private yard in Västervik. Smaller vessels might still be built in the countryside, and some construction took place in Göteborg, which became a maintenance centre for a squadron stationed there to protect Swedish interests on the west coast, but this was a small operation and usually

accounted separately from the bulk of the navy. The consolidation of major work to Stockholm and Västervik meant that in principle, all material had to be transported to the site, whether it came from Mälaren or Poland. It concentrated the limited amount of available expertise, which could thus produce ships at the rate required by the king's strategic vision, but it opened naval shipbuilding to international economic forces from which it had been somewhat insulated previously.

Consolidation occurred simultaneously with a shift from the Crown providing raw materials and other supplies directly from its estates or in-kind taxation to direct cash payments to private entrepreneurs managing the navy yard. This represented not only a significant administrative development, but an economic sea-change to a much more monetized system, as entrepreneurs were expected to source materials on the open market rather than the crown supplying them. This shift coincided with a new approach to the state's resource management in general.

The *arrende* experiment

From the later 1610s, instead of direct crown administration of its revenue generation and expenditure, both tax collection and military procurement were outsourced to private entrepreneurs. Individual revenue streams, from tolls on foreign goods to the taxes on grinding grain to the general tax obligations of specific parishes or entire regions, were leased as tax farms, mostly to private individuals but occasionally to collective bodies. In return for a cash payment, the contractor was granted an *arrende* which allowed him or her to collect the relevant tax or toll. Whatever income the contractor could extract over the payment was profit. Some *arrenden* were granted for production facilities owned by the crown, with the contractor required to deliver a stated amount of production to the state, but could use the facility to produce for private sale and profit as well.⁹

From 1620, the navy yard in Stockholm was leased to a private entrepreneur, who was responsible for maintaining all of the existing hulls of the fleet (rigging maintenance was a separate contract) and building new

ships as needed. The initial contractor was Anton Monier.¹⁰ As with many of the new entrepreneurs, he did not bring specific technical expertise to the arrangement, but his business acumen. Monier had been a specialist in metals and armaments, and returned to that field when his navy yard contract ran out. Because he was not himself a shipwright, in 1622 he took in a Dutch master shipwright, Henrik Hybertsson, as his partner.¹¹ Henrik had immigrated to Sweden at the start of the century and had designed and built a number of warships at different yards. When the contract came up for renewal in the winter of 1624-1625, Monier opted not to continue and Henrik recruited Arendt de Groote, a young Amsterdam merchant, as partner. They agreed to maintain the hulls of the navy's ships for the following four years and to build four new ships: two smaller vessels based on the design of an earlier ship Henrik had built and two ships of a larger, entirely new design. *Vasa* was the first of this new class.¹²

At the same time, the maintenance of rigging and sails was contracted to a different entrepreneur, initially Richard Clerk, a Scottish immigrant usually referred to as Admiral Clerk. He held the rigging contract from 1615 until his death in 1625,¹³ when his younger brother¹⁴ John Clerk (Captain Clerk) took over.¹⁵ In 1626, John Clerk signed a contract in his own right to maintain the fleet's rigging at a fixed rate related to the tonnage of the ships named in the contract; this is the first source to mention *Vasa* by name, as *Nya Wassan*.¹⁶ Unlike the navy yard contracts, rigging for new ships was not included in the general contract for maintenance, but was arranged through separate contracts.¹⁷ This allowed the Crown some flexibility, and rigging was occasionally supplied by other contractors. *Vasa's* rigging and sails were not provided by Clerk, but by the Dutch entrepreneurs who held the contract for the Västervik yard, Paridon von Horn and Christian Welshuisen.¹⁸ The rigging for *Vasa's* sister ship, *Äpplet*, was provided by Louis de Geer.¹⁹

These naval procurement contracts are sometimes held up as examples of the *arrende* system which dominated the Crown's resource management approach from the end of the 1610s to the middle of the 1630s, and while they are part of the larger network of interlinked agreements, they are not like the normal arrangements that made up the bulk of the system. Both the wording of the contracts and the registers for the 1620s consis-

tently distinguish between *arrende* and *contract*, although the former are occasionally referred to by one of the chancery clerks as *arrende contract*, and in later correspondence, all of the private arrangements tend to be called *arrende*. In its initial configuration, an *arrende* specifically refers to the leasing of a crown income source or production facility to a private person in return for either a cash advance or delivery of the production from the source. Most of these agreements involve tax farms of various sorts, but a few grant control of a production facility to an entrepreneur. By far the most common version of the latter grants control of a mill for grinding grain, and even here the main source of income is the tax charged on grinding grain rather than the surplus production, but there are some *arrenden* which are relevant for military procurement, such as control of iron works.²⁰

In general, contracts for military procurement are more traditional and straightforward: the crown commits to paying an agreed price for an agreed quantity of goods, such as muskets, breastplates, barrels of gunpowder, pieces of artillery, or ships and their rigging.²¹ There is no provision for income other than the cash being paid by the crown, with the occasional exception that the entrepreneur's maintenance may be assured by the living from a particular estate held in a personal grant as a form of salary or compensation (*förläning*, a form of compensation which had been in use long before the *arrende* system). In the case of large iron works, the entrepreneur could be granted the tax rights on the surrounding countryside in order to provide the income necessary to maintain production.

The naval procurement contracts are something in between, as the entrepreneur leased a state-owned production facility, such as the navy yard or the Stockholm ropewalk, but operated it as a private business with the Crown as sole customer. All of the potential income was agreed up front, in the form of the sum paid by the Crown, with no real possibility of selling surplus production, as the Crown's requirements were often at or beyond the capacity of the facility. Privatisation of the operation offered several potential benefits to the Crown, from the possibility of introducing some predictability of expenses for budgeting purposes to transferring the administrative cost of procurement to the entrepreneur, while the

entrepreneur could make a profit if he or she could negotiate a favourable price for the goods and control costs. This changed the nature of both the economic and administrative relationship between the shipbuilder and the crown, creating pressures on the shipbuilder which had not previously existed but also reducing the Crown's leverage over the management of the shipyard, especially when it became clear that the Crown was unable to maintain its end of the bargain and supply the agreed sums of cash. This diminishing of the Crown's authority was a problem which plagued the entire system of outsourcing, and was no doubt part of the reason for its abandonment in the 1630s.²²

Even though these contracts are not *arrenden* in the purest sense, they are still effectively tied to the *arrende* system, since they grant control of a Crown facility to a private person and the income being used to pay the entrepreneurs is being raised through *arrenden* (often tolls). The people involved in the transactions are often the same, especially as the 1620s wore on. In the first rush after the widespread institution of the *arrende* system for raising the state's revenue, a large number of people at several levels of society, as well as municipalities and other collective institutions, signed on, but many of these actors found that the business model did not work for individual small holdings. As the historian Mats Hallenberg has pointed out, one flaw in the system was that, after many years of collecting taxes, the state had a very good idea of the actual value of the properties it leased, and the prices it negotiated left very little margin for the entrepreneur.²³ The bulk of the system, especially its most profitable parts, was consolidated into a few, mostly foreign-born, hands by the later 1620s, where *arrenden* effectively became collateral for venture capitalists willing to loan large sums to the state.²⁴ These entrepreneurs formed a closely-knit business community whose specific obligations, ownership and financial relationships can be difficult to disentangle.

The main characters

The Swedish crown had been recruiting foreign experts long before Gustav Adolf came to the throne in 1611. Foreigners served in the military, and a number of master shipwrights had come from Holland at the beginning of the century. The merchants of the Low Countries were seen as being especially useful, as they had both the means to finance industrial development and the financial knowledge and networks to make efficient use of the resources available. These men brought their wealth and skills to bear on the problem of outfitting a military that could compete with the best in Europe in a country with no significant central markets, a small, widely dispersed population, and a revenue infrastructure that looked decidedly medieval. It is hardly surprising that they turned to the markets and economic structures they knew best.

These men knew each other and formed an ever-shifting constellation of individual ventures. The main players were never very many in number, but they carried along a larger number of minor figures in their orbit, attracted by the gravity they projected. In addition to doing business with each other, they maintained their contacts in the Low Countries. In November 1626, Hendrik Hybertsson recorded in his account book debts of 9896 daler 12 öre he owed to creditors in Holland for that year, while his debts in Sweden were 13397 daler, of which half was owed to his wife and a third to his partner. He owed significant sums to one of his creditors, Rombout Johanzoon, in both Sweden and Holland.

His accounts also show business dealings with the Clerks and other military entrepreneurs, especially Paridon von Horn. There are no entries for Louis de Geer, who often stands in general histories as the exemplar of the Dutch businessman in Great Power Sweden, but he had not yet really arrived on the scene in Stockholm when the accounts were written. He did start to play a direct role in the navy in 1627, as a rigging contractor (cf. discussion of Äpplet's rigging, below), but one might say that Paridon von Horn was the dominant foreign financier in military procurement before then.

Together with his business partner Christian Welshuisen, von Horn held every imaginable type of *arrende*, from rural tax farms on individual

härader and toll mills to one of the top prizes, the lucrative foreign tolls for Stockholm.²⁵ At the same time he held conventional procurement contracts for the military – he built ships in Västervik,²⁶ supplied salted fish to the Crown,²⁷ and in one particularly complicated deal, delivered the rigging for *Vasa*.²⁸ Von Horn supplied some of the toll income directly to the navy yard contractor,²⁹ without it passing through the treasury (contrary to the terms of the navy yard contract), while at the same time he loaned money as a private businessman to his fellow businessman, Henrik Hybertsson.³⁰ In the series of Liquidations that wound up the *arrenden* after 1630,³¹ most of the contractors show up in summary accounts of a few pages, but Paridon has an entire bound volume of over a hundred pages. His relationships and dealings were so complex that it was never possible to disentangle all of them, and in some cases the crown eventually gave up arguing with him and agreed to pay him what he claimed he was owed.³²

Timber

Shipbuilding is often blamed for deforestation, especially in small states with large navies, such as Early Modern England and Renaissance Venice, with contemporary complaints about the woeful supply of ship timber seen as some of the evidence, but this is an oversimplification and misleading. Shipbuilding timber can be in short supply even in a heavily forested country because the demand is extremely specific. In northern Europe, the timber normally used for building warships after the Middle Ages was oak. It was durable, strong, and widely available in the large scantlings (cross-sectional dimensions) needed for shipbuilding. The range of the species most commonly used for all types of heavy construction, *Quercus robur* and *Q. petraea*, covers more or less all of temperate Europe, including Sweden as far north as the Mälaren basin. Oak can be found both as long, straight trees growing in dense stands, which are suitable for keels, beams and planking, and as broad, solitary spreading trees with curved branches suitable for stems, framing and the many curved parts needed for ships.

However, not every tree is suitable for shipbuilding, and clearcutting forest is not an effective way to manage the timber resource. Curved timbers have to be chosen to match the shapes desired for specific elements, and so trees are selected and processed individually. Finding enough trees with the right curves for a single warship requires knowledgeable people to search a large area of forest and field. Straight trees also have to be selected carefully, to avoid those which have started to develop heart rot (as oaks tend to do past a certain age and size) and those which have twisted or irregular grain. Shipbuilders thus do not denude the countryside of trees, but they do need access to a lot of countryside in order to find the few trees which are suitable. In a survey of domestic sources of shipbuilding oak in England in 1671, useful trees were widely scattered.³³ Shipbuilders might be forced to resort to foreign timber markets due to depletion of the specific kinds of trees they needed.

Poland-Lithuania had been a major international supplier of oak timber for a wide range of applications since the 14th century, with large tracts of dense oak forest. Most of what it exported was straight timber, in the form of barks (beams), wainscot (planks), boards (thinner than planks) and roughly shaped barrel staves in the hundreds of thousands. Curved timber was expensive to ship, as it could not be stowed efficiently in a ship's hold and it was not possible to predict what shapes most of the market needed, although Dutch shipyards, which were dependent on imported timber and made large numbers of ships to standardized designs, provided a market for some export of *kromhout* (literally "crooked timber"). Dutch timber merchants controlled most of the commercial timber trade out of the Baltic by the 17th century, buying at source and shipping directly to large international markets, such as Amsterdam. They also had agents in smaller but lucrative trades, such as the export of timber from the Danish counties of Halland and Skåne and mast timber from western Sweden.

Timber has a high volume relative to its value, so shipping costs represent a substantial fraction of the retail price – in the late Middle Ages, shipping could be up to 80 per cent of the cost at source for timber shipped from the Baltic to western markets.³⁴ This is true even for short-haul routes, as loading and unloading are a large part of the overall cost. Once all timber has to be shipped to the yard, the cost penalty for buying on

the international market becomes less prohibitive, especially as the operators of the Stockholm navy yard were exempt from paying import duty on timber and fuel.³⁵ At the same time, the shortage of labour in the countryside, due to the combination of a small population and the depletion of the workforce through conscription into military service, increased the cost of sourcing timber locally. In the 1620s, this imbalance was further shifted in favour of international sources by the sharp drop in Dutch traffic into and out of the Baltic, which should have made some of the timber sources formerly in their control available for purchase within the Baltic, especially by well-connected Dutch entrepreneurs working for the king of Sweden.

The result was an opportunity for the navy yard contractors, who were foreign businessmen, to purchase timber abroad at advantageous prices. This was limited to straight timber, in the form of rough-sawn plank (plank is thicker than 1½ inches or 37 mm; boards are thinner than 1½ inches), which was needed in large quantities for the planking, ceiling and decks of ships. It was still not advantageous to purchase *kromhout* abroad, as trees had to be selected individually. In practice, this meant sending teams of shipwrights into the forest with full-sized patterns of the timbers needed. They selected the trees and did much of the rough shaping in the woods, which minimized transport costs. This was not practical for overseas sources, and in practice limited the harvested resource to forests with water transport links to the capital.

Apart from a small amount of timber which they were allowed to cut on royal estates (one hundred trees over four years, when a single ship the size of *Vasa* would require thousands of trees), Henrik and Arendt were responsible for sourcing all of the raw material and labour themselves from the open market. They were given control of a number of Crown forges and a wind-powered sawmill³⁶ for processing the materials, but only for handling the navy's material, not for production in their own right. They were to be paid 66 000 daler annually, disbursed monthly (presumably in cash) as the treasury would bear it. Several drafts of this contract survive, as well as notes and scratch paper attempts to calculate the total amount of money needed for the contracted cost,³⁷ showing that Henrik and Arendt were considering the costs and potential sources of labour

and materials carefully. An accounting of the cost of *Vasa* compiled after the ship was finished lists all of the materials and labour, but specifically states that it omits transport and other transaction costs.³⁸ Against the contract price of 40 000 daler (or 42 000 daler³⁹) the hull actually cost 53 300 daler. Of this, 14 100 daler (26.5 per cent) was spent on timber, 16 500 daler (31.0 per cent) on iron (anchors, hardware, nails and bolts) and 22 700 daler (42.5 per cent) on labour.

Although the contract did not take effect until January 1626, Henrik and Arendt were expected to deliver the first ship that year, so they began buying materials already in 1625. Their account books for 1625 and 1626 survive and show where they purchased most of the timber that eventually went into *Vasa*, as well as timber held for use in one of the smaller ships and timber used for the maintenance of the fleet. These accounts show quantities and unit prices, as well as the names and locations of suppliers. They also provide information on transaction costs, including not only transport, but fees for exchanging foreign currency, expenses for carpenters sent out into the forests to cut and rough shape timber, and even the cost of hiring teamsters to transport sacks and chests of cash to pay for significant purchases.⁴⁰

The organization of the navy yard workforce was adapted to the requirements of a centralized production site with a disbursed resource base. Henrik employed two master shipwrights, Henrik “Hein” Jakobsson and Johan Isbrandtsson. Hein was the *gårdsmästare*, the yard master, who worked in the navy yard itself, overseeing the construction and repair of ships. Johan was the *skogsmästare*, the forest master, who travelled the countryside with gangs of carpenters, selecting and rough shaping trees on various estates. In addition to their salaries, the forest carpenters were also entitled to travelling expenses and maintenance. Johan was responsible for hiring local labour to move timber to the water so that it could be loaded on boats for shipment to Stockholm. This kind of labour could be expensive, due to the sparse population and demands from other users. Most *arrenden* included the contractor’s right to claim the labour and transport duties owed to the king by local peasants, and this use of their time was seen as a heavy burden.⁴¹ Henrik and Arendt’s contract did not include this right, and so there are many entries for paying local peasants

and their teams of horses to haul timber out of the woods to the nearest point reachable by boat.

Because of the wide dispersion of suitable shipbuilding timber, the navy yard bought timber, sometimes in lots as small as a few trees, from a number of different owners of wooded estates. Most of these suppliers were members of noble families, who formed a close network of their own. The navy purchased timber from, among others, Johan Skytte (the acting treasurer of the realm), Prince Johan Casimir, Mathias Soop, and several prominent widows, among them “Countess” Ingeborg Claesdotter,⁴² wife of the former *riksamiral* Göran Nilsson Gyllenstierna. One of the largest and most consistent suppliers was Fru Brita Gustafsdotter Bååt, who had held the estate of Ängsö (Engzöö) since she received it as *morgongåva* in her marriage to Arvid Posse in 1598.⁴³ She was active in the timber and iron markets, and the navy yard maintained a nearly permanent presence on her property, which seems to have been a good source for oak. She was well connected in Swedish society (her cousin was married to Chancellor Axel Oxenstierna), and her house at Ängsö is still standing.

As the account books show, the geographic range from which the navy yard sourced domestic timber stretched from the northern shores of Mälaren as far south as Kalmar, with substantial amounts of timber coming from areas near Västerås, Nyköping and Gamleby/Västervik. Smaller amounts came from Erstavik and isolated estates south of Stockholm. Henrik owned and operated a small merchant ship, the *Sankt Jakob*, which he used for transport, but also hired freight tonnage as necessary, as well as paying crews and local tolls and fees. His transaction costs were thus spread over a wide range of people and mounted up rapidly.

At the same time that Henrik was deploying his carpenters and sawyers out into the forests, Arendt de Groote was travelling between Amsterdam and Sweden as well as all over the Baltic to source materials that were either not available in Sweden or were available at a competitive price elsewhere. The account books show him sending purchases back to Stockholm from various places and money being forwarded to him to allow him to make purchases. Along with compasses, paint, coal and whetstones, a major foreign purchase was timber. The account books list substantial

purchases in three prominent timber markets: Riga, Königsberg (now Kaliningrad in Russia) and Holland (probably the Amsterdam area). In all of these cases, the timber was oak purchased as rough-sawn plank. Riga and Königsberg were both termini for the export of oak grown in the dense stands of the Polish-Lithuanian forests, and so Arendt's connections with merchants in those towns allowed Sweden to take advantage of the strategic resources of its enemy. Amsterdam was his home town, but its market was full of timber imported from other places, primarily Germany and Poland. The Dutch had organized this trade so well, driving transport and other transaction costs down through the use of specialized ships, direct purchase at the source, and favourable commercial arrangements that relieved them of many of the more onerous tolls, that it was possible for them to market imported timber competitively. It is thus possible that some of the timber Arendt purchased in Holland and shipped back to Stockholm had come from the Baltic to begin with. That this timber was competitive provides some indication of how difficult it was to source timber economically within Sweden, even if it was, in theory, widely available.

As an illustration, in 1625 the navy yard paid a total of 21 338 daler 19 öre for timber, including transaction costs.⁴⁴ Because much of the transaction cost of foreign timber (felling, sawing, hauling to market) is subsumed in the purchase price at market it is not possible to identify it in the accounts. It is more instructive to look at the domestic picture in detail. In 1625, the navy yard purchased timber in Sweden, the vast majority of it oak, for a total of 4664 daler paid to the sellers. In addition to this, the transaction costs, including labour to cut the timber, transport over land to water (usually by local peasant labour), and freight by water to the navy yard, amounted to 2898 d 16 ö, or more than 62 per cent of the price of the timber. This is a substantial addition to the cost for timber being sourced at relatively short distances from the navy yard, and suggests that there was room to get better prices by buying in a well-organized market, even if it meant longer transport. Long-distance transport by sea was in any case relatively cheap, compared to the cost of dragging the trees out of the forest to the nearest navigable water.

It has been possible to corroborate the historical data on the specific

sources of some of the timber in the *Vasa* directly, by dendrochronological analysis. This type of study looks at the variation in annual ring width, which is a result of local variations in weather, to identify not only when a tree was growing but where. Oaks in the Mälaren valley have a different signature from oaks near Kalmar, and both differ from timber growing in the Vistula basin. In the course of a project led by Aoife Daly, it has been possible to take more than 300 samples from timbers in the hull of *Vasa* and compare their annual rings to master curves developed for different areas in northern Europe.⁴⁵ These show a regional distribution which reflects the sources reported in the purchase records. All of the curved timbers sampled appear to have domestic Swedish sources, with two distinctly different signatures which probably reflect the division between sources in Mälaren and those along the south-eastern coast.

The planking reflects these two sources as well, but includes two signatures only found in the planking. One of these matches a diffuse master chronology known as "Baltic oak", which refers to a Polish-Lithuanian source, while the other was a surprise. Some of the ceiling (interior planking) in the gundecks can be localized with confidence to the area around Göteborg and southward, on the west coast of what is now Sweden but was then mostly Denmark. This was initially puzzling, as all histories of Baltic timber trade are based on the assumption that the flow of timber is strictly westward, and there are no entries in the Sound Toll records for timber entering the Baltic in the 17th century. However, Swedish ships or ships carrying goods for the Swedish king were exempt from the Sound Toll in this period. The Danish town of Varberg, south of Göteborg, maintained a trade in oak timber with Amsterdam merchants until well into the 17th century. It seems most likely that some of the timber purchased in Holland and shipped back to Stockholm originally came from western Sweden, further evidence of how complicated the supply of an essential commodity could become.

Hemp

Hemp (*Cannabis sativa*) was the raw material for ships' rigging, both for spinning and laying into rope and for weaving into sailcloth. It was needed in large quantities – a typical medium to large Swedish warship needed 15-17 tonnes of hemp fibre in the form of rope and sailcloth for its initial outfitting⁴⁶ - and it was not very durable. Maintenance contracts indicate that the navy budgeted about an eighth of the capital cost of a ship's rigging for its maintenance and replacement every year⁴⁷ in working ships. It was also expensive. *Vasa's* rig was valued at 6 500 daler, or 10.8 per cent of the combined cost of hull and rigging, but represents less than 2 per cent of the combined weight of hull and rigging. Hemp was also one of the few naval stores which Sweden could not source domestically.

Although hemp grows as a weed throughout the temperate zones of northern Europe, like shipbuilding timber it cannot be harvested indiscriminately. Hemp of sufficient quality to make into rope or sailcloth has to be cultivated in the proper soil and processed very carefully. The conversion of the plant into useful fibre is labour-intensive. The fibre, which is the bast lining between the woody outer cortex and the central pulp of the stem, has to be separated from the rest of the plant without damaging it. This begins with retting, soaking the stems in water to start a controlled process of rotting, followed by successive applications of increasingly refined violence to break up the woody cortex, separate it from the fibre, and clean and align the fibre. The process and result is very similar to flax, and finished hemp and flax fibre can be difficult to distinguish. Mixing the weaker and less durable flax in with hemp was considered a form of fraud, and was a pernicious practice in the hemp trade, especially as it was almost impossible to detect once the fibre had been made into rope or cloth.⁴⁸

Russia held an early dominant position in the international hemp market, exporting via Archangel on its northern coast, but attempts by a major international trader, the Muscovy Company of London, to manipulate the price in the early 17th century led consumers outside of the Baltic to consider alternative sources.⁴⁹ Riga and Königsberg hemp rapidly assumed a prominent place in the market, as the fibre was considered to be as good or better than the earlier Russian product, and it could be purchased as fibre and made into rope by the user, which made it easier

to assure quality. The rigging maintenance contract for the Swedish fleet in 1626 specified that all rope was to be made of "the finest Königsberg or Riga hemp".⁵⁰

The Swedish navy purchased much of its rope and all of its sailcloth from foreign sources for most of the first quarter of the 17th century, even though there were ropewalks in most of the major maritime centres in Sweden.⁵¹ Certain types of cordage, such as boltrope (the rope sewn into the edges of sails) and anchor cable, required specialized skill and tight quality control to produce, so these were often purchased abroad until well into the 1620s. However, in the 1620s, Sweden began to develop its domestic ropemaking industry. A clear indication of this is the improvement of the Stockholm ropewalk, which was a major supplier to the navy. A ropewalk need not be more than an open piece of ground several hundred meters long. The longest ropes made were anchor cables, which were standardized at 100-120 fathoms (178-214 m for fathoms of Swedish feet), and one had to start with yarns (and an open space) which were almost twice this long, due to shortening which occurred in the manufacturing process. Very little machinery or infrastructure was required in order to produce serviceable rope for many applications, but naval rope required more consistent quality and fixed infrastructure was advantageous.⁵²

In the rigging maintenance contract for the fleet signed by John Clerk in August 1626, he was given command over the Stockholm ropewalk, with a separate budget from his main maintenance budget, but not specifically required to use it.⁵³ The rope of this time found on *Vasa* exhibits highly variable quality. Some of it is excellent, such as the sail boltropes, very evenly spun and laid from carefully and consistently processed fibre, while other ropes are lumpy and uneven, with snarled yarns inside the strands.⁵⁴ This suggests that Paridon von Horn, who supplied the rigging, was using a wide range of sources rather than a single, professional ropewalk. His instruction specified that he would supply the rigging from foreign sources, so he could not exercise direct control over production as the Clerks could. In this matter, he used Arendt de Groote as his agent for purchasing sailcloth and cordage in Holland,⁵⁵ and Arendt may not have had the technical expertise to judge the quality of products he was purchasing.

In April 1627, Louis de Geer, the powerful Dutch arms merchant, together with his partner Wellam Giliusson de Besche, signed a long series of *arrenden* and contracts for various aspects of military supply. Among these they agreed to import the rigging for *Vasa's* sister ship *Äpplet* from Holland, and take over the Stockholm ropewalk.⁵⁶ The terms of the contract suggest that part of their mandate there was to convert the ropewalk into a more permanent, roofed installation. The Stockholm ropewalk does not appear on the earliest map of the city, from the mid-1620s, but by the 1640s, it was two long buildings occupying the space along what is now Birger Jarlsgatan in the area of Stureplan. With preferential access to Riga hemp, the development of Swedish ropewalks and the downturn in new construction for the navy after Gustav Adolf's death in 1632, the navy began to be able to rely increasingly on domestic rope production.

Sailcloth was another matter. The navy had functioned on domestic production of sailcloth, usually identified as *vadmal* (a heavily fullered woollen cloth with a dense nap) and *lärft* (a coarse linen cloth) for much of the 16th century, with some imports, but from the 1590s the reliance on imported cloth increased. Hemp was a superior material for sailcloth; it was lighter and more manageable than wool and more durable than flax, but hemp sailcloth of the quality demanded by the navy was not produced in Sweden until much later in the 17th century. Attempts to start domestic production in the 1630s were unsuccessful,⁵⁷ and the navy relied on imported cloth for another generation. Naval quality sailcloth was available from a number of international sources, which can be identified from purchase records. At various times the navy bought sailcloth made in the Low Countries, Lübeck and Gdańsk, with German cloth predominating in the 1610s, but by the reign of Gustav Adolf, it frequently if not usually specified French sailcloth for some or all of its sails. Richard Clerk's contracts in 1618, 1621, and 1622 specified French cloth for the courses (lowest, heaviest sails), Gdańsk or Lübeck cloth for the topsails and mizzen, and Norman⁵⁸ cloth for the topgallants (the lightest sails)⁵⁹ on larger vessels, with Holland cloth specified for some smaller vessels. The maintenance contract of 1626 with Richard's brother John called for two weights of cloth for new sails: broad French cloth for the courses and good French canvas for the topsails.⁶⁰ Although Glete questioned whether this meant that the cloth was actually made in France or was just a grade

of Dutch cloth, as both were exported from Holland,⁶¹ sailcloth was known in the international market by its place of manufacture rather than its point of purchase. Cloth made in France was widely respected for its quality and specified by other navies as well as the Swedish. French cloth was made in a number of major production centres in northern France. The English navy specified French cloth for its sails for much of the 16th century, and even after the development of a domestic sailcloth industry by the early 17th century, French cloth continued to be imported.⁶² French cloth was expensive, and not always available. In its absence, Dutch cloth, largely produced in the weaving centre of Krommenie in Holland, was an acceptable substitute.⁶³ Both French and Dutch cloth could be purchased in Amsterdam. A shortage of French cloth in the Swedish navy's stores in the summer of 1623 led to a suggestion by Richard Clerk to use Gdańsk cloth, of which he had plenty, but the king refused, insisting on French cloth.⁶⁴

Six of *Vasa's* sails survive, and they are made from two weights of cloth, with the lighter weight occurring in two different widths. It is not possible to be certain where this cloth was made, but the widths are consistent with known widths produced in France, less so with known widths from Krommenie.⁶⁵

The roping sewn to the edges of the sails was made differently than normal rope for rigging, with the individual strands laid harder but the overall lay looser. Normal rope could be altered by stretching it to approximate the performance of purpose-made boltrope, but the specialist product was preferred. It had to be matched carefully to the cloth, and had to be as consistent as possible in its quality in order to give the sail a proper shape. We can see in the *Vasa* material that the sail roping is of much higher and more consistent quality than any of the other rope in the ship, from the initial selection of high-quality fibre through the processes of spinning, laying and closing.⁶⁶ It was likely purchased from a specialist supplier, possibly in conjunction with the purchase of the cloth. In 1637, the need to match sails and roping better was one of the reasons given when the English admiralty decided to abandon its sailmakers of 60 years, the Pruson family.⁶⁷ The Swedish navy may have continued to import sail roping after the bulk of rope production shifted to Sweden for the same reason.

Conclusion

The Swedish capture of Riga in 1621 gave Sweden access not only to a major entrepôt and its wealth, but also a source of supply for two key naval stores, timber and hemp. Riga was an export point for both, with a well-developed economic infrastructure stretching deep into the hinterland as a legacy of its Hanseatic past. Hemp was a strategic material with limited sources of supply, and Riga was considered to offer the best quality for naval use. The acquisition of the outlets for such a commodity was critical for the expansion of the navy, as it allowed the development of a larger domestic rope industry and relieved the navy of the need to rely as much on imports. It did not by itself eliminate the import of rope or rigging, as particular circumstances could make importation a viable option. That Paridon von Horn and Louis de Geer were both expected to supply the rigging of *Vasa* and *Äpplet* from sources in Holland shows that such circumstances continued to exist. There is evidence that the navy's normal rigging contractor, John Clerk, was having difficulty meeting his obligations within a year of signing the maintenance contract,⁶⁸ and the quantities of rope and sailcloth needed for two ships substantially larger than the ships normally ordered before 1625 may have exceeded the capacity of domestic production.

The expansion of the shipbuilding program after 1620, building not just more ships but larger ships, at the same time that new construction was centralized to the capital and Västervik (with a few ships built in Göteborg), no doubt applied significant stress to the timber procurement process. Oak may have been abundant, but it had to be found, selected, cut and transported on a scale not previously seen, while labour was becoming more expensive and harder to source, as conscription (initiated in 1618) began to take men out of the pool of available labour and the private entrepreneurs who had signed *arrende* began to over-exploit the peasantry. These effects no doubt raised the transaction costs of sourcing timber domestically, but there was no escaping the use of local forests for the curved timbers needed to build ships. Foreign sources could supply rough planking stock at competitive prices.

While unskilled labour for moving timber to the water and performing

other menial tasks in the shipbuilding process was starting to become scarce, there was already a shortage of the skilled labour needed to build ships at the pace the king demanded. From 1620, the workforce at the Stockholm navy yard was expanded, in fact doubled, by the recruitment of skilled seasonal labour from abroad, primarily the Low Countries.⁶⁹ These men were paid at a higher rate than domestic shipwrights. If the number of Swedish and Dutch carpenters at the navy yard were about equal, as Cederlund suggests, and the Dutch carpenters worked only during the warmer months, then they were being paid at a daily rate more than twice that of the Swedish carpenters.⁷⁰ That the state could support this expense is another indication of the pressure on the procurement and production process.

The recruitment of foreign merchants with their international connections to the procurement process enhanced the navy's access to labour and materials in foreign markets, and certainly led to a more international procurement approach in the short term. The use of their financial expertise, combined with the exemption from key tolls, probably reduced the transaction costs of foreign purchases to where they were not just competitive with domestic supply but preferable. Familiarity with the international market probably also played a psychological role for the entrepreneurs, while the strong Swedish international currency gave them effective purchasing power abroad.

The Swedish naval expansion of the 1620s coincided with a temporary, marked decline in Dutch engagement in Baltic trade after 1621, which should have increased the supply of foreign timber and hemp available for Swedish purchase, even while Dutch merchants could take advantage of remaining contacts in foreign markets. This should have not only increased availability, but pushed the price at source downward, as timber merchants in Riga and Königsberg sought to find new buyers in the absence of Dutch demand.

After Gustav Adolf's death in 1632, the regency government cancelled many of the outstanding contracts for new ships, especially a series of large ships which the king had ordered late in his reign. New construction came to a standstill for a decade, and the navy focused on maintenance, which provided a breathing space in which to develop domestic production of

naval stores. The naval battles of Torstensson's War in the 1640s were fought for the most part with ships built in the 1620s and early 1630s; at the outbreak of the war, only eight of the navy's forty-two combatant ships had been added to the fleet after 1634. Four were recent purchases in the run-up to the war, and none were especially large.⁷¹ Even Karl X's fleet at Öresund in 1658 included a handful of Gustav Adolf's ships. By the time that new construction resumed in volume in the 1650s, Sweden had lost its close relationship with the Low Countries, as the United Provinces had switched sides in the Baltic wars, allying with Denmark-Norway in both the wars of the 1650s and the Scanian War of the 1670s. The navy turned increasingly to English expertise instead of Dutch⁷², and developed a very different network of suppliers.

One of the lasting consequences of the events of the 1620s was a distinct shift throughout the government's finances from in-kind sourcing of materials to cash accounting and transactions. Even after the cancellation of most of the *arrenden* in the 1630s, the advantages of dealing in money rather than barrels of flour and cattle on the hoof were readily apparent. And even if no one liked the new copper coinage, the shift towards monetization could not be reversed. Sweden still lagged behind many other countries in its bookkeeping practices and financial sophistication, but had taken a giant step forward. The increased reliance on foreign sources during the 1620s played a part in this, as it exposed the government to international, monetized markets. The war in Germany would draw Sweden more fully into the continental European economy during the 1630s and 1640s, even as it sought to improve its domestic supply networks.

Samanfattning

Byggandet, utrustandet och upprätthållandet av en flotta kräver en stadig ström av kapital och råvaror. Innan ånga och järn tog över från segel och trä så var de viktigaste råvarorna för att bygga och utrusta fartyg: timmer för att bygga skrovet, järn för beslag och fästen, hampa för trossar och segel och tjära för göra skrovet vattentätt. Under 1600-talet utvecklade alla de stora sjömakterna i norra Europa professionella administrativa apparater för att samla in och styra flödet av de stora mängder råvaror som krävdes för att bygga och underhålla örlogsfartyg. Det uppstod en alltmer sofistikerad marknad kring dessa strategiska råvaror och flera stater ingrep i krig för att öka eller säkra sin tillgång till de råvaror de behövde.

Under Gustav II Adolf utökade Sverige sitt territorium och fick kontroll över betydande mängder av alla de viktiga råvaror som behövdes för att bygga och underhålla örlogsfartyg (naval stores): timmer, tjära, hampa och järn. Sverige var en av få större sjömakter vid denna tid som kunde tillfredsställa sina behov av dessa råvaror från områden under egen kontroll. Men under kortare period på 1620-talet ledde olika samverkande processer i Sverige och utomlands till att utländska källor åter kom att spela en viktig roll i införskaffandet av timmer och tjära. Samtidigt pågick en allt snabbare process mot en ökad inhemsk produktion av andra av de nödvändiga råvarorna. En ekonomisk kris i Europa, det återupptagna Nederländska frihetskriget, den svenska flottans snabba expansion inför kriget med Polen-Litauen, svenska statens nya metoder för beskattning och anskaffande av råvaror bidrog tillsammans till att en liten grupp utländska, huvudsakligen nederländska, affärsmän fick en central roll i införskaffandet av timmer och tjära till den svenska flottan. De kunde under en period framgångsrikt dra nytta av sina internationella nätverk för att hålla nere transaktionskostnaderna och tillhandahålla de råvaror som Sverige behövde från områden så spridda som Livland, England och Frankrike. De kunde till och med tjäna pengar på att skeppa timmer, en av de viktigaste exportvarorna från Östersjöområdet, tillbaka till sitt ursprungsområde för att fylla flottans behov. Det hade aldrig hänt tidigare och har inte heller hänt sedan dess.

References

Manuscript sources

Sweden

RA – Riksarkivet (National Archives of Sweden), Stockholm
KK – Kammarkollegiet (Treasury Archives)
RR – Riksregistraturet (Calendar of State Papers)

The United Kingdom

PL – Pepys Library, Magdalene College, Cambridge
PL 1339: His Ma:ts 3:d rate ship the Lenox, 1677.
PL 2265: Papers collected for Parliament to support the 30 Ships programme, 1677.
PL 2875: Naval Miscellany 7 (various dates before 1700).
PL 2878: Naval Miscellany 10 (various dates before 1700).

Published sources

Adams, David “Montrose: A review of its Baltic and Scandinavian connections”, *Northern Studies*: 15–21, 1984.

Bang, Nina Ellinger, *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660* Copenhagen 1906.

Bengtsson, Sven, “The Sails of the *Wasa*”. *International Journal of Nautical Archaeology* 4.1: 27 – 41, 1975.

Bengtsson, Sven, Louis Bartoš and Fred Hocker (in press), “Sails”, in Fred Hocker and Olof Pipping, *Vasa II: Rigging and sailing a Swedish warship of 1628*, Lund.

Daly, Aoife, *Dendrochronological analysis of timbers from a shipwreck and waterfront at Skeppsholmen, Stockholm*, Dendro.dk Report 54, Copenhagen 2017.

Daly, Aoife, *Dendrochronological analysis of additional timbers from a shipwreck at Skeppsholmen, Stockholm* Dendro.dk Report 55, Copenhagen 2018.

Daly, Aoife, “Timber supply for *Vasa*: New discoveries”, in Giulia Boetto and Pierre Poveda (eds), *15th International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Marseilles 2018*, pp. 261-266.

Dollinger, Philippe, *The Hansa*. New York 1970.

Eriksson, Niklas, *Riksäpplet: Arkeologiska perspektiv på ett bortglömt regalskepp*. Lund 2017.

Glete, Jan, “Gustav II Adolfs Äpplet: Två stora skepp som var samtida med *Vasa*”, *Marinarkeologisk Tidskrift* 4: 16–21, 2002.

Glete, Jan, *Swedish Naval Administration 1521–1721: Resource flows and organisational capabilities*. Leiden 2010.

Hallenberg, Mats, *Statsmakt till salu: Arrendesystemet och privatiseringen av skatteuppbörden i det svenska riket 1618–1635*. Lund 2008.

Hansson, Jim, *Scepter: Arkeologisk utredning och schaktningsövervakning. Vrak – Museum of Wrecks Arkeologisk rapport 2019:19*, Stockholm.

Knighton, Charles S. & David M. Loades (eds), *The Anthony Roll of Henry VIII's Navy: Pepys Library 2991 and British Library Additional MS 22047 with Related Documents* (Navy Records Society 140); Aldershot 2000.

Lootsma, Sipke, *De zeildoekweverij te Krommenie*. Koog aan de Zaan 1929.

Magnus, Ole and Annette Seeberg (in press), "Cordage", in Fred Hocker and Olof Pipping, *Vasa II: Rigging and sailing a Swedish warship of 1628*. Lund.

Morris, Martha, "The Rise of the English Sailcloth Industry, 1565-1643: Coastal trade records as an indicator of import substitution". *Mariners Mirror* 84: 139-151 2008.

Nisbeth, Åke, *Engsö slot*. Stockholm 2011.

Reinders, Jirsi, '*Door onbehoorlijke begeerte gedreven sijnde*'. *De Atlantische carrière van Arent de Grootte*. MA thesis. Leiden 2014.

Svensson, Sam, "Wasas Segel – och något om äldre segelmakeri". *Sjöhistorisk Årsbok 1963-1964*, pp. 39-82 1964.

Van Yk, Cornelius, *De Nederlandsche Scheepsbouwkonst open gestelt*. Amsterdam 1697.

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

Noter

¹ Glete 2010 covers the development of the Swedish naval administration in its first two centuries in detail, effectively superseding previous studies such as Zettersten 1890.

² See Ingvar Sjöblom's recent (2019) detailed study of the development of the navy's personnel in the 16th century.

³ RA Skeppsgårdshandlingar 70.8 and 70.9. These may have been submitted in evidence after one of the navy yard contractors was accused of exporting timber purchased with crown funds (RA KK protocol 26 February 1628).

⁴ Readily seen in the records of the Sound Toll, summarized in Bang 1906.

⁵ The wreck of *Solen* has been excavated by the Polish National Maritime Museum and is currently in the process of publication in scientific monograph form.

⁶ The remains were identified in 2017, when they were discovered to have been used as cribbing to stabilise the expansion of the shoreline on Skeppsholmen, probably in the late 1630s or early 1640s; Daly 2017 and 2018, Hansson 2019.

⁷ Glete 2010, p. 284

⁸ Glete 2010, pp. 286-287.

⁹ The *arrende* system, especially the tax farming aspects and their social and political implications, are covered comprehensively in Hallenberg 2008, with discussion of the earlier literature.

¹⁰ Various Anton, Anthony or Antonio; RA KK Kontraktböcker 1 1617-1622, ff94-96.

¹¹ RA KK Kontraktböcker 1 1617-1622, ff152, 166.

¹² Two slightly different versions of this contract were signed, one in December 1624 and one in 1625. The former was signed by the admiralty, the latter by the king, and while there seems to have been some initial confusion over which was the definitive version, the latter contract (RA KK Kontraktböcker 2 1623-1625: ff110-112) is the one usually cited by modern sources.

¹³ Usually named as Rickard Klerck/Klärck. RA KK Kontraktböcker 1 1617-1622 f153; RA KK Kontraktböcker 1 1617-1622, ff50-51; RA KK Kontraktböcker 1 1617-1622, ff125, 174, 176.

¹⁴ Most Swedish authors state that the relationship between Richard and John is unclear, but the Swedish history of the Clerk family is well known in Scotland. The Clerks were from Montrose on the east coast of Scotland, and had come to Sweden in 1610 with a ship they had outfitted at their own expense to serve Karl IX (Adams 1984, p. 18).

¹⁵ John Clerk usually appears as Johan or Hans Klerck/Klärck; 6 December 1625 (RA KK Kontraktböcker 2 1623-1625, ff160-161).

¹⁶ RA KK Kontraktböcker 3 1626 ff106-109.

¹⁷ For example, a contract of 8 March 1622, in which Richard Clerk agrees to provide the rigging and sails for the new ship *Stockholm* (launched in Stockholm the previous year), twelve galleys and sixty *lodjor* at a cost of 10 500 daler (RA KK Kontraktböcker 1 1617-1622, f125).

¹⁸ Open letter of 16 February 1627 from Gustav II Adolf to Paridon von Horn and Christian Welshuisen, RA KK Reg. 1627, f22.

¹⁹ Glete (2010, p. 488, n. 97) believed that John Clerk had provided Äpplet's rigging, but the Council's letter to the king on 10 June 1628 (RA royal correspondence 1628, f115) specifically notes that the rigging for the ship then being completed in Stockholm (which was Äpplet) would be supplied by de Geer. Treasury records (RA KK Reg. 17 July 1628) show that de Geer had already supplied some of the rigging by the middle of the summer.

²⁰ Such as the *arrende* for the Brän Ekeby iron works signed by Louis de Geer and Wellam Giliusson in April 1627 (RA KK Kontraktböcker 4 1627-1628, ff33-34).

²¹ See the contracts of March and December 1625 with Johan von Kassell for the supply of *ammunition* (small arms and armour; RA KK Kontraktböcker 2 1623-1625 ff127-127, 162) or the several contracts with Jacob Dankwardt for cast-iron guns and ammunition (such as RA KK Kontraktböcker 4 1627-1628, f65). These follow a standard form which is little different from pre- or post-*arrende* procurement contracts except that payments are in cash.

²² The wider problems in the Crown's relationship with its subjects caused by the *arrende* system are discussed at length in Hallenberg 2008, pp.167-208.

²³ Hallenberg 2008, p.77.

²⁴ Hallenberg 2008, pp. 81-126.

²⁵ RA KK Kontraktböcker 1 1617-1622, ff43-44; RA KK Kontraktböcker 2 1623-1625 f9.

²⁶ RA KK Kontraktböcker 1 1617-1622, ff42-43; RA KK Kontraktböcker 2 1623-1625, f24.

²⁷ RA KK Kontraktböcker 3 1626, f11; RA KK Kontraktböcker 4 1627-1628 ff

²⁸ This was in lieu of repaying the cost of rigging a ship he had built, Äpplet (not *Vasa's* sister ship but an earlier ship of the same name; see Glete 2002) which he had been required to buy back when it was not accepted for service (stated in an open letter from the king to von Horn and Welshuisen on 16 February 1627; RA KK Reg. 1627, f22). The value of *Vasa's* rigging and whether it equalled the value of the rigging of the slightly larger Äpplet became the subject of a dispute between von Horn and the Crown which ran for several years after *Vasa* had sunk; RA KK Likvidationer 92-93.9).

²⁹ As recorded in Henrik's account books; RA Skeppsgårdshandlingar 70.8, 70.9.

³⁰ As also recorded in Henriks account books; RA Skeppsgårdshandlingar 70.8, 70.9.

³¹ RA KK Likvidationer.

³² The specific case of the rigging for *Vasa* appears numerous times in von Horn's *Likvidation*, in various forms and in various combinations with other expenses. The earlier documents show a discrepancy between the government's accounting, valuing the rigging at 6000 daler, and von Horn's claims, at 6500 daler. In the later documents, the discrepancy disappears and the rigging is valued at 6500 daler.

³³ Pepys Library PL 2265 (Naval papers collected for Parliament 1677), pp. 56i-iv.

³⁴ Dollinger 1970, p. 157.

³⁵ Henrik Hybertsson and Arendt de Groote's contract specified this exemption: RA KK Kontraktböcker 3 1626 ff113-114, §10.

³⁶ Marks left by a wind-powered mechanical "up-down" saw are readily distinguished from the marks left by hand sawing; powered mill marks, mostly on planks and boards of spruce and pine, have been documented on timbers from *Vasa*.

³⁷ For example, RA Skeppsgårdshandlingar 1625, ff27-32.

³⁸ RA M1779.

³⁹ The first version gave 42 000 daler, the definitive version 40 000.

⁴⁰ RA Skeppsgårdshandlingar 70.8 and 70.9. The 1625 accounts are a "clean" final version, with different expenses grouped by subject; transport and other transaction costs start on f16. The 1626 accounts are a rough running account, organized by date, and transaction costs are scattered throughout.

⁴¹ Hallenberg 2008, pp. 170-171.

⁴² Her family achieved baronial status in 1652 under the name Bielkenstierna (rank nr. 28). She is given the title of *grevinna* in one of the entries in the accounts, but this was probably simply a courtesy, as her husband had been a *friherre*, roughly equivalent to a baron in England, but not a count (*greve*).

⁴³ Nisbeth 2011, pp. 24-29; there is some confusion in the records about her status, as most Swedish biographical sources list Arvid as dying in 1630 (the same year as Brita), but in 1614 she wrote twice to Axel Oxenstierna to invite him to her husband's funeral and to ask for his assistance (RA Brevskrivregister Oxenstierna collection, E 691), and all of the dealings that the navy yard had with her in the mid-1620s were either directly with her or with her agents, indicating that she held full control over the estate.

⁴⁴ RA Skeppsgårdshandlingar 70.8 ff10-14.

⁴⁵ Daly 2021.

⁴⁶ The rope and cable for rigging *Tre Kronor* (a ship about three-quarters the size of *Vasa* in tonnage) when new in 1626 came to 103 skeppund 13 lispund 7 skålpund (17208 kg, for a skålpund of 415g), costing 3317 daler 12½ öre (RA Skeppsgårdshandlingar 1622-1628). This ship was among the larger in the normal class of ship used by the navy, although *Vasa's* cables and rigging probably required closer to 20 tonnes of hemp, as its cables were much larger (cf. Magnus and Seeberg, in press).

⁴⁷ Based on the maintenance cost per last against the capital cost as presented in the rigging contracts of Richard and John Clerk referenced above; see Glete 2010, pp. 456-460 for a discussion of the navy's overall needs.

⁴⁸ This was a common complaint by the ropemakers working for the English navy; cf. Pepys Library PL 2878 (Naval Miscellany 10), pp. 559-562.

⁴⁹ The story was summarized by Messrs. William Greenwell and Thomas Styles as part of their correspondence to secure the contract for supplying hemp to the English admiralty in 1610; Pepys Library PL 2878 (Naval Miscellany 10), pp. 531-553, 559-562.

⁵⁰ RA KK Kontraktböcker 3 1626, f106.

⁵¹ Glete 2010, pp.452-459.

⁵² Magnus and Seeberg, in press.

⁵³ RA KK Kontraktböcker 3 1626, ff106-109.

⁵⁴ The cordage of *Vasa* is presented in detail in Magnus and Seeberg, in press.

⁵⁵ As revealed by bills of lading for the ships de Groote hired in Amsterdam to transport goods back to Sweden; Reinders 2014.

⁵⁶ The Council, in its letter to the king on 10 June 1628, informed him that Louis de Geer had already purchased the rigging for Äpplet in Holland; RA royal correspondence 1628, f115; RA KK Kontraktböcker 4 1627-1628, ff31-32.

⁵⁷ This included using child labour from the Stockholm orphanage; Glete 2010, p. 493.

⁵⁸ This term is difficult to be certain of; Glete (2010, pp. 485-486) transcribed it as *wurms* cloth, and Zettersten (1890: 354) believed it was a synonym for *vadmal* (heavily fullered, coarse woollen cloth), which is hardly likely as it was used for the lightest sails. In Richard Clerk's general contract of November 1618, it is clearly *Wurms duk*. In his contract of February 1621, the lightest weight of canvas is clearly identified as *Normans duuk*, which would mean cloth from Normandy, which was a production centre for sailcloth. In his contract for the rigging of *Stockholm* and other ships, the lightest sails should be of *Wurms* or possibly *Nurms duuk*. W and N can be difficult to distinguish among some secretarial hands in this period, and because both letters start with the same stroke, it may be a common scribal error to write one for the other. In any case, it is certainly an imported product.

⁵⁹ RA KK Kontraktsböcker 1 1617-1622, f153; RA KK Kontraktsböcker 1 1617-1622, ff50-51; RA KK Kontraktsböcker 1 1617-1622, ff125, 174, 176.

⁶⁰ RA KK Kontraktsböcker 3 1626, f106v.

⁶¹ Glete 2010, p.454.

⁶² In the 16th century, cloth from Ollerons and Poldaveis was preferred (Knighton and Loades 2000, p. 156); Morris 1998; By the later 17th century, the most common cloth specified was from Vitry or Noyelles (see for example, the building account for the 3rd rate *Lenox* in 1677; Pepys Library PL 1339: 41-42).

⁶³ Van Yk 1697, pp. 252-253, Lootsma 1929.

⁶⁴ Letter from the king to Vice Admiral Klas Fleming, 26 August 1623; RA RR 1623, f270.

⁶⁵ There are two preliminary publications of the sails (Svensson 1964 and Bengtsson 1975), with a comprehensive publication due to appear shortly (Bengtsson, Bartoš and Hocker, in press).

⁶⁶ Magnus and Seeberg, in press.

⁶⁷ Pepys Library PL 2875 (Naval Miscellany 7), p. 287.

⁶⁸ In September 1627 the king wrote to Riksamiral Karl Karlsson Gyllenhjelm to tell him that Clerk must make up his mind about whether to continue with the rigging of the navy's ships or not (RA RR 1627, f368).

⁶⁹ Cederlund 1966.

⁷⁰ As shown in the summary account of construction costs for *Vasa* and *Tre Kronor* (RA M1779). This is substantiated by individual payments reported in the navy yard account books for 1625-1626 (RA Skeppsgårdshandlingar 70.8 and 70.9).

⁷¹ According to the dates of service presented in Glete 2010, pp. 683-703.

⁷² See Eriksson 2017, pp. 89-112 on the shift from Dutch to English practices in the later 17th century.



The Dutch years of the Swedish navy 1631–1654

Hielke van Nieuwenhuize

On 15 April 1644, a Dutch ship arrived in the harbour of Gothenburg. On board were nine captains, fifteen lieutenants, twelve gunners and ten gunner's mates. They had been recruited for the Swedish admiralty by its agent in Amsterdam, Peter Trotzig, with the assistance of a Dutch naval captain, Jakob de Boer, who himself had joined Swedish service in 1641.¹ One of the fresh recruits was lieutenant Jan Jansen Bockhorn, who, according to the Swedish admiralty, had been going to sea since his youth. He went on to have a successful and very varied career in Sweden. He served on the flagship of admiral Fleming in 1644 and on one of the warships that brought the Swedish envoy Magnus de la Gardie to France in 1646. As Bockhorn was such an experienced navigator, he also took part in various trading journeys. He sailed to the colony of New Sweden three times, first as pilot and on his last journey as shipmaster. Furthermore, he

Hielke van Nieuwenhuize (1980) is Research Assistant at the Chair of Modern History at the University of Greifswald. His field of interest are the maritime connections between the Dutch Republic, Denmark and Sweden in the seventeenth and eighteenth centuries. He is the author of *Niederländische Seefahrer in schwedischen Diensten. Seeschifffahrt und Technologietransfer im 17. Jahrhundert* (Böhlau, 2022). He is currently working on Dutch Baltic shipping and Scandinavian privateering, 1710-1734.

was repeatedly loaned out to Swedish shipowners to command private merchantmen during the 1650s and 1660s. For example, shortly after his promotion to captain in 1650, Bockhorn undertook three journeys in a row to Lisbon as shipmaster of a trading vessel from Gothenburg. Despite all these activities outside of the navy, he stayed in the service of the admiralty until he died in 1672.²

The example of Jan Jansen Bockhorn shows that the careers of Dutch officers, at least in the Swedish navy, were not straightforward. The research of Ingvar Sjöblom and AnnaSara Hammar suggests that in the 17th century, the careers of Swedish naval officers increasingly followed the same pattern. Without any previous seafaring experience, they mostly started as a warrant or junior officer (midshipman, junior lieutenant, or lieutenant) and while staying permanently in the admiralty's service, they steadily rose through the ranks to eventually reach the rank of flag officer.³ Bockhorn almost spent 30 years in Swedish service, but he only was promoted once. During this time, he constantly alternated between employers. He not only commanded warships, but also various private merchantmen and ships of the New Sweden Company. Bockhorn's career makes one wonder what role the Dutch naval officers exactly played in the Swedish state. It seems that they, in contrast to Swedish officers, were used as navigation specialists, who could be deployed not only by the navy but also by the trading companies and even on private trading vessels. It is probably not a coincidence, that Sweden mainly recruited Dutch officers in the 1630s and 1640s. In these years, Swedish trading companies, private shipowners as well as the Swedish navy itself, were slowly beginning to send their ships to maritime regions outside the Baltic.⁴ It was, especially for the navy, difficult to find enough skilled personnel to navigate these vessels in relatively unknown waters. Not only did Swedish captains, lieutenants and pilots often lack sufficient general navigational knowledge (as especially the officers did not have a maritime background and learned on the job), but they were also only familiar with the coasts, shoals and waters of the Baltic Sea.⁵ When, during Christina's reign (1632-1654), the admiralty started to organise expeditions to Western and Southern Europe regularly, the skills of her Dutch captains and lieutenants must have been in high demand.

This article aims to prove that the utilisation of the navigational skills, experiences and knowledge of Dutch officers for the improvement of Sweden's navy and merchant shipping was more extensive than in any other state in Northern Europe. It focuses on the following research questions: how many Dutch officers were recruited by the Swedish admiralty during the 1630s and 1640s? What kind of careers did they have and what was their maritime background? Were they continuously in the service of the navy and did they rise steadily through the ranks – like their Swedish colleagues – or did they regularly change their employers and therefore never obtained the rank of flag officer? Finally, how did the Swedish state use its Dutch naval officers to promote Swedish shipping outside the Baltic Sea and to what extent were these Dutchmen responsible for the education of Swedish junior officers around 1650?

In the historiography of the Swedish navy, the admiralty's Dutch officers have often been mentioned but never been researched. However, there has always been an awareness that they were important for the development of the navy in the seventeenth century. The title of this article refers to Axel Zettersten, who in his famous *Svenska flottans historia* (1903) framed the years 1635-1656 as the "holländska åren". He not only emphasised the material and personal Dutch influence on the Swedish navy, he also stated that as opposed to English and German officers, many Dutch employees of the admiralty migrated permanently and developed into "good Swedes". Zettersten furthermore pointed to the usage of the Dutch language in the navy.⁶ In another general history of the Swedish navy, published in 1942, *kommendörkapten* Edvard Spens just mentioned that especially Dutch officers had left their mark on tactics, shipbuilding and organisation of the navy.⁷ However, both Zettersten and Spens described the Dutch officers' impact in very general terms without going into any details. In the most recent standard work on the Swedish navy in the sixteenth and seventeenth centuries, Jan Glete's *Swedish Naval Administration 1521-1721*, the information offered on the subject is even shorter. Without addressing Dutch influence on the navy, Glete just stated that during the Battle of the Sound (1658), eight of 41 captains and two flag officers were of Dutch origin.⁸ In socio-historical studies of the Swedish navy, its Dutch personnel is not discussed either, as these books mainly

focus on the sixteenth, the second half of the seventeenth and the eighteenth centuries. An important exception is Sjöblom's influential article on the naval officer corps in the seventeenth century. This contribution, however, does not discuss Dutch officers, as it focuses on the emergence of naval officers as bureaucratic officials.⁹ According to the same author's impressive work on Swedish naval officers in the sixteenth century, during the years 1571-1592, there was maybe one Dutch officer in the navy.¹⁰ James Cavallie only counted five Dutchmen in his study of Swedish flag officers in the years 1650-1700.¹¹ As is to be expected, in Hammar's recent contributions on the careers and education of Swedish officers in the eighteenth century, Dutch officers do not turn up at all, although it is mentioned that many Swedish officers had Dutch forefathers.¹²

As detailed research on the Dutch officers of the Swedish navy has never been undertaken before, this article attempts to fill this gap. It should be perceived as an addition to the findings of Sjöblom. It is undeniable, that already in the first half of the seventeenth century, a more differentiated rank system, in which officers were permanently in the service of the navy, learned on the job and rose steadily through the ranks, had come into existence. However, at least until the end of the reign of Christina, there was also another type of officer present, who did not adhere to this tendency. Furthermore, as the focus of this article lies on the 1630s and 1640s, a period which has not been thoroughly analysed in socio-historical studies of the Swedish navy, it could provide new information on the recruitment and careers of naval officers. Finally, this contribution offers some new clues on a relevant aspect of the beginnings of Swedish maritime long-distance trade around 1640. Not only Swedish neutrality during the wars of Louis XIV, mercantilist policies and the founding of trading companies were important aspects of maritime expansion but to a lesser extent also the availability in Sweden of foreign navigation specialists, who were able to steer Swedish ships to unfamiliar destinations.¹³

In this article, Dutch does not automatically mean "of Dutch origin". Due to the international nature of the Dutch labour market, some officers may not have been born in the Netherlands. This does not constitute a problem, as these Dutch and foreign officers all had sailed on Dutch ships and therefore shared the same experiences, skills and knowledge. It

can however safely be assumed, that most officers were born in the Dutch Republic. The officers of Dutch naval and trading vessels were mostly Dutchmen, only rarely were foreigners promoted to the highest ranks.¹⁴ This assumption is confirmed by the research of Asger Nørlund Christensen on Danish recruitment of naval crews in the Netherlands during the Scanian War (1675-1679). Although 41% of the recruited sailors were Scandinavian, most officers and pilots were actually Dutch.¹⁵ The starting and endpoint of the “Dutch years”, 1631 and 1654 respectively, has been chosen mostly out of practical reasons. To be able to research the recruitment and careers of naval officers in Sweden around 1650, a historian is dependent on the qualitative sources of the admiralty, especially on its correspondence. They contain the instructions for recruitment agents and naval commanders as well as letters, leave passes and discharge letters, which are fundamental for the identification of an officer’s place of origin. Because the admiralty’s incoming and outgoing letters have been preserved since the early 1630s, the year 1631 was a logical starting point for my research. The year 1654 coincides with the beginning of Charles X Gustav’s reign. Not only did his wars against Poland, Denmark and the Dutch Republic prevent any new naval and commercial undertakings in the Atlantic, his reign also resulted in the definitive end of recruitments in the Netherlands.

The above-formulated research questions will be answered by analysing the recruitment and careers of Dutch naval officers in Sweden. In the first two paragraphs, the most relevant results of the research on Dutch officers in the Russian and Danish navies will be summarised, to make a comparison of the utilisation of Dutch seafaring knowhow within the three Baltic navies possible. Were the varied careers of Dutch officers in Sweden unique or did they have similar careers in Denmark and Russia? The third paragraph then focuses on the Swedish recruiting agents, the recruitment processes and the origins of the Dutch officers. Finally, the maritime background of the recruited officers as well as their careers within the Swedish navy, the trading companies and the private shipping sector will be discussed. What maritime experiences did these officers have and how were their skills and experiences used to the advantage of the Swedish navy and merchant marine?

Dutch officers in the Russian Navy

Russian recruitment of Dutch officers started with the “Great Embassy” of Peter I in the years 1697-1698. One of the purposes of this undertaking was to find suitable officers, shipbuilders and other technicians for the creation of his Black Sea Navy. In Amsterdam, the Russians with the help of the burgomasters of Amsterdam as well as the Amsterdam admiral Schey convinced Cornelis Cruys, who was responsible for the equipment of the admiralty of Amsterdam’s ships, to join the Russian navy as rear-admiral. Cruys was a good choice to aid the creation of the Baltic Sea Navy, as he was a specialist in the field of shipbuilding, the provisioning and the armament of fleets.¹⁶ After he had come to an agreement with his new employers, Cruys proceeded to recruit 231 officers: among others one rear-admiral, five captains, 23 commanders, 36 lieutenants and 32 pilots.¹⁷ Most of the officers were Dutch: fifteen of 23 commanders, seventeen of 32 lieutenants and nineteen of 38 pilots. However, the composition of sailors was far more multinational: the most important national groups were the Swedes (35,1%), the Norwegians and the Danes (22,6%), the Dutch (19,1%) and the Germans (15,9%).¹⁸

Despite the Great Embassy, the Black Sea Fleet suffered under a lack of officers over the next few years, which was only resolved by another round of substantial recruitments in Amsterdam. In 1703, Cornelis Cruys returned to the Dutch Republic to enlist another 96 officers, among them seventeen captains, 24 first and 25 second lieutenants as well as 47 pilots. Of the officers, whose nationality is known, most were Dutch (50,9%). The second group, which Krotov has identified as “Danish” (34,3%), consisted probably of all subjects of the Danish king, including Norwegians. Only a few officers came from Germany (7,4%), England (4%) and France (3,4%).¹⁹ The last extensive enlistment of officers in the Dutch Republic took place in the years 1715-1716. Czar Peter sent captain-commander Wybrandt Scheltinga, who himself had joined the Russian navy in 1703, to the Netherlands to obtain a certain amount of skilled officers for the Baltic Navy. Scheltinga concluded contracts with 344 officers. However, due to various problems, only 180 of these recruits actually entered Russian service.²⁰ The “Dutch years” of the Russian navy



lasted until 1715; around which time an increasing number of Scottish and English officers were enlisted. In these years, the number of Russian officers started to grow considerably as well. Nevertheless, until the End of the Great Northern War, Dutch remained the working language among the officers of the navy.

The careers of Dutch officers in Russia could be long lasting. Promotions to the rank of flag officer were not uncommon. Cornelis Cruys, who started his Russian career as rear admiral, got promoted to vice admiral in 1698 and was finally appointed admiral in 1721. The Dutchman Pieter Sivers, an officer of the Russian navy since 1704, reached the rank of admiral as well, in 1727. In the years 1728-32, he even became president of the admiralty board. The aforementioned Wybrandt Scheltinga was promoted to rear admiral in 1717, only to die a year later. According to

The battle of Fehmarn 1644 between Swedish and Danish ships, by Willem van der Velde the Elder (circa 1650), commissioned by Carl Gustaf Wrangel. Skoklosters Slott, inventory number 1675. In the battle of Fehmarn at least half of Swedish ships were commanded by Dutch officers.

P A Krotov, many Dutchmen remained in Russian service permanently after their recruitment.²¹ This means that they must have been adequately rewarded and given the possibility to rise in the hierarchy through promotion. Regarding alternative occupations, it is safe to assume that no Dutch officer changed his employer during his naval career in Russia. This coincides with developments in the Dutch Republic. At the end of the 17th

century, a clear divide between navy and merchant marine had become visible and the possibility to alternate between commands on trading vessels and warships was not a given anymore.²²

Due to the dominance of Dutch officers in the Russian navy from 1698 until 1715, they must have played a considerable role in the education of their Russian crews, especially during the Great Northern War. However, young Russians with the ambition to become officers were mostly trained in Western Europe. To learn navigation and mathematics, they spent their winters in navigation schools in the Netherlands and England. During the summer months, they then sailed on Dutch, English and Danish warships and merchantmen as apprentices, while being instructed by the navigation officer. In total, 49 young noblemen (1708-1714) and 130 commoners (1706-1711) received their education abroad. These visits to the Dutch Republic and England ended in 1715 due to the opening of the Russian Maritime Academy and the expansion of the Russian navy, which now offered officers in training enough possibilities to practice navigation.²³ As Dutch influence in the navy started to dwindle around the same time, Dutch officers were probably not that important as educators or trainers of new generations of Russian officers as English and Scottish officers have been.

Dutch officers in the Danish navy, 1660-1684

Although according to Erik Reske-Nielsen the years 1660-1684 were the zenith of Danish recruitments of Dutch officers, Denmark had been enlisting officers in the Dutch Republic in the two preceding wars as well.²⁴ In the last year of the Torstenson War (1643-1645), the Danish factor in Amsterdam, Gabriel Marselis, was given the order to recruit ten captains and 6 700 sailors, probably to remediate the losses that the Danes had suffered in the battle of Fehmarn the year before. Ahead of the next Danish-Swedish war (1657-1660), Gabriel's son, Selius Marselis, had to fulfil similar instructions. Like his father before him, he had to take sailors as well as officers in Danish service. It is, however, not clear, how many men his recruitment assignment did concern. Christensen lists only three

individuals that were successfully convinced by Selius to join the Danish navy. The presence of Dutch officers in Denmark grew strongly between 1663 and 1669, however. In this period, 31 Dutchmen served, mostly as captain or lieutenant, in the navy. Responsible for this sudden increase in peacetime was the Norwegian admiral Cort Sivertsen Adelaer who had spent a few years in the Netherlands himself.²⁵

Already two years before the Scanian War began, the Danish admiralty compiled a naval manning plan in which the necessary extra personnel needed to bring the navy up to wartime strength was determined. According to the admiralty's calculations, the navy required in total 3 000 sailors, sixteen captains, 25 lieutenants and 40 navigators who had to be enlisted in foreign countries. The whole operation, which took place in Amsterdam in the spring of 1676, was led by the Danish ambassador in the Hague, Baron Henning Meyercrone. He was, however, assisted by a certain commissioner Müller and Dutch captain Adriaan Akersloot. The latter had entered Danish service the year before. The appointment of the Dutch admiral Cornelis Tromp as the successor of Adelaer and superior commander of the Danish naval forces further helped to bring the Danish recruitments to a successful end. Due to Tromp's popularity among sailors and officers, many of them were willing to follow him and take up service in the Danish navy.²⁶

As already mentioned above, most officers and navigators came from the Netherlands. This predominance existed among all officer's ranks. Christensen found that 84% of the recruited senior officers and 65% of navigation officers were Dutch.²⁷ Only a few appointed officers had been born in Scandinavia: two pilots, three captain lieutenants, four lieutenants and two masters.²⁸ Based on the collection of officers' biographies, compiled by T A Topsøe-Jensen and Emil Marquard, it is possible to shed some light on Dutch officers' naval careers in Denmark, although the collection is not complete. Reske-Nielsen found after analysing the same biographies a total of 44 Dutchmen, who entered Danish service in the 1660s and 1670s.²⁹ However, if my own research is correct, only 22 officers were identified by Topsøe-Jensen and Marquard as being born in or from "Holland" or a specific Dutch town. Four other officers, whose nationality is not stated, but who were recruited in the Netherlands

and did have distinct Dutch names, I also included in my analysis.³⁰ Of these 26 officers, nineteen were recruited during the Scanian War and another five in 1666. Although most of them were clearly hired with the purpose of enlarging the officer corps during the war, nine officers only left service or died in the first five years after the war's ending.³¹ Another eight stayed even longer: the longest-serving Dutchmen, Peter and Peter Petersen Beesemaker, were discharged in 1704.³² During their time in Denmark, seventeen of the 26 Dutch officers were promoted at least once. Nine reached the rank of captain, one captain was eventually appointed as rear admiral (*schoutbynacht*) and one pilot, as well as a captain, became *ekvipagemester* (officer responsible for the equipment and fitting out of naval vessels).³³ It, therefore, seems that successful careers were very much a real possibility for Dutch officers in Danish service.

According to Gustav Sætra, the presence of Dutch naval officers in Copenhagen enabled Danish merchants and ship owners to pick these Dutchmen as masters and navigators of their trading vessels.³⁴ This suggests that they were not only highly relevant to the navy but to trading companies and private shipowners as well. Taking a closer look at the biographies collected by Topsøe-Jensen and Marquard, a different picture emerges. During the years 1660-1684 at least eighteen naval officers took part in trading expeditions to the Danish East and West Indies, but only six had been born or trained in the Dutch Republic. The Danish state was clearly not dependent on officers with Dutch experiences and skills to command its merchantmen. According to their biographies, most of the Norwegian and Danish officers without any Dutch connections only sailed to the Indies once, so they could not have very much knowledge of the Atlantic and the Indian Ocean.³⁵ However, their warrant officers and crews probably had. Christensen's research of 17th-century Dutch notary files, clearly shows that most Scandinavian sailors in the Dutch Republic until 1660, were Norwegian or Danish seamen. According to his three samples from the years 1639, 1646-1649 and 1652, between 87 and 96 percent of Amsterdam's Scandinavian seamen were subjects of the king of Denmark.³⁶ Due to the availability in Denmark of crews and pilots with vast experiences in the fields of navigation and the handling of ocean-going vessels, it was arguably not

necessary to pick Dutch officers or officers with a Dutch skill set as commanders of Danish voyages overseas.

It can not be doubted that the Danish navy and merchant marine was heavily influenced by Dutch maritime practices and navigational knowledge. The actual role of Dutch naval officers in this process must have been relatively small, as Dutch maritime experiences were mostly brought to Denmark by the many Norwegian and Danish seamen of the Dutch navy as well as the Dutch East and West India Company. In this light, the influence of the recruited Dutch officers must mainly have been restricted to the navy, where they not only had successful careers but also were able to improve the quality and the effectiveness of their crews. In the Scanian War, the Danish navy was actually smaller than its Swedish counterpart, but thanks to their skilled and experienced officers, more effective in battle. In the battle of Køge Bay, the Danes were victorious over Swedish junior officers, who, as previous engagements had shown, "were too inexperienced to maintain formation and understand orders, and senior officers [who] had difficulty implementing any kind of tactics that took advantage of the firepower of the many new and great ships".³⁷ Christensen sees the quality of the Dutch officers therefore as one of the main reasons for the Danish victory: "their ships were able to keep a tight line formation and thereby concentrate their fire at the beginning of the engagement".³⁸

The recruitment of Dutch officers for the Swedish Navy, 1631-1645

The first Dutch officers entered Swedish service already in the first decades of the seventeenth century. However, in the 1630s and 1640s, recruitments of Dutch captains and lieutenants became almost a regular occurrence, probably from 1631 on. In that year, captain Jan Jakobsen received a passport from the admiralty to travel to the Netherlands for recruitment purposes.³⁹ However, as his instructions have not survived, it is not known what kind or how many officers he had to hire. The oldest instructions that are still kept in the files of the admiralty are those of Scottish *holm-kapten* (yard captain) Richard Clerck, who was ordered to recruit six or seven captains and five or six lieutenants in the Republic in 1633.⁴⁰

A year later, captain Jonas van Padborch travelled to his home country to provide the Swedish admiralty with four captains and eight lieutenants. According to his instructions, these officers should be good and capable persons, who already had taken part in sea battles and could therefore safely be entrusted with the care for the navy's warships and men.⁴¹ After his arrival in the Netherlands, Padborch encountered various difficulties. Due to the prohibition of foreign recruitments of naval personnel, he had to spend considerable time in the Hague to obtain permission to enlist Dutch officers. As not only the Dutch admiralties but also the East and West India Companies as well as Danish agents were looking to recruit naval officers, prices were high. To make things worse, some of Padborch's recruited officers very quickly left Swedish service, after some deserted sailors, who had served on the Swedish ship *Meerweib* under the command of Dutch captain Hendrik Duivel in Prussia, had spread rumours in Amsterdam that the Swedish admiralty was unable to pay its sailors their overdue wages. However, Padborch's attempts were successful in the end. As he recruited the officers in the towns of Amsterdam and Enkhuizen in the province of Holland, it is no surprise that most of the few officers, whose place of origin is known, came from this region.⁴²

The next recruitments in 1638 were carried out by Cornelis van Vliet, like Padborch a Dutch captain in Swedish service. His orders were to enlist ten lieutenants with knowledge of seafaring, navigation and maritime warfare.⁴³ As usual, competition on the Dutch maritime market was fierce. Van Vliet had to compete with various other employers like the admiralty of Amsterdam, the Northern Company (a whaling company), the Directors of the convoy ships, which escorted Dutch trading vessels to Norway and the Baltic Sea, as well as France, which like Sweden tried to recruit Dutch officers for its navy. Again, after rumours spread about slow wage payments in Sweden, some already enlisted officers deserted and probably joined van Vliet's rivals. Despite his difficulties, Van Vliet managed to fulfil his task. Before he returned to Sweden he informed the admiralty that he had hired an unspecified number of lieutenants, who were good and experienced sailors.⁴⁴ The Swedish admiralty must have been content with van Vliet's achievements: a year later he was again active as a recruitment agent in Amsterdam. His original instructions have not been preserved.

However, his letters to the admiralty show that he eventually enlisted five captains and nine or ten lieutenants.⁴⁵ As this number probably did not suffice, only a few months later, in October 1639, Dutch captain Maarten Jansen was sent to Holland to recruit two additional lieutenants.⁴⁶

The last recruitments before the Torstenson War occurred in 1641. The admiralty had originally ordered her Dutch captain Herman Willemsen to provide them with six experienced and loyal lieutenants from Holland but is not clear if these instructions were ever put into effect, as no letters of Willemsen have survived.⁴⁷ However, in the same year the Swedish resident in the Hague, Peter Spierinck, did enlist various captains and lieutenants for the navy. It is not known how many officers he had to or in the end, was able to recruit. Fortunately, the muster rolls of 1642 list six captains and ten lieutenants, who must have been hired by Spierinck the year before. They are the only officers of which the place of origin is mentioned, and they are furthermore all grouped together. According to the muster roll of the year 1649, the officers who were part of this group and then still were enrolled in the Swedish navy, were all taken into service on the same day, namely the 12th of April 1641.⁴⁸ Of course, as a diplomat, Spierinck was not familiar with the Dutch maritime labour market himself. He was, therefore, assisted by Klaas Hendriksen Rigel, a captain from the harbour town of Flushing, the naval base of the admiralty of Zeeland. Rigel must have contacted a lot of his own acquaintances: five of the six aforementioned captains (including Rigel himself) and two of the ten lieutenants originated from Flushing.⁴⁹ As the low Swedish wages (at least for captains) must have hampered Rigel's attempt to hire able and experienced officers, Spierinck asked the Swedish admiralty for permission to promise the Dutch officers higher wages than those paid in Sweden. His request was denied because the admiralty feared that the resulting wage differences could cause jealousy among her officers.⁵⁰

The most extensive recruitments of Dutch naval officers took place during the Torstenson War. In January 1644, the admiralty instructed one of her Dutch captains from Flushing, Jakob de Boer, to enlist, with the help of her agent in Amsterdam, Peter Trotzig, ten captains and fifteen lieutenants for the Swedish navy. The admiralty ordered Trotzig to leave Amsterdam and to together with captain de Boer travel to the latter's

hometown to hire the best and competent officers of Flushing. It even recommended four specific captains from the province of Zeeland by name.⁵¹ The officers from Flushing, who already stood in the service of the Swedish admiralty, must have somehow influenced the decision-making of their employer. It is the most probable explanation why the admiralty sent her agents to Zeeland and tried to obtain four specific officers, who had not been in Swedish service before. Of course, not all officers originated from this region, as recruitments took place in Amsterdam as well. In the end, Trotzig and De Boer almost fulfilled their task and enlisted nine captains and fifteen lieutenants.⁵²

In the same year, a Dutch auxiliary fleet was hired by Sweden to assist the invasion of the Danish isles. Before this fleet returned to the Dutch Republic, her admiral and vice-admiral, Maarten Thijssen and Hendrik Gerritsen, as well as captain Peter Petersen Sloos, took up service in the Swedish navy. As many other officers in Swedish service, Thijssen originated from Flushing, where he had been responsible for the equipment of the admiralty of Zeeland's naval vessels. Ennobled as Anckarhielm, he was the most skilled of the two flag officers. Due to his extensive knowledge of seafaring, navigation and shipbuilding, he was highly valued by the admiralty. From 1645 on, he commanded the new Gothenburg squadron as vice-admiral.⁵³ However, his first task was the enlistment of ten captains and fifteen lieutenants during his leave in the Netherlands in the spring of 1645.⁵⁴ The admiralty clearly hoped that he, as a former and well-known Dutch admiral, would be able to convince the best naval officers, especially in Zeeland, to join the Swedish navy.⁵⁵ Anckarhielm – like Spierinck before him – tried to make his employers understand that Swedish wages were too low to acquire such captains.⁵⁶ Again, the admiralty forbade the payment of higher wages, as they would result in “confusion and displeasure” within her officer corps.⁵⁷ The mission of Anckarhielm could eventually be described as a success. He even hired two lieutenants more than the admiralty originally had asked for.⁵⁸ Besides these 27 officers, another four, three lieutenants and one captain were hired by the captains Jacques Duquesne and Cornelis van Catwijck. They had been sent to the Dutch Republic by Carl Gustav Wrangel to acquire seamen for his naval squadron in Wismar.⁵⁹

When the Torstenson War came to an end in 1645, the admiralty employed 32 captains and 43 lieutenants who had been hired in the Netherlands. Due to fifteen years of almost continuous recruitment, 46 percent of the captains and 41 percent of the lieutenants had a Dutch maritime background.⁶⁰ Most must have had a Dutch nationality, as there were not many foreigners serving as officers in the Netherlands but a few non-Dutchmen emigrated to Sweden as well. In total, Sweden had at least recruited 138 “Dutch” officers (lieutenants, captains and two vice-admirals) in the years between 1631 and 1645.⁶¹

The Dutch as the navigators and educators of the Swedish navy, 1646-1654

In February 1654, the admiralty received a letter from Maarten Thijssen Anckarhielm, vice-admiral and commander of the Gothenburg squadron, in which he proposed to appoint his countryman Gilles Jaspersen de Ridder from Flushing as a naval captain. Of course, Anckarhielm highlighted the past experiences of de Ridder that could be relevant to a captaincy in the Swedish navy. Interestingly, he did not mention any participation in sea battles or naval conflicts but focussed on de Ridder's commands of ships sailing to Brazil, the West Indies and even the South Sea. Recently, de Ridder even had been shipmaster of one of the largest trading vessels in Gothenburg, importing salt from Portugal.⁶² It seems remarkable to recommend a Dutch colleague for a position in the navy by naming his experiences on trading vessels. This is not an exception, however. Another recommendation letter that has survived, shows exactly the same pattern. This letter was written by Enoch Marinessen to recommend himself to Louis de Geer, who equipped the Dutch auxiliary fleet in 1644. In his letter, Marinessen stated that his services had been recommended by “general Jacob Speck”, probably a relative of Teunis Speck from Flushing, who had joined the Swedish navy as captain in 1641. Marinessen himself had spent his days on the sea from his childhood on, had commanded ships as shipmaster as well as captain and had been employed by both the Dutch East and West India Company. As in the letter of Anckarhielm, no specific naval experiences are mentioned.⁶³

So why did the Swedish admiralty appoint Dutch captains without a naval past? A part of the answer is the income difference. Dutch naval captains were tasked with the provisioning of their own vessels. As their reimbursements usually outstripped their actual costs, they could make substantial profits. Although Swedish wages were higher and paid in summer as well as in winter, they could not compete with the total income of captains in the Dutch navy. The Swedish recruiting agents, therefore, were not able to recruit these captains. They mostly will have promoted lieutenants to captaincies or hired commanders of trading vessels. This is, however, not the entire answer. Only the recruitment of captains was difficult: the total incomes of Swedish naval lieutenants were considerably higher and more permanent than those of their Dutch colleagues.⁶⁴ It could very well be, that the Swedish state actually preferred Dutch officers with a broader navigational knowledge of the North Sea, the Atlantic and the Mediterranean than normal naval service could provide. Although there is no direct proof for this assumption, the fact that the Swedish admiralty appointed mostly Dutch naval officers as commanders of expeditions outside the Baltic Sea and often hired them out to private ship-owners and trading companies, suggests that they were not only recruited to enlarge the officer corps quantitatively but also to gain skilled seamen who were familiar with unknown maritime regions and could help the state to widen the geographical scope of its maritime activities.

Between 1645 and 1654, the admiralty planned around sixteen expeditions into the North and Atlantic Sea, although not all of them were carried out. These ships transported diplomats, or they served as trading vessels or convoys. Twice Swedish warships were delivered to the government of France.⁶⁵ Not all the commanders of these vessels were Dutch, at least one English and three Swedish captains were also involved.⁶⁶ The large majority was, however, of Dutch origin. The largest expedition was the trading mission to Portugal in 1646-1647. This squadron, consisting of six ships, was commanded by admiral Maarten Thijssen Anckarhielm and the Swedish major Daniel Jönsson Struts.⁶⁷ The individual ships were captained by five Dutchmen and one Swede. Among the six lieutenants, only three were of Dutch origin, as the admiral had not been able to find enough Dutch lieutenants in Gothenburg.⁶⁸ The seven pilots had all been recruited in the Netherlands.⁶⁹

Although various Dutch officers participated in these journeys to western and southern Europe, certain captains seem to have been specialised in expeditions to specific destinations. A good example is captain Peter Petersen from Edam, who was chosen four times by the admiralty to undertake a journey to France. His first mission outside the Baltic Sea in 1647, took him to Stade in the Swedish duchy Bremen-Verden, where he, together with his countryman captain Peter Petersen Sloos, had to deliver a cargo of munition.⁷⁰ Three years later, Petersen, as captain of the *Fortuna*, was ordered to escort the *St. Anna*, commanded by the Dutch captain Teunis Speck, to France, where the latter ship would be handed over to the French state. Petersen sailed back to Sweden with captain Speck and his crew on board.⁷¹ Just shortly after his return, he was instructed by the queen personally, to fetch certain items for her in Paris.⁷² His third expedition, the transport of an embassy to Le Havre in 1652, was, however, annulled.⁷³ Finally, in 1653, he was sent to France again to collect another cargo for the queen, but he never arrived. His ship was damaged and he was forced to undertake repairs in the harbour of Ostend and sail back to Sweden.⁷⁴

The admiralty needed not only skilled officers but also experienced and knowledgeable pilots for expeditions into the North Sea, the English Channel and the Atlantic. Finding suitable navigators for these journeys was a continuous problem, especially, if the Swedish merchantmen to Portugal and Spain had left their harbours. Therefore, the admiralty often had to resort to hiring foreign pilots. As their wages could be as high as the regular summer wages of a Swedish lieutenant or even a captain, the admiralty tried, mostly unsuccessfully, to prevent the recruitment of foreigners as much as possible, by appointing its Dutch officers as navigators instead.⁷⁵ For example, when the admiralty needed pilots for the six ships sailing to Portugal in 1646, it attempted to find them among its Dutch lieutenants. However, due to the lack of Dutch lieutenants in Stockholm and Gothenburg, the admiralty had no other choice than to hire pilots in the Netherlands.⁷⁶ To make matters worse, as a result of a misunderstanding, not six, but seven pilots were recruited, which increased the wage costs of the expedition even further than necessary.⁷⁷ In 1648 the admiralty suggested to admiral Anckarhielm a different solution, namely

to man the two ships of an expedition to France with captains and lieutenants who could fulfil the tasks of an officer as well as a navigator at the same time. The admiralty presumed that Anckarhielm had several Dutch officers under his command in Gothenburg who were familiar with the English Channel and would be able to perform such a double function on board.⁷⁸ The admiral appointed Jan Jansen Bockhorn as lieutenant as well as pilot for the expedition to France, which in the end never materialised. In the same year, he also gave his Dutch captain Hendrik de Letter the double function of captain and pilot of the ship *Kalmar Nyckel*.⁷⁹

Dutch officers were also hired out by the admiralty to Swedish trading companies and private shipowners. Especially the New Sweden Company (*Söderkompaniet*) and the navy exchanged its Dutch personnel regularly. Naval captains and lieutenants served on company ships, but it also happened that Dutch navigators and shipmasters, who had been hired in the Dutch Republic by the company for a journey to New Sweden, joined the Swedish navy after their return. An example of the former is the aforementioned Jan Jansen Bockhorn who sailed as a pilot to New Sweden in 1647 and the West Indies in 1649. Although the last journey ended up in a disaster, he was hired out to the company again and commanded the *Örnen* as shipmaster in 1653.⁸⁰ Stefan Willemsen's Swedish career was very different. The New Sweden Company had recruited him in the Netherlands in 1642 to serve as a pilot on board the *Svan*. He must have functioned to the Company's satisfaction as he undertook another journey to New Sweden as pilot of the *Fama* in 1643.⁸¹ After the latter had returned to the Dutch Republic, admiral Anckarhielm appointed Willemsen as captain of the Swedish navy. He was hired out by the admiralty to the New Sweden Company as shipmaster of the *Svan* in 1647 and left the navy eventually in 1649 to become master of a Swedish merchantman.⁸² Only rarely did *Västerviks skeppskompani* (concerned with the import of Portuguese salt) use the services of the navy's Dutchmen. An exception is the small fleet of four warships which were rented out to the *skeppskompani* in 1649 and were commanded by the four Dutch naval captains Jan Jansen, Peter Lucifer, Herman Lambertsen and Klaas Cornelissen Loos.⁸³

The admiralty did also hire out its Dutch officers to shipowners of private merchantmen. For instance, in 1650 the Gothenburg merchant

Anton Brun employed naval captain Klaas Cornelissen Loos for a trading voyage to Portugal.⁸⁴ As wages in the merchant marine were paid more regularly and were considerably higher, these officers could be tempted to leave the navy permanently. After his first voyage from Gothenburg to Portugal, captain Bockhorn asked the admiralty for permission to undertake a second journey for his shipowners.⁸⁵ After he had carried out not only a second but also a third voyage, he was ordered to finally return to his real employer in Stockholm.⁸⁶ Thereupon, admiral Anckarhielm informed the admiralty that, out of financial considerations, Bockhorn planned to not only travel to Stockholm but also ask for his dismissal and definitively join the Swedish merchant marine.⁸⁷ His request must have been denied, as Bockhorn stayed in the navy. His navigational skills could evidently not be missed.

At least twelve Dutch officers, however, successfully asked the admiralty for their dismissal to seek employment in the service of a Swedish trading company or as shipmasters on a Swedish private merchantman. The most popular was *Västerviks skeppskompani*: it employed at least seven former Dutch naval officers. One Dutch captain, Jakob Maartensen, left the navy in 1650 and joined the Africa Company (*Afrikanska kompaniet*). He commanded three expeditions to the Swedish colony in Cabo Corso (Ghana) and the island São Tomé.⁸⁸ The lords of the admiralty themselves also seem to have appointed discharged Dutch officers as shipmasters of their own merchantmen. After his dismissal in 1650, captain Jan Jansen became shipmaster of the private Swedish trading vessel *Hoppet*, which was owned by several navy officials: admiral Erik Rynning, admiral Åke Hansson Ulfsparre, vice-admiral Maarten Thijssen Anckarhielm, vice-admiral Hendrik Gerritsen, *holm-major* Richard Clerck, commissioner Reinhold Leuhusen and bookkeeper Lars Johansson.⁸⁹

The education of the Swedish crews by their Dutch officers has left no traces in the admiralty's sources at all, which is to be expected, as the transfer of seafaring knowledge and experience was mostly done orally and by example. The training of officers is, however, another matter. In the correspondence of the admiralty, there are a few mentions of junior officers, so-called *adelsbussar*, who joined the ships commanded by Dutch captains to learn about seafaring and navigation. *Adelsbussar* were the

lowest-ranked officers, comparable to junior lieutenants, a rank that was introduced in the Swedish navy in 1650 after the rank of *adelsbuss* had been abolished. Despite what the name may suggest, most *adelsbussar* were not nobly born.⁹⁰ In 1646, one of these *adelsbussar*, Sven Höök, participated in the expedition to Portugal. Höök had been recommended to the admiralty and had declared himself willing to learn navigation. He was therefore appointed as *adelsbuss* and sent to Gothenburg to join the expedition and acquire seafaring and navigational knowledge.⁹¹ Not only junior officers were found among those willing to educate themselves. Baron Sten Nilsson Bielke was appointed captain by queen Christina in 1648, although, having skipped the junior officer ranks, he did not possess any seafaring skills. He would, therefore, come along on board as a passenger on the ship of vice-admiral Hendrik Gerritsen to France and inform himself in the matters of seafaring and navigation. The admiralty ordered Gerritsen himself to instruct the baron in the best way possible.⁹²

In 1649 the Swedish government decided that all *adelsbussar* should join a company or similar ships, which undertook voyages outside the Baltic Sea. They had to perform the duties of a common seaman but would receive their usual wages.⁹³ As Dutch (former) naval officers often commanded the ships of the New Sweden Company and the *Västerviks skeppskompani* around this time, it is to be expected that they educated various Swedish junior officers. An entry in the admiralty's protocol of 1649 shows how this decree was put into practice. It deals with the expedition of four naval ships, rented out to the *skeppskompani* for a voyage to Portugal in 1649. By order of the admiralty, four junior officers, Sven Höök, Johan Eriksson Hammar, Lars Pettersson and Petter Mars joined the expedition to strengthen their seafaring knowledge and general seaman skills. The four Dutch naval captains, commanding these ships, were responsible for the education of the junior officers on board. Thus, when the fleet returned to Stockholm, the four captains were invited before the admiralty council to report on the progress of their pupils. Klaas Cornelissen Loos and Jan Jansen informed the admiralty that both Nils Höök and Johan Eriksson Hammar had conducted themselves so well, that they did not have any complaints to make. Herman Lambertsen had even praised Lars Pettersson personally when his junior officer left the ship.

The conduct of *adelsbuss* Petter Mers left much to be desired. During the voyage, captain Lambertsen had accused him of some transgressions, which had officially been noted in the protocol of the ship's court proceedings.⁹⁴

Concluding remarks

From 1631 until 1645, at least 136 Dutch captains and lieutenants as well as two vice-admirals were recruited by the Swedish admiralty. Although recruitments took place regularly during the 1630s and 1640s, they reached their peak during the Torstenson War. The Swedish and Danish recruitment numbers are relatively modest because they already had their own naval officers at their disposal. The scope of their activities on the Dutch maritime labour market was pretty similar. Danish agents in the Netherlands enlisted at least sixteen captains and 25 lieutenants in the Scanian War, Swedish agents 20 captains and 34 lieutenants in the Torstenson War. Russia obtained the most officers by far (at least more than 500), which is not very surprising as her navy had just recently been established. Sweden, like Russia and Denmark, almost always used its Dutch officers as recruiting agents to have better access to local resources. As these agents used their own networks to recruit new officers, many Dutch employees of the Swedish admiralty originated from the same harbour towns, mainly from Flushing. Especially in the 1640s, there must have been a strong network of captains from the province of Zeeland within the Swedish navy's officer corps.

The profile and the maritime background of the average Dutch officer in the Swedish navy were unusual, to say the least. They were not professional naval officers, but navigators and captains of company ships and private merchantmen. As lieutenants and shipmasters, they were the navigators of the Swedish navy: the admiralty needed their seafaring and navigational experiences, skills and knowledge as commanders of individual ships but especially for expeditions beyond the Baltic Sea and the education of their crews and junior officers. This is probably the main reason why they never rose through the ranks and never progressed beyond

captaincies. They were, however, not only useful for the navy, but also for the trading companies and private shipowners. One of the most distinguishing features of these Dutch officers was their flexibility and adaptiveness. Due to their background in the Dutch merchant marine, they could continuously switch between warships, company ships and private merchantmen, acting as captains, lieutenants or even pilots. Only Dutch officers asked the admiralty for their dismissal to take up service on Swedish trading vessels. In the admiralty records, there are no mentions whatsoever of Swedish or Scottish officers leaving the navy to become shipmasters of Swedish merchantmen or company ships. It shows that Dutch lieutenants and captains were never typical naval officers who envisioned for themselves uninterrupted and long-lasting careers within the navy but always had a keen eye for all the possibilities the emerging and then expanding Swedish maritime branches had to offer.

The careers of the Dutch officers in Sweden, Denmark and Russia differed considerably. In Russia, they behaved like professional naval officers and career migrants. Their careers in the Russian navy were long or even permanent and they were able to rise through the ranks to flag officer. In Denmark, some officers with a Dutch background also served on company ships in the Atlantic or the Indian Ocean, but most commanders of such expeditions did not have Dutch experiences at all. The availability of the many Norwegian and Danish sailors, as well as warrant officers with extensive experiences on Dutch ocean-going vessels, made the Danish merchant marine less dependent on the services of Dutch naval officers as its Swedish counterpart in the 1640s and early 1650s. Most Dutch officers in Denmark only served in the navy, had relatively long careers and were often promoted to higher ranks, although these careers were not as successful as those of the Dutch officers in Russian service. Until 1660, few Swedish sailors migrated to the Republic to work on its naval vessels and ocean-going East- and West Indiamen. Seamen with a Dutch skill set must definitively have been harder to find in Sweden than in Denmark-Norway. In a way, it was a lucky coincidence that the recruitment of so many Dutchmen for the improvement of its navy during the Thirty Years' and the Torstenson War coincided with the beginning of Swedish maritime expansion. Particularly during the reign of Christina, the growing

merchant marine as well as the navy itself came to rely on the admiralty's Dutch officers for the navigation of their ships outside the Baltic Sea and the education of their crews. As a result, nowhere in Northern Europe the impact of Dutch captains, lieutenants and pilots was as strong and varied as in Sweden.

Sammanfattning

Under perioden 1631-1645 rekryterade det svenska amiralitetet inte mindre än 138 nederländska sjöofficerare (huvudsakligen kaptener och löjtnanter) för att förbättra officerskårens navigationskunskaper. Nederländska kaptener som redan tjänstgjorde i svenska flottan skickades till Nederländerna för att rekrytera officerare som hade erfarenhet av sjöfart och navigation. Till en början hämtades de från provinsen Holland (särskilt från städerna Amsterdam och Enkhuizen). Från 1641 var hamnstaden och flottbasen Vlissingen i provinsen Zeeland den viktigaste källan för svenska rekryteringar i Nederländerna. Eftersom amiralitetet ansåg att de nederländska sjöofficerarnas löner var alltför höga rekryterades istället personer med erfarenhet från civil sjöfart och inte minst resor till Ostindien. Det visade sig vara till särskild fördel när svenska köpmän, skeppskompanier och flottan själv började organisera expeditioner till tidigare okända områden. Eftersom många svenska sjöofficerare inte hade erfarenhet av annat än Östersjön eller ingen tidigare erfarenhet av sjöfart alls och lärde sig yrket ombord på fartygen som de tjänstgjorde på, fick de nederländska officerarna stor betydelse och efterfrågades starkt. De hade seglat i Medelhavet, på Atlanten och Indiska oceanen och kunde utbilda de svenska officerarna. Men de ledde även örlogsexpeditioner till England, Frankrike och Portugal. De nederländska officerarna hyrdes också ut till svenska skeppsredare och handelskompanier som Nya Sverigekompaniet.

Flera nederländska officerare blev kvar i Sverige efter att de tagit avsked från flottan och arbetade för Västerviks skeppskompani, Afrikanska kompaniet och olika skeppsredare. Där övade de inte bara fartygens ordinarie besättningar i sjömanskap utan tränade även unga svenska sjöofficerare som deltog i expeditionerna som lärlingar för att lära sig navi-

gation. Nederländska kapteners och löjtnanters karriärer i svenska flottan följde inte det normala mönstret. Amiralitetets svenska och skotska officerare tjänstgjorde på mer permanent bas i flottan och klättrade kontinuerligt i graderna. Deras nederländska kollegor hade däremot relativt korta karriärer i flottan. Under 1640- och 1650-talen, när den civila sjöfarten riktade större intresse mot Asien och Afrika, saknades svenskar som hade erfarenhet av sjöfart utanför Östersjön och Nordsjön. Det innebar att nederländska officerare som tjänstgjort i den svenska flottan var mycket attraktiva för den svenska civila sjöfarten. Genom att lämna flottan och ta tjänst på ett civilt fartyg kunde de tjäna mer pengar. Det var unikt för Sverige. I andra länders flottor hade nederländska officerare inte samma möjligheter.

Unpublished sources:

Krigsarkivet, Stockholm (KrA):
Amiralitetskollegium, kansliet 1630-1807 (Ak)
Protokoll, äldre nummerserie.
Registratur, huvudserie.
Inkomna handlingar från ämbetsverk m. fl. myndigheter samt enskilda.
Kammarkontoret 1642-1801. "Sjöofficerarnas" avräkningsextrakt m.m.
Sjöexpeditioner, eskaderchefer 1642-1814.
Rullor flottan 1635-1915. Rullor på amiralitetsstaterna.

Riksarkivet, Stockholm (RA):
Riksregistraturet.
Diplomatica. Anglica.
Leufstaarkivet.
Skoklostersamlingen, Övriga bestånd. Carl Gustav Wrangels arkiv (obundna delen).

Stadsarchief Amsterdam (SA):
Archief van de Notarissen ter standplaats Amsterdam.

Literature

Bruijn, J.R., *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw*. Amsterdam 1998.

Cavallie, James, *De höga officerarna. Studier i den svenska militära hierarkien under 1600-talets senare del*. Lund 1981.

Christensen, Asger Nørlund, "Flådens udlandsmobilisering. Rekruttering af skandinaviske søfolk i Amsterdam under Skånske Krig", *Fra Krig og Fred*, no. 1, February 2014.

Christensen, Asger Nørlund, "Professional seamen: A strategic resource during the Scanian War, 1675-1679", *The International Journal of Maritime History*, vol. 27, no. 2, May 2015.

Christensen, Asger Nørlund, *Maritime Connections across the North Sea. The exchange of maritime culture and technology between Scandinavia and the Netherlands in the early modern period*. Leiden 2021.

Davids, Karel, “Maritime labour in the Netherlands, 1570-1870”, in: Royen, Paul C. van, Jaap R. Bruijn and Jan Lucassen (eds.), *“Those Emblems of Hell?” European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870*. St. John’s 1997.

Driessen, Jozien J., *Russen en Nederlanders: uit de geschiedenis van de betrekkingen tussen Nederland en Rusland 1600-1917*. Amsterdam 1989.

Glete, Jan, *Swedish Naval Administration, 1521-1721. Resource Flows and Organisational Capabilities*. Leiden 2010.

Hammar, AnnaSara, “Sweden: Seeking foreign waters”, in: Wilson, Evan, AnnaSara Hammar and Jakob Seerup (eds.), *Eighteenth-Century Naval Officers. A Transnational Perspective*. Basingstoke 2019.

Hooijmaaijers, Eelko, “Cornelis Cruys, a Dutch Rear-Admiral in Russian Service”, in: Horstmeier, Carel, Hans van Koningsbrugge, Ilja Nieuwland and Emmanuel Waegemans (eds.), *Around Peter the Great. Three Centuries of Russian-Dutch Relations*. Groningen 1997.

Johnson, Amandus, *The Swedish Settlements on the Delaware, 1638-1664*, 2 vols. Philadelphia 1911.

Koningsbrugge, J.S.A.M. van, “The Dutch Republic, Sweden and Russia, 1697-1707 and the secret activities of Cornelis Cruys (1702-1704) and Johannus van der Burgh (1707-1708)”, in: Waegemans, Emmanuel (ed.), *Russia and the Low Countries in the Eighteenth Century*. Groningen 1998.

Krotov, P.A., “Russische ‘navigators’ in Nederland tussen 1708 en 1715”, *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*, vol. 21, no. 1, May 2002.

Krotov, P.A., “Nederlanders en Vlamingen op de Russische vloot in de tijd van Peter de Grote”, in: Waegemans, Emmanuel and Hans van Koningsbrugge (eds.), *Noord- en Zuid-Nederlanders in Rusland 1703-2003*. Groningen 2004.

Lucassen, Jan, “Zeevarenden”, in: Akveld, L.M., S. Hart and W.J. van Hoboken (eds.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, vol. 2: *Zeventiende eeuw, van 1585 tot ca 1680*. Bussum 1977.

Müller, Leos, Per Hallén and Thomas Taro Lennerfors, “Handel och sjöfart”, in: Ekström, Simon, Leos Müller and Tomas Nilson (eds.), *Sjövägen till Sverige. Från 1500-talet till våra dagar*. Malmö 2016.

Munthe, Arnold, *Svenska sjöhjältar*, vol 5: *Klas Fleming, Karl Gustaf Wrangel, Martin Thijsen Anckarhielm. Danska kriget 1643-1645*. Stockholm 1905.

Nieuwenhuize, Hielke van, *Niederländische Seefahrer in schwedischen Diensten. Seeschiffahrt und Technologietransfer im 17. Jahrhundert*. Cologne 2022.

Nováky, György, *Handelskompanier och kompanihandel, Svenska Afrika-kompaniet 1649-1663. En studie i feodal handel*. Uppsala 1990.

Paesie, Ruud, “Maerten Thijssen, de Zeeuws-Zweedse admiraal”, in: Gent, Tobias van and Ruud Paesie (eds.), *Zeeuwse zeehelden uit de zestiende en zeventiende eeuw*, Flushing 2012.

Reske-Nielsen, Erik, “Nationale og sociale forhold søofficerskorpset 1660-1919”, *Jyske Samlinger*, ny række, vol 1, 1950-52.

Sætra, Gustav, “The international labour market for seamen, 1600-1900. Norway and Norwegian participation”, in: Royen, Paul C. van, Jaap R. Bruijn and Jan Lucassen (eds.), *“Those Emblems of Hell?” European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870*. St. John’s 1997.

Sjöblom, Ingvar, "Kompetens och sjöerfarenhet hos svenska sjöofficerare under 1600-talet", in: Arstad, Knut Peter Lyche (ed.), *Strategi, ledelse og samfunn 1588-1720. Rapport fra Clío og Mars-seminariet på Forsvarsmuseet 16. og 17. november 1999*. Oslo 2000.

Sjöblom, Ingvar, *Svenska sjöofficerare under 1500-talet*. Malmö 2016.

Solovjova, Tatjana, "Die Niederlande und die Schaffung der russischen Flotte im baltischen Meer", in: Horstmeier, Carel, Hans van Koningsbrugge, Ilja Nieuwland and Emmanuel Waegemans (eds.), *Around Peter the Great. Three Centuries of Russian-Dutch Relations*. Groningen 1997.

Spens, E., "Sjövapnets bemanning under stormaktstiden fram till 1679", in: Lybeck, Otto (ed.), *Svenska flottans historia. Örlogsflottan i ord och bild. Från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar*, vol I. Malmö 1942.

Topsøe-Jensen, T.A. and Emil Marquard, *Officerer i den Dansk-Norske søetat 1660-1814 og den Danske søetat 1814-1932*, 2 vols. Copenhagen 1935.

Wilson, Evan, Jakob Seerup and AnnaSara Hammar, "The education and careers of naval officers in the long eighteenth century. An international perspective", *Journal for Maritime Research* vol 17, no. 1, 2015.

Zettersten, Axel, *Svenska flottans historia*, vol. 2: *åren 1635-1680*. Stockholm 1903.

Zielstra, Johan, 'Soldaat ende Zeemanschap'. *Wybrandt Scheltinga, pionier op de Russische vloot 1704-1718*. Doctoral thesis, University of Groningen 2001.

Zielstra, Johan, "Een publiek geheim. Russische wervingsacties in de Republiek, 1715-1716", *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* vol 23, no. 2, September 2004.

Noter

- ¹ Munthe 1905, p. 208; KrA, Rullor på amiralitetsstaterna, vol. 1.
- ² KrA, Ak, Registratur 1647, p. 14ff; *ibid* 1650, p. 580ff; KrA, Ak, Inkomna handlingar 1648, fol. 460^r-461^r; *ibid* 1651, fol. 87^r-88^r, 228^r; *ibid* 1652, fol. 88^r-88^v; KrA, Rullor på amiralitetsstaterna, vol. 1, 3; Johnson 1911, p. 761.
- ³ Sjöblom 2000, p. 45f; Hammar 2019, p. 137f; Glete 2010, p. 627f.
- ⁴ Müller, Hallén and Lennerfors 2016, p. 70-76.
- ⁵ Glete 2010, p. 614, 630.
- ⁶ Zettersten 1903, p. 53.
- ⁷ Spens 1942, p. 335.
- ⁸ Glete 2010, p. 630.
- ⁹ Sjöblom 2000.
- ¹⁰ Sjöblom 2016, p. 579ff.
- ¹¹ Cavallie 1981, p. 39.
- ¹² Hammar 2019; Wilson, Seerup and Hammar 2015, p. 18-22.
- ¹³ Müller, Hallén and Lennerfors 2016, p.74ff.
- ¹⁴ Davids 1997, p. 55f.
- ¹⁵ Christensen 2015, p. 200f, 205.
- ¹⁶ Hooijmaaijers 1997, p. 29f.
- ¹⁷ Driessen 1989, p. 99.
- ¹⁸ Krotov 2004, p. 281f.
- ¹⁹ *Ibid*, p. 284. According to Koningsbrugge, Cruys recruited 96 sea-officers in the Dutch Republic in the years 1703-1704: Koningsbrugge 1998, p.56.
- ²⁰ Zielstra 2001, p. 55; *ibid* 2004, p.164f.
- ²¹ Krotov 2004, p. 286f, 290.
- ²² Bruijn 1998, p. 149ff.
- ²³ Solovjova 1997, p. 36ff; Krotov 2002, p. 17ff, 22.
- ²⁴ Reske-Nielsen 1950-52, p. 112f.
- ²⁵ Christensen 2021, p. 69f.
- ²⁶ *Ibid* 2015, p. 196-199; Topsøe-Jensen and Marquard 1935, I, p. 7.
- ²⁷ Christensen 2015, p. 204f.
- ²⁸ *Ibid* 2014, p. 38.
- ²⁹ Reske-Nielsen 1950-52, p. 113.
- ³⁰ These officers are Adriaan Cornelissen Akersloot, Jan Jansen Bloem, Jan Dirksen Boom and Simon Bruynsma: Topsøe-Jensen and Marquard 1935, I, p. 7, 151, 168, 216f.
- ³¹ Topsøe-Jensen and Marquard 1935.
- ³² *Ibid*, I, p. 84ff.
- ³³ Topsøe-Jensen and Marquard 1935.
- ³⁴ Sætra 1997, p. 191.
- ³⁵ Topsøe-Jensen and Marquard 1935.
- ³⁶ In my calculations, Marstrand and Bohus are Norwegian, not Swedish places of origin: Christensen 2021, p. 199ff.
- ³⁷ Glete 2010, p. 118.
- ³⁸ Christensen 2015, p. 205f.

- ³⁹ KrA, Ak, Registratur 1631, p. 102.
- ⁴⁰ Ibid 1633, p. 30.
- ⁴¹ Ibid 1634, p. 11.
- ⁴² KrA, Ak, Inkomna handlingar 1634, fol. 31^r-31^v, 55^r-55^v, 68^r.
- ⁴³ KrA, Ak, Registratur 1638, p. 58.
- ⁴⁴ KrA, Ak, Inkomna handlingar 1638, fol. 92^r.
- ⁴⁵ Ibid 1639, fol. 207^r, 223^r.
- ⁴⁶ KrA, Ak, Registratur 1639, p. 285.
- ⁴⁷ Ibid 1640, p. 205f.
- ⁴⁸ KrA, Rullor på amiralitetsstaterna, vol. 1.
- ⁴⁹ KrA, Ak, Inkomna handlingar 1646, fol. 497^r.
- ⁵⁰ KrA, Ak, Registratur 1641, p. 58f.
- ⁵¹ Ibid 1643, p. 827ff; ibid 1644, p. 104-107.
- ⁵² SA, Archief van de Notarissen, Inv. Nr. 1572, p. 179ff, 193f, 216, 336f, 361f; KrA, Rullor på amiralitetsstaterna, vol. 1.
- ⁵³ Paesie 2012, p. 95f.
- ⁵⁴ KrA, Ak, Registratur 1645, p. 50-53.
- ⁵⁵ Ibid 1644, p. 724-727.
- ⁵⁶ KrA, Ak, Inkomna handlingar 1644, fol. 541^r-541^v.
- ⁵⁷ KrA, Ak, Registratur 1645, p. 70-73; Riksregistraturet 1645, tyskt och latinskt, fol. 9^v-11^r.
- ⁵⁸ KrA, Rullor på amiralitetsstaterna, vol. 1.
- ⁵⁹ Ibid; RA, Carl Gustav Wrangels arkiv, E 8484.
- ⁶⁰ KrA, Rullor på amiralitetsstaterna, vol. 1.
- ⁶¹ Nieuwenhuize 2022, appendix 10.1.
- ⁶² KrA, Ak, Inkomna handlingar 1654, fol. 555^r-555^v.
- ⁶³ RA, Leufstaarkivet, Kartong 48.
- ⁶⁴ Lucassen 1977, p. 141; Zettersten 1903, p. 217f. The Swedish summer and winter wages are also mentioned in the instructions for the recruitment agents: KrA, Ak, Registratur 1633, p. 30; ibid 1634, p. 11; ibid 1638, p. 58; ibid 1639, p. 285; ibid 1640, p. 205f; ibid 1644, p. 104-107.
- ⁶⁵ Zettersten 1903, p. 380-391.
- ⁶⁶ KrA, Ak, Registratur 1646, p. 522-526; ibid 1649, p. 327ff; ibid 1653, p. 392-395; KrA, "Sjöofficerarnas" avräkningsextrakt m.m., vol. 1.
- ⁶⁷ Zettersten 1903, p. 381f.
- ⁶⁸ KrA, "Sjöofficerarnas" avräkningsextrakt m.m., vol. 1. Not all officers mentioned in the accounts of the admiralty, actually participated in the voyage to Portugal. Two Dutch lieutenants and one Dutch captain, who originally should join the expedition, remained in Gothenburg: KrA, Ak, Inkomna handlingar 1647, fol. 44^r-45^r; KrA, Ak, Registratur 1646, p. 322ff; ibid 1647, p. 81ff; 211f.
- ⁶⁹ KrA, Ak, Registratur 1647, p. 463f.
- ⁷⁰ Ibid, p. 508-511.
- ⁷¹ KrA, Ak, Protokoll, Vol. 1.
- ⁷² KrA, Ak, Registratur 1650, p. 631-636.
- ⁷³ Ibid 1652, p. 303-306; Zettersten 1903, p. 386f.
- ⁷⁴ KrA, Ak, Registratur 1653, p. 508f, 588f; Zettersten 1903, p. 388.

- ⁷⁵ The two German masters, who were hired in 1653 for a voyage to Spain, costed 24 Riksdaler monthly. Swedish naval pilots were paid 26 Riksdaler (summer wages): KrA, Ak, Inkomna handlingar 1653, fol. 292^r, 390^r.
- ⁷⁶ KrA, Ak, Registratur 1646, p. 288, 322ff, 609ff, 640ff.
- ⁷⁷ Ibid, p. 963ff; KrA, Ak, Inkomna handlingar 1646, fol. 662^r-662^v, 691^r-692^r, 696^r-696^v.
- ⁷⁸ KrA, Ak, Registratur 1648, p. 451-460.
- ⁷⁹ KrA, Ak, Inkomna handlingar 1648, fol. 460^r-461^r, 483^r-483^v.
- ⁸⁰ Johnson 1911, p. 761.
- ⁸¹ KrA, Sjöexpeditioner, eskaderchefer, vol. 1642-1645.
- ⁸² KrA, Rullor på amiralitetsstaterna, vol. 1; KrA, Ak, Registratur 1649, p. 158f; Johnson 1911, p. 760.
- ⁸³ KrA, Ak, Protokoll, vol. 1.
- ⁸⁴ KrA, Rullor på amiralitetsstaterna, vol. 1; Zettersten 1903, p. 385.
- ⁸⁵ KrA, Ak, Inkomna handlingar 1651, fol. 87^r-88^r, 93^r.
- ⁸⁶ KrA, Ak, Registratur 1652, p. 128f.
- ⁸⁷ KrA, Ak, Inkomna handlingar 1652, fol. 88^r-88^v.
- ⁸⁸ KrA, Ak, Registratur 1648, p. 184f; ibid 1649, p. 158f; ibid 1650, p. 195ff; RA, Leufstaarkivet, Kartong 82; Nováky 1990, p. 248ff.
- ⁸⁹ RA, Diplomatica. Anglica, vol. 541.
- ⁹⁰ Zettersten 1903, p. 52.
- ⁹¹ KrA, Ak, Registratur 1646, p. 902.
- ⁹² Ibid 1648, p. 491f.
- ⁹³ Ibid 1649, p. 263-266.
- ⁹⁴ KrA, Ak, Protokoll, vol. 1.



Konvojsystemet, den seglande flottan och Kungl. Konvojkommissariatet

Fredrik Kämpe

Konvojer har traditionellt spelat en mycket liten roll i historien om den seglande flottan. Detta gäller såväl i svensk som i internationell örlogshistorisk forskning. Orsaken är dock knappast att konvojer har varit oviktiga. För de stora sjömakterna England och Nederländerna var de till och med från 1600-talets mitt fullkomligt centrala för krigföringen.¹ Men ändå har konvojer och sjöfartsskydd överhuvudtaget ägnats väldigt lite intresse, både av sjöofficerarna själva och av forskarna, och har i bästa fall nämnts i förbigående i verk som hellre diskuterat stora sjöslag och hjältar. Det finns flera anledningar till detta. En är, enligt örlogshistorikern A. W. H. Pearsall att det har saknats förståelse för sjökrigets ”*non-combative nature*”.² Stora sjöslag hör till undantagen i örlogshistorien. Flottorna har istället mestadels sysslats med mer vardagliga uppgifter som att frakta materiel och trupper, skydda egen sjöfart och angripa fiendens, spana och

Fredrik Kämpe (f. 1989) är doktorand vid Centrum för maritima studier vid historiska institutionen, Stockholms universitet och verksam på Marinmuseum i Karlskrona. Hans forskningsintressen rör sjöfartshistoria i stort, men med särskilt fokus på 1700-talets handels- och örlogsflottor.

bevaka varandra. Även om sjöslagen hör till det mest dramatiska i örlogshistorien behöver vi bredda synen på ämnet och se mer på vardagen för att förstå hur de seglande flottorna – komplexa och ofantligt dyra organisationer – fungerade och hur de stora kostnaderna kunde legitimeras.

Konvojer har också ansetts vara tråkiga. Det har funnits en uppfattning om att officerarna avskydde konvojer eftersom det var en otacksam uppgift och handelsfartygen var omöjliga att samarbeta med. Och visst finns det gott om exempel på irritation mellan sjöofficerare och handelsflottan, men samtidigt skapar sådana irriterade situationer mer källmaterial än då allt har flutit på och samarbetet fungerat. Därför finns en tendens i materialet som överdriver konflikterna. För faktum är att de flesta konvojer lyckades nå fram till sina mål. Konvojer var dessutom långt ifrån ett händelselöst arbete. Att hålla ihop en konvoj med segelfartyg krävde stor skicklighet av eskortfartygens och handelsfartygens befäl och besättningar.³ Och det gav värdefull övning, men få tillfällen till ärorika möten med fienden. De flesta kapare, oavsett om de var privat finansierade eller avdelade från örlogsflottorna, drog sig för att utmana eskortfartygen även i ganska klena bevakade konvojer.⁴ Därför har konvojer inte riktigt passat in i de sena 1800- och tidiga 1900-talens nationalromantiska örlogshistoria vars främsta syfte var att vara uppbygglig.

Den svenska flottans historia borde studeras utifrån det sammanhang den växte fram i och utifrån fler uppgifter än sjöslagen. Sjöfartsskydd – i denna text begränsat till flottans åtgärder för att skydda den civila sjöfarten⁵ – hörde till både stora och små sjömakters vardag och förtjänar en uppvärdering i historien om flottan. Syftet med denna artikel är att granska hur den svenska seglande flottans konvojexpeditioner organiserades under 1700-talets merkantila expansion med särskilt fokus riktat mot konvojkommissariatet eftersom denna myndighet haft en framskjuten roll i skildringar av 1700-talets konvojsystem. Målet är att reda ut hur konvojerna var tänkta att organiseras och hur de organiserades i praktiken. Som jag kommer att visa är den gängse bilden av 1700-talets konvojer väldigt förenklad. Men hur väl står sig denna bild vid en närmare granskning byggd på empiriska exempel? Och hur såg de svenska erfarenheterna av sjöfartsskydd ut i jämförelse med Danmark och Nederländerna, två andra viktiga neutrala stater med stora handelsflottor som Sverige

ofta jämförs med?⁶ Det behövs en seriös diskussion om konvojerna och sjöfartsskyddet för att vi bättre ska förstå den seglande flottan, särskilt under den i marina sammanhang så kritiserade frihetstiden. Historikern Jan Glete visade att det inte alls var så illa ställt med den frihetstida flottan som traditionell historieskrivning har hävdad.⁷ Genom att skifta fokus bort från sjöslagen menar jag att det går att fortsätta ompröva den traditionella bilden av flottans utveckling under 1700-talet. Artikeln är tänkt att genom några nedslag illustrera hur en sådan omprövning kan se ut och utgör på så sätt en inledande orientering i ämnet som jag hoppas kan inspirera till vidare studier.⁸

Sjöfartspolitiken och Kungl. Konvojkommisariatet

Svensk sjöfartspolitik riktades under 1700-talet särskilt in på Medelhavet. Där fanns billigt salt och en möjlighet att sälja svenska exportprodukter. Eftersom Sveriges intressen i södra Europa och Medelhavet var rent kommersiella kom Sverige att försöka hålla sig neutralt under de många europeiska konflikterna under perioden. Om detta lyckades kunde svenska handelsfartyg tjäna stora summor på fraktfart genom att frakta andras varor då krigen hindrade de krigförandes handel. Det var där pengarna fanns att tjäna för svenska fartyg varför fraktfarten fick allt större betydelse för den svenska sjöfartspolitiken.⁹ Både Sverige och Danmark kom att utveckla en särskild syn på neutralitet. De bägge länderna hävdade att ingen främmande örlogsman hade rätt att visitera en neutral konvoj under beskydd av ett eller flera örlogsfartyg. Konvojchefens löfte om att inget kontraband fanns ombord skulle, enligt denna syn, vara tillräckligt som bevis. Men detta synsätt accepterades inte av de maritima stormakterna som visste att de neutrala staterna försökte utnyttja neutraliteten för att kunna utvidga sin handel genom att i det dolda fortsätta handla med de krigförande.¹⁰ Detta förhållande skapade konflikter mellan de krigförande och de neutrala som ställde krav på de neutrala staternas sjöfartsskydd.

Fastän konvojeringen oftast gått relativt bra är det snarare misslyckade, rent av katastrofala, konvojer som eftervärlden har kommit ihåg.¹¹ I Storbritannien minns man "the Smyrna Convoy disaster" 1693, då den franska

flottan lyckades med ett överfall mot en stor engelsk-nederländsk konvoj på väg mot Medelhavet och sänkte eller erövrade 92 handelsfartyg, en fjärdedel av hela konvojen.¹² Den antagligen mest kända konvojen i svensk historia är den som leddes av Gustaf Psilander ombord på skeppet *Öland* 1704. Den första volymen i Arnold Munthes *Svenska sjöhjältar* handlade om Psilander och fokus låg på hans orädda men hopplösa kamp mot nio engelska örlogsfartyg vid Orford Ness.¹³ Psilanders envisa motstånd gjorde att han blev ihågkommen som en hjälte, men konvojeringen misslyckades och Sverige försökte inte organisera fler konvojer under stora nordiska kriget (1700–1721).¹⁴ Men Psilander försvarade flaggans heder, och det var för både flottan och staten vid denna tid trots allt ännu viktigare än sjöfartsskyddet. Ironiskt nog skulle handelsfartygen i Psilanders konvoj till England med varor för Royal Navy.¹⁵ Istället för katastrofer och hopplösa uppoffringar ska vi här närmare studera sjöfartsskyddet i stort och konvojeringen specifikt som en del av de seglande flottornas vardag.

Efter Psilanders konvojexpedition 1704 upphörde de svenska konvojerna och något konvojsystem återupptogs inte förrän efter stora nordiska krigets slut, då under en ny organisation.¹⁶ Vid riksdagen 1723 beslutades att en ny avgift på inkommande och utgående varor skulle inrättas, den så kallade Extra licenten, och den skulle finansiera framtida konvojer. För att förvalta medlen som samlades i konvojkassan och organisera skyddet grundades året därpå Kungl. Konvojkommisariatet, som i en eller annan form kom att verka fram till 1867 och som var den myndighet som var tänkt att ansvara för svenska handelsfartygs säkerhet utanför Öresund.¹⁷ Kommisariatets ledamöter kom från både flottan och borgerskapet och från början var myndighetens säte i Göteborg, men 1742 flyttade det till Stockholm. En amiral verkade i regel som ordförande och övriga ledamöter var valda av adelsståndet eller borgarståndet, och senare av grosshandelssocieteten.¹⁸

Störst betydelse hade den svenska neutrala fraktfarten under andra halvan av 1700-talet. Det var under sjuårskriget 1756–1763 som denna typ av sjöfart började ta fart för Sverige och den intensifierades ytterligare under kommande storkrig. Trots att svenskarna gav sig in i sjuårskriget fick inträdet ganska små konsekvenser för Sveriges handel utanför Östersjön. När Sverige till slut drogs in i napoleonkrigen och det efter krigets slut 1815 blev stabilare i Europa var det slut på denna sjöfartspolitik.¹⁹

När allt fler svenska fartyg seglade in i Medelhavet märkte Sverige även i högre grad av hotet från de nordafrikanska Barbareskstaterna²⁰ som var kända för att kapa europeiska fartyg och göra räder framförallt mot kustbygderna utmed Medelhavets norra strand, men då och då även långt ut i Atlanten. Konvojkommisariatet kom då, förutom att organisera och finansiera expeditioner med flottans fartyg, redan tidigt att även stötta fredsförhandlingar med de nordafrikanska staterna. När dessa förhandlingar hade lyckats finansierade myndigheten även de konsulat som öppnades i Nordafrika för att bevaka svenska intressen. Eftersom handeln med Nordafrika var rätt begränsad kunde inte dessa konsulter leva på konsulsavgifter utan fick lön från kommisariatet. Deras uppgift var därför mer diplomatisk än kommersiell. Freder slöts med Alger 1729, Tunis 1736, Tripoli 1741 och Marocko 1763. För att upprätthålla frederna krävdes att Sverige med jämna mellanrum skickade presenter till de nordafrikanska ledarna. Sverige köpte alltså precis som andra europeiska länder fri lejd från Barbareskstaternas kapare. I bästa fall kunde Sverige upprätthålla fredsfördragen samtidigt som andra länder misslyckades med det och därmed utnyttja att svenska fartyg kunde segla på Medelhavet i relativ säkerhet.²¹ Detta innebar även att den svenska neutraliteten i Medelhavet fick två sidor där fred eftersträvades både med europeiska krigförande makter och med Barbareskstaterna. Båda dessa sidor av svensk neutralitet ställde krav på sjöfartsskyddet. För att förstå konvojereringen behöver vi därför reda ut hur skyddet mot Barbareskstaternas kapare och mot europeiska länders kapare hängde ihop. Svaret på den frågan är långt ifrån självklart.

Metod

För att svara på frågorna ovan har jag dels använt internationell litteratur om sjöfartsskydd och konvojer, dels särskilt studerat den svenska litteraturen om konvojer samt prövat dess påståenden genom en studie av material i konvojkommisariatets och kommerskollegiums arkiv. Nästan all svensk litteratur utgår i någon mån från Johan Henrik Kreügers *Sveriges förhållanden till Barbaresk staterna i Afrika* som utkom 1856 och fortfarande utgör standardverket om Sveriges och konvojkommisariatets

kontakter med Barbareskstaterna. Kreüger blev själv ledamot i konvojkommisariatet 1818 och var sändebud vid förhandlingar med Marocko 1822–1823.²² Även i denna artikel är Kreügers bok en central utgångspunkt. Hans arbete är mycket värdefullt och användbart, men innehåller en del oklarheter som kan redas ut genom jämförelser med empiriskt material. Artikelns empiriska exempel har jag hämtat från de protokoll som konvojkommisariatet lämnat efter sig för perioderna 1754–1764 och 1791–1802. Dessa var två intensiva perioder för kommisariatet då både europeiska och nordafrikanska kapare gav sig på svenska handelsfartyg. De ramar dessutom in perioden då svensk neutral fraktfart hade som störst betydelse och passar därför för att undersöka kommisariatets roll i 1700-talets sjöfartsskydd i bred bemärkelse.²³ För den tidigare perioden har jag även kompletterat med sjöpassdiarier eftersom örlogsfartyg vid den tiden precis som handelsfartygen begärde ut sjöpass för längre resor.

Sjöfartsskyddet och den ekonomiska eliten

Flottor har alltid varit dyra organisationer och för att kunna upprätthålla dem har stater varit beroende av att det funnits grupper som velat betala för dem. Här har kommersiella intressenter spelat en avgörande roll eftersom det var dessa som kunde få fram tillräckliga medel. Men eftersom det handlande borgerskapet var med och betalade staten för att upprätthålla flottan var det även viktigt att staten också levererade sjöfartsskydd vid behov. Annars skulle borgerskapet tappa intresset för att betala de tullar och andra avgifter som staten behövde för att upprätthålla krigsmakten. I en nyligen utkommen antologi har detta behov av gemensamma intressen, eller en gemensam känsla av mening, kallats *naval ideologies*. Begreppet innefattar i bred bemärkelse alla de uppfattningar och idéer som existerade om behovet och användningen av en sjömakt. Det fanns naturligtvis alltid olika konkurrerande uppfattningar om behovet av en flotta och hur den bäst skulle användas, men för att lyckas långsiktigt var staten tvungen att kunna förena sina egna intressen med kustbefolkningens i stort och med kommersiella intressenters i synnerhet. Det var dessa andra grupper som skulle bemanna och betala för flottan och om de inte

alls ansåg att det fanns ett behov av en flotta blev det svårt, till och med omöjligt, för staten att upprätthålla den.²⁴ Så betraktat blir sjöfartsskyddet ett sätt för staten att visa de kommersiella intressenterna att pengarna gick till marina verksamheter som var nyttiga för handeln. Konvojkommisariatets organisation, med ledamöter från både flotta och borgerskap, var enligt detta perspektiv en myndighet som var tänkt att direkt integrera de kommersiella intressenterna i arbetet med sjöfartsskyddet.

För artikelns syften är det viktigt att hålla isär begreppen konvojering och kryssning. De var rätt olika uppgifter och behandlades som olika hos sjömakerna. Kryssande örlogsfartyg var en metod som innebar att fartygen seglade utanför en kust där kapare utgick från eller i vatten där kaparna opererade för att skrämja dem och i bästa fall snappa upp dem. Det var naturligtvis svårt att hitta kaparna, men närvaron av örlogsfartyg kunde vara tillräckligt för att kaparna skulle bli försiktiga och hålla sig mer i hamn. Denna metod för sjöfartsskydd var relativt enkel och innebar ett indirekt skydd. Men sjömakerna nyttjade även mer direkta metoder som konvojer och blockader, allt efter vad omständigheterna krävde.²⁵ Men de olika metoderna innebar olika regler och förhållningsätt. Detta kommer bli tydligt av exemplen nedan. För dansk del har historikern Ole Feldbæk visat att det gjordes skillnad på konvoj och kryssning eftersom konvojerna innebar betydligt större risker för diplomatiska sammanstötningar med sjömakerna, särskilt Storbritannien.²⁶ Medan ett kryssande örlogsfartyg kunde undvika problematiska situationer var ett konvojfartyg i princip tvunget att ingripa om någon kapare eller något främmande örlogsfartyg försökte visitera konvojens fartyg. Uppfattningar om flaggans heder krävde det.²⁷ Som det kommer att framgå i den fortsatta diskussionen kunde Sverige, genom att nyttja båda dessa metoder vid olika tillfällen, skapa en viss flexibilitet i sjöfartsskyddet. Flexibiliteten kunde underlätta den ofta svåra balansgången mellan de utrikes- och handelspolitiska målsättningarna å ena sidan och det handlande borgerskapets intresse för flottan å den andra.

Både konvojering och kryssning är ganska förbisedda i forskningen. En lyckad konvoj var och är, enligt örlogshistorikern Roger Knight, "en historisk icke-händelse" och lämnar därför väldigt få spår efter sig. Konvojsystemen anses därför inte utgöra någon spännande historia och

få örlogshistoriker bryr sig om att skriva om dem. Detsamma torde gälla lyckade men i stort händelselösa kryssningsexpeditioner. Men det finns undantag från ointresset – Knight utgör ett sådant – och han menar att sjöfartsskyddet hade en avgörande betydelse för krigföringen till sjöss. Sjömakerna var beroende av ett ständigt inflöde av skeppsbyggnadsmateriel för att kunna upprätthålla sina sjöstridskrafter och andra varor för att kunna hålla igång ekonomin och därmed undvika krigströtthet hos befolkningen. Utan sjöfartsskydd var detta omöjligt, och därför utvecklades bland annat konvojsystem.²⁸ 1700-talets Sverige var inte lika beroende som de stora sjömakerna av utrikeshandeln för att kunna föra krig, men det svenska sjöfartsskyddet kan tjäna som exempel på hur även en mindre stats flotta kan förstås bättre genom att inkludera åtgärder för sjöfartsskydd i berättelsen. Sjöfartsskyddet hjälper oss förstå hur flottan fungerade även i fredstid och på vilka sätt neutrala stater berördes av stormakternas sjökrig.

Konvojsystemets framväxt i Sverige

Det var i ett sammanhang av konflikter mellan sjömakerna England och Nederländerna som Sverige började försöka ordna ett konvojsystem utanför Östersjön. Åren 1652–1654 utkämpades det första engelsk-nederländska kriget. Genom den svenska handelsflottans utbredning vid tiden och sjömakernas intensifierade handelskrig kom även svenska handelsfartyg att angripas av sjömakerna. De första bestämmelserna om ett svenskt konvojsystem kom därför 1653. Men eftersom detta krig tog slut redan året efter blev det ingen konvojering den gången. Ytterligare bestämmelser kom sedan under kommande decenniers konflikter mellan sjömakerna, men det var egentligen först från 1689 som den första mer omfattande konvojeringen kom igång för svensk del. Sverige och Danmark hamnade i kläm när stormakternas krig blev alltmer inriktade på att slå mot handeln. Kapningar mot neutrala fartyg ledde därför på 1690-talet till gemensamma dansk-svenska insatser för att skydda handelsfartygen. Sveriges första stora satsningar på konvojer skedde alltså i samspel med danskarna.²⁹ Som modell för det svenska konvojsystemet stod det nederländska.³⁰ Detta byggde på att mindre styrkor avgick regelbundet på

viktiga rutter. Till Medelhavet avgick två nederländska konvojer årligen, en i oktober och en i december med några, oftast två, örlogsfartyg som eskort. Det systemet utvecklades på 1620-talet och behölls i mer eller mindre oförändrad form till republikens fall 1795.³¹

Det fanns skillnader mellan britternas och holländarnas konvojering och den svenska. Medan britter och holländare satsade på små eskorter ute till havs för att sedan försöka få förstärkningar från kryssareshadradar när de närmade sig hamnar hemmavid,³² gick de svenska konvojerna med endast ett eller ett par eskortfartyg genom engelska kanalen och utmed de europeiska kusterna. Svenskarna seglade alltså där riskerna för att stöta ihop med fientligt sinnade örlogsfartyg var som störst. Situationen blev inte bättre av att engelsmännen krävde att främmande örlogsfartyg under passage av engelska kanalen vid möte med fartyg ur Royal Navy strök flagg, vimpel eller märsegel för att visa sin vördnad för engelska regenten och flaggan.³³ De nordiska staternas hårdnackade motstånd mot sådana åtgärder ledde till flera strider.³⁴ Det var otänkbart för en kungamakt att erkänna sig underlägsen en annan och därför hade både svenska och danska konvojchefer stränga order att vägra stryka.³⁵ Men dessa tidiga konvojer fick faktiskt även avsedda effekter. Historikern Steve Murdoch har visat hur de neutrala staternas motstånd under 1690-talet mot vad de upplevde som sjömakernas övergrepp fick som effekt att kapningarna minskade och att Royal Navy drog sig för att sätta för hård press på de nordiska staterna under åtminstone något decennium framåt.³⁶

De stora sjömakernas flottor hade trots sin storlek ett begränsat antal fartyg att tillgå vilket krävde ett ständigt prioriterande mellan olika uppgifter. Detta märktes särskilt tydligt efter 1688, då England och Nederländerna blev allierade och det som ibland kallas "det andra hundraårskriget" mellan England/Storbritannien och Frankrike 1689–1815 började. Sjöfartsskyddet gavs stor betydelse vilket exempelvis ett beslut 1693 i Englands parlament visar. Då bestämdes att Royal Navy skulle avdela hela 43 av sina cirka 200 fartyg för sjöfartsskydd. Prioriteringen av denna typ av insatser innebar också på sikt en betydande ökning av antalet fregatter och andra lättare fartygstyper i Royal Navy. Sådana typer var lämpliga som eskortfartyg och gjorde dessutom att den ständiga manskapsbristen kunde avhjälpas något eftersom små eskortfartyg krävde mindre besättningar.

Kapare och ensamma kryssare från örlogsflottorna var mer intresserade av att attackera ensamma handelsfartyg än konvojer med örlogseskort varför även små eskorter fungerade som tänkt ute till havs.³⁷ Det ledde också under 1700-talet till en allt tydligare uppdelning mellan fartyg som var byggda för eskort och kryssande och fartyg som var byggda för linjestrid. Även i Sverige kan man se en liknande långsiktig utveckling där fartygstyper som var mer lämpade för sjöfartsskydd utvecklades under andra halvan av 1700-talet.³⁸

Amiralen och örlogshistorikern Gunnar Unger diskuterade den svenska seglande flottans konvojer i en artikel från 1941. Av artikeln är det tydligt att svenska konvojer aldrig blev så regelbundna som stormakternas.³⁹ Detta är inte särskilt förvånande eftersom Sverige inte var lika beroende av sin sjöfart och utrikeshandel som exempelvis Nederländerna och dessutom inte lika ofta var inblandat i konflikter utanför Östersjön. Men eftersom även svenska handelsfartyg riskerade att kapas krävde intressenterna inom handeln att flottan ställde upp med eskortfartyg när europeiska krig skapade ett sådant behov. Svenska konvojer var påtagligt lika britternas och holländarnas; stora konvojer – ibland runt 100 handelsfartyg – med små eskorter bestående av något enstaka eller ett par örlogsfartyg.⁴⁰ Även i en liten stat med ett ganska oregelbundet nyttjat sjöfartsskydd spelade det roll att staten kunde förena sina intressen med kommersiella intressenters eftersom dessa även där var med och betalade för flottan. Denna intressegemenskap kan antas ha fått en allt större roll i takt med att kommersiella intressen blev viktigare efter enväldets avskaffande och stora nordiska krigets slut åren kring 1720.

Amiralitetspastorn Ernst Holmberg listade 1929 i en artikel de konvojer som genomfördes under 1680- och 1690-talen. Artikeln är framförallt en deskriptiv genomgång av konvojexpeditionerna så han går inte in på varför de skedde. Men Holmbergs text visar några viktiga saker. Först och främst beskriver han ganska omfattande insatser av flottan under en tid när stormaktssverige för ovanlighetens skull inte var i krig. Englands och Nederländernas krig mot Frankrike gjorde att svenska handelsfartyg hotades av kapare vilket ökade kraven på skydd och flottan blev central i detta. Dessutom visar han hur dessa operationer skedde gemensamt med danskarna. 1693 hade Sverige och Danmark slutit ett neutralitetsförbund för att värna

neutralas rättigheter mot de krigförande sjömakernas övergrepp.⁴¹

Slutligen visar Holmbergs artikel också en period då flottan genomförde omfattande konvojexpeditioner långt innan konvojkommisariatet grundades 1724, något som är viktigt att komma ihåg när kommisariatets roll analyseras. Han avslutar artikeln med dessa ord:

Dessa äldre konvojexpeditioner, utförda under skyddet av vår örlogsflagga, utgöra ett alltför litet beaktat minnesblad i vår sjökrigshistoria, på samma gång de vittna om en vaken blick för nödvändigheten av att hävda vår nationella rörelsefrihet utåt och att skydda vår handel och sjöfart under ofredens dagar.⁴²

Nästan hundra år senare är konvojerna fortfarande relativt obeaktade i svensk örlogshistorisk forskning. Samtidigt är det svårt att undgå känslan av att det även för Holmberg var flottans verksamhet i sig själv som var det centrala, nästan som om den existerade i ett vakuum. Att det var viktigt att skydda handel och sjöfart förutsätts av den äldre litteraturen nästan alltid utan att diskutera hur sjöfarten såg ut, hur skyddet gick till och hur kopplingen mellan kommersiella intressen och örlogsflottan såg ut och förändrades över tid. Det gör att skildringarna blir väldigt ytliga och läsaren lämnas utan några förklaringar av sammanhangen som gjorde att konvojer behövdes. Detta är fallet även i Holmbergs text trots att han menade att konvojerna förtjänar att belysas mer. Holmberg själv kan kanske inte lastas för detta, hans text var endast en inledande genomgång. Men det går att konstatera att vi så här långt senare befinner oss på nästan samma ruta.

Konvojkommisariatet och 1700-talets konvojsystem

Efter ett uppehåll med konvojer under större delen av stora nordiska kriget kom konvojkommisariatets grundande 1724 att markera början på det som var tänkt att bli ett nytt konvojsystem. Men frågan är vilken roll kommisariatet faktiskt spelade i 1700-talets konvojer. I litteraturen som förklarar konvojkommisariatets roll har beskrivningen av konvojerna främst byggts på normativa källor, såsom exempelvis förordningar från regeringen om hur ofta och när konvojer skulle avgå mot Medelhavet. Men

någon analys av huruvida sådana förordningar faktiskt efterlevdes, och hur länge, återfinns inte i svensk litteratur. Detta gör att bilden som framträder är en av ett rätt omfattande kontinuerligt konvojerande i kommisariatets regi, liknande det nederländska konvojsystemet till Medelhavet. Kreügers beskrivning av de första konvojerna samt myndighetens instruktion från 1728 ligger till grund för bilden av konvojsystemet under 1700-talet. Enligt denna bild skulle två örlogsfartyg ställas till konvojkommisariatets förfogande och baseras i Göteborg, där myndigheten från början hade sitt säte. Kommisariatet skulle sörja för proviantering och att fartygen hölls i gott skick. Befallningar till fartygscheferna och deras instruktioner skulle gå genom kommisariatet och fartygen skulle efter avslutad konvojtjänst återlämnas till amiralitetet i samma goda skick.⁴³ Instruktionens tredje och nionde paragraf lyder som följer:

§ 3. Som Kongl. Maj:t från des Ammiralitet lämnat och efter inventarium låtit lefverera til Convoy-Commissariatet tvänne Kronofartyg, neml. Skieppet Verden och fregatten Jaramas, hädanefter ständigt at blifva liggandes i Götheborg, under Convoy-Commissariatets disposition til Convoyeringar; Så måste Convoy-Commissariatet dem behörigen underhålla, så att när de åter skola lefvereras tillbaka, de då må kunna wara uti godt och behållit stånd.

§ 9. Såsom nödigt är at de commenderande Officerare på Convoy-Fartygen blifva til hvarje resa försedde med behörige intructioner, hvarefter de vid sjelfva Convoyeringen af Svänka kiöpmans skiepp hafva sig at rätta; Så måste Convoy-Commissariatet tidigt projectera en sådan Instruction och densamma öfversända till Kongl. Maj:ts och Riksens Ammiralitets och Commerce Collegiers öfverseende och Kongl. Maj:ts egen nådiga approbation, kommandes bemälte instruction sedan i anseende därtill, att Convoy-Fartygen skola gå under kiöpmans flaggor, och utom lands passera för Couffardie Fartyg, under Convoy-Commissariatets namn och underskrift at utfärdas; och vil Kongl. Maj:t desutan i nåder förse de commenderande Officerare med särskilte instructioner, hvareffter de uti fäktande och eljest siömanskapet angående med mera sig böra rätta.⁴⁴

Enligt instruktionen skulle alltså kommissariatet ha två fartyg till förfogande och åtminstone den ekonomiska instruktionen skulle utformas av myndigheten och utfärdas i dess namn även om amiralitet, kommerskollegium och regering hade sista ordet. Det verkar hursomhelst som att kommissariatet var tänkt att få en helt central roll i konvojsystemet.

Historikern Lars Ericson Wolkes beskrivning av konvojerna bygger på Kreügers, men han ger kommissariatet en ännu centralare roll genom att skriva att "[u]nder konvojeringsperioden var örlogsfartygen utlånade till kommissariatet och lydde också under detta."⁴⁵ Men av instruktionen framgår att detta inte riktigt stämmer. Konvojkommissariatet samordnade expeditionerna, men besluten fattades högre upp. Det är även viktigt att Ericson Wolke hänvisar till konvojerna under 1720-talet, men aldrig förklarar om organiseringen skulle komma att se annorlunda ut senare. Därför framstår hans beskrivning som generell för hur kommissariatet ordnade konvojer, oavsett om det har varit hans avsikt eller ej. Ericson Wolke förstärker dessutom konvojernas roll genom att skriva att det enda alternativet för att hålla svenska fartyg säkra var just genom konvojer med örlogsfartyg.⁴⁶ Men även detta går att ifrågasätta eftersom fredsfördrag med Barbareskstaterna snart kom att bli den viktigaste uppgiften för kommissariatet, något Kreüger nämner.⁴⁷ Historikern Leos Müller beskriver kortfattat i en artikel om konvojkommissariatet hur det enligt instruktionerna skulle ordna två konvojer årligen, men går inte in på om detta efterlevdes.⁴⁸

Författaren och kulturhistorikern Eskil Olåns beskrivning av konvojer baserades på en senare förordning. Kungl. Maj:t utfärdade 1759 en kungörelse om "nödige Förswarskjepps utrustande till Svenska Handelssjöfartens beskydd och säkerhet." Olån använde förordningen som exempel på hur konvojer gick till och beskrev ett omfattande system med fem konvojer årligen, två i maj, en i augusti och två i oktober. Han beskrev också hur handelsfartygen konvojerades till portugisiska och spanska hamnar, in i Medelhavet och hur konvojfartyget därefter lade sig ett par veckor i Livorno. Sedan återvände det och hämtade upp alla handelsfartyg som behövde skydd på hemvägen med Cadiz som sista hamn innan hemresan. Det mest intressanta för denna artikels syfte är att detta beskrevs som konvojkommissariatets verksamhet och att fartygen

som enligt Olån skötte konvojerna var "linjeskeppen *Sparre* (å 50 kanoner) och *Sophia Charlotta* eller fregatterna *Höken*, *Svarta Örn*, *Jägaren*, *Diana* och *Bellona*."⁴⁹ Alla dessa fartyg användes visserligen för konvojer och andra örlogsexpeditioner till Medelhavet, de första fem under åren 1759 och 1760,⁵⁰ men *Diana* och *Bellona* sjösattes först på 1780-talet, över 20 år efter kungörelsen 1759.⁵¹ Olåns generella beskrivning får det alltså att verka som att ett så omfattande konvojsystem i kommissariatets regi var det normala när det – som kommer att framgå av den fortsatta diskussionen – i själva verket var undantaget.

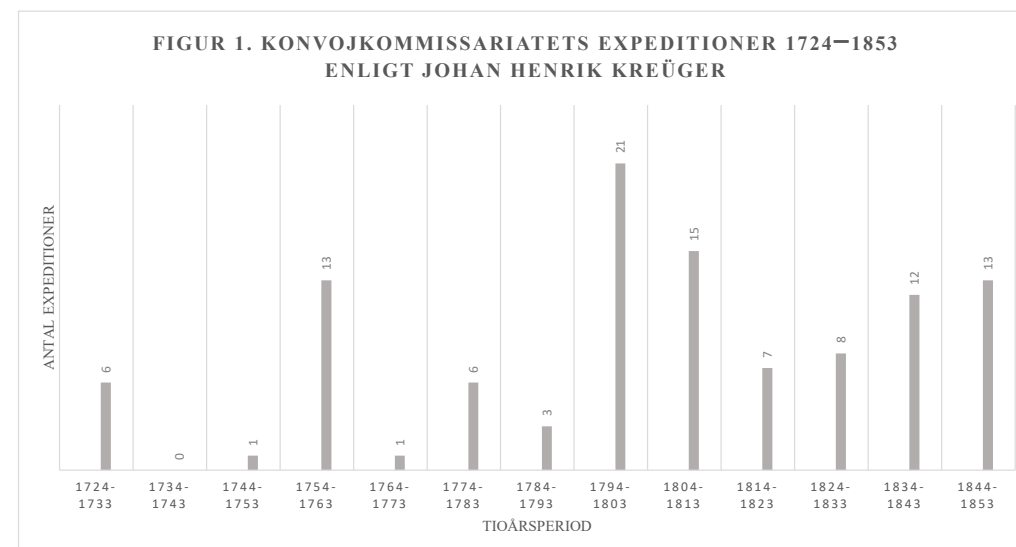
Även den sjömilitära författaren och sjöofficeren Erik Hägg skildrar ett omfattande konvojsystem. Han baserade sig bland annat på Olåns och Kreügers beskrivningar, men skärpte tonen ordentligt och skrev att "Konvoj-expeditionen år 1725 var inledningen till ett mer än hundraårigt, trofast och i allmänhet skickligt bedrivet arbete från vår örlogsflottas sida till bästa skydd för vår sjöfart åt 'Britanniska sjön', Spanska sjön och Medelhavet." I sin skildring av hur en konvoj gick till hänvisade även han till 1759 års kungörelse, men han nämnde även att konvojkassan bekostade konvojexpeditioner helt eller delvis vilket visar att han var medveten om att konvojkommissariatet inte var den enda relevanta myndigheten.⁵² Han skrev vidare, i samband med en kommentar om kostnaden av konvojerna och frederna med Barbareskstaterna, att "[i] gengäld för denna kostnad – huru stor den än må ha varit – vann dock Sverige en betydligt lugnare sjöfart på Medelhavet än de flesta nationer och samtidigt en utmärkt utbildning av örlogsflottans besättningar. Vårt land kunde därjämte till följd av den målmedvetet bedrivna konvojerings tämligen ostört fullfölja sin neutrala sjöhandel vid många tillfällen, då sjökrigen förlamade andra länders kofferdifart."⁵³ Hägg satte alltså en målmedveten konvojerings började i och med konvojkassans instiftande i centrum för 1700-talets sjöfartsskydd och hyllade flottans insats. Häggs tankar om att både flottan och sjöfartens intressenter vann på konvojerings liknar det vi här kallar för *naval ideologies*. Olika intressenter fick ut något av att flottan användes för konvojerings. Att flottan fick övning, att handelshusen och redarna kunde bedriva sjöfarten i relativt lugn och att staten kunde bibehålla neutraliteten var fördelar som alla på något sätt kretsade kring flottan och som kunde motivera kostnaderna för densamma.⁵⁴

Sammantaget kan man konstatera att litteraturen har beskrivit konvojerna och kommissariatets roll i dessa i väldigt generella ord vilket gör att det framstår som att det vanliga var att Sverige likt Nederländerna årligen ordnade en till ett par konvojer till Medelhavet och att konvojkommissariatet hade en central – till och med ledande – roll i organiserandet av dem. En närmare undersökning visar dock att så inte riktigt var fallet.

Konvojkommissariatets expeditioner

För att bättre förstå det svenska konvojsystemet och konvojkommissariatets roll däri är det viktigt att jämföra beskrivningarna ovan med siffror på hur många örlogsexpeditioner som kommissariatet faktiskt organiserade och hur stor roll konvojering spelade i dessa expeditioner. För att få en överblick över antalet expeditioner har jag i figur 1 sammanställt alla resor som Kreüger tog upp i sin bok. Det är framförallt han som är undantaget till regeln om att skildringen av konvojerna bygger på normativa källor. Han skildrade istället de expeditioner han hittade i källmaterialet, ibland detaljerat, ibland endast med någon mening. Ett problem är dock att han inte redogjorde för vilket material han använde. Att han framförallt utgick ifrån kommissariatets arkiv är tydligt, men det är svårt att veta hur mycket annat källmaterial – och i så fall vilket – han använde. Sammanställningen av de expeditioner han hittade visar hursomhelst ett rätt fluktuerande system med något oväntad tyngdpunkt.

Som framgår av figuren på motstående sida, organiserade konvojkommissariatet endast sju expeditioner med örlogsfartyg under kommissariatets första 30 år. Detta kan i sig te sig lite märkligt eftersom fredsfördrag med alla fyra Barbareskstater inte hade förhandlats fram förrän 1763. Om dessa stater utgjorde ett så stort hot som litteraturen får det att verka som är det märkligt att inte fler expeditioner ordnades under denna period.⁵⁵ Perioderna 1754–1763 och 1794–1813 var särskilt intensiva av två skäl, dels på grund av stora europeiska konflikter, dels på grund av ett antal krig med Barbareskstaterna. Decennierna efter napoleonkrigens slut 1815 var rätt fredliga i Europa och även om expeditioner med gåvor till Barbaresk-



Källa: Kreüger, Johan Henrik, *Sveriges förhållanden till Barbareskstaterna i Afrika*, Vol. 1, 1856, Stockholm, s. 42–117.

staterna fortsatte till 1845 är den fortsatta intensiteten i kommissariatets verksamhet något förvånande. Myndigheten kom under 1800-talet att finansiera en mängd olika aktiviteter såsom muddringsarbeten i olika hamnar, studier av fartygspropellrar och friköpningen av 519 slavar på den västindiska ön Saint-Barthélemy. År 1835 bytte konvojkassan namn till handels- och sjöfartsfonden liksom för att förstärka intrycket av att konvojer inte var huvuduppgiften för myndigheten.⁵⁶ Men några resor med sjöfartsskydd som huvudfokus organiserades även efter storkrigets slut 1815, till exempel 1831 för att skydda sjöfarten på Sydamerika och sommaren 1840 för att konvojera utmed den nordafrikanska kusten.⁵⁷ Den inkomstbringande fraktfarten hade dock varit beroende av stora europeiska konflikter. Därför blev behovet av svenskt sjöfartsskydd mindre efter 1815 vilket breddade konvojkommissariatets uppgifter. Genom breddningen kunde myndighetens medel i lugna tider användas till gagn för

sjöfarten samtidigt som organisationen fanns kvar ifall nya storkrig skulle komma att kräva insatser för sjöfartsskydd. Detta var ett argument mot nedläggning av kommissariatet som Kreüger själv framförde i sin bok.⁵⁸

Toppen för svenskt sjöfartsskydd under konvojkommisariatets tid inföll alltså under andra halvan av 1700-talet fram till napoleonkrigens slut och sammanföll med expansionen av den svenska fraktfarten och handeln på Sydeuropa och Medelhavet. Den första verkligt intensiva perioden för konvojkommisariatet kom framåt mitten av 1750-talet. Då började plötsligt marockanska kapare att uppbringa svenska fartyg.⁵⁹ Detta skapade ett behov av att sända ut örlogsexpeditioner mot marockanska vatten. Samtidigt betydde sjuårskrigets utbrott 1756, särskilt efter Sveriges inträde 1757, att det även fanns ett behov av att skydda svenska fartyg mot preussiska och brittiska kapare.⁶⁰ När både sjuårskriget tog slut och Sverige äntligen lyckades sluta ett fredsfördrag med Marocko 1763 blev aktiviteten återigen ganska sparsam under de följande 30 åren för att under franska revolutionskrigen ta fart igen. 1790-talet blev en intensiv period för svenskt sjöfartsskydd och även denna gång var det en kombination av kapningar utförda av nordafrikanska och europeiska kapare som var orsaken. Det började 1791 med att republiken Alger förklarade Sverige krig. Men på grund av att den algeriske deyen Hassan Pascha varnade svenskarna för att han tänkte förklara krig så lyckades hans kapare inte få tag i några svenska fartyg. De svenska konsulerna runt Medelhavet hann informera om hotet i tid. Freden kunde snabbt återställas men det skulle dröja flera år innan de presenter som man kom överens om att svenskarna skulle skicka till Alger kunde levereras.⁶¹ Detta berodde på franska revolutionskrigens utbrott 1792. Kriget fortsatte hela 1790-talet igenom och Sverige hävdade sin neutralitet vilket ställde krav på det svenska sjöfartsskyddet.⁶² År 1796 började Tripoli kapa svenska fartyg vilket ledde till tre svenska försök att förhandla fram ett nytt fredsfördrag. Först efter det tredje försöket 1802 blev freden bestående igen.⁶³ Vi ser alltså att under de intensiva perioderna under 1700-talet var det båda gångerna en kombination av nordafrikanska och europeiska kapare som skapade ett ökat behov av svenskt sjöfartsskydd. För att se hur skyddet organiserades och vilka olika effekter de nordafrikanska och europeiska kaparna hade på behovet av skydd behöver man studera dessa perioder närmare.

Expeditionerna 1754–1764

År 1755 rustades skeppen *Uppland* och *Södermanland* för de första expeditionerna till skydd för svensk sjöfart sedan Marocko börjat kapa svenska fartyg året innan. Expeditionen varade i ungefär ett år. Expeditionerna beskrevs i konvojkommisariatets protokoll som kryssningar emot "salentinerna" och "tetuanerna", alltså kapare från de två marockanska hamnarna Salé och Tétouan.⁶⁴ I kommissariatets protokoll omnämns finansiering av dessa expeditioner med åtminstone 100 000 daler silvermynt vid utrustningen⁶⁵ och 30 000 daler silvermynt som amiralitetskollegiet skulle behöva när skeppen kom hem.⁶⁶ I kommissariatets protokoll nämns ytterligare sex expeditioner vilka myndigheten på ett eller annat sätt bidrog med finansiering till fram till freden med Marocko 1763. För fregatterna *Svarta Örn* och *Jägaren*, som kryssade mot marockanerna mellan 1758 och 1759, finansierade kommissariatet provianteringen så länge de var iväg.⁶⁷ När ett antal borgare i Stockholm föreslog att staten skulle rusta två bestyckade handelsfartyg, *Adolph Ulrik* och *Jason*, skrev kommerskollegium ett kontrakt med redarna varvid kommissariatet skulle utbetala en ganska stor summa på 54 000 daler silvermynt varje kvartal för ett års kryssning emot de marockanska kaparna.⁶⁸

I konvojkommisariatets protokoll nämns alltså åtta expeditioner och som de sex exemplen ovan visar kunde myndighetens inblandning i dessa skilja sig rätt mycket åt. Men det framstår inte som att kommissariatet var den centrala myndigheten eller att fartygen lydde under den. Fem ytterligare expeditioner beskrevs av Kreüger och återfinns alltså i figur 1 som en del av de expeditioner som skickades mot marockanerna. Men eftersom utbetalningar registrerades noggrant i protokollen är det rimligt att anta att kommissariatet helt enkelt inte var med och finansierade dessa expeditioner. Kreüger nämner själv att kostnaderna är så sammanblandade för expeditionerna 1760 med fregatterna *Svarta Örn*, *Mercurius* och *Jarramas*, av vilka endast de två första återfinns i kommissariatets protokoll, att det är svårt att avgöra vilka utbetalningar som hör till vilket fartyg. Det har enligt Kreüger även att göra med att fartygen tidvis finansierades av kommissariatet, tidvis av andra statsmedel.⁶⁹

I protokollen visas att kommissariatet på våren 1761 beordrades att

betala för expeditionerna med *Svarta Örn* och *Mercurius*, till en början genom att skicka 50 000 daler silvermynt till amiralitetet. De verkar alltså antingen inte ha avgått förrän 1761 eller skulle då ut på en fortsatt expedition. Hela expeditionen beräknades kosta ca. 83 333 daler silvermynt. Kommissariatet beslutade dock att skriva till Kungl. Maj:t och förklara att inga medel fanns i konvojkassan.⁷⁰ I september fick kommissariatet istället tillstånd att låna 100 000 daler silvermynt från riksens ständers bank varav 40 000 genast skulle skickas till amiralitetet för fregatternas behov.⁷¹ I november kom sedan uppgifter från statskontoret om att de hade ordnat 80 000 daler silvermynt till amiralitetet varför kommissariatet beordrades betala övriga 60 000 daler från lånet i banken till kungl. räktekammaren samt efter hand vad statskontoret i övrigt kunde fordra.⁷² År 1763 krävdes först ytterligare 150 000 daler silvermynt som sedan blev 300 000 som statskontoret återigen ordnade – eftersom tillräckliga medel ej fanns i konvojkassan och banken denna gång avlog begäran om lån – mot att konvojkommissariatet skulle återbetala dem när de ordinarie pengarna så småningom flöt in till kassan.⁷³ Statskontoret hade alltså klivit in och stöttat amiralitetet genom andra statsmedel än de ordinarie och kom sedan att kräva in pengarna från kommissariatet istället. Helt konstigt är det därför inte att Kreüger hade svårt att avgöra vilka pengar som hade gått till vad. Oavsett till vilka expeditioner pengarna i slutändan gick kom alltså kommissariatet att genom lån bidra med rätt betydande summor.

Vid denna tid skulle alla fartyg, även örlogsfartyg, som seglade bortom Kap Finisterre i Spanien ha så kallade algeriska sjöpass med sig. Dessa utfärdades av kommerskollegium och bevisade att fartyget var svenskt och därmed skyddat av fredsfördragen med de nordafrikanska staterna. Med hjälp av bevarade sjöpassdiarier kan vi därför se att flottan även skickade ett antal örlogsfartyg – totalt ytterligare nio till elva expeditioner – som varken beskrevs av Kreüger eller nämndes i kommissariatets protokoll. Totalt återfinns i diarierna alltså 22 till 24 örlogsexpeditioner som åtminstone förbereddes på att gå söder om Kap Finisterre, men av dessa går endast åtta att finna i kommissariatets protokoll. Särskilt intressanta är några expeditioner som kan beskrivas som ”rena” konvojexpeditioner men som inte organiserades med kommissariatets hjälp. Det gäller fyra expeditioner, alla från början av år 1760. Den 7 januari och 6 mars fick fregat-

terna *Fama* under kaptenlöjtnant Mathias Lilja och *Phoenix* under kapten Carl Ruthensparre sjöpass utfärdade som kommenterades i diarierna med att de skulle konvojera ostindiska skepp. Fregatterna hade den rätt vanliga, men vaga, destinationen ”Nordsjön o.s.w.” Den 7 mars fick sedan fregatterna *Jarramas* under kaptenlöjtnant Carl Ulrich Améen och *Falken* under kaptenlöjtnant Axel Walter Gahn sjöpass med kommentaren att de skulle konvojera handelsfartyg. Destinationen för dessa senare angavs till ”Lissabon, Mallaga och vidare efter ordres”.⁷⁴

Dessa resor angavs alltså i sjöpassdiarierna ha konvojering som syfte och är de enda örlogsfartygen som kommenterades så i diarierna från den tiden. Konvojering av ostindieskeppen ansågs uppenbarligen nödvändig under pågående konflikter. Att ostindiefararna och eskortfartygen återfinns på samma sida eller sidorna efter varandra i diarierna är säkert anledningen till att syftet med örlogsexpeditionerna förtydligades med en kommentar. *Fama* skulle konvojera de två ostindiefararna *Sophia Albertina* och *Prins Carl* som fått sina pass den 17 december 1759 och *Phoenix* ostindiefararen *Riksens Ständer* som fått sitt pass den 22 februari 1760. För länder med större ostindiehandel, som Danmark och Nederländerna, var sådan konvojering jämförelsevis vardaglig.⁷⁵

Att även *Jarramas* och *Falkens* uppdrag kommenterades i diarierna var förmodligen för att de också stod upptagna på samma sida som *Fama* och *Phoenix*. Kommentaren om att de skulle konvojera handelsfartyg skulle motverka förvirring. Av dessa två kände alltså Kreüger till *Jarramas* resa, som enligt honom inte går att särskilja från *Svarta Örn*s och *Mercurius* i konvojkommissariatets räkenskaper. Men eftersom *Jarramas* inte nämns i kommissariatets protokoll och dessutom fick sitt pass samtidigt och med samma syfte som *Falken* – som Kreüger inte kände till – är det rimligt att anta att dessa två konvojexpeditioner skedde utan inblandning från kommissariatet. Det vanliga var att expeditionernas syften inte angavs i diarierna. För exempelvis både *Svarta Örn* och *Mercurius*, som fick sina pass den 13 september 1760 och *Freden* – som fick sitt pass redan den 28 mars och därför återfinns i diarierna på sidan efter de fyra kommenterade konvojexpeditionerna – angavs endast destinationen. Det betyder dock inte att dessa inte skulle konvojera. Alla tre hade ”Mallaga o.s.w.” som destination vilket tyder på att konvojering mycket väl kan ha ingått i deras uppdrag.

Trots att diarierna endast i undantagsfall säger något om syftet med örlogsfartygens expeditioner och att konvojering därför kan ha varit huvudsyftet för flertalet expeditioner är det talande att de expeditioner som konvojkommisariatet nämnde i mötesprotokollen framförallt omtalades som kryssningsexpeditioner.⁷⁶ Betydelsen av skillnaden i terminologi är dock inte självklar. Kreüger skriver om expeditionerna 1760 att detta är ”voro ytterligare på kryssning och konvojering emot Maroccanska rövverier utsände fregatten *Jarramas*, under befäl af kapiten-löjtnanten Ameen, samt fregatterna *Mercurius* och *Svarta Örn*, under befäl den förre af kapiten-löjtnanten Hysing och den sednare af kapiten-löjtnanten *Göthenstjerna*.” Kreüger gjorde alltså ingen tydlig skillnad på dessa två typer av expeditioner.⁷⁷ Detsamma gäller Unger som beräknade att cirka 20 konvojexpeditioner organiserades under perioden 1725–1760. Han måste dock ha inkluderat både kryssnings- och konvojexpeditioner för att komma till en sådan siffra. Detta blir särskilt tydligt eftersom han menar att konvojtjänsten var särskilt livlig under sjuårskriget då preussiska kapare ställde till det även i Medelhavet.⁷⁸ Och sannolikt var det också vanligt att kryssande örlogsfartyg även tog handelsfartyg under konvoj när tillfälle gavs. Man bör alltså inte överdriva skillnaderna mellan olika typer av uppdrag. De flesta örlogsfartyg som skickades iväg för sjöfartsskyddet kom, oavsett huvudsyftet med resan, att göra lite av varje beroende på hur läget förändrades.

Ett exempel från källmaterialet som bjuder in till en diskussion om skillnaden mellan kryssning och konvoj är när kaptenlöjtnanten Carl Fredrik Nordberg, chef på fregatten *Jägaren*, år 1758 skickade en sjöprotest emot kapten Gustav Barfelt, chef på fregatten *Svarta Örn*, till konvojkommisariatet eftersom Barfelt hade beordrat Nordberg att konvojera svenska handelsfartyg från Öresund och genom Spanska sjön, något som Nordberg menade inte ingick i hans instruktion. Men eftersom kommisariatet endast skulle ordna med pengar åt fregatterna översändes protesten till amiralitetskollegiet istället.⁷⁹ Nordbergs ovilja att konvojera visar att det trots allt inte var helt självklart att en kryssande fregatt även skulle ta handelsfartyg under konvoj. Samtidigt visar Barfelts order att det motsatta – att en kryssande fregatt inte alls kunde konvojera – inte heller gällde. Barfelt kom faktiskt under expeditionen att konvojera ostindiefarare från Cadiz förbi Kanarieöarna.⁸⁰ Barfelt skulle alltså under sin kryssningsexpe-

dition mot Marocko genomföra en konvoj förbi den marockanska kusten där ostindiefararna bedömdes riskera att bli uppbringade under pågående konflikt med Marocko. Dessa exempel visar hur det även för svensk del fanns idéer om att konvoj- och kryssningsexpeditioner var olika saker, men att gränserna inte var helt tydliga. Under sjuårskriget och konflikten med Marocko var konvojkommisariatet framförallt inblandat i att finansiera kryssningar utanför den marockanska kusten. Rena konvojexpeditioner, som förmodligen hade minst lika mycket med de europeiska kaparna att göra som med marockanerna, sköttes oftast utan att nyttja kommisariatets resurser.

Det var dock inte så enkelt som att amiralitetet själva finansierade konvojexpeditioner och kommisariatet fokuserade på att stötta kryssningar och presentleveranser. Som Gunnar Unger skrev kom även de beskickningsexpeditioner som utgick för att förhandla med och leverera presenter till de nordafrikanska länderna oftast att konvojera både på utresan och hemvägen och även, då dessa fartyg kvarblev en längre tid i Medelhavet, att erbjuda svenska handelsfartyg konvojtjänst där. Denna uppgift är visserligen riktig, men det finns anledning att kort diskutera Ungers påstående om att denna konvojtjänst i Medelhavet var ”så mycket nödvändigare som de svensk-moriska fördragen visst icke visade sig vara någon säker borgen för att våra kofferdifartyg oantastade skulle få gå sin väg fram.”⁸¹ För faktum är att fredsbrott med Barbareskaterna var ganska ovanliga. Hoten fanns där och det krävdes någorlunda regelbundna leveranser av presenter, men endast undantagsvis ledde hoten till några verkliga krigsförklaringar med kapade svenska fartyg som följd. För det mesta fungerade fredsfördragen som tänkt. Ungers egna siffror kan användas som belägg för detta. Han beräknade att det mellan 1730 och 1845, den period som svenskarna skickade beskickningsexpeditioner till Nordafrika, utgick 26 sådana expeditioner med örlogsfartyg, en siffra som stämmer ungefär med Kreügers uppgifter. Under lugna perioder utgick visserligen även en del presentexpeditioner med handelsfartyg så det totala antalet presentleveranser var högre. Men örlogsexpeditioner krävdes då Barbareskaterna eller europeiska kapare kunde förväntas ge sig på presentfartygen, och 26 sådana expeditioner på 115 år framstår inte som särskilt många. Ännu färre blir de om man tar med i beräkningen att Marocko och Sverige

efter en beskickning 1772–1773, i samband med Gustav III:s trontillträde, fram till 1803 var överens om att presenterna skulle levereras vartannat eller vart tredje år i samband med en beskickning som skulle förestås av en sjöofficer. Detta ledde till inte mindre än elva beskickningsexpeditioner med örlogsfartyg som alltså inte alls hade något med Barbareskstaternas påstådda oberäknelighet att göra.⁸² Likaså levererades presenter till Alger av major David Gustaf Blessingh med fregatten *Gripen* år 1794 för att man från svenskt håll inte vågade skicka varor med handelsfartyg som de europeiska sjömakterna mitt under pågående storkrig skulle kunna uppfatta som kontraband.⁸³ Men då var det alltså de europeiska kaparna som ställde till det, inte Alger.

Att Unger beskrev hur Sverige i utbyte mot fred behövde betala ”en dryg pålaga i form av tributer av allehanda slag, vilka krävde stora offer från Sverige i form av presenter av fartyg, vapen, ammunition, trävirke m.m.” framstår mer som en ideologiskt färgad slutsats än som att kostnaden var väldigt stor.⁸⁴ Även i samtiden ifrågasattes kostnaderna, men när kommissariatet av Kungl. Maj:t 1801 beordrades undersöka nyttan med det så kallade fredswerket med Barbareskstaterna kom myndigheten, grosshandlarna och skeppsredarna fram till att Sverige tjänade mer på en livlig handel i Medelhavet än man förlorade på fredsfördragen. Det fanns givetvis handelsmän som inte hade några intressen i Medelhavet som gärna hade sett att avgifterna till sjöfartsskyddet minskade, men i och med undersökningens resultat var statens syn på saken klar: handeln på Medelhavet skulle upprätthållas och då krävdes regelbundna leveranser av presenter till Nordafrika. Men kommissariatet behövde mer pengar varför dess inkomster blev mer än tredubblade.⁸⁵ De mäktigaste intressenterna var alltså överens om att nyttan vägde tyngre än uppoffringarna och var beredda att betala mer för skyddet. Undersökningen 1801 provocerades för övrigt fram just under en av de få riktigt stora konflikterna med Nordafrika, konflikten med Tripoli 1796–1802 som jag återkommer till senare i artikeln.

Det verkar alltså som att det trots kommissariatets instruktioner inte var helt tydligt hur inblandat myndigheten skulle vara i konvojexpeditioner och kryssningar när ökat sjöfartsskydd krävdes från 1755 efter knappt 25 år av näst intill inga sjöexpeditioner. 1745 hade kommissariatet trans-

porterat ett tripolitanskt sändebud hem ombord på fregatten *Fama*, men annars hade kommissariatet inte ordnat några expeditioner med örlogsfartyg sedan 1731.⁸⁶ Under den intensiva perioden från 1755 stod kommissariatet ibland för rätt betydande summor, ibland endast för utrustning och proviantering medan fartygen var iväg. Rätt ofta var de inte inblandade alls. Otydligheten märks kanske allra tydligast av den förvirring som kaptenlöjtnant Nordberg gav uttryck för då han vid två tillfällen kontaktade kommissariatet med frågor som rörde sådant som kommissariatet inte ansåg sig ha att göra med. Det första tillfället rörde det ovan nämnda om huruvida han skulle konvojera eller ej. Vid det andra tillfället undrade Nordberg om han inte kunde gå in i någon italiensk eller ”barbarisk” hamn för att proviantera då det var så dyrt med saltat kött, fläsk med mera i spanska hamnar. Men i protokollet står att ”som Convoy Commissariatet med dessa fregatter ej vidare har att sig befatta, än hwad pen[nin]g[a]rs anskaffande widkommer, så kan Convoy Commissariatet häröfwer sig icke utlåta.”⁸⁷ Kommissariatet lade sig alltså inte i var provianten inköptes och ansåg sig inte ens kunna godkänna en åtgärd som skulle vara billigare än enligt instruktionen. De skulle bara anskaffa pengar. Detta är ganska långt från hur kommissariatet beskrivits tidigare i svensk litteratur. Örlogsfartygen verkar inte alls lyda under kommissariatet och myndigheten verkar inte alls ha ansvarat för den ekonomiska instruktionen trots att det stod i dess instruktion att det var så det skulle organiseras. Kommissariatet verkar endast ha hjälpt till med finansieringen medan andra myndigheter skötte det praktiska genomförandet. På så sätt var kommissariatet en resurs för staten som kunde stötta sjöfartsskyddet men det var inte den centrala myndighet som litteraturen hävdar. Amiralitet och kommerskollegium verkar ha haft mer centrala roller.

Expeditionerna 1791–1802

För min andra undersökningsperiod, 1791–1802, har jag lyckats identifiera 29 örlogsexpeditioner till Sydeuropa och Medelhavet av vilka konvojkommissariatet var inblandat i 22.⁸⁸ Alla dessa 22 finns omnämnda i både Kreügers bok och i protokollen.⁸⁹ Redan inledningsvis verkar myndigheten alltså ha haft mer att göra under denna sena period än under den tidigare, då endast åtta av 22 till 24 expeditioner berördes i kommissariatets protokoll.

Myndigheten verkar också ha tagit en mer aktiv roll i organiseringen. År 1794 ställdes kommissariatet – mellan 1791 och 1797 organiserat som en kommitté underställd statskontoret med namnet konvojkommittén⁹⁰ – åter inför att en fartygschef inte ville konvojera. Major David Gustaf Blessingh ville på en expedition med fregatten *Gripen* inte ta handelsfartyget *Kaparen* under konvoj eftersom det stred emot de order han fått av generalamiral Carl August Ehrensvärd. Blessingh var på väg att leverera presenter till deyen av Alger, men även *Kaparen* bar på en last järn som skulle lämnas som present till deyen. Denna gång valde kommissariatet att låta ordföranden överste Henrik Johan Nauckhoff tala med generalamiralen ”till ärhållande af nödig rättelse” i Blessinghs order.⁹¹ Detta är ett bra exempel på hur protokollen under 1790-talet ger intrycket av ett mer aktivt konvojkommissariat än protokollen från den tidigare perioden. Kommissariatet diskuterade under 1790-talet kontinuerligt instruktioner till och rapporter från utevarande fartygschefer. Vid ett par tillfällen lade sig kommissariatet även i vilka örlogsfartyg som skulle utrustas för expeditioner.⁹² Bilden som framträder av kommissariatet från denna period är alltså närmare den bild som litteraturen ger.

När franska revolutionskrigen bröt ut 1792 var den svenska regeringen snabb med att beordra konvojer. Redan 1793 inrättades ett konvojsystem som konvojkommissariatet enligt tidigare mönster inte var inblandat i, men detta blev snabbt för dyrt varför det bara blev några konvojer just detta år, med totalt sju inblandade örlogsfartyg. Därefter höll sig den svenska flottan till kryssande eskadrar i Nordsjön, vilket gjordes i samarbete med danska flottan.⁹³ Det dröjde till 1798 innan några fler konvojer organiserades. Totalt ordnades då fyra konvojer.⁹⁴ Handelskriget mellan Frankrike och Storbritannien hade blivit intensivare och återigen ansågs

konvojer nödvändiga för att skydda de neutrala svenska handelsfartygen. Skillnaden mot tidigare konvojsystem var att konvojkommissariatet 1798 plötsligt var direkt inblandat i organiseringen och skulle ansvara för hela finansieringen.

Kommissariatet beordrades i mars 1798 att diskutera konvojerna med konteramiral Carl Olof Cronstedt på separata möten i anslutning till kommissariatets ordinarie möten. De skulle ansvara för finansieringen av konvojerna dels genom medel som skeppsrederierna tillskjutit och som ställdes till myndighetens förfogande, dels genom lån som skulle betalas tillbaka efter hand genom en tillfällig tullförhöjning. Kommissariatet skulle redogöra för arbetet med konvojerna separat och medlen hållas isär från andra utgifter varför flottan skulle skicka sina räkningar för dessa expeditioner för sig. Eftersom kommissariatet skulle ansvara för krediter och utrikes proviantering skulle de få utdrag ur fartygschefernas instruktioner. De kunde även köpa proviant från kronans magasin.⁹⁵ Ett par veckor senare skickades de första 5 000 riksdalerna till Karlskrona för fregatten *Fröjas* och kutterbriggen *Dragons* behov.⁹⁶

Av konvojerna 1798 ska vi här se närmare på ett exempel som väldigt tydligt visar på svårigheterna med konvojer. Denna konvoj hade en ovanligt stark eskort bestående av fregatterna *Fröja*, *Bellona* och *Ulla Fersen* och var den fjärde av konvojerna. Förutom örlogsfartygen bestod konvojen av 32 handelsfartyg och skulle till skillnad från de tidigare segla runt de brittiska öarna. Två av de tidigare hade haft svagare skydd – den första fregatten *Fröja* och kutterbriggen *Dragon* och den andra fregatten *Ulla Fersen* – och hade gått genom engelska kanalen varvid båda hade blivit uppbringade av britterna. Med den fjärde konvojen var alltså svenskarna mycket försiktigare. Detta gillades dock inte av handelsfartygen utan hela 28 av de 32 valde att lämna konvojen och hellre segla utan skydd genom kanalen. När Shetlandsöarna hade nåtts lämnade *Bellona* och *Ulla Fersen* konvojen, återvände hem och lät *Fröja* fortsätta som ensam eskort. Här har vi ett av få svenska exempel på den av britter och nederländare sedan länge nyttjade taktiken att ha större eskorter i osäkra vatten och sedan låta enstaka eskortfartyg fortsätta ensamma först när de nått öppna havet. Den hårdföra behandlingen som de två tidigare konvojerna blivit utsatta för hade alltså fått svenskarna att öka skyddet.

Denna samtida målning visar hur en brittisk kutterbrigg i december 1793 kapar de två svenska snaubriggarna *Resolution* och *Apparencen*.

Foto Cecilia Nordstrand, Sjöhistoriska museet.



Redan något väster om Shetlandsöarna förlorade *Fröja* kontakten med de fyra handelsfartygen och fortsatte därefter ensam till Gibraltar. Där kolliderade hon med fregatten *Thetis* som väntade där medan fartygschefen, återigen Blessingh, var på diplomatiskt uppdrag i Marocko. Efter reparationer konvojerade *Fröja* mellan Gibraltar och Malaga och förde generalkonsuln Matthias Skjöldebrand från Marseille till Alger. Därefter seglade hon till Sankta Helena i Atlanten för att möta upp en ostindiefarare på väg hem, men lyckades inte hitta den och seglade därför ensam hem.⁹⁷ Det är lätt att tänka sig att chefen och besättningen på *Fröja* kände sig frustrerade över situationen. Näst intill inget hade gått som det var tänkt. Samtidigt var det inte mycket att göra åt. Att förlora handelsfartyg ur sikte var knappast ovanligt och när de flesta fartygen hellre gick utan skydd genom kanalen än förlorade den tid det tog att gå runt brittiska öarna är det inte utan att man undrar om besättningen själva såg någon nytta med konvojen. Att de misslyckades med att hitta ostindiefararen var inte heller särskilt underligt. Att hitta hemkommande konvojer var oerhört svårt.⁹⁸ Exemplet visar också att handelsfartygens skeppare var beredda att segla utan skydd, något som Steve Murdoch och Leos Müller visat gällde generellt för svensk handel. Hotet från kapare var inte ens under de mest intensiva perioderna tillräckligt stort för att helt stoppa handelsfartygen.⁹⁹

Efter konvojerna 1798 upphörde svenskarna återigen med det mer allmänna konvojsystemet mot europeiska kapare. Faktum är att konvojerna 1798 var de sista konvojexpeditionerna som den seglande flottan tog sig för enligt ett konvojsystem.¹⁰⁰ Men även om konvojsystemet var nedlagt fortsatte expeditionerna till Nordafrika till 1845, och åtminstone så länge krig rasade i Europa användes konvojering tidvis även under sådana expeditioner. Samtidigt som franska revolutionskrigen pågick och både gav möjligheter och ställde till det för neutrala länders handelsflottor hade Sverige sedan 1796 varit i en djup konflikt med Tripolitanien i Nordafrika. För att bilägga denna krävdes en rad expeditioner. Konflikten berodde på att pashan av Tripoli, Jussuf Karamanli, ansåg att svenskarna inte hade betalat tillräckligt mycket för freden med Tripoli eftersom de inte på nästan 20 år hade levererat några presenter.¹⁰¹ Med tanke på att Marocko under samma period fick presenter vartannat eller vart tredje år är det lätt att förstå pashans irritation. Redan 1797 skickades fregatten

Thetis och kutterbriggen *Husaren* för att förhandla fram en ny fred. De konvojerade handelsskeppet *Speculation* som var lastat med presenter. Blessingh, som var chef på fregatten, fick även i uppgift att konvojera de svenska handelsfartyg han kunde stöta på under resan så länge konflikten med Tripoli fortgick och så länge som konvojeringen inte försenade hans ankomst till Tripoli.¹⁰² I praktiken gav detta Blessingh möjlighet att strunta i att konvojera, precis som han hade velat göra 1794, men under resan kom han faktiskt att genomföra en hel del konvojering, även efter att ett nytt fredsfördrag med Tripoli hade slutits. Vid ett tillfälle förlorade han under dåligt väder kontakten med fem handelsfartyg som han konvojerade från Livorno till Malaga. Dagen efter hans ankomst till Malaga inkom alla fem handelsfartygen uppbringade av fyra franska kapare. Blessingh gick då upp till den franske konsuln och krävde tillbaka fartygen, något han lyckades med efter att först ha bluffat om att han i annat fall skulle ta tillbaka dem med våld.¹⁰³ Blessingh drog sig alltså inte för att även skydda handelsfartyg från europeiska kapare.

Freden som Blessingh förhandlade fram höll inte varför ytterligare expeditioner skickades till Tripoli. Men efter de misslyckade konvojerna 1798 och det brittiska anfallet mot Köpenhamn våren 1801 för att spränga ett nordiskt neutralitetsförbund uppvisade svenskarna ett betydligt försiktigare beteende än tidigare.¹⁰⁴ Överstelöjtnant Carl Gustaf Tornqvist fick – efter att han misslyckats med att förhandla fram en fred med Tripoli som svenska regeringen kunde acceptera – i en tilläggsinstruktion av den 3 juli 1801 order om att skydda svenska fartyg mot ”de Barbariske Magternas öfwerwåld”. Men det var ett påtagligt försiktigt skydd som skulle erbjudas. Tornqvist skulle ge de svenska handelsfartygen order om att hålla sig samlade på ett visst avstånd från fregatten *Thetis* så att det inte skulle se ut som att han konvojerade samtidigt som han ändå skulle kunna hindra ”Barbariske Kapares besök” emot dem. Fregatten skulle anpassa sin fart till handelsfartygens och skydda dem till dess de lämnat Medelhavet. Vidare instruerades Tornqvist att “[u]nder seglingen må Öfwerstelieutenanten icke inlåta sig uti någon slags twistighet med hwad Christen Magts Krigs Fartyg, som hälst träffas kunna, alltid wäl ihogkommande, det öfwerstelieutenanten icke convoyerar, utan kryssar allenast för att afhålla de Barbariske Kaparnes tilltagsenhet.”¹⁰⁵ I instruktionerna gjordes alltså en tydlig

skillnad på kryssning och konvojering. Skyddet gällde här endast emot Barbareskstaternas kapare och Tornqvist fick inte ta handelsfartygen under någon formell konvoj då en sådan hade krävt att skyddet även gällde mot europeiska kapare. De senaste årens konflikter med britterna hade visat att konvojering alldeles för lätt ledde till diplomatiska konflikter och att britterna hade tröttnat på de nordiska ländernas vägran att låta sina konvojer kontrolleras.

Konteramiralen Rudolf Cederström skickades några månader senare för att med en eskader om tre fregatter och en kutterbrigg slå sig samman med Tornqvists fregatt i Medelhavet och en gång för alla förhandla fram en ny fred med Tripoli. Hans instruktioner tillät honom och hans underställda fartyg att återigen konvojera både svenska och andra neutrala fartyg, något de även gjorde. Men de fick inte under några omständigheter hindra europeiska örlogsfartyg och kapare från att visitera konvojen och uppbringa fartyg med kontraband ombord. Istället skulle svenskarna endast fråga om örlogsfartygens namn och vilken hamn de ämnade ta de uppbringade fartygen till samt rapportera detta till den svenska regeringen.¹⁰⁶ Svenskarna hade alltså gett upp kravet om neutrala konvojers okränkbarhet och tänkte låta sådana frågor hanteras på diplomatisk väg. Cederström lyckades under 1802 förhandla fram en fred som kom att hålla.¹⁰⁷ När napoleonkrigen efter en kort fred bröt ut igen 1803 kom konvojkommisariatet att under kriget utrusta ett antal örlogsfartyg och inhyrda handelsfartyg för att konvojera fartyg med presenter och för att konvojera och kryssa mot franska och danska kapare, men när det gällde britterna förde man fortsatt en försiktig politik och nyttjade tidvis brittiska konvojer.¹⁰⁸

Sammantaget var alltså konvojkommisariatet betydligt mer integrerat i sjöfartsskyddet och konvojerna under den sena perioden. Konvojerna 1798 innebar dessutom att kommisariatet blev direkt inblandat i rena konvojexpeditioner på ett sätt som inte hade varit fallet tidigare. Men perioden visar också tydligt sjöfartsskyddets begränsningar. Skeppsrederierna var med och betalade för konvojerna 1798 och tullar och avgifter höjdes, men ändå valde många fartyg att segla utan konvoj. Britterna hade dessutom en gång för alla fått nog av de nordiska staternas krav på att få segla ostört och tvingade både Sverige och Danmark att upphöra med konvojerna. Detta gjorde även att svenskarnas uppträdande i Medelhavet blev mycket försiktigare och fartygscheferna fick stränga instruktioner om att endast skydda

svenska och andra handelsfartyg mot nordafrikanska kapare. Lagom till att konvojkommisariatet hade nått sin högsta nivå av integrering i sjöfartsskyddet, liknande den vi känner från litteraturen, kom alltså konvojsystemet att i princip försvinna som åtgärd för att skydda svensk långväga handel.

Den seglande flottans konvojexpeditioner och konvojkommisariatets roll

När konvojkommisariatet grundades 1724 var tanken att det skulle hålla två örlogsfartyg rustade i Göteborg för att regelbundet kunna genomföra konvojer till södra Europa och Medelhavet. Den organisationen höll dock i praktiken bara några år, men har ändå präglat bilden av 1700-talets konvojsystem. Efter freden med Alger 1729 och fram till den första riktigt intensiva perioden för svenskt sjöfartsskydd vid mitten av 1700-talet organiserades oftast inga expeditioner alls. Men även under den intensiva perioden 1754–1764 blev kommisariatets inblandning rätt begränsad, framförallt betydligt mindre än tidigare litteratur hävdar. Den största insatsen från kommisariatets sida var att bidra med pengar till några av expeditionerna under perioden. Ren konvojering sköttes däremot av allt att döma av flottan själva, och flottan skötte all ordergivning. När det sista stora kriget i vilket det neutrala Sverige satsade på ett konvojsystem bröt ut 1792 kom den gamla organisationen först att gälla för konvojerna 1793. Konvojkommisariatet blandades inte in i organisationen. Men när konvojerna 1798 organiserades var konvojkommisariatet plötsligt intimt inblandat i finansieringen och fick en central roll i planeringen. Något hade hänt som gjorde att en ny organisation prövades.

Jag menar att detta var slutpunkten för en lång och krokig process genom vilken konvojkommisariatet från 1750-talet kom att integreras alltmer i sjöfartsskyddets organisation. Detta hade framförallt att göra med det ökade behovet av att rusta örlogsfartyg för presentleveranser och förhandlingar efter freden med Marocko 1763. Denna fjärde fred med Barbareskstaterna innebar att Sverige kom att skicka ett örlogsfartyg med presenter vartannat eller vart tredje år. Nästa steg blev Algers och Tripolis krigsförklaringar mot Sverige under 1790-talet. Det europeiska storkriget

gjorde dessutom att presentleveranser inte längre kunde ske utan örlogsfartyg då man fruktade att sjömakerna skulle betrakta presenterna som kontraband och de därför riskerade att uppbringas om de bars på ensamma handelsfartyg. Därför kom kommissariatets användning av örlogsfartyg att intensifieras ytterligare. När ett konvojsystem återigen organiserades 1798 var konvojsystemet redan inblandat i konflikten med Tripoli och hade sedan 1792 tacklat problemet med att leverera presenter under storkrig. Det framstår därför som naturligt att man nyttjade myndighetens kompetens för att diskutera och organisera finansieringen av konvojerna. Att myndigheten dessutom omorganiserats och återigen ställts på egen fot endast ett år innan kan också ha gjort att det låg nära till hands för regeringen att vända sig till den. Det var alltså inte bara organiseringen av konvojer som förändrades under 1790-talet. Jämfört med den tidiga perioden verkar kommissariatet under den senare ha varit mer integrerat i organiseringen av sjöfartsskyddet överhuvudtaget. Myndigheten fick vid denna tid kontinuerligt rapporter från utevarande fartygschefer och fick ta del av deras instruktioner på ett sätt som skiljer sig tydligt från 1750-talets organisation då myndigheten i princip endast bidrog med finansiering. Man drog sig på 1790-talet inte heller för att föreslå ändringar i instruktioner eller föreslå vilka örlogsfartyg som skulle skickas till Medelhavet.

Konvojsystemets ökade integrering i sjöfartsskyddet visas tydligast genom att det under perioden 1754–1764 i kommissariatets mötesprotokoll endast går att återfinna åtta av 22 till 24 örlogsexpeditioner för sjöfartsskyddet utanför Östersjön medan det för min andra undersökningsperiod, 1791–1802, går att finna hela 23 av 29 expeditioner – av vilka konvojsystemet var inblandat i 22. Men just organisering av konvojer var trots allt ett undantag i kommissariatets historia. Örlogsexpeditionerna som organiserades av konvojsystemet och amiralitetet visar att dessa hade en rad uppgifter och syften och kunde se ut på väldigt olika sätt. Kryssningar, beskickningsexpeditioner, presentleveranser och konvojexpeditioner kunde alla utgöra det främsta syftet med en resa. Men medan kommissariatet framförallt blandades in i och organiserade de tre första typerna och hade ett fokus på Barbareskstaterna – med konvojerna 1798 som ett tydligt undantag – skötte amiralitetet vanligtvis de rena konvojexpeditionerna. Konvojexpeditionerna hade dessutom oftare med

europiska kapare att göra än med Barbareskstaterna. Samtidigt innebar många av expeditionerna att flera uppgifter genomfördes under samma resa.

Förmodligen spelade även geografien in. Eftersom den svenska sjöfarten i Medelhavet byggde på fraktfart behövde handelsfartygen stor frihet att segla vart de ville under en längre tid vilket var svårt i konvojer. På vägen till och från Medelhavet gick handelsfartygen oftare utmed kusterna och kunde därför lättare ingå i konvojer eftersom ett handelsfartyg kunde lämna konvojen när den passerade den hamn fartyget skulle till. Därför var konvojer förmodligen oftast en effektivare lösning mot europeiskt, särskilt brittiskt, kaperi medan det oftast var effektivare att genom kryssningar visa flaggan utanför Barbareskstaterna eller att blidka dem med presenter. Att kapten Gustav Barfelt under en kryssningsexpedition 1758 kom att konvojera en ostindiefarare utmed den marockanska kusten visar just hur konvojer kunde anses nödvändigt när ett handelsfartyg skulle segla en längre sträcka utmed en kust ifrån vilken man kunde räkna med att kapare kunde löpa ut.

Att konvojsystemet tolkats som den huvudsakliga myndigheten för organisering av 1700-talets konvojer har förmodligen att göra med att exemplen på hur konvojer skulle organiseras har hämtats från normativa källor och från kommissariatets första sex år, då konvojsystemet upprätthölls mer eller mindre enligt instruktionen från 1728. Myndighetens namn och en överdriven uppfattning om vilket hot Barbareskstaterna utgjorde mot den svenska sjöfarten har sannolikt också bidragit. För det mesta höll frederna med de nordafrikanska staterna och därför kom expeditionerna som kommissariatet organiserade att bli rätt rutinartade, särskilt efter freden med Marocko. Örlogsfartyg användes endast vid behov. Gick det att leverera presenter med handelsfartyg var det en billigare lösning.

Men även att säga att konvojsystemet hanterade nordafrikanska frågor och amiralitetet europeiska hot är en förenkling som inte riktigt motsvarar verklighetens komplicerade system. Även örlogsfartyg på väg till Nordafrika kunde behöva skydda handelsfartyg mot europeiska kapare och konvojerade ofta presentskepp när riskerna ansågs för stora i europeiska vatten. Och som 1798 års konvojer visar kom kommissariatet ibland att nyttjas i rena konvojexpeditioner mot europeiskt kaperi. Det är alltså

viktigt att alltid vara uppmärksam på dessa två sidor av svenskt sjöfartsskydd.

Sammantaget var svenskt sjöfartsskydd under segelfartygens tid, särskilt under perioden av kommersiell expansion 1750–1800, ett mycket mer komplicerat och fluktuerande system än litteraturen har visat. I praktiken behövdes endast sjöfartsskydd när europeiska konflikter eller Barbareskstaterna gjorde haven osäkra. De omfattande konvojsystemen var därför endast avsedda att upprätthållas vid behov. När krigen tog slut fanns det ingen anledning att fortsätta utrusta dyra konvojer och konvojsystemet lades ned. Detta gällde såväl för amiralitetet som för konvojskommissariatet. Trots klagomål om hotet från Barbareskstaterna måste de oftast ha utgjort ett ganska marginellt hot i praktiken eftersom 1720-talets konvojexpeditioner så snabbt upphörde. Därför går det inte heller att utgå från normativa källor för att skildra hur omfattande det svenska sjöfartsskyddet var. Det är alltså knappast förvånande att kommissariatet direkt efter freden med Alger upphörde med regelbundna konvojer om skyddet inte längre ansågs behövas. Så länge som Barbareskstaterna inte framstod som något aktivt hot behövdes resurserna för fredsförhandlingarna, inte konvojer. När först marockanska kapare från 1754 började ge sig på svenska fartyg och sedan sjuårskriget bröt ut i Europa ökades insatserna för sjöfartsskydd, men konvojering var endast en – och inte någon självklar – uppgift för örlogsfartygen. Härvid verkar det svenska systemet likna det danska men skilja sig från det nederländska. Nederländerna skickade normalt ett par konvojer till Medelhavet varje år – även i fredstid – och även om det svenska systemet inspirerades av det nederländska blev det alltså mindre omfattande. Detsamma gällde för det danska systemet. Sverige och Danmark hade mycket gemensamt utanför Östersjön. De återkommande samordnade sjöfartsskyddsåtgärderna mellan 1693 och 1801 och det faktum att båda staterna tillsammans förhandlade om upphörandet med presentleveranser till Marocko på 1840-talet är tydliga exempel på detta.¹⁰⁹

Det svenska sjöfartsskyddet var även viktigt ur ett symboliskt perspektiv. Om handeln och sjöfarten skulle öka, särskilt under europeiska konflikter, behövde svenska fartyg anses vara säkrare än andra handelsfartyg. Här spelade kommersiella intressen en stor roll och sjöfartsskydd fick under

sådana perioder en framskjuten plats i statens legitimering av flottan. Att det var viktigt att det handlande borgerskapet såg nyttan med att betala för sjöfartsskyddet visas genom deras två ledamöter i konvojskommissariatets styrelse. Och just att borgerskapet fortsatt skulle ha representanter som beslutade om medlens användning framfördes också som orsak till att bibehålla konvojskommissariatets organisation när dess förändring diskuterades vid riksdagen 1766.¹¹⁰ Och när nyttan med sjöfarten på Medelhavet diskuterades 1801 kom borgerskapets åsikt att vinsterna trots allt vägde tyngre än kostnaderna för fredsfördragen och sjöfartsskyddet att rädda myndigheten.

Den symboliska effekten av örlogsexpeditionerna får inte underskattas. Som vi har sett var det inte självklart för handelsfartygen att följa med konvojerna om de inte tog den rutt skepparna ville. Och även när staten inte erbjöd någon konvoj var de flesta handelsmän beredda att handla ändå. Ändå fortsatte staten att gång på gång återuppliva konvojsystemet. Uppenbarligen var det viktigt att visa handlingskraft i tider av osäkerhet. Och även om många handelsmän valde att segla utan konvoj visar exemplet med *Adolph Ulrik* och *Jason* att borgerskapet själva kunde föreslå ökning av sjöfartsskyddet. Detta tyder på den gemensamma känsla av mening mellan staten och den merkantila eliten som ryms i begreppet *naval ideologies*. Samtidigt får varken den symboliska eller praktiska effekten överskattas. En eller ett par utskickade fregatter om året kunde knappast skydda alla svenska handelsfartyg. Och en gemensam känsla av mening kunde bara upprätthållas om insatserna uppfattades som rimliga i förhållande till det man fick ut. Precis som krav på sjöfartsskydd restes i tider av oro skulle ett alltför omfattande – och därmed onödigt kostsamt – system knappast resultera i stöd från det handlande borgerskapet. Staten behövde finna en balans och satsa på lagom mycket sjöfartsskydd.

1700-talets svenska flotta kan förstås bättre genom att uppmärksamma sjökrigets *non-combative nature*. Konvojsystemet är ett tydligt exempel på detta. Under större delen av 1700-talet utkämpade inte flottan några sjöslag, men den kom i tider av konflikter med Barbareskstaterna och stor-krig i Europa att användas för att skydda den långväga sjöfarten. Särskilt intensivt blev arbetet när dessa båda typer av konflikter sammanföll i tid. Även sådana insatser kunde legitimera ett upprätthållande av flottans slag-

kraft. Här har jag endast studerat frågan utifrån konvojkommissariatets perspektiv eftersom det är denna myndighet som haft störst roll i litteraturen. För att öka vår förståelse ytterligare skulle därför en uppgift för framtida forskning vara att även studera frågan ur amiralitetets perspektiv. Vi kan dock redan nu se att syftet med örlogsexpeditionerna, sätten de organiserades på och orsakerna till intensiva perioder av sjöfartsskydd var mer komplicerade än tidigare forskning har gett anledning att tro.

Summary

Protection of trade in the form of convoys has traditionally played a very limited part in the research on naval history. Instead, classic naval history has focused on sea battles and naval heroes. In recent years, however, the non-combative nature of war at sea has received more attention from scholars who have shown that convoy systems were absolutely necessary for winning wars. While major sea battles were rare, convoying and other measures for trade protection were part of the day-to-day business of navies, providing exercise for crews and the possibility to continue trading, making sure that naval stores and consumption goods were readily available to keep the navies sailing and to prevent war-weariness among the people. To successfully maintain a navy, a state had to be able to provide for the coastal populations and mercantile elites that were to man the ships and pay for their upkeep. This existence of shared interests has in a recent anthology been called *naval ideologies*. The concept broadens our view of naval history as something that affected almost every part of societies that opted to maintain a navy of their own.

For Sweden, trade was never as important to war efforts as for the maritime great powers. Therefore, it is not surprising that protection of trade has received even less attention in Swedish historiography. But even here, taxes on trade provided funds for the navy. And in the eighteenth century, Swedish trade expanded in both scale and scope while Sweden opted to maintain its neutrality in large European conflicts. Sweden also came into contact and established peace treaties with the Barbary States of North Africa. Neutrality in wars and maintaining peace with North Africa required the Swedes to fund a convoy system of their own. Accord-

ing to the traditional view, convoys normally left Sweden for the Mediterranean once or twice a year in the eighteenth century, and the convoys were organized by the Convoy Office, a public authority founded in 1724. This article's claim, however, is that the Swedish organization of convoys was a much more complex and fluctuating system. Most importantly, the Convoy Office did not, in fact, organize many convoys. Rather, most convoys were organized by the navy itself while the Convoy Office focused on negotiating peace treaties with the Barbary States of North Africa and, when needed, on organizing cruising expeditions against their corsairs. Furthermore, convoys and cruising expeditions were not needed in peacetime. Instead, it was only during major European conflicts and during conflicts with the Barbary States that Sweden took measures for trade protection to protect its neutrality, especially from the Seven Years War on. Contrary to traditional views of the Swedish navy, its size was rather constant throughout the eighteenth century. To be successful in legitimizing naval expenses, the state had to provide trade protection in uncertain times, but also had to balance such protection to avoid unnecessary expenses. This opens up to much further research.

Referenser

Otryckta källor

Riksarkivet (RA):

- Konvojkommisariatets arkiv

A I a, Konvojkommisariatets protokoll, Vol. 3–5 och 14–16.

B, Registratur, Vol. 26.

E I, Ankomna brev, Vol. 20 och 22.

- Kommerskollegiums arkiv, Huvudarkivet

C II b, Sjöpassdiarier, Vol. 1.

Litteratur

Berg, Marcus, *Beskrifning öfver Barbariska Slafveriet uti kejsaredömet Fez och Marocco*, 1961 (1757), Uppsala.

Bernes, Claes, *Segelfartygens tid*, 2008, Stockholm.

Brandon, Pepijn, *War, Capital, and the Dutch State (1588–1795)*, 2016, Chicago.

Bruce, Peter, *Sverige–Marocko. Kulturer som möts*, 2019, Stockholm.

Bruijn, Jaap R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, 1993, Columbia.

Davies, J. D.; James, Alan & Rommelse, Gijs, "Introduction. The Ghost at the Banquet: Navies, Ideologies, and the Writing of History", i Davies, J. D.; James, Alan & Rommelse, Gijs (red.), *Ideologies of Western Naval Power, c. 1500–1815*, 2020, London.

Ericson Wolke, Lars, *Kapare och pirater i Nordeuropa under 800 år. Ca. 1050–1856*, 2014, Lund.

Feldbæk, Ole, *Denmark and the Armed Neutrality 1800–1801. Small Power Policy in a World War*, 1980, Köpenhamn.

Feldbæk, Ole, *Konvoj*, 1992, Köpenhamn.

Glete, Jan, "En styrka mest på papperet? Historiografiska synpunkter på 1700-talets svenska linjeflotta", i *Studier i modern historia tillägnade Jarl Torbacke den 18 augusti 1990*, 1990, Stockholm.

Holmberg, Ernst, "Konvojexpeditioner under Karl XI:s regeringstid", i *Tidskrift i Sjöväsendet*, Vol. 92, Nr. 5, 1929, s. 251–269.

Hägg, Erik, *Under tretungad flagga. Vår seglande örlogsflotta och dess män 1750–1900*, 1941, Stockholm.

Knight, Roger, "The Achievement and Cost of the British Convoy System, 1803–1815", i Morgan-Owen, David & Halewood, Louis (red.), *Economic Warfare and the Sea. Grand Strategies for Maritime Powers, 1650–1945*, 2020, Liverpool.

Kreüger, Johan Henrik, *Sveriges förhållanden till Barbaresk staterna i Afrika*, Vol. 1, 1856, Stockholm.

Kreüger, Johan Henrik, *Sveriges förhållanden till Barbaresk staterna i Afrika*, Vol. 2 Bilagor, 1856, Stockholm.

Kämpe, Fredrik, "Major David Gustaf Blessingshs resa till Medelhavet 1797–1799", i Melin, Olle (red.), *Årsbok för Marinmusei Vänner*, 2015, Karlskrona.

Kämpe, Fredrik, "Chapmans mångsidiga fregatter. Nya perspektiv på Bello-natypen", i Linderoth, Andreas (red.), *Fredrik Henrik af Chapman. Myt & verklighet*, 2020, Karlskrona.

Kämpe, Fredrik, "On the honour of the naval ensign: The Swedish navy and the symbolism of naval and merchant flags, c.1700–1950", i Ekström, Simon & Müller, Leos (red.), *Facing the Sea. Essays in Swedish Maritime Studies*, 2021, Lund.

MacDougall, Philip, *Islamic Seapower during the Age of Fighting Sail*, 2017, Woodbridge.

Müller, Leos, *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720–1815*, 2004, Uppsala.

Müller, Leos, "The Swedish Convoy Office and Shipping Protection Costs", i Forssberg, Anna Maria; Hallenberg, Mats; Husz, Orsi & Nordin, Jonas (red.), *Organizing History. Studies in Honour of Jan Glete*, 2011, Lund.

Müller, Leos, "Swedish merchant shipping in troubled times: The French Revolutionary Wars and Sweden's neutrality 1793–1801", i *The International Journal of Maritime History*, Vol. 28, Nr. 1, 2016, s. 147–164.

Müller, Leos, *Neutrality in World History*, 2019, New York.

Munthe, Arnold, *Svenska sjöhjältar I. Gustaf von Psilander*, 1922, Stockholm.

Murdoch, Steve, "Neutrality at Sea. Scandinavian Responses to 'Great Power' Maritime Warfare, 1651–1713", i Davies, J. D.; James, Alan & Rommelse, Gijs (red.), *Ideologies of Western Naval Power, c. 1500–1815*, 2020, London.

Murdoch, Steve & Müller, Leos, "Neutral före neutraliteten. Svensk sjöfart i krigens skugga, cirka 1650–1800", i Ekström, Simon & Müller, Leos (red.), *Angöringar. Berättelser och kunskap från havet*, 2017, Stockholm.

Odegard, Erik, "Convoys and Companies: Privatising Economic Warfare at Sea in the Dutch Republic, 1580–1800", i Morgan-Owen, David & Halewood, Louis (red.), *Economic Warfare and the Sea. Grand Strategies for Maritime Powers, 1650–1945*, 2020, Liverpool.

Olán, Eskil, *Sjörövarna på Medelhavet och Levantiska kompaniet. Historien om Sveriges gamla handel med Orienten*, 1921, Stockholm.

Pearsall, A. W. H., "The royal navy and trade protection 1688–1714", i *Culture, Theory and Critique*, Vol. 30, Nr. 1, 1986, s. 109–123.

Rodger, N. A. M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649–1815*, 2006, London.

Seerup, Jakob, "Danish and Swedish Flag Disputes with the British in the Channel", i Rodger, N. A. M.; Dancy, J. Ross; Darnell, Benjamin & Wilson, Evan (red.), *Strategy and the Sea. Essays in Honour of John B. Hattendorf*, 2016, Woodbridge.

Unger, Gunnar, *Illustrerad svensk sjökrigshistoria. Senare delen omfattande tiden 1680–1814*, 1923, Stockholm.

Unger, Gunnar, "Bilder från svenska flottans konvojtjänst i avlägsnare farvatten", i *Tidskrift i Sjöväsendet*, Vol. 104, Nr. 1, 1941, s. 33–55.

Unger, Gunnar, "Svenska flottans sjötåg åren 1771–1814", i Lybeck, Otto (red.), *Svenska flottans historia. Örlogsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar*, Vol. 2 1680–1814, 1943, Malmö.

Östlund, Joachim, *Saltets pris. Svenska slavar i Nordafrika och handeln i Medelhavet 1650–1770*, 2014, Lund.

Noter

- ¹ Litteraturen om sjökrigen mellan England och Nederländerna från 1652 är omfattande, men för konvojernas betydelse, se Bruijn 1993, särskilt sidorna 1–28 för framväxten av det nederländska konvojsystemet; Knight 2020; Odegard 2020; Pearsall 1986.
- ² Pearsall 1986, s. 109–110.
- ³ Knight 2020, s. 121–126.
- ⁴ Pearsall 1986.
- ⁵ Det går att bredda betydelsen av sjöfartsskydd till att omfatta andra åtgärder som syftade till att öka säkerheten för fartyg, last och besättningar. Som exempel kan nämnas det framväxande försäkringsväsendet, diplomatiska överenskommelser, insamlingar till tillfångatagna eller förlistade sjömän och deras familjer samt bestyckning av handelsfartyg. För mer om olika säkerhetsåtgärder och hur de hängde ihop, se Östlund 2014, särskilt s. 46–49, 100–138 och 162–167.
- ⁶ Nederländerna hade under 1600-talet varit en maritim stormakt men kom under 1700-talets lopp att inta en position som andrarangsmakt och fick därmed mer gemensamt med Sveriges och Danmarks maktställning. Se Bruijn 1993, s. 145–159.
- ⁷ Traditionellt har frihetstiden setts som en nedgångsperiod för flottan, en period då förståelsen för sjöförsvaret saknades och medeltilldelningen var för liten för att kunna upprätthålla flottans slagkraft. Jan Glete ifrågasatte denna bild och visade exempelvis att flottan under hattarnas ryska krig 1741–1743 lyckades med en internationellt hög grad av mobilisering. För mer om detta, se Glete 1990.
- ⁸ Det kan vara värt att nämna att jag även i min kommande avhandling – som är en studie av konvojkommisariatet – kommer att ägna ett av kapitlen åt konvojsystemet.
- ⁹ Müller 2011, s. 263–265.
- ¹⁰ Feldbæk 1992, s. 15–16; Müller 2019, s. 71.
- ¹¹ Knight 2020, s. 121.
- ¹² Rodger 2006, s. 153–154. Se även Pearsall 1986, s. 117–118.
- ¹³ Munthe 1922.
- ¹⁴ Unger 1941, s. 34 och 46–47.
- ¹⁵ Murdoch 2020, s. 255.
- ¹⁶ Unger 1941, s. 34–35.
- ¹⁷ Müller 2011, s. 265–270.
- ¹⁸ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 24–30; För en sammanställning av ledamöter och personal till 1851, se Kreüger 1856, Vol. 2, s. 1–4.
- ¹⁹ Müller 2019, s. 76–87; Murdoch & Müller 2017, s. 195–203.
- ²⁰ Jag använder begreppet Barbareskstaterna även om det inte är oproblematiskt. Närheten till ordet barbar användes historiskt för att skriva nedsättande om de nordafrikanska staterna. Denna nedsättande syn, att Barbareskstaterna inte var riktiga stater utan piratnästen, återfinns i mycket modern litteratur, särskilt i den populärhistoriska. Ett alternativ hade varit att använda den geografiska beteckningen Maghreb istället, men eftersom olika varianter av Barbareskstaterna återfinns både i källmaterialet och i mycket av forskningen blir det tydligare att använda begreppet. För en diskussion om begreppet och hur det har använts, se MacDougall 2017, s. 121–126.
- ²¹ Müller 2011, s. 265–266.

- ²² Om bakgrunden till och genomförandet av Kreügers resa till Marocko, se Kreüger 1856, Vol. 1, s. 184–198. Om hans förordnande till ledamot, se Kreüger 1856, Vol. 2, s. 3–4.
- ²³ Perioden 1754–1764 ramar in av att marockanerna började kapa svenska fartyg 1754 och freds slöts 1763. Under perioden utkämpades även sjuårskriget. Perioden 1791–1802 börjar med en algerisk krigsförklaring mot Sverige och avslutas med en djup konflikt med Tripoli 1796–1802. Franska revolutionskrigen utkämpades 1792–1802.
- ²⁴ Davies, James & Rommelse 2020, s. 5–9.
- ²⁵ Se till exempel Feldbæk 1992, s. 9–10; Odegard 2020, s. 77–78; Pearsall 1986, s. 113–114.
- ²⁶ Feldbæk 1992, s. 13–15.
- ²⁷ För mer om svenska flottans syn på flaggans heder och dess pragmatiska lösningar för att kunna upprätthålla denna samtidigt som sjöfarten kunde skyddas, se Kämpe 2021.
- ²⁸ Knight 2020, s. 121–123.
- ²⁹ Holmberg 1929, s. 251–252; Murdoch 2020, s. 250–251; Unger 1941, s. 33–34.
- ³⁰ Müller 2004, s. 65–66.
- ³¹ Bruijn 1993, s. 24; Brandon 2016, s. 114–116. Se även Müller 2004, s. 65.
- ³² Knight 2020, s. 123; Pearsall 1986, s. 116; Odegard 2020, s. 77–78.
- ³³ Se Kämpe 2021; Seerup 2016.
- ³⁴ Holmberg 1929.
- ³⁵ Ett sammandrag av Gustaf Psilanders instruktion 1704 finns i Arnold Munthes biografi om Psilander. Bland annat stod att "[o]m något främmande skepp med våld vill tvinga honom att stryka flagg etc., så ska han, och efter honom hvar efter annan af de kommenderande officerarne, sätta sig däremot och sig manligen försvara, så länge mänskligt och möjligt är." Munthe 1922, s. 12–14.
- ³⁶ Murdoch 2020, s. 253–255.
- ³⁷ Pearsall 1986, s. 111–114 och 122–123.
- ³⁸ Kämpe 2020, s. 202–211.
- ³⁹ Unger 1941, s. 33–37.
- ⁴⁰ Se till exempel skeppet *Wachtmeisters* konvojering 1694–1695. Holmberg 1929, s. 265–267.
- ⁴¹ För mer om förbundet, se Murdoch 2020, s. 251–253.
- ⁴² Holmberg 1929, s. 269.
- ⁴³ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 42; Instruktionen finns återgiven i Kreüger 1856, Vol. 2, s. 5–7.
- ⁴⁴ Kreüger 1856, Vol. 2, s. 5–6.
- ⁴⁵ Ericson Wolke 2014, s. 249.
- ⁴⁶ Ericson Wolke 2014, s. 247.
- ⁴⁷ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 26–27.
- ⁴⁸ Müller 2011, s. 265.
- ⁴⁹ Olán 1921, s. 82–83.
- ⁵⁰ RA, Kommerskollegiums arkiv, Huvudarkivet, Sjöpassdiarier, Vol. 1. Se åren 1759–1760.

⁵¹ Kämpe 2020, s. 196–201.

⁵² Hägg 1941, s. 150–152.

⁵³ Hägg 1941, s. 154.

⁵⁴ Även historikern Joachim Östlund kommenterar kort 1700-talets konvojer och bygger då på Häggs skildring. Östlund 2014, s. 49. Han beskriver även kort konvojkommissariatet på s. 163.

⁵⁵ Som exempel på hur hotet från Barbareskstaterna beskrivs i svensk litteratur, se Hägg 1941, s. 145–150; Olán 1921, s. 90–121; Unger 1941, s. 34–35.

⁵⁶ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 33–40.

⁵⁷ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 104–108.

⁵⁸ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 33–35.

⁵⁹ Dessa tidiga kapningar av marockanska korsarer är särskilt väldokumenterade tack vare en bok som gavs ut av sjökaptenen Marcus Berg när han kommit hem efter att ha släppts ur marockansk fångenskap i augusti 1756. Hans fartyg *Mercurius* kapades den 23 augusti 1754 och det var en av de händelser som fick det svenska sjöfartsskyddet att intensifieras. I Erik Gambys utgåva av Bergs bok från 1961 finns även ett brev från sjökaptен Hugo Weili vars skepp *Concordia* kapades den 9 juli 1754. Berg 1961 (1757).

⁶⁰ Murdoch & Müller 2017, s. 195–198; Unger 1941, s. 35.

⁶¹ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 257–263.

⁶² Ericson Wolke, 2014, s. 254–258; Unger 1923, s. 216–220.

⁶³ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 414–429.

⁶⁴ RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 28 april 1756.

⁶⁵ RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 1 februari och 14 maj 1755.

⁶⁶ RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 12 och 19 mars 1756.

⁶⁷ Se till exempel RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 21 mars, 27 maj och 14 november 1758 och 19 maj, 28 juni, 20 juli och 6 december 1759.

⁶⁸ RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 5 maj och 3 augusti 1759.

⁶⁹ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 48.

⁷⁰ RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 2 mars 1761.

⁷¹ RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 10 oktober 1761.

⁷² RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 23 november 1761.

⁷³ Utbetalningarna komplicerades ytterligare av att ett handelshus som statskontoret anlätade för förskotten gick i konkurs och att banken inte ville låta konvojkassan vänta med andra återbetalningar. Affären kan följas i följande protokoll: RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 28 februari, 23 mars, 2 och 30 april, 13 maj, 23 juni, 29 oktober, 11 och 15 november 1763 och 1 och 23 februari och 26 mars 1764.

⁷⁴ RA, Kommerskollegiumens arkiv, Huvudarkivet, Sjöpassdiarier, Vol. 1. Se åren 1754–1764. Anledningen till att jag skriver nio till elva expeditioner är att fregatterna *Postillion* och *Höken* under kaptenerna Hans Axel Grüner och Carl Treutiger fick pass utfärdade i december 1758 som lämnades tillbaka redan en dryg månad senare, den 26 januari 1759. Några dagar därefter fick de nya pass utfärdade. De kan ha genomfört varsin resa på den tiden – att de fick nya pass tyder på detta eftersom passen endast gällde för en resa – men de kan lika gärna ha blivit kvar i hamn och begärt ut nya pass av någon annan anledning.

⁷⁵ Feldbæk 1992, s. 18–19 och 25–26; Brandon 2016, s. 99.

⁷⁶ Se exempelvis RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 1 februari 1755, 28 juni 1759, 10 mars 1760, och 4 februari och 10 oktober 1761.

⁷⁷ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 48.

⁷⁸ Unger 1941, s. 35.

⁷⁹ RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 12–15 augusti 1758.

⁸⁰ RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 19 och 23 maj 1759.

⁸¹ Unger 1941, s. 35.

⁸² Bruce 2019, 38–84.

⁸³ Denna resa orsakade en del diskussioner om vilket fartyg som skulle avsändas. Se RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 24, 25 och 30 oktober och 4 november 1793 och 13 och 14 januari och 10 och 24 februari 1794.

⁸⁴ Unger 1941, s. 35.

⁸⁵ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 31–32. För brevet från grosshandelssocietetens och skeppsrederiernas deputerade till konvojkommissariatet som till stor del låg till grund för kommissariatets svar till Kungl. Maj:t, se RA, Konvojkommissariatets arkiv, Ankomna brev, Nr. 71, 1801. För kommissariatets svar till Kungl. Maj:t, se RA, Konvojkommissariatets arkiv, Registratur, Nr. 15, 1801.

⁸⁶ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 44–45.

⁸⁷ RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 14 november 1758.

⁸⁸ De sju övriga expeditionerna finns beskrivna i litteraturen. Se t. ex. Bernes s.

118–128; Ericson Wolke 2014, s. 255. En av dessa sju expeditioner nämns visserligen i förbigående en gång i kommissariatets protokoll, men myndigheten var inte inblandad i den. RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 24 oktober 1793.

⁸⁹ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 62–78; RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, Vol. 14, 15 och 16.

⁹⁰ Vid utgången av år 1790 lades konvojkommissariatet ned som ett sätt att spara pengar men åtgärden visade sig inte få avsedd effekt varför kommissariatet återinrättades i början av 1797. Eftersom kommittén arbetade på i princip samma sätt som kommissariatet och bestod av i princip samma personer ser jag dock ingen anledning att gå närmare in på förändringen här. Kreüger 1856, Vol. 1, s. 30.

⁹¹ RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 26 maj 1794.

⁹² Se till exempel RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 24 oktober 1793, 11 och 13 januari 1794, 19 maj 1795, 5 och 17 oktober 1797, 30 mars 1798 och 16 november 1801. Enstaka rapporter inkom visserligen från kapten Barfelt och kaptenlöjtnant Nordberg under den tidiga perioden, men de utgör snarast undantag som bekräftar regeln för den perioden. Se RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 26 september, 14 november och 1 december 1758 och 9 april 1759.

⁹³ Ericson Wolke 2014, s. 255; Unger 1923, s. 216–217; Unger 1943, s. 526.

⁹⁴ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 65–68; Müller 2016, s. 156–157.

⁹⁵ RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 30 mars 1798.

⁹⁶ RA, Konvojkommissariatets arkiv, Protokoll, 2 april 1798.

⁹⁷ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 66–68. Den första konvojen hade skingrats av en storm redan i Nordsjön varför den inte omnämns närmare här.

⁹⁸ Pearsall 1986, s. 116.

⁹⁹ Müller 2016, s. 163; Murdoch & Müller 2017, s. 198–203.

¹⁰⁰ Unger 1941, s. 36–37.

¹⁰¹ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 415.

¹⁰² RA, Konvojkommisariatets arkiv, Ankomna brev, nr. 52, 1797.

¹⁰³ Kämpe 2015, s. 42–43.

¹⁰⁴ Danskarnas sista konvoj skedde med fregatten *Freya* som år 1800 genom strid försökte försvara sin konvoj mot en brittisk eskader, något som blev en av orsakerna till slaget vid Köpenhamn året efter. Efter anfallet mot Köpenhamn blev den danska regeringen tvungen att ge upp sina principer om neutrala konvojers okränkbarhet. Feldbæk 1992, s. 25–31. För mer om neutralitetsförbundet och den danska politiken, se Feldbæk 1980.

¹⁰⁵ RA, Konvojkommisariatets arkiv, Ankomna brev, nr. 10, 1801.

¹⁰⁶ RA, Konvojkommisariatets arkiv, Ankomna brev, nr. 22 (själva brevet har felaktigt fått nummer 23), 1801. Frågan om konvojering handlade även om uppfattningar om flaggans heder. För mer om detta, se Kämpe 2021.

¹⁰⁷ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 72–78 och 421–429.

¹⁰⁸ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 78–95.

¹⁰⁹ Bruce 2019, s. 126–133.

¹¹⁰ Kreüger 1856, Vol. 1, s. 28–29.



Stimulantia

Tobaks- och alkoholkonsumtion ombord på flottans fartyg under 1600- och 1700-talen

Matilda Jarl

Introduktion

Ombord på förlista fartyg finns många spår av människor som levt före oss. För att närma sig dem kan vi studera fartygen, rumsligheten, föremålen eller till och med deras faktiska skeletala kvarlevor. Olika fysiska ting bär på information om olika aspekter och skeenden, vilket ger oss goda möjligheter att öka förståelsen för forna tiders människor och deras livsvillkor.

Trots att livet till sjöss i många avseenden skilde sig från livet på land, så är de båda ändå starkt sammankopplade. De hierarkier och strukturer som

Matilda Jarl är arkeolog och osteolog med maritim inriktning. Hon arbetar som intendent på Kulturhistoriska avdelningen vid Nordiska museet. Tidigare har hon arbetat på Statens maritima och transporthistoriska museer, främst med kunskapsunderlaget till Vrak – museum of wrecks. Matilda är aktiv som osteolog i forskningsprojektet "Skeppet Mars (1564)" och har även haft en liknande roll i arbetet med Gribshunden (1495). Hennes publicerade arbeten rör främst marinarkeologi och osteologi.

fanns på landbacken följde ofta med ut till sjöss, liksom även föremål och konsumtionsvanor. På många av de förlista fartyg som påträffats och undersökts finns föremål som kan kopplas till konsumtion av alkohol och tobak. Dessa har till viss del beforskats, men i en mycket begränsad omfattning.

I denna artikel avser jag närma mig livet för människorna ombord på flottans fartyg under 1600- och 1700-talen genom att studera *njutningsmedel* – i detta fall fynd kopplade till alkoholhaltiga drycker och tobak.¹ Avsikten är även att sammanställa och granska tidigare forskning, liksom att genom några exempel fall peka på kunskapsluckor som är angelägna att beforska.

Forskningsläget

Den svenska kritpipsforskningen har under de senaste decennierna i stor utsträckning dominerats av Arne Åkerhagen. Denne har både analyserat kritpipor från landlokaler, liksom från marinarkeologiska lämningar som *Vasa* (1628) och *Kronan* (1676).² Åkerhagen har också byggt upp en kritpipskronologi för den inhemska produktionen.³ Då en stor mängd i Sverige påträffade kritpipor tillverkats i England och Holland, är dessa länders forskning i ämnet betydande källor till information. Viktiga forskare är exempelvis Don Duco och Jan van der Meulen.⁴

I de flesta fall behandlas kritpipor med huvudsaklig fokus på datering och identifiering av pipmakare, och piporna kopplas ofta till konsumenternas stånd och i vissa fall även genus.⁵ Flera forskare, som Lise Loktu och David Higgins, menar att kritpipor inte bara bör diskuteras utifrån pipornas betydelse för en individs sociala identitet, utan även kan användas för att studera politik, hälsa, beroende, liksom spridning av både idéer och handelsvaror.⁶ Loktu understryker också att det inom den norska kritpipsforskningen länge funnits en missuppfattning om att rökning främst bedrivits av skeppsfolk då den norska kulturarvslagen länge gav en fördel för omhändertagande och bevarande av fynd från marinarkeologiska lämningar.⁷ I Sverige påträffas kritpipor vid arkeologiska undersökningar både på land och i vatten. Ofta ligger fokus på just typologisk bedömning för att datera den aktuella lämningen.

På tidigmoderna vrak är kritpipor en vanlig fyndtyp. Kritpipor har bland annat påträffats på de i Sverige förlista fartygen *Vasa*, *Stora Sofia* (1645), *Kronan*, Jutholmsvraket (cirka 1700), *Anna Maria* (1709) och *Fredricus* (1719).⁸ *Vasa* och *Kronan* behandlas mer ingående i denna artikel.

Kritpipor är dessvärre en föremålstyp som i vissa fall plockas från vrakplatser, ett problem som påverkar möjligheten att få en fullständig bild av lämningen. I de fall piporna finns kvar kan de ofta ge oss ny kunskap om handel, livet ombord, konsumtionsmönster i samhället och i vissa fall även om konsumentens status.

Tobaken kunde konsumeras på många olika vis och användas till många olika syften.⁹ Som medicinalväxt ansågs den ha mycket goda egenskaper och kunde användas för att bota det mesta och även hålla undan pesten. Redan 1571 publicerade Nicolas Monardes en studie om tobak, mirakelmedlet som både kunde pigga upp, läka sår, lindra värk och verka som maskdrivande medel. Som njutningsmedel ansågs den vara ett otyg och när den dessutom röktes var den en uttalad brandfara. Simon Pauli publicerade 1665 ett verk där han underströk att tobak förvisso kunde ha goda "värmande och uttorkande" egenskaper, men att den vid rökning eller sniffning i det närmaste kunde beskrivas som outhärdlig och fördummande.¹⁰

Ett gediget bidrag till tobaksforskningen har gjorts av Walter Loewe, som fokuserat på tobaken och dess tillbehör. Dels avseende import och export, men också den inhemska produktionen, upprättande och drift av tobaksspinnerier samt människorna bakom dem.¹¹

Ulrica Söderlind har i sin avhandling *Skrovsmål* behandlat både mat-, tobaks- och alkoholkonsumtion ombord på flottans fartyg under 1500 till 1700-talen, med fokus på proviantmängder, kaloriintag och RDI (Rekommenderat Dagligt Intag). Även i Annika Sandéns bok *Fröjdelekar* behandlas alkohol- och tobakskonsumtion i Sverige, här med fokus på landsamhället under tidigt 1600-tal till tidigt 1700-tal.¹² Likaså lyfts den svenska alkoholkonsumtionen fram i Richard Tellströms och Håkan Jönssons bok *Från krog till krog*, där 700 års krogliv, från 1200-talet fram till idag behandlas.¹³

Alkoholrelaterade fynd görs ofta ombord på förlista handels- och örlogsfartyg, men även där finns problematiken med fyndplockning och plundring. Om föremålen finns kvar går det ofta att hitta ny kunskap. I de fall där alkohol bevarats är det ibland möjligt att få fram detaljerad information

om alkoholhalt, typ, smak och doft. Något som Björn Lindeke visar i sin artikel *Aqua Vitae Regia* om alkoholen på *Kronan*.¹⁴ Bevarad alkohol har även påträffats ombord på *Vasa*.¹⁵ Där, men också vid flera andra vrak som *Bodekull* (1678) och *Resande Man* (1660), har flera föremålstyper koppade till alkohol hittats.¹⁶

Alkohol

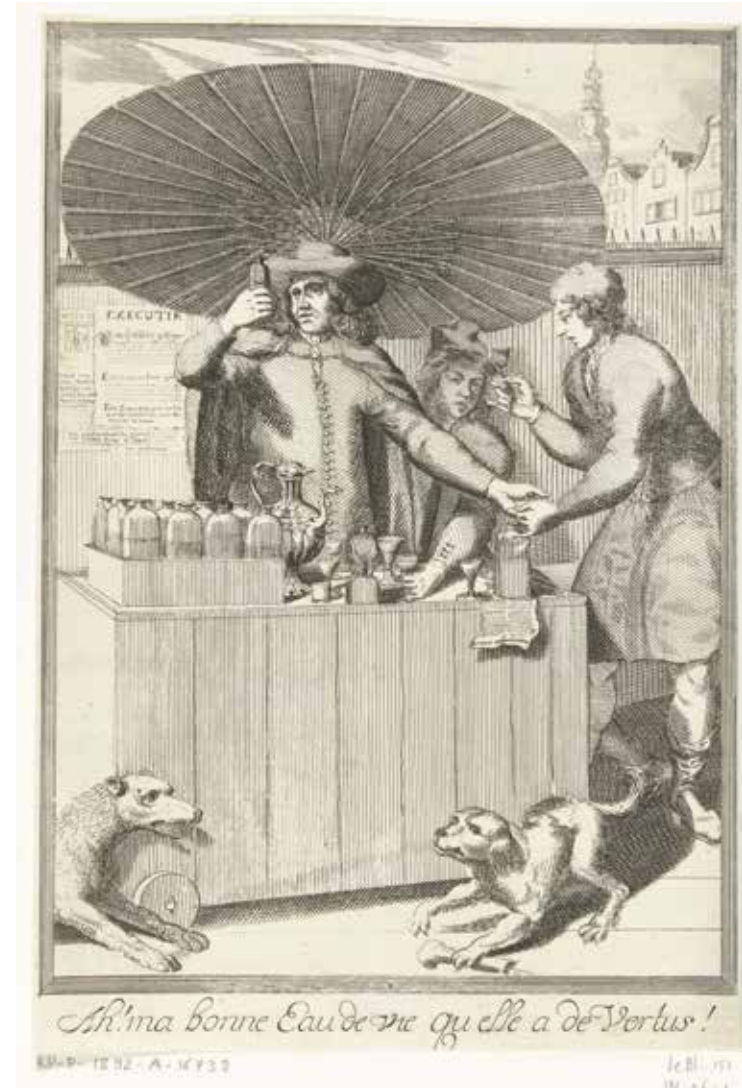
I det tidigmoderna Sverige dracks det mycket alkohol både till vardags och till fest.¹⁷ Utbudet ökade under sekulens gång, och varierade mellan de olika samhällsskikten. Exklusiv importerad alkohol var dyr och därför avsedd främst för de högre stånden. Öl dracks av både hög och låg, men den var av olika kvalitéer och en del av den dagliga konsumtionen. Det fanns inhemska, men även importerade ölsorter. Bland annat producerades och infördes öl från de svenska provinserna i Tyskland. Till de finare sorterna hörde ölet från Danzig och Preussen.¹⁸ Vin däremot importerades från kontinenten och medelhavsområdet, där de spanska och franska sorterna var av finare kvalitet och även föredrogs som nattvardsvin.¹⁹ Vin konsumerades gärna bland adeln, då man strävade efter att efterlikna övriga västeuropeiska ländernas adels- och hovkultur.²⁰ Genom den utvecklade och förfinade destilleringskonsten kom brännvinet under mitten av 1400-talet att gå från att endast vara del i krutframställningsprocessen, till att även ta plats i medicinkistan och på dryckesbordet. Brännvinet tillverkades lokalt i Sverige av både kruttillverkare, apotekare och fältskärer, men importerades även från bland annat Frankrike och Spanien.²¹

I Stora sjötullens noteringar går det att finna spår av många importerade och exporterade varor. Under rubriken "fremmande drycker" framgår bland annat att 113½ åm (cirka 17 819,5 liter) och 16 ankare (cirka 628 liter) brännvin, 862½ åm (cirka 124 200 liter) Renskt vin och 3264 tunnor "Rostocker" öl importerats till Sverige 1640.²²

Bland den från 1500-talet och framåt stora uppsjö av krogar, som hamn-, gruv-, sjö-, kyrko-, befästnings-, brännvins-, vin- och ölkrogar, fanns även lönnkrogar. Den sistnämnda typen drevs i flera fall av kvinnor som tillverkade både öl och brännvin till den egna verksamheten.



Abildning av ölstuga från 1661 av den holländske konstnären David Tenniers den yngre. Notera keramikkrusen, stopen och kritpiporna, vilka även förekom i Sverige vid tiden. Nationalmuseum. Public domain.



Brännvinsstånd. Notera de kvadratiska glasflaskorna till vänster i bilden. Brandewijnverkoper av den holländske konstnären Pieter van der Berge. 1694–1737. Rijksmuseum. Public domain.

Liksom namnet avslöjar bedrevs de i löndom och saknade tillstånd. De övriga krogtyperna hade olika slags utskänkningstillstånd, beskattades av staten, och fick endast sälja och utskänka en begränsad typ av drycker. Inne i städerna var utbudet hårt reglerat på så sätt att exempelvis vinkrogarna hade exklusivt tillstånd att sälja vin, medan ölkrogarna saknade sådant.²³ Utanför städerna var det lösare reglerat för att möjliggöra försäljning i områden med endast en eller ett fåtal krogar. Dock reglerades utskänkningen av utländskt öl och vin från 1605 exklusivt till dem med speciellt kungligt tillstånd.²⁴

Bland de så kallade priscouranter som bevarats går bland annat att utläsa prissättning för olika alkoholsorter.²⁵ Den sista veckan i april 1746 i Stockholms stad kostade exempelvis ett Rhenskt vin 720 daler per åm (cirka 144-157 liter) medan ett Portugisiskt vin kostade 700 daler.²⁶ Brännvin var billigare och kostade 450 daler för mellan 2-3/4 oxhuvud (cirka 118-177 liter) beroende på kvalitet.²⁷ Trots att det rör sig om grossistpriser ger det ändå en indikation om de olika varornas värde och efterfrågan.

En plats som vi idag kanske inte förknippar så starkt med alkohol är kyrkan. Men under tidigmodern tid var den en samlingsplats för både det religiösa och det sociala livet och hade dessutom i många fall en egen närliggande krog, med prästen vid tappen. Det var inte helt ovanligt att församlingsmedlemmarna drack både före och efter högmässan.²⁸ Att det därför fanns problem med fylleri både inne i kyrkan och på kyrkbacken är föga förvånande. Dessutom var det inte ovanligt med försäljning av tobak och brännvin på kyrkogården, vilket under 1600-talet ledde till flera lokala förbud mot försäljning på kyrkans område.²⁹

Församlingsmedlemmarna var dock inte ensamma om förkärleken till tobak och alkohol. År 1663 förmanades prästerna av ärkebiskopen att avhålla sig från sådan konsumtion.³⁰

Att dricka till sjöss

Alkohol ombord förekom i flera olika former och till olika syften. Som måltidsdryck, njutnings- eller berusningsmedel, läkemedel, som en stärkande tår inför strid men också som del i religiösa ceremonier.

Bland de gemena båtsmännen, delades dryckes- och matkärl inom ett så kallat fatlag, bestående av 5-8 personer. Fram till mitten av 1700-talet dracks huvudsakligen öl, ofta i ett laggat trästop som skickades laget runt. Medan de gemena delade broderligt ur stopet, drack de högre befälen ur egna glas eller tennstop.³¹

Åsikterna kring drickande ombord har varierat över tid. Under 1600-talet fanns flera förbud mot att vara berusad i tjänsten, men mot drickande överlag fanns inga restriktioner.³² Bland de högre befälen och officerarna medfördes dessutom egna förråd av alkohol. Detta då det särskilt för de högre stånden var viktigt att visa sin status och kunna bjuda flott även ombord.³³

Alkoholens positiva effekt på moralen i samband med strid var något som bland annat påtalades av Gustav Vasa, som 1555 skrev till sina finska befälhavare att han gärna skulle se att de ordnade med "några starka drycker, antingen brännvin, renskt vin, mjöd eller pryssling, så att envar finge en god klunk" inför striden.³⁴ Tankarna var liknande i flottan vilket framgår av viceamiralen Henrik Flemings instruktion från 1628: "Och på det att detta unga folket, så väl land- som sjöfolk, måtte vara desto häftigare och frimodigare, när de komma till slags med fienden, så skall givas dem par tunnor öl tillbästa att drickat".³⁵

Alkoholkonsumtion ombord var dock långt ifrån oproblematiske. Redan 1535 fastslog skeppsrätten förbudet mot att dricka sig full ombord.³⁶ Att det sannolikt dracks mycket i fältläger och på flottans fartyg framgår av 1621 års krigsartiklar liksom 1685 års sjöartiklar. I båda fallen underströks att dryckenskapen inkräktade på de religiösa ceremonierna och påverkade deltagarnas sinnesnärvaro under dem. Flottan var extra strikt när det gällde fylleri "inom skeppsbord". I ett försök att avskräcka från ogudligt beteende och fylleri, som ju även påverkade arbetet och säkerheten ombord, utlovades stränga straff. Dessa kunde beroende på förseelse resultera i allt från några dagar på vatten och bröd, till att springa rå, avhysning från flottan,

eller i extrema fall, avrättning.³⁷ I sjöartiklarna från 1685 förekommer även ett förbud för både officerare och gemena mot att "hålla krögeri med tappande, säljande eller utborgande" av vin, öl och andra alkoholhaltiga drycker ombord.³⁸ Straffet skulle vid enstaka förseelser vara att sitta "i järn vid vatten och bröd", eller förlust av en halv månadslön. Om det trots flera varningar upprepades skulle den skyldige förvisas utan avsked.³⁹ Men att vara berusad i sig var generellt inte ett problem så länge det inte påverkade gudfruktigheten eller arbetsförmågan.⁴⁰

Den som gjorde sig av med eller på annat sätt slösade med den mat och dryck som utdelats skulle straffas strängt. Den skyldige "skall under köhlen straffat warda, der det och icke till at äta och dricka tiäner, skall derom först Capitenen tillkänna gifuas at der uppå böther skaffas".⁴¹ Att mat och dryck kastades eller gjordes av med var möjligen kopplat till att denna på något sätt blivit dålig. Ulrica Söderlind lyfter ett exempel från 1700-talet där de gemena beklagat sig och vägrat äta den härska gröten som serverats, varpå kocken samlat in den för att servera den igen nästföljande dag.⁴²

Hur befäl och gemena skulle förhålla sig mot varandra var hårt reglerat och det var viktigt att man höll sig inom ramarna för detta. I de fall där konflikter uppstod var alkohol ofta involverat.⁴³ Eftersom berusning och hävdad okunskap i flera fall kunde ses som förmildrande omständigheter, rör det sig, enligt historikern AnnaSara Hammar, i vissa fall möjligen om att en "underlydande hade berusat sig för att våga visa ett våldsamt missnöje" mot sin överordnade. Berusning och okunskap kunde då yrkas i en rättssituation för att undkomma de strängaste straffen.⁴⁴ De förmildrande omständigheterna för fylleri gällde, liksom tidigare nämnt, inte ogudaktigt beteende. Att smäda gud var straffbart med döden, och att i samband med gudstjänsten eller sakramenten skoja och narra kunde i värsta fall leda till ett sådant straff. Detta oavsett om den skyldige varit drucken eller ej.⁴⁵

Varken förbud eller regleringar gäller egentligen alkoholkonsumtionen i sig, utan snarare det beteende och de handlingar som i flera fall kunnat kopplas till den.

Präster och det välsignade vinet

Präster var viktiga ombord vid längre resor och vid stridssituationer, då de bland annat tog hand om sjuka, sårade och döende. Deras arbetsuppgifter inkluderade även att hålla gudstjänster på söndagar och vid högtider, samt att hålla korum morgon och kväll.⁴⁶ Liksom tidigare nämnt, var prästerna i flera fall lika förtjusta i alkoholhaltiga drycker och tobak som sina församlingsmedlemmar. Något som kunde visa sig vara problematiskt då prästerna ibland dök upp berusade vid till exempel korum. I sjöartiklarna från 1644 deklaras att en präst som tre gånger kommer "drucken till korum" skall avvisas från flottan.⁴⁷

Det vin som användes till nattvarden, så kallat messevin, var av finare kvalitet, gärna importerat från Spanien eller Frankrike. Vinet utlämnades till predikanten för det fartyg denne var stationerad på, där mängden varierade beroende på fartygets och besättningens storlek. Kristi kropp och blod – oblat och messevin, utdelades här i relationen en kanna per 250 oblater. Exempelvis skrevs det ut 60 kannor, motsvarande 157 liter, spanskt vin åt predikanten på det stora skeppet *Scepter* 1638, medan predikanten för det mindre *Amarant* 1654 endast försågs med hälften.⁴⁸

Ransoner

Kronan ansvarade för att förse folket ombord med förtäring.⁴⁹ Längre har det hävdats att kosten inte utdelades inomskärs, utan först efter att fartyget lämnat skärgården. Detta skulle innebära att manskapet själva skulle sörja för sitt uppehälle under den period de befann sig inomskärs. Ett system som möjligen i någon form kan ha förekommit under delar av 1500-talet. I Patrik Höglunds avhandling *Skeppssamhället* påpekas att det inte är troligt att ett sådant system, om det existerat, använts under 1600-talet. Fynd ombord på *Vasa* visar förvisso på att egen proviant medtagits ombord, men i en sådan liten mängd att den inte bör ha räckt under någon längre period. Fartyg kunde bli liggande i skärgården i flera månader innan avfärd, och att i ett till stora delar kontantlöst samhälle låta tusentals människor själva införskaffa sin mat och dryck i skärgården torde vara ett mycket ineffektivt och problematiskt företag.⁵⁰

	Öl	Brännvin	Tobak
1600-tal	Ca 2-4L/man/dag Befäl ca 4L/man/dag.	Utdelades som extra förplägning från 1675.	Utdelades som extra förplägning från 1675.
1700-tal	Ca 2L/man/dag. Utgick under andra halvan av 1700-talet.	Utdelades först som extra förplägning. 12 cl/man/dag under slutet av 1700-talet.	Utdelades först som extra förplägning. 15 gram tobak/man/dag från 1757. 6 gram tobak/man/dag från 1782. 11 gram tobak från 1796.

Ranson i snitt per århundrade. Tabell baserad på Zettersten 1890:244; Söderlind 2006: 54, 59, 129, 117.

Folket ombord delades upp i kajutfolk och gemena. De två kategorierna tilldelades olika kvalitet och kvantitet av mat och dryck, vilket reglerades genom uppsatta spisordningar. Kajutfolk var de av högre rang och status som officerare, underofficerare, präster och barberare. Dessa utspisades kajutkost, medan de gemena inkluderade grupper som båtsmän och soldater, vilka erhöll en enklare kost.⁵¹ Gustav II Adolf skrev 1628 att folket ombord på flottans fartyg skulle förses med både bröd och öl till sitt uppehälle, så att de "icke nödgas dricka det salta vattnet, hvilket är en orsak, att så många förlidna åren äro fallna uti sjukdom och komma om halsen".⁵² Vatten var svårt att hålla färskt, öl var då ett mer hållbart alternativ som förvisso kunde surna men inte blev hälsovådligt. Ölet var alltså en viktig del av kosten ombord, och förtärdes både som dryck och måltid i form av ölsupa.⁵³ Det öl som serverades i kajutan kallades för kajutöl och var av en högre kvalitet än det skeppsöl som serverades till de gemena.⁵⁴ Kajutfolkets öl tillverkades med en högre halt malt i proportion till vattnet, och hade även en högre alkoholhalt.⁵⁵

Storleken på den ranson som utdelades till olika grupper skilde sig åt över tid. Enligt de uppskattningar som gjorts av Ulrica Söderlind var ransonen under 1600-talet i snitt två till fyra liter per man och dag. Ransonen för befäl låg i de flesta fall runt fyra liter. Under 1700-talet

minskade ransonen till cirka två liter, innan den under den andra halvan av århundradet fasades ut mot vinättika som skulle blandas med vatten. Söderlind menar att det under 1500-talet fanns sex olika ölsorter ombord, medan det under 1600-talet reducerats till tre.⁵⁶ Dock är det troligt att det i vissa fall snarare rör sig om olika namn för samma slags öl.

Brännvin blev en del av en extra förplägning som delades ut på fartygen från 1675, bland annat som en styrketår inför strid.⁵⁷ Under slutet av 1700-talet blev brännvinet en del av ransonen varvid fyra centiliter brännvin utspisades per man och måltid, till frukost, middag och kvällsmat.⁵⁸ Men brännvinet var närvarande ombord långt tidigare i medicinkistor och i befälens egna förråd, men de finns då inte listade i spisordningarna. På samma sätt saknas i regel även vin på dessa listor. Men det finns undantag. Till exempel på sjukfartyget *Prins Ferdinand* 1789, där de sjuka gavs 1,6 deciliter vin per man och dag.⁵⁹

Tobak

Tobaken kom som medicinalväxt till Europa från "den nya världen" under 1500-talet och England skall ha varit ett av de första europeiska länderna som anammade rökning. Där etablerades seden från 1570-talet och framåt, först bland skeppsfolk och den välbärgade eliten, men inom några årtionden spreds vanan näst intill lavinartat bland de stora massorna. Engelsmännen var också bland de första att tillverka och exportera kritpipor i Europa. Senare kom kritpipor även att tillverkas i stor utsträckning i Holland.⁶⁰ Under andra halvan av 1700-talet fanns också en storskalig produktion av kritpipor för inhemsk konsumtion i Sverige.⁶¹

Exakt när tobaken kom till Sverige är ännu oklart, men både arkeologiskt fyndmaterial i form av kritpipor, och historiskt källmaterial som brev och samtida akademiska publikationer visar att tobak brukades och odlades för medicinskt bruk redan under slutet av 1500-talet. Bland de första noteringarna i tull-listor av importerad tobak till Sverige finns skepparen Simon Claesson som i maj 1601 skeppade varor från Holland till Sverige. Med i lasten fanns bland annat 1 skålpund tobak, motsvarande ungefär 425 gram. Några månader senare, i september, anlände ett fartyg

från Wismar med 2 knippen kritpipor och i oktober ytterligare ett fartyg från samma ort med 168 kritpipor i lasten. Under 1600-talets första decennier förekom en mycket blygsam och sporadisk import av tobak och tobaksprodukter till Sverige.⁶²

Efter att bruket först introducerats av holländska och engelska handelsmän till hamnområdena började även det svenska Söderkompaniet att importera tobak till Sverige under 1620-talet. Både kundkretsen och intresset för tobak ökade, men fick inget större genomslag. Först under 1630-talet kom den stora spridningen när bruket näst intill explosionsartat spreds av hemvändande soldater som deltagit under det trettioåriga kriget. Då var tobaken ännu dyr och förekom i mindre mängder eftersom tobaksodlingarna i koloniområdena inte nått storskalig produktion.⁶³ Detta återspeglas också i det arkeologiska källmaterialet i form av kritpipor med små piphuvuden. Vart efter priserna sjönk, ökade även piphuvudenas storlek.⁶⁴

Det ökade intresset för tobaken och dess tillbehör blir tydligt i Stora sjötullens listor vid en jämförelse mellan åren 1637 och 1640. På blott tre år ökade antal importerade kritpipor från 70 320 till 281 948. För motsvarande år ses även en dubbling av tobaksimporten från 38 430 $\frac{3}{4}$ pund till 80 123 pund.⁶⁵ Värt att notera är också att dessa listas under "Drögerij" tillsammans med bävergäll, rabarber och kvicksilver.⁶⁶ "Drögerij" avser här produkter avsedda för medicinskt ändamål.

När den svenska staten 1640 beslutade att reglera tobakshandeln genom att utdela ett monopol för import och försäljning, gick priserna upp, vilket ledde till att stora mängder tobak smugglades in i landet. Målet var att tobaken skulle säljas via grossister till apotek och utskänkningsställen. Att så inte blev fallet påvisar brevväxling mellan Jacob Bolme och Axel Oxenstierna under 1640-talet. Bolme menade att det både via handelsskeppen och kronans fartyg sipprade in smuggeltobak i staden, och att det på apotek och vinkällare såldes snus och röktobak som de fått på annat håll.⁶⁷ Monopolprivilegiet togs bort och återinfördes flera gånger under 1600-talet i försök att få stopp på smugglingen och premiera inhemska varor.⁶⁸

Under 1640-talet gjordes försök att få igång en egen tobaksodling i den svenska kolonin Nya Sverige. Det blev ingen större framgångssaga, även om det resulterade i en viss export av tobaksvaror. Under samma period upprättades i Sverige de första tobaksspinnerierna, vilka under 1650-talet följdes av experimentella tobaksodlingar.⁶⁹ Tobaken som tidigare impor-

terats till Sverige via Holland, odlades från 1725 istället lokalt i samband med försöken att få bort importtobaken.⁷⁰ Under 1700-talet hade tobaken tappat nyhetens behag, men var fortsatt en populär och viktig konsumtionsvara. Den inhemska varianten var mindre populär då den ansågs hålla lägre kvalitet än den importerade.⁷¹

Tobaken kunde tidigt köpas på apotek, men senare även på bland annat krogar.⁷² När den väl fått fäste i samhället brukades den ofta i samband med alkohol, och var ett av tidens stora njutningsmedel bland både hög och låg oavsett kön och ålder.⁷³ Den extremt snabba spridningen av tobaksbruket och dess problematik återspeglas också genom en del lokala förbud som infördes. Dessa rörde både konsumtion inne i kyrkan och försäljning av brännvin och tobak på kyrkogården.⁷⁴

Kritpipor beskrivs generellt som engångsartiklar och därför utmärkta för arkeologisk datering. Detta kan diskuteras då påträffade avbrutna kritpipor med tandmärken långt in på skaftet visar att de använts under en lång tid.⁷⁵ Det finns även fall där trasiga kritpipor lagats, modifierats och getts skyddande fodral eller inbindning, som i fallet med två kritpipor som insamlats under 1890-talet i Lappland. Det rör sig om två holländska pipor, vilka enligt uppgift skall ha tillverkats i Gouda under perioden 1750-1755 och varit i bruk bland samer i över hundra år.⁷⁶ Men det normala var att kritpiporna användes under en relativt begränsad period.

Från 1700-talet finns tryckta prislistor för både tobak och olika slags alkoholhaltiga drycker. Bland dessa finns en lista från Olof Forsbergs pipbruk i Stockholm 1745, där det framgår att kritpipor såldes i tre olika längder – långa, medel och korta. Priserna rör sig i spannet 3-3,8 daler för de korta, 5,8-7 daler för medel, och 8-13,16 daler för de långa.⁷⁷ För att sätta detta i perspektiv kan vi jämföra med att det i maj samma år gick att få en hel tunna saltad fisk från Norge för 36 daler.⁷⁸ På samma sätt finns även listade priser för diverse importvaror. Ett exempel är Stockholms stads priscouranter där ett skålpund tobaksblad av olika märken prissatts "uti partier". Exempelvis fick man "Nieuwkerkerbeste" för 5 $\frac{3}{4}$ á 6 mark i januari 1742, medan priset för densamma i maj 1743 är satt till 5 á 5 $\frac{1}{2}$ mark. Det går på detta sätt att följa prisförändringar, men det går också att urskilja prisskillnader för olika märken och kvaliteter inom samma varugrupp. Den dyrare sorten "Hollands Amersf. Beste" kostade både i januari 1742 och i maj 1743 6 $\frac{1}{2}$ á 7 mark.⁷⁹

Att supa tobak ombord

Tobakens nytta ombord på fartygen var något som inte var helt oproblematiskt. Dels fanns den stora brandrisken vid rökning, men det pågick även diskussioner kring huruvida besättningens tobakskonsumtion skulle bekostas av staten eller ej.⁸⁰

Tobak infördes som extra förplägning under sent 1600-tal och inkluderades i ransonerna från 1757. Tillsammans med brännvinet och vinätikan avsågs den kunna ersätta det tidigare utskänkta ölet. Under den första tiden bestod ransonen av 15 gram per man och dag. Den sänktes 1782 till 6 gram, för att fjorton år senare ökas till 11 gram. Att tobak delades ut i ransonerna menar Söderlind snarast beror på tobakens utlovade förmåga att dämpa hungerkänslan vid tuggning. En del tobak har därför troligen inte avsetts för rökning.⁸¹ Mängden tobak skilde sig dessutom mellan olika grupper ombord, där de gemena fick en mindre mängd än kajutfolket.⁸²

Diskussionen kring huruvida de långa kritpiporna som kom under 1700-talet röktes av de högre stånden, och de kortare av de lägre, är möjligen inte lika gångbar till sjöss som på landbacken. Då väder och vind påverkade säkerheten för rökning ombord är det troligt att detta även påverkat det valda konsumtions sättet enligt principen "I hamn och fint väder röker jag lång pipa, i frisk kuling en kort, när det stormar, tar jag en prilla".⁸³

Rökningen ombord under 1600-talet har varit reglerad. I ett utkast till sjöartiklar från 1628, liksom i de stadfästa artiklarna 1644, framgår att det är förbjudet att bruka tobak på skeppet utom vid kabysen.⁸⁴ År 1658 står det i amiralitetskollegiets registratur att "ingen skall fördrista sig natt eller dag att dricka tobak under öfverloppet eller ofvanpå öfverloppet, utan allenast öfver vatten baljan vid stora masten, hvarest vakt skall hållas".⁸⁵ Men 1685 har uppmaningarna återigen förändrats och de gemena tilläts att röka under backdäcket. Däremot hade officerarna tillstånd att röka både i hyttan och i kajutan.⁸⁶

Försöken att reglera vart de gemena tilläts röka pekar dels på att "idealen" i sjöartiklar och förordningar inte följdes, men också på att tidigare försök till åtgärder möjligen inte haft önskad effekt eller varit helt realistiska. Dessa uppmaningar har varit ämnade att minimera eldrisken ombord då brandrisken generellt var stor. Fartygen var av trä, och ombord fanns många brandfarliga material som tjära och krut.⁸⁷



Piprökande man vid vattenhink ombord på ett holländskt fartyg. Kanske såg det ut så även ombord på svenska fartyg där de rökande hänvisades till en balja vid stormasten. *Brabantse matroosen Brabantse boerin Diverses modes Dessinées d'apres Nature* av den franske konstnären Bernard Picart. 1728. Rijksmuseum. Public domain. Beskuren.

Trots eldfaran förbjöds inte rökning ombord på de svenska fartygen. Hårdare var kung Kristian IV av Danmark-Norge som var en stark motståndare till tobaksrökning. Därför förbjöds 1619 rökning ombord på örlogsfartygen i Norge, och 1625 infördes samma förbud för de danska motsvarigheterna. Förbuden hävdes dock snart med motiveringen att tobaken gjorde gott för skeppsfolket.⁸⁸

De marinarkeologiska fynden

Spår av alkohol ombord kan utläsas genom förvaringskärl som till exempel tunnor, bartmannkrus, flaskor, liksom utpräglade dryckeskärl och annat.

Flaskor

Flera av de flaskfynd som påträffats på vrak efter flottans fartyg kan kopplas till de högre stånden. Detta gäller till exempel det schatull med tolv rektangulära tennflaskor med bevarad alkohol som hittats på vraket efter *Kronan*. I nio av dessa fanns bevarad vätska med mätbar etanolhalt mellan 14-41,1%. I tre av flaskorna skall vätskan, enligt Björn Lindeke, varit kryddad, även om det är svårt att utröna med exakt vad. Dock har det framgått att det rör sig om ett slags kornbaserat sädesbrännvin, som i mycket påminner om dagens whisky.⁸⁹ Åtta tennflaskor har hittats ombord på *Vasa*. Två av flaskorna påträffades i ett litet träschatull med två fack. En av flaskorna har inrymt en vätska med 33 % alkoholhalt som vid en analys under 1960-talet tolkats som ett sädesbrännvin. Senare analyser indikerar att det möjligen istället rör sig om ett fruktbaserat brännvin, som fransk konjak, Eau de vie eller rhenskt brännvin. Huruvida det rör sig om ett läke- eller njutningsmedel har hittills inte varit möjligt att säkerställa.⁹⁰ Liknande flaskschatull förekommer även i historiska källor. Kapten Olof Nortman skall bland annat ha förlorat ett "flaskefoder med tolf flaskor uti" vid förlisningen av skeppet *Svärdet*.⁹¹ Möjligen kan innehållet i Nortmans flaskor ha varit av en liknande karaktär som på *Vasa* eller *Kronan*.

Även på *Resande Man* som förläste vid Landsort 1660 på väg mot Polen,

har schatullflaskor påträffats, både spridda på vrakplatsen och samlade i ett träschatull. Dessa är, tillskillnad från schatullflaskorna på *Vasa* och *Kronan*, kvadratiska och av glas.⁹² Vid en första anblick är det lätt att tolka flaskorna i schatullet som identiska, men trots att de tycks rymmas inom likadana fyrkantiga fack skiljer sig ändå deras form åt. Möjligen skulle detta kunna vittna om att flaskorna har olika innehåll, eller härkomst. Flera av flaskorna som dokumenterats på *Resande Man* är fragmenterade och deras innehåll troligen borta sedan länge.

Men det finns ett fåtal till synes ännu intakta och tillslutna flaskor på vrakplatsen där det möjligen kan finnas spår av, eller till och med bevarad, vätska. Inga flaskor har hittills bärgats och analyserats, och deras innehåll är därför ännu okänt. Men det är, på grund av käriltyper, troligt att det rör sig om vin eller brännvin.



Schatull i trä med kvadratiska glasflaskor på *Resande Mans* vrakplats. Statens maritima och transporthistoriska museer. Foto: Patrik Höglund.

På *Kronan* har vin hittats i både flaskor och trätunnor, vilka kan kopplas till kajutfolkets egna privata förråd.⁹³ I tre av cirka trettio påträffade korkförslutna glasflaskor av traditionell rundbukig typ, fanns bevarad alkohol med halter på 5,5 %, 8,8 % samt 10,1 %. Efter trehundra år på sjöbotten hade de ännu en påtaglig doft av vin. Även ett tjugotal tennförslutna glasflaskor har bärgats från *Kronan*. En av dessa innehöll en väldoftande vätska med 26 % alkoholhalt. Vätskan stämmer väl överens med profilen för franskt brännvin, *Eau de vie* – livets vatten.⁹⁴

Att kajutfolket hade egna förråd understryks bland annat i fallet med skeppet *Dygden* (1793), där underofficeren Gudmund Fagerlind önskat ersättning för bland annat vinbuteljer som han förlorat i samband med fartygets förlisning.⁹⁵ Vinflaskor av glas har även hittats på *Bodekull*. Flera ligger spridda på vraket, en bärgades i samband med upptäckten. Flaskans form har daterats typologiskt till perioden 1640-1670, och den bär ett sigill med tre månar som möjligen med tveksamhet kan kopplas till någon de två engelska adelsätterna Boynton eller Ogle.⁹⁶ Någon information kopplad till flaskans tidigare innehåll har hittills inte framkommit.

Även på *Vasa* har glasflaskor påträffats, dock är dessa fragmenterade, men det är troligt att det rör sig om minst två kvadratiske flaskor. Troligen har de använts till förvaring av vin eller sprit, men de kan även ha använts till andra drycker. Då flaskorna är fragmenterade är det dessvärre inte möjligt att utröna exakt vad de innehållit. Fragmentens spridda fyndplatser ombord ger heller inte någon indikation om vilken grupp de tillhört.⁹⁷ Men det är troligt att de kan kopplas till kajutfolket då konsumtion av vin och importerad sprit vid tiden generellt kunde kopplas till de högre stånden.⁹⁸

På *Vasa* har dessutom fynd av sex snidade träflaskor gjorts, varav flera varit märkta med så kallade bomärken. De snidade flaskorna är flatbottnade, fint dekorerade med linjer och har rundade knopplock. Flaskorna rymmer mellan 3,38 till 10,93 liter, och antas därför ha använts av ett flertal individer. Möjligen kan de ha delats inom ett fatlag.⁹⁹

Björn Lindekes tolkning av den analyserade alkoholen från *Kronan* pekar på att vin förvarats i glaskärl med naturkork, medan glas- och tennflaskor med tennförslutning använts till förvaring av drycker med högre alkoholhalter. I de senare fallen har det troligen rört sig om importerat starkvin och sprit, samt inhemskt producerat kryddat sädesbrännvin.¹⁰⁰



Bartmannkrus på vraket efter Bodekull. Notera den uppstickande reliefen på kärlets halsar föreställande skäggiga män, samt krusens olika sigill på kroppen. Statens maritima och transporthistoriska museer. Foto: Jens Lindström.

Bartmannkrus

En för tidigmodern tid vanligt förekommande och lättidentifierad kärltyp är bartmannkrusen, vilka är dekorerade med skäggiga mansansikten.¹⁰¹ Dekoren varierar från en enklare relief till mer avancerad dekor med snirklande skägg och tillhörande manskropp. Kärlet bär i många fall också stämplarna på kruskroppen. Tillverkningen påbörjades under 1500-talet, och då ansiktets utformning förändrats från fromt till mer aggressivt och groteskt under 1600-talet, är det i kombination med kärllformen möjligt att typologiskt placera in dessa inom ett visst tidsspänn.¹⁰²

Importerade kärlet av denna typ är vanliga fynd på vrak och har bland annat påträffats på *Kronan*. Innehållet i *Kronan*-fyndet är hittills okänt.¹⁰³ Liknande fynd har även gjorts på *Bodekull*, ett av flottans mindre fartyg



Tunnor på Kronans vrakplats. Kalmar läns museum. Foto: Lars Einarsson.

som förliste 1678. Bartmannkrusen på vraket har daterats till 1600-talet, men inga analyser har gjorts för att om möjligt utröna deras innehåll. Sådana kärl var dock främst avsedda för förvaring av vin eller öl, men kan mycket väl ha återanvänts till andra drycker eller produkter som olja. Dessutom användes den mindre varianten av kärLEN, åtminstone under senare delen av 1600-talet, ibland som dryckeskärl av de högre befälen.¹⁰⁴

Tunnor

Öl, vin och vatten förvarades med fördel i tunnor av olika storlekar. De definierades som exempelvis fat eller oxhuvud baserat på deras volym. Vattnet användes bland annat till matlagning. Som kokat var det inte hälsovådligt, men var i övrigt olämpligt att förtära då det snabbt härsknade, speciellt under de varmare månaderna.¹⁰⁵

På *Vasa* har många tunnor hittats, av de mindre finns fyra vilka troligen innehållit alkoholhaltiga drycker. Den minsta av dessa rymmer cirka ½ liter. Samtliga småtunnor var placerade inuti större tunnor eller kistor, och antas därför vara privat egendom. Även om fynden inte visar på närvaron

av större öltunnor, indikerar proviantlistor att stora mängder öl skulle tas ombord inför avfärd – detta då flottans fartyg generellt försågs med stora kvantiteter öl.¹⁰⁶ För att tappa upp vin eller öl användes tappkranar, som den tuppformade ölhane av brons som hittats i en balja i *Vasas* hålskepp.¹⁰⁷

Mängder med laggkärl har hittats på *Kronan*. Fem av de större har troligen innehållit öl eller vin. Enligt Katarina Villner indikerar storleken, 365 liter, att kärLEN möjligen kan vara importerade från Frankrike.¹⁰⁸

Dryckeskärl

På *Vasa* har bland annat sju intakta trästånkor påträffats. Uppskattningar baserat på fragment pekar på att det troligen rör sig om totalt minst 19 stycken stånkor, med volymer mellan 2,24–2,6 liter. De har alla någon form av handtag och majoriteten har troligen varit försedda med lock. Liknande dryckeskärl av tenn och keramik har också hittats ombord i skeppets akre delar där de högre befälen huserade. Tennstoppen hade liksom trästånkorna lock, dock av tenn. Samtliga av dessa dryckeskärl kan kopplas till konsumtion av öl. Utöver detta har även 3 supkoppar av keramik hittats på skeppet. Dessa har använts för konsumtion av både mat och dryck. Bland fynden finns även ett passglas som uppskattas ha rymt runt 400 ml. KärLEN kan huvudsakligen kopplas till förtäring av drycker, och då sannolikt alkoholhaltiga sådana.¹⁰⁹



Snidad träflaska från *Vasa*. Vasamuseet. Statens maritima och transporthistoriska museer. Fotograf: okänd. CC-BY SA.



Kritpipor från skeppet *Solen* som förliste utanför Gdansk 1627. Bild tagen av författaren i utställningen om skeppet *Solen* på Narodowe Muzeum Morskie i Gdansk.

Tobak på vraken

Fynden representeras här av kritpipor, pipetuier, snus- och sniffdosor, bevarad tobak och spår av kritpipsbruk i tänder.

Kritpipor

På skeppet *Solen* som sjönk utanför Gdansk 1627 har minst tre kritpipor hittats.¹¹⁰ Dessa påminner i utseendet mycket om den kritpipa som hittats i en tunna ombord på *Vasa*. Vart kritpipan tillverkats har dessvärre inte varit möjligt att utröna då dess typ förekommer både i England och Holland, och den saknar stämpel och klackmärke.¹¹¹ På och runt *Vasa*, har sammanlagt närmare 140 kritpipor hittats, där sex möjligen skulle kunna



Tobak och en liten träkista från *Kronan*. Kalmar läns museum. Foto: Pierre Rosberg.

tolkas som samhörande med fartyget, medan de resterade tros vara kopplade till efterföljande perioder med bland annat kanonbärgningar.¹¹²

En avsevärt större mängd har hittats på *Kronan*, där hundratals kritpipor från både Holland och England påträffats. Att så många hittats hänger dels ihop med att fartyget var fullbemannat och rustat, men sannolikt också med att tobakskonsumtionen ökat betydligt de knappa 50 åren sedan *Vasas* förlisning 1628. Tobaksrelaterade fynd har gjorts på mer eller mindre samtliga däck, där majoriteten återfunnits i kajutfolkets förvaringskärl på trossdäcket. Bland fynden finns både nya, liksom äldre välanvända kritpipor med tandmärken långt in mot piphuvudet, men också pipetuier som använts som skyddande fodral. I en av de officerskistor som påträffades ombord fanns 21 engelska kritpipor av Yorkshire bulbous-typ, varav nio intakta och kompletta.¹¹³ Runt år 2000 gjordes bedömningen att kritpipsfynden ombord representerades av 2/3 engelska och 1/3 holländska pipor.¹¹⁴

Tobak, snuff- och snusdosor

Kritpipor är ett tydligt spår av tobaksbruk, men vad som inte lämnar lika tydliga spår ombord är tuggning, snusning och sniffning av tobak. Men även dessa kategorier finns representerade i fyndmaterialet från *Kronan*. Där har två snusdosor av sköldpaddsskal med rester av tidigare innehåll hittats. Den ena påträffades på trossdäck medan den andras fyndplats är osäker. En möjlig samt en bekräftad snuffdosa med bevarat innehåll har också hittats.¹¹⁵

På vraket har även en tunna innehållande tobak påträffats, vars lock burit det statliga tobakskompaniets sigill. Dessutom har bevarad tobak hittats i en stor flätad behållare, vilken tolkats som en medicinkista. I kistan låg en liten flätad korg innehållande fyra rullar tobak tillsammans med en mängd kryddor, samt rester av oliver och plommon. Marinarkeologen Lars Einarsson understryker att dessa varor kan kopplas till import, läkemedel och lyx. Genom påträffandet av två graverade tennfat i närheten av den flätade kistan, antas föremålen i behållaren ha tillhört amirallöjtnanten Arvid Björnram. I ett närliggande område har dessutom stora mängder kritpipor påträffats.¹¹⁶

Ombord på *Vasa* har bevarade växtfibrer hittats i en liten svepask i samma tunna som den påträffade kritpipan. Möjligen rör det sig om tobak, vilket framtida analyser kanske kan påvisa.¹¹⁷



Abrasionsspår på kranium 66 från Kronan. Notera den skålformade nednötningen på tänderna, vilken troligen uppstått i samband med rökning med kritpipa. Stockholms Universitet. Foto: Anna Kjellström.

Rökarna

Utöver de bevarade fynden av tobak, kritpipor, snus- och snuffdosor och pipetuier går det även att finna spår av rökning på kritpipornas skaft och rökarnas tänder. Bitmärken på kritpipor långt in på skaftet pekar på att de används under längre perioder, även efter att skaften gått av.¹¹⁸ Sådana kritpipsfynd har bland annat gjorts ombord på *Kronan*, där även spår av rökning gått att finna på tänder hos manskapet ombord.¹¹⁹ Vid osteologen Caroline Ahlström Arcinis genomgång av kranier från hundra individer har fem burit på så kallade abrasionsspår.¹²⁰ Detta innebär att en successiv tandnötning skett på ett begränsat område, och dess form pekar på utförandet av en specifik och upprepad aktivitet.¹²¹

Arcinis tolkning är att detta spår i tänderna uppstått genom att kritpipan vid rökning hållits fast mellan dem. Hon understryker dock att nednötningens graden inte kan användas för att bedöma exakt hur många år en individ rökt, då den dagliga frekvensen kan skilja sig stort mellan olika individer.¹²² Arne Åkerhagen menar att bitmärken nära huvudet på kritpipor skulle kunna ses som en markör för lågstatus hos rökare då de högre befäl knappt gått omkring med pipor så korta att de har kritpipshuvudet vid munnen.¹²³ Jag menar att detta troligen även gäller för den skålformade nedslitningen av tänderna.

Abrasionsspår på kritpipörkarens tänder vittnar möjligen om årtal av rökning, och då troligen av kortare kritpipor som hållits fast mellan tänderna. De längre kritpiporna kunde hållas med handen och behovet att bita ner mot ytan för att hålla fast den torde därför inte vara nödvändigt, och skulle därför inte lämna tydliga nednötningsspår. Därför borde högreståndspersoner som lätt kunnat ersätta sin avbrutna pipa med en ny, inte vara lika synliga som rökare vid en osteologisk analys. Detta skulle kunna tyda på att de individer på *Kronan* där abrasionsspår noterats troligen hört till de gemena ombord. Då mängden kritpipor som påträffats dessutom i stor grad överträffar mängden individer med hittills identifierade abrasionsspår är det troligt att det funnits fler rökare ombord än vad den osteologiska analysen kan påvisa.

Stimulantia i flottan

Under 1600- och 1700-talen var alkohol och tobak vanliga konsumtionsvaror inom samtliga sociala skikt och grupper. Att dessa varor även följde med ut till sjöss, torde vara föga förvånande. Trots detta så finns det fortfarande många kunskapsluckor när det gäller konsumtion av sådana varor ombord på flottans fartyg.

Det har gjorts flera välgjorda genomgångar av fynd av tobak- och alkoholrelaterade föremål från förlista örlogsfartyg. Dessvärre är det svårt att dra några större slutsatser om vad som var "normalt förekommande" ombord utifrån en sådan begränsad mängd undersökningar. Dessutom är fartygen i flera fall skilda åt både avseende sammanhang, typ och tid. *Vasa* som förliste under sin jungfrufärd 1628 hade ännu inte all sin besättning eller de planerade förnödenheterna ombord. *Kronan* däremot, var fullt bemannat men exploderade i samband med förlisningen 1676, vilket gjort att delar av fartyget och dess innehåll spridits och försvunnit. *Bodekull* var ett mindre örlogsskepp som användes till transporter. Både *Fredricus* och *Vasa* låg nära land i hamnområden där ackumulering av föremål kunnat ske under hundratals år. På de flesta av vraken nämnda i artikeln har det dessutom förekommit bärgningar redan i samtiden.

Det finns flera vrak och föremålsgrupper vilka är relevanta att studera mer ingående, men som jag inte haft möjlighet att inkludera inom ramen för denna artikel.¹²⁴ Med mer data från fler förlista örlogsskepp, liksom via jämförelser med utländska undersökningar, bör det gå att skapa ett bättre tolkningsunderlag samt sammanställa och problematisera närvaron av olika föremålsgrupper och varor ombord på flottans fartyg.

Det historiska källmaterialet har potential att ge oss en tydligare bild av konsumtion av njutningsmedel ombord. Genom studier kopplade till exempelvis importvaror, flottans inköp, de högre befälens egna privata räkenskaper för inköp av alkohol- och tobaksvaror, liksom rättegångsprotokoll från till exempel rådstugurätten och amiralitetsrätten, bör det gå att få svar på många frågor.

Bland de förbud som förekommer i sjöartiklarna visas att man försökt reglera konsumtionen av rökto bak och alkohol ombord. Bland annat finns flera restriktioner kring vart de gemena fick röka – redan under en tid då

tobaken inte ingick i ransonerna. På samma sätt finns förbud kring fylla och olaglig försäljning av alkohol ombord, med stränga straff för både de gemena och kajutfolket. Detta trots att de gemena, enligt ransonerna, främst serverades lågalkoholhaltig öl, vilken det troligen varit svårt att uppnå någon större berusning av. Kajutfolket utspisades förvisso öl med en högre alkoholhalt och tycks i flera fall ha haft privata förråd. Däremot finns hittills inga fynd som pekar på att de gemena haft tillgång till några större egna privata förråd av dryck med hög alkoholhalt. Så varför har förbuden tillkommit? I ett syfte att förekomma en eventuell risk, eller för att det fanns en problematik kring både alkohol och tobak ombord? I vilken utsträckning har dessa förbud och straff tillämpats? Kanske står svaren på detta att finna i amiralitetsrättens protokoll liksom i de många, men mycket begränsat undersökta fartyglämningar som finns under ytan?

Hittills har vi bara skrapat på ytan. Det finns många obesvarade frågor och behovet av mer forskning är stort. Men den här artikeln visar att det genom fortsatta studier av de rika arkeologiska och historiska källmaterialet finns goda förutsättningar att besvara frågor kring hur människorna på flottans fartyg nyttjade alkohol och tobak, liksom dessa varors roll i det tidigmoderna samhället.

Summary

The focus of this article is to approach the life on board naval ships during the 17th and 18th centuries through the study of stimulants – in this case finds related to alcohol and tobacco. The purpose has been to compile and review previous research, and through the use of some case studies, pin point areas in need of research.

Life at sea was in many ways very different from life on land, yet the two are strongly related. Many of the hierarchies and structures that existed on land were also present at sea, as well as different artefacts and consumption habits. Finds that can be linked to the use of alcohol and tobacco are often found on shipwrecks. They have been researched to some degree, but to a very limited extent.

During the 17th and 18th centuries, alcohol and tobacco were common consumer goods in all social strata and groups. That these wares were also brought out to sea should therefore not come as a surprise. Despite this, there are still many unknowns when it comes to the consumption of such wares on board naval ships.

There have been several important studies of tobacco and alcohol-related objects from sunken naval ships. Unfortunately, it is difficult to draw any major conclusions regarding what was “normal” on board based on such a limited amount of studies. In addition, several of these ships differ greatly both in terms of date, type and context.

There are also several wrecks and artefact types which are relevant to study in greater detail, that I have not had the opportunity to include within the frame of this article. With more data from more sunken naval ships, as well as through comparisons with foreign surveys, it should be possible to form a better basis for interpretation, and compile and problematize the presence of different objects types and goods on board naval ships.

The historical source material has great potential and relevance that may provide a better view of the consumption of stimulants on board. Through studies linked to, for example, imported goods, the navy's purchases, the senior officers' own private accounts for their purchases of

alcohol and tobacco, court records from the town court and the Admiralty court, many questions could be answered.

Among the regulations in the naval articles, it is indicated that attempts were made to regulate the consumption of smoking and drinking. Among other things, there are several restrictions regarding where the commoners were allowed to smoke - even at a time when tobacco was not included in the rations. In the same way, it was prohibited to sell illegal alcohol and to be excessively drunk on board, with severe penalties for both the commoners and the “cabin people” (officers, priests etc). This despite the fact that the commoners, according to the rations, were mainly served low-alcoholic beer, of which it was probably difficult to achieve any major intoxication. The “cabin people” on the other hand consumed beer with higher alcohol content and in several cases appear to have had private storages with spirits and wine. However, so far there are no findings that indicate that the commoners had any similar possibilities to hold their own private stores of beverages with high alcohol content. So why introduce these bans? In order to prevent a possible risk, or due to an actual problem with both drinking and smoking on the ships? To what extent have these prohibitions and penalties been applied? Perhaps the answers to this can be found in the records of the Admiralty Court as well as in the many, but rather unresearched, shipwrecks beneath the surface?

So far, we have only scratched the surface. There are many unanswered questions and there is a great need for more research. However, this article shows that through continued studies of the rich archaeological and historical source materials, there is a great potential to answer questions concerning how the people on naval ships used alcohol and tobacco, as well as the role of these goods in early modern society.

Källor

Otryckta källor

Sjöartiklar 1644. Riksarkivet, Stockholm (RA): Ämneshandlingar, Militaria, Administrativa handlingar rörande flottan, M1788.

Tryckta källor

Fleming, Henrik. Instruction för den flåtan som närvarande ligger på Dantzicher Redd, Actumeodem loco, Den 10 septemb: Anno 1628. I Marinstaben. *Sveriges sjökrig: 1611–1632*, bil 8, 1937 (1628), Stockholm. Sid. 264-268.

Haverling, Sven-Gunnar Ingemar (red.). Ett projekt till sjöartiklar från år 1628. Forum Navale nr 9, 1948. Sid. 101-119.

Oxenstierna, Axel. Rikskansleren Axel Oxenstiernas skrifter och brev-vexling Afd. 2. Bd 11 Carl Bonde och Louis De Geer m.fl. bref angående bergverk, handel och finanser, Stockholm, 1905.

Sjöartiklar 1685. Siö-articlar som af den stormechtigste konung och herre herr Carl, den XI. Sweriges, Göthes och Wändes konung, & c. år 1685. förnyade och stadgade äre. Jemt eder tillhörige acter, som på andra sidan vp räknas. Medh högst bemälte kongl.:may:tz nådige privilegio, at ingen, hwarken här i riket och desz vnderliggiande provincier detta må eftertryckia, eller vthan ifrån införa och försällja, wid confiscation af exemplaren. Stockholm, tryckt å ny ovthi A. Holms tryckeri: år 1716. Stockholm, 1716.

Stockholms stads priscourant, uti partier. Anno 1742. No.1. ifrån den 4.til den 11. Januarii. Kungliga bibliotekets arkiv.

Stockholms stads priscourant, uti partier. Anno 1743. No.15. ifrån den 2.til den 9. Maii. Kungliga bibliotekets arkiv.

Stockholms stads priscourant, uti partier. Anno 1745. No.19. ifrån den 6.til den 13. Maii. Kungliga bibliotekets arkiv.

Stockholms stads priscourant, uti partier. Anno 1746. No.18.ifrån den 28. April til den 5. Maii. Kungliga bibliotekets arkiv.

Webb

Nationalencyklopedin. Definition: Ankare (mått). [https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/ankare-\(mått\)](https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/ankare-(mått)) [2022-01-09]

Nationalencyklopedin. Definition: Åm (mått). <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/åm> [2022-01-09]

Nationalencyklopedin. Definition: Kanna (mått). <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/kanna> [2022-01-09]

Nationalencyklopedin. Definition: Skålpund (mått). <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/skålpund> [2022-01-09]

Mejlkonversationer

Elżbieta Wróblewska. Narodowe Muzeum Morskie. Angående kritpiporna från *Solen*. 20 juni 2019.

Anna Kjellström. Stockholms Universitet. Angående abrassionspår hos individerna från *Kronan*. 25 september 2020.

Caroline Ahlström Arcini. Statens historiska museer: Arkeologerna. Angående abrassionspår hos individerna från *Kronan*. 10 november 2020.

Fred Hocker. Statens maritima och transporthistoriska museer: Vasa museet. Angående kritpipsfynd ombord på *Vasa*. 19 april 2021; Angående alkoholrelaterade fynd ombord på *Vasa*. 24 maj 2021.

Lars Einarsson. Kalmar läns museum. Angående tobaksrelaterade fynd ombord på *Kronan*. 30 maj 2021.

Björn Lindeke. Angående alkoholhaltiga drycker under tidigmodern tid. 13 juni 2021.

Litteratur

Ahlström Arcini, Caroline. Bramstång Plura, Carina. *Garnisonens gravar i Göteborg*. Stockholm, Riksantikvarieämbetet, 2011.

Arcini, Caroline. "Offer för pest, svält och tobak". I: Arcini, Caroline. Jacobsson, Bengt. Persson, Bodil (red.). *Pestbacken*, 1. Uppl. Riksantikvarieämbetets förlag, Stockholm, 2006.

Atkins, David. Oswald, Adrian. London Clay Tobacco Pipes. *Journal of the British Archaeological Association* no. 32:1, 1969. Sid 171-227.

Bardenfleth, Niels Gustav (red.). Tobak: tilbedt og tugtet i 500 år. *Danskerne og tobakken*. København: Nyt Nordisk Forlag, 1992.

Baxarias, Joaquim. Herrerin, Jesús. *The handbook atlas of paleopathology*. Libros Portico, Zaradoga. 2008.

Berggren, Simon. *Rom, Arrak eller något annat? Vasaskeppets spritfynd i kontexten av svensk och europeisk brännvinshandel under 1600-talet*. UÅ.

Bergman Carter, Robert. *Vem rökte alla dessa pipor? – en historisk-arkeologisk studie av kritpipor och rökning i 1600- och 1700-talens Sverige med genus- och intersektionalitetsperspektiv*. Kandidatuppsats, Lunds Universitet, 2014.

Bergstrand, Thomas. von Arbin, Staffan. *Stora Sofia. Dokumentation, skyddstäckning och kontroll. Vård av fartyglämning*. Rapport 2003:35. Bohuslänsmuseum. 2003.

Bergstrand, Thomas. *Fregatten Fredricus*. Arkeologisk slutundersökning. Rapport 2015:41. Bohusläns museum. 2015.

Cederlund, Carl Olof, "Att suppa tobak": en översikt över tobaksbrukets äldsta historia i Sverige', *Fataburen*. 1966. Sid. 41-54.

Cederlund, Carl Olof. Kaijser, Ingrid. *Vraket vid Jutholmen Last och utrustning*. Stockholm: Statens sjöhistoriska museum. 1983.

Cederlund, Carl Olof. Hocker, Frederick. *Vasa 1: the archaeology of a Swedish warship of 1628*. Stockholm: Statens maritima museer, 2006.

Courtwright, David T. *Vanans makt: drogernas historia och den moderna världens födelse*. Lund: Historiska media, 2003.

Duco, Don. *De nederlandske kleijpijp: handboek voor dateren en determineren*, Amsterdam: Pijpenkabinet, 1987.

Einarsson, Lars. "Den rätta börden". I: Johansson, Björn Axel (red.). *Regalskeppet Kronan*. Bra Böcker, Höganäs. 1985. Sid. 84-85.

Einarsson, Lars. Tobak, kryddor och Björnram. *Marinarkeologisk tidskrift*. Nr 3. 1997. Sid. 2-3.

Einarsson, Lars. *Regalskeppet Kronan: historia och arkeologi ur djupet*. Lund: Historiska media, 2016.

Ekberg, Göran. *Dalarövraket/Bodekull*. Arkeologisk rapport 2019:13. Vrak – Museum of Wrecks. 2019a.

Ekberg, Göran. *Anna Maria – Vård och skyddsplan*. Arkeologisk rapport 2019:11. Vrak – Museum of Wrecks. 2019b.

Eriksson, Niklas. "Invasionsfartyget som blev en mjölskuta: identifieringen av "Dalarövraket" som strussen Bodekull (1661-1678)". I: *Forum navale* 2018. Sjöhistoriska samfundet. 2018. Sid.12-52.

Gaimster, David R. M. *German stoneware 1200-1900: archaeology and cultural history*: containing a guide to the collections of the British Museum, Victoria & Albert Museum, and Museum of London. London: Published for the Trustees of the British Museum by British Museum Press, 1997.

Glete, Jan. *Swedish naval administration, 1521-1721: resource flows and organisational capabilities*. Leiden: Brill, 2010.

Grandulla, Stephanie. *A swedish sailors table: a study of Vasa's wooden tableware*. Mastersuppsats. East Carolina University. 2014.

Hansson, Jim. Höglund, Patrik. *Resande man. Vård och skyddsplan*. Arkeologisk rapport 2019:15. Vrak- Museum of Wrecks. 2019.

Hammar, AnnaSara. *Mellan kaos och kontroll: Social ordning i svenska flottan 1670-1716*. Diss. Umeå universitet, 2014.

Higgins, David A. "The transmission of Goods and Ideas in the Post-Medieval World – Evidence from the clay tobacco pipe industry". I: Harnow, Henrik. Cranstone, David. Belford, Paul. Host-Madsen, Lene (red.). 2012. *Across the North Sea. Later Historical Archaeology in Britain and Denmark, c. 1500-2000 AD*. 2012. Sid. 209-224.

Hocker, Frederick M. *Vasa*. 2011.

Huggert, Anders. Hundraåriga kritpipor i bruk bland samer i 1890-talets Lappmark. I: *Fornvännen. Journal of Swedish Antiquarian Research*. 2008. Sid. 23-28.

Höglund, Patrik. *Vasan. Slutna fynd och husgeråd ombord*. Ett försök till social stratifiering. Kandidatuppsats. Stockholms universitet. 1995.

Höglund, Patrik. *Vasa. Arkeologiska fynd och ett fartygssamhälle*. Forum Navale nr 52, 1997. Sid. 34-50.

Höglund, Patrik. *Dygden. Arkeologisk undersökning av ett linjeskepp från 1700-talet*. Arkeologisk rapport 2011:1. Statens Maritima museer: Sjöhistoriska museet. 2011.

Höglund, Patrik, *Skeppssamhället: rang, roller och status på örlogsskepp under 1600-talet*. Universus Academic Press. Diss. Huddinge: Södertörns högskola, 2021.

Junhem, Inga. *Prisad planta: om tobaksodling i Sverige 1724-1964*, Tobaks- och Tändsticksmuseum, Stockholm, 2003.

Kaijser, Ingrid. Persson, Inga-Lill. Nathorst-Böös, Ernst. *Ur sjömannens kista och tunna: personliga tillhörigheter på Wasa*. Stockholm: Statens sjöhistoriska museum. 1982.

Kaijser, Ingrid. "Ombord under fred". I: Johansson, Björn Axel (red.). 1985. *Regalskeppet Kronan*. Bra Böcker, Höganäs. 1985a. Sid. 80-81.

Kaijser, Ingrid. "Att 'dricka tobak' och annat". I: Johansson, Björn Axel (red.). 1985. *Regalskeppet Kronan*. Bra Böcker, Höganäs. 1985b. Sid. 92-93.

Larsen, Clark Spencer. *Bioarchaeology interpreting behavior from the human skeleton*. 2. ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.

Lindeke, Björn. *Aqua vitae regia. Om sprit på kungens skepp och några reflektioner kring barockens Svenska spritkultur*. In prep.

Loewe, Walter. *Petum optimum*, Norma, Borås, 1990.

Loewe, Walter. *Tobaksspinnarna och tobaksfabrikanterna i 1600-talets Stockholm*, Komm. för Stockholmsforskning, Stockholm, 1993.

Loktu, Lise. Clay pipes and the habitus of tobacco consumption. An archaeological study of tobacco consumption, with special reference to seventeenth century Trondheim. I: Berge, Ranghild. Jasinski, Marek E.

Sognnes, Kalle. 2012. *N-Tag Ten. Proceedings of the 10th Nordic TAG conference at Stiklestad, Norway 2009*. BAR International Series 2399 - 2012.

Monié-Nordin, Jonas. *The Scandinavian early modern world: a global historical archaeology*. 2020.

Müller, Leos. Kolonialprodukter i Sveriges handel och konsumtionskultur, 1700-1800. *Historisk tidskrift (Stockholm)*. 2004 (124):2, Sid. 225-248.

Oswald, Adrian. Clay pipes for the archaeologist, *British Archaeological Reports, British Series*. No 14, Oxford. 1975.

Sandén, Annika. *Fröjdelekar: glädje, lust och nöjen under svensk stormaktstid*. Stockholm: Atlantis, 2020.

Söderlind, Ulrica. "Stormaktens kosthållning ombord svenska örlogsfartyg, del 1". *Forum Navale* nr 61, Karlskrona. 2005. Sid.38-76.

Söderlind, Ulrica. *Skrovsmål: kosthållning och matlagning i den svenska flottan från 1500-tal till 1700-tal*. Diss, Stockholms universitet. Stockholm, 2006.

Tellström, Richard. Jönsson, Håkan. *Från krog till krog: svenskt uteätande under 700 år*. Stockholm: Natur&kultur, 2018.

Urbonaitė-Ubė, Miglė. Stoneware from the 14th to the 17th centuries found in archaeological excavation in Vilnius. I: *Archaeologia Baltica*. Nr 25. Vilnius: Lithuanian Institute of History. 2018. Sid. 191-202.

Van der Meulen, Jan. *Goudsepijpenmakers en hunmerken*. Leiden en de Stedelijke Musea Gouda, 2003.

Villner, Katarina. *Under däck: Mary Rose - Vasa - Kronan*. Stockholm: Medström, 2012.

Wahlöö, Claes. Larsson, Göran. *Sextonhundrasjuttiosex: minnet av historien, historien om minnet: berättelse om ett krigets år och det blodiga slaget vid Lund*. Lund: Fören. Gamla Lund, 1996.

White, Tim D. Folkens, Pieter A. *The human bone manual*. Elsevier Academic, Burlington, 2005.

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

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

Åkerhagen, Arne. Kritpipor i svenska vatten. Haninge sportdykarklubb. Utgiven i samarbete med Svenska Tobaks AB. 1982.

Åkerhagen, Arne. *Kritpipor*. A. Åkerhagen i samarbete med Svenska tobaks AB. 1985.

Åkerhagen, Arne. Kritpiporna på Kronan. *Marinarkeologisk tidskrift*. 1999 (22):1. Sid. 4-5.

Åkerhagen, Arne. Kritpipor funna i Sverige. [Haninge]: [A. Åkerhagen]. 2008.

Åkerhagen, Arne. *Den svenska kritpipan: pipor, tillverkare och fynd*. Stockholm: Tobaks- och tändsticksmuseum. 2012.

Noter

¹ I denna artikel har jag valt att behandla samtliga drycker inom begreppet njutningsmedel, trots att lågalkoholhaltig öl snarare var att betrakta som basföda ombord..

² Ärtal placerat inom parentes efter fartygsnamn avser förlisningsår.

³ Se ex. Åkerhagen 1982, 1985, 1999, 2008.

⁴ Duco 1987;van der Meulen 2003. Se även Atkins & Oswald 1969.

⁵ Se Åkerhagen 1982; Bergman Carter 2014.

⁶ Loktu 2012:158;Higgins 2012:209

⁷ Loktu 2012:158. Den norska kulturarvslagstiftningen skyddar vrak äldre än 100 år, medan lämningar på land efter den lutherska reformationen år 1537 saknar automatiskt lagskydd. Vilket enligt Loktu påverkar både lämningarnas utsatthet och konserverings policy.

⁸ Se Cederlund & Kaijser 1983;Einarsson 1997; Bergstrand & von Arbin 2003; Bergstrand 2015;Ekberg 2019b.

⁹ Den kunde tuggas, snusas, sniffas, rökas, men också användas i salvor på sår, eller som ingrediens i drycker som skulle förtäras. Bardenfleth 1992:24–25; Courtwright 2003:94.

¹⁰ Courtwright 2003:94–95.

¹¹ Se Loewe 1990.

¹² Se Sandén 2020.

¹³ Se Tellström & Jönsson 2018.

¹⁴ Lindeke In prep.

¹⁵ Cederlund & Hocker 2006; konversation Hocker, 24 maj 2021.

¹⁶ Se Eriksson 2018; Ekberg 2019a; Hansson & Höglund 2019.

¹⁷ Många festligheter var kopplade till årstidernas växlingar och olika jordbrukshändelser, som skördefester eller marknader, men också till olika livsskeenden som dop, bröllop och begravingar. Sandén 2020.

¹⁸ Söderlind 2006:50–53; Tellström & Jönsson 2018:56; Konversation Lindeke, 13 juni 2021.

¹⁹ Zettersten 1903:99; Tellström & Jönsson 2018:56.

²⁰ Lindeke in prep.

²¹ Courtwright 2003:97; Tellström & Jönsson 2018:48; Lindeke in prep.

²² Oxenstierna 1905:731–732.

²³ Tellström & Jönsson 2018:18–19, 107.

²⁴ Tellström & Jönsson 2018:56,107–113.

²⁵ Priscouranterna gavs ut varje måndag och gällde en vecka.

²⁶ Generellt motsvarade 1 åm cirka 157 liter, dock förekommer fall där exempelvis 1 åm Renskt vin motsvarar 144 liter. 1 ankare motsvarade cirka 39,26 liter. NE.se

²⁷ Stockholms stads priscourant1746. Ett oxhuvud motsvarade cirka 236 liter, men det förekom även ”mindre oxhuvud” på cirka 183 liter. NE.se

²⁸ Sandén 2020:260;Tellström & Jönsson 2018:107.

²⁹ Sandén 2020:260.

³⁰ Sandén 2020:263.

³¹ Kaijser 1985a:80.

³² Sjöartiklar 1644, artikel 2, 22.

³³ Höglund 2021:143; Lindeke in prep.

³⁴ Wahlöö & Larsson 1996:90.

³⁵ Flemings instruktion 1628.

³⁶ Zettersten 1890:154.

³⁷ Sjöartiklar 1685, artikel 2-3,5, 104,112; Wahlöö & Larsson 1996:90–91.

³⁸ Sjöartiklar 1685, artikel 140-141.

³⁹ Sjöartiklar 1685, artikel 141.

⁴⁰ Hammar 2014:155.

⁴¹ Sjöartiklar 1644, artikel 48. Se även likande formulering i Sjöartiklar 1685, artikel 216.

⁴² Söderlind 2006:130. Detta fall är förvisso från ostindiefararna, men ger ändå en bild av hur det kunde te sig ombord.

⁴³ Hammar 2014:101, 253.

⁴⁴ Hammar 2014:240–241.

⁴⁵ Sjöartiklar 1644, artikel 3; Zettersten 1903:94; Hammar 2014:241.

⁴⁶ Korum, en slags militär gudstjänst som hölls morgon, afton och inför strid. Se Zettersten 1903:177; Höglund 2021:190.

⁴⁷ Sjöartiklar 1644, artikel 2–3; Sjöartiklar 1685, artikel 6,13. Zettersten 1903:98, 177; Höglund 2021:197.

⁴⁸ Zettersten 1903:9; NE.se.

⁴⁹ Zettersten 1890:149; Zettersten 1903:241. Se även Söderlind 2006:48; Höglund 2021:240.

⁵⁰ Höglund 2021:240.

⁵¹ För vidare läsning om människorna ombord se Höglund 2021.

⁵² Citatet i Zettersten 1890:149.

Söderlind 2006:52. Ölsupa är en slags ölsoppa. Se Söderlind 2006:39.

⁵⁴ Zettersten 1903:242; Söderlind 2006:51; Höglund 2021:135.

⁵⁵ Söderlind 2006:51–55;Lindeke in prep.

⁵⁶ Söderlind 2006:53–54, 59, 61, 117, 129.

⁵⁷ Zettersten 1903:244;Kaijser 1985b:93; Höglund 2021:242.

⁵⁸ Söderlind 2006:129.

⁵⁹ Skeppet användes från år 1789 som sjukfartyg för flottans skadade och sjuka. Söderlind 2006:176–178.

⁶⁰ Åkerhagen 1982:2; Higgins 2012:210.

⁶¹ Arcini 2006:90.

⁶² Loewe 1993:15,19.

⁶³ Åkerhagen 1985:6; Cederlund 1966:46–47; Courtwright 2003:27; Arcini 2006:90; Bergman Carter 2013:6-7; Sandén 2020:260–262.

⁶⁴ Åkerhagen 1985:12.

⁶⁵ Oxenstierna 1905:704,753. Det är i tullistorna oklart vilket pund som avses men troligen rör det sig om skålpund (425 gram).

⁶⁶ Oxenstierna 1905:704.

⁶⁷ Loewe 1993:27.

⁶⁸ Loewe 1990:28; Loewe 1993:44.

⁶⁹ På tobaksspinnerierna bearbetades tobaksblad till tobakssträngar, vilka kapades och formades till rullar motsvarande ½-1 skålpund. Se Loewe 1990:30.

- ⁷⁰ Loewe 1990:28; Loewe 1993:28–30; Junhem 2004:24.
- ⁷¹ Loewe 1993:19; Courtwright 2003:27; Müller 2004:235; Arcini 2006: 90; Einarsson 2016:217.
- ⁷² Åkerhagen 1985:37.
- ⁷³ Bardenfleth 1992:24–25; Courtwright 2003:94.
- ⁷⁴ Sandén 2020:260–262, 264.
- ⁷⁵ Åkerhagen 1999:4-5.
- ⁷⁶ Huggert 2008:23–28. Kritpiporna ingår idag i Västerbottens museums samling i Umeå.
- ⁷⁷ Loewe 1990:78.
- ⁷⁸ Stockholms Stads Priscourant 1745.
- ⁷⁹ Stockholms Stads Priscourant 1742 samt 1743. Ett skålpund motsvarade ungefär 425 gram. NE.se
- ⁸⁰ Kaijser 1985b:92-93.
- ⁸¹ Zettersten 1903:244; Söderlind 2006:117–119.
- ⁸² Höglund 2021:176.
- ⁸³ Citatet i Kaijser 1982:8.
- ⁸⁴ Sjöartiklar 1644, artikel 55; Haverling 1948; Kaijser 1982:7.
- ⁸⁵ Citatet i Zettersten 1903:331.
- ⁸⁶ Sjöartiklar 1685, artikel 202.
- ⁸⁷ Höglund 2021:140.
- ⁸⁸ Kaijser 1982:8; Bardenfleth 1992:33–34; Loewe 1993:25.
- ⁸⁹ Einarsson 2016:171, 217; Söderlind 2006:57; Lindeke in prep.
- ⁹⁰ Höglund 1995:24; Söderlind 2005:47; Cederlund & Hocker 2006:321ff; Berggren, u å:7; Konversation Hocker. 24 maj 2021.
- ⁹¹ Zettersten 1903:238. Se även Höglund 2021:141.
- ⁹² Hansson & Höglund 2019:9.
- ⁹³ Söderlind 2006:57; Höglund 2021:135; Lindeke in prep.
- ⁹⁴ Söderlind 2006:57; Lindeke in prep.
- ⁹⁵ Höglund 2011:7.
- ⁹⁶ Eriksson 2018: 14-15; Ekberg 2019a:6.
- ⁹⁷ Konversation Hocker, 24 maj 2021.
- ⁹⁸ Lindeke in prep.
- ⁹⁹ Höglund 1995:22; Gandulla 2014.
- ¹⁰⁰ Lindeke in prep.
- ¹⁰¹ Det skäggiga mansansiktet skall ha sitt ursprung i den tyska renässansens ”vildman” – ett mytiskt väsen ofta avbildat inom bland annat arkitektur och konst. Se Urbonaitė-Ubė 2018:195.
- ¹⁰² Gaimster 1997:209ff. Bartmann betyder på tyska ungefär ”skäggbärande man”.
- ¹⁰³ Kaijser 1985a:81
- ¹⁰⁴ Kaijser 1985a:80; Eriksson 2018:14–15; Ekberg 2019a:6,8-9.
- ¹⁰⁵ Hocker 2011:11; Villner 2012:68; Höglund 2021:241
- ¹⁰⁶ Höglund 1995:7; Konversation Hocker. 24 maj 2021.
- ¹⁰⁷ Söderlind 2006:219; Villner 2012:136.
- ¹⁰⁸ Söderlind 2006:57–58; Villner 2012:70.
- ¹⁰⁹ Kaijser 1982:69; Höglund 1995:22ff; Höglund 1997:38; Gandulla 2014; Konversation Hocker, 19 april 2021.

- ¹¹⁰ Konversation Wróblewska, 20 juni 2019; utställningstexter Narodowe Muzeum Morskie.
- ¹¹¹ Kaijser 1982:10.
- ¹¹² Konversation Hocker, 19 april 2021.
- ¹¹³ Åkerhagen 1999:4.
- ¹¹⁴ Konversation Einarsson, 30 maj 2021.
- ¹¹⁵ Einarsson 1985:84–85; Einarsson 2016:217; Konversation Einarsson, 30 maj 2021. Snuffdosor användes för förvaring av tobak som skulle sniffas, medan snusdosorna användes till förvaring av snustobak.
- ¹¹⁶ Einarsson 2016:2-3, 217.
- ¹¹⁷ Konversation Fred Hocker, 19 april 2021.
- ¹¹⁸ Åkerhagen 1999: 4-5.
- ¹¹⁹ Åkerhagen 1999:4-5; Konversation Ahlström Arcini, 10 november 2020.
- ¹²⁰ Av 100 analyserade kranier hade 5 individer abrossionsspår vilka tolkats som kopplade till rökning. Utifrån detta har ett estimat gjorts på att runt 5 % av mannarna ombord på Kronan bör ha haft liknande spår efter rökning. Konversation. Kjellström, 25 september 2020, samt Ahlström Arcini, 10 november 2020.
- ¹²¹ White & Folkens 2005:365–369; Baxarias & Herrerin 2008: kap 6:1,19; Larsen 2015: 248, 258.
- ¹²² Arcini 2006:91.
- ¹²³ Åkerhagen 1999: 4-5.
- ¹²⁴ Detta gäller både tidigare undersökta, liksom nyligen påträffade fartygsvrak.



Svenska flottans beklädnads- och uniformsreglementen cirka 1640–1824

Harry R:son Svensson

Uniformer är idag något som vi förknippar med militära styrkor. Men så har inte alltid varit fallet. Flottans manskap har haft en reglementerad beklädnad sedan slutet av 1600-talet vilket i ett internationellt perspektiv är mycket tidigt. Kanske var det så att Sverige var först i världen med att reglementera sjömanskapets beklädnad. Enligt *Nationalencyklopedins* ordbok är ordet uniform ett franskt låneord som använts i det svenska språket sedan cirka 1740. Ordbokens definition av ordet uniform är följande: ”enhetlig klädedräkt som bärs för att visa tillhörighet till och ställning inom viss organisation och som har ett i detalj reglerat utseende särsk. för mil. och likn. bruk”.¹ Ordet uniform betyder likformig och härstammar från latinets ord för enkel eller enformig, uni’formis. Ordensintendenten och museimannen Tom C Bergroth menar att ledning av ett system av

Harry R:son Svenssons forskning inriktar sig på örlogsstaden Karlskrona och den svenska örlogsflottan. Han disputerade 2017 vid historiska institutionen på Stockholms universitet med avhandlingen *Fabian Philip, familjen Ruben och örlogsstaden: Entreprenörfamiljen som grundade Mosaiska församlingen i Karlskrona 1780–1945*. Avhandlingen studerade judisk integration i en svensk örlogsstadsmiljö. År 2019 publicerade Svensson boken *Svensk nazism och historiebruk: Fallstudier om flottan och örlogsstaden Karlskrona*.

arméer, flottor och ordningsstyrkor förutsätter en enhetlig dräkt. Därför kom uniformeringen av krigsmakten att utvecklas.²

Syftet med denna artikel är att undersöka när och varför svenska flottan införde uniformen som arbetsklädsel till flottans personal. Forskningen på detta område är eftersatt och en studie kan därför vidga kunskapen om den svenska flottan. De vetenskapliga frågor som skall undersökas är följande: Hur skall uniform definieras i fallet svenska flottan? Vilka var drivkrafterna bakom utvecklingen av en enhetlig uniformering inom den svenska flottan? När fick svenska flottan den första uniformen? Går det att skönja en internationell påverkan?

För den som ämnar studera dräkthistoria finns tre källtyper att begagna sig av enligt dräkthistorikern Eva Bergman. Dessa är: dräktföremål, avbildningar, samt ”litterära och arkivaliska vittnesbörd”.³ Den sistnämnda gruppen bör rimligtvis vara två olika typer av källor, varför jag kommer att skilja dem åt.

Ett av de stora problemen för en historiker som vill studera flottans äldsta uniformer är att bevarade exemplar är extremt sällsynta. Av textilfragment funna på regalskeppet *Vasa* har en hel dräkt rekonstruerats. På Livrustkammaren finns den dräkt som amiral Klas Bielkenstierna bar vid slaget vid Fehmarn bält den 30 april 1659. Vid de marinarkeologiska undersökningarna av regalskeppet *Kronan* som sjönk 1676 har en jacka och en hatt hittats. Slutligen finns hertig Karls uniform från 1788 bevarad på Livrustkammaren.⁴ Därför utgår dräktföremål som källmaterial vid studiet av svenska flottans uniform före år 1800.

Denna undersökning kommer framför allt att utgå från det tryckta källmaterial som finns tillgängligt genom *Flottans författningssamling* vilket liknar det tillvägagångssätt som uniformshistorikern Erik Belander använt sig av tidigare. Bellanders undersökning om de tidiga uniformerna utgår i största delen från reglementen, kungliga brev och målningar föreställande militär personal. Flottans författningssamling sammanställdes av Sven Wilhelm Gynther, civil tjänsteman vid flottans station i Stockholm. *Flottans författningssamling* var ämnad att nyttjas i flottans tjänst. Nio band utkom 1851–1866 och motsvarar *Svensk författningssamling* (SFS). De order och reglemente som utkommit om flottans beklädnad under perioden 1635–1866 finns upptagna i flottans författningssamling. Det

verkar dock skett en specifik gallring av flottans huvudarkiv i Karlskrona. I detta arkiv finns det inga spår av de fem uniformsreglementena som uniformshistorikern Sixten Svensson hittat i Göteborgsgeskaderns arkiv. Gynther uppger att en ny uniform för armén infördes 1778 enligt "Underrättelser d. 21 Mars 1778", uppgiften skall vara hämtad från osäkra källor.⁵ Han uppgav också att underofficerarna vid Hovjakt-svarvet från 1792 skulle använda flottans uniform.⁶ Men Gynther redovisade inga beslutade uniformsreglementen för örlogsflottan mellan 1766 och 1816.⁷ För samtliga andra år var han ytterst noggrann, varför det verkar högst osannolikt att han skulle ha utelämnat dessa reglementen. Uniformsreglementena som beslutades under den gustavianska perioden har troligtvis gallrats bort. Bellanders genomgång visar att detta inte hände med arméns arkiv.⁸

Bildmaterial om svenska flottans uniformer finns publicerat i *Svenska flottans historia*. New York Public Library (NYPL) har digitaliserat *The Vinkhuijzen collection of military uniforms* som består av drygt 32 000 bilder monterade i 762 klippböcker. Samlingen sammanställdes av läkaren Hendrik Jacobus Vinkhuijze (1843–1910) och skänktes 1911 av Mrs. Henry Draper till NYPL. Bilderna föreställer uniformer från europeiska länder, Persien, Turkiet, Argentina, Brasilien och Chile.⁹ Svenska uniformer finns förtecknade under Norway and Sweden 1500–1909, troligtvis som en konsekvens av den norsk-svenska unionen 1814–1905. De finska uniformerna 1783–1811 är också svenska. Dess två katalogposter samlar tillsammans 1 258 uniformsbilder. Ett mindre antal föreställer svenska flottans uniformer.¹⁰ Den äldsta bevarade uniformsbilden från svenska flottan dateras till 1779 och föreställer av allt att döma en båtsman med yxa.¹¹ Eftersom denna period inte finns behandlad i *Flottans författningssamling* är det mycket svårt att bedöma hur trovärdig bilden är. En andra bild som troligtvis föreställer en båtsman, är daterad 1810–1813.¹² Bildmaterialet föreställande flottans äldre munderingar är mycket begränsat.

Sixten Svensson har analyserat bilderna i *The Vinkhuijzen collection of military uniforms* och kunde sluta sig till att bilderna är kända från andra samlingar och var utförda av konstnärerna Jacob Gillberg, C G Roos, Adolf Schützercrantz, Fritz von Dardel samt Zamarski/ Mankells. Det är dock inte helt oproblemiskt att använda bilder och målningar på uniformer

som källmaterial menar Svensson. Den omtalat skicklige uniformsmålare Einar von Strokich¹³ hade vid en granskning gjort åtskilliga anmärkningar på Schützercrantz uniformsbilder. Svensson visar vidare att Per Krafft d y:s tavla *Hertig Karl i Slaget vid Hogland 1788*, är missvisande. De uniformer som bärs på tavlan är den lilla uniformen som approberades den 10 oktober 1788. Den uniform som bars vid slaget vid Hogland, sommaren 1788, var den stora uniformen modell 1778.¹⁴ Bilder och målningar är inga sanningsvittnen utan skall granskas lika kritiskt som andra källor.

Forskningsläget rörande den svenska flottans historia är inte särskilt omfattande. Den tidigare forskningen om flottans uniformer är nästintill obefintligt.

Ordensintendenten vid Kungl. Maj:ts Orden, tillika doktoranden vid Åbo Akademi, Tom C Bergroth, har författat artikeln under uppslagsordet "uniform" i *Nationalencyklopedin*. Han menar att vid 1800-talets början skall den marina uniformen ha överensstämmt med arméns, med undantag för broderier på uppslag och krage samt knapparnas utformning. Manskaper skall ha varit klätt i en cylinderformad hatt, randiga byxor, vit blus och en kort jacka. Färgen skall traditionellt ha varit blå. Omkring 1830 skall den svenska flottans manskap ha erhållit en mörkblå uniform. Enligt Bergroth skall en uniform för både manskap och officerare utformats efter en europeisk förebild först ca 1850.¹⁵

Forskningsläget om svenska arméns uniformer är det omvända jämfört med det för flottans uniformer och förklarar varför Bergroths artikel är betydligt utförligare om arméns uniformer. Armémuseum har ca 10 000 uniformsplagg i samlingarna.¹⁶ Den äldre samlingen uniformer intar en central plats bland uniformshistoriska samlingar i världen enligt styresmannen på Armémuseum Olle Cederlöf. Armémuseum lät Erik Bellander, som förestått muséets uniformssamling under 30 år, skriva standardverket, *Dräkt och uniform*, om den svenska arméns uniformer. Boken publicerades 1973.¹⁷ Enligt Bellander skall det ha dröjt till senare delen av 1600-talet innan dräkt och uniform etymologiskt skilde sig åt som begrepp. Han menade vidare att utvecklingen av uniformen skedde under en ömsesidig påverkan mellan civilt och militärt, där varierande kontinentala dräktmoden kom att bli förebilder.¹⁸ Det var Ludvig XIV som först började uniformera enskilda regementen omkring 1670 och hela armén, utom

kavalleriet, troligtvis från 1674.¹⁹ Sverige var vid denna tid nära förbundet med Frankrike och utvecklingen av den svenska arméns uniformering tog fart i mitten av 1670-talet.²⁰ Den klassiska blå karolinska arméuniformen för manskapet togs i bruk 1687.²¹

Axel Zettersten utkom 1890 med *Svenska flottans historia 1522–1634* och 1903 med *Svenska flottans historia 1635–1680*. Dessa två standardverk är mer eller mindre källutgåvor av flottans äldsta arkiv, som Zettersten åren 1882–1889 ordnade och förtecknade på Skeppsholmen i Stockholm. Zettersten ansåg själv att han främst skrivit flottans äldsta förvaltningshistoria.²² Genom Zetterstens källstudier går det att konstatera att det år 1628 och dessförinnan, inte existerade någon manskapsuniform.²³

Sixten Svensson började på 1970-talet intressera sig för svenska flottans uniformer och systematiskt samla källmaterial i ämnet.²⁴ På uppdrag av Marinmuseum påbörjade han i mitten av 1990-talet ett forskningsprojekt om implementeringen av den svenska nationella dräkten i örlogsflottan. Då ingen sådan uniform fanns bevarad, var det oklart om denna uniformsreform någonsin genomfördes i örlogsflottan. År 1997 publicerade Svensson den populärvetenskapliga skriften *Örlogsflottans personal och beklädnad 1778–1801* om sina fynd. I Göteborgseskaderns arkiv återfanns de enda bevarade akvarellerna som beskrev hur den nationella dräkten skulle vara utformad för örlogsflottans personal. Erik Bellander kommenterade införandet av den svenska nationella dräkten inom krigsmakten på följande vis: "Egendomligt nog stod denna teaterbetonade herrdräkt modell till en militäruniform."²⁵ Eva Bergman menar att Gustaf III:s motiv till den nationella dräkten var nationalromantik, han ville påminna gamla svenska bruk och på detta sätt besegla statsvälvningen 1772.

Sixten Svensson publicerade 1998 skriften *Örlogsflottans manskap och dess beklädnad de första 250 åren*. Svenssons intention var att mycket överskådligt presentera perioden 1522-ca 1800 och huvudsakligen avseende båtsmännen.²⁶ Enligt hans uppfattning kom det att dröja mer än 300 år innan flottans olika manskapskårer började få enhetlig dräkt. Detta skedde ca 1850, men det skulle dröja till 1993 innan all marin personal fick enhetlig dräkt genom sjöstridsdräkten. Det började med civila plagg som blev modeller för officerare och det värvade manskapet. Båtsmännen fick

slutligen en enhetlig klädsel enligt en modell som skulle finnas på landskontoren. Det var sedan rotarnas skyldighet att sy klädsel till varje enskild båtsman. Svensson menar därför att det inte går att tala om någon enhetlig uniform före 1850-talet.²⁷

Uniformsintendenten vid Armémuseum i Stockholm, Martin Markelius, utkom 2020 med studien *Gustav III:s armé*. Det sex sidor korta kapitlet som avhandlar örlogsflottan tillför inga nya kunskaper utan Markelius bygger helt på tidigare litteratur.²⁸

Dräkthistorikern Eva Bergman som 1938 disputerade på avhandlingen *Nationella dräkten: Gustaf III:s dräktreform 1778*, uppmärksammade att det funnits "militäruniformer", men gjorde inte någon ingående undersökning av dessa. I förhållande till den nationella dräkten behandlade hon uniformerna endast med avseende på likheten i snittet.²⁹

Ole Gripenberg, framgångsrik arkitekt med intresse för uniformer, publicerade 1966 boken *Finsk krigsmannabeklädnad under 400 år*. Åren 1522–1809 var finsk och svensk örlogshistoria gemensam.³⁰ Upprinnelsen till studien var insamlandet av material till ett bildarkiv och Gripenberg tog hjälp av finska och svenska musei- och arkivinstitutioner, samt forskare knutna till dessa institutioner.³¹ I den för båtsmännen anbefallda klädseln i slutet av 1600-talet ser Gripenberg ett möjligt första steg till uniformering. Från 1743 menar han att det skall ha funnits en reglementerad uniform för båtsmännen. När huvudflottstationen 1680 flyttade till östra Blekinge blev det av praktiska skäl inte möjligt att ha finska båtsmän som tjänstgjorde i örlogsflottan. År 1756 bildades Arméns flotta med huvudbas på Sveaborg utanför Helsingfors. I arméns flotta bars arméns uniformer och dessa var från 1756 av intresse för Gripenberg.³²

Örlogsflottor är en internationell företeelse och dess funktion exponerar dess manskap för internationella kontakter. Örlogsflottan kom att bli en internationellt präglad miljö. Den svenska befolkningen saknade, trots landets långa kust, seglartraditioner. Därför kunde inte tillräckligt med befäl, särskilt av kaptens och löjtnants grad, värvas inom landets gränser. Därför fick befälspersoner värvas från Nederländerna och England, länder där de maritima förhållandena nått en högre utveckling. Axel Zettersten identifierade två olika skeden för den utländska värvningen: den nederländska perioden 1635–1656 och den engelska perioden 1658–



Bilden är hämtad från The Vinkhuijzen collection of military uniforms på The New York Public Library Digital Collections. Samlingen menar att båtsmansuniformen på bilden skall vara från 1810–1813. Källhänvisning saknas. En jämförelse med Adolf Ulrik Schützerkrantz 1849 utgivna Svenska krigsmaktens forna och närvarande munderingar visade att bilden är hämtad från detta verk. Schützerkrantz daterar uniformen till 1842.



1679. Enligt Zettersten står den svenska flottan i tacksamhetsskuld till Nederländerna, då landet bistod vid rekonstruktionen av den svenska flottan under Gustaf II Adolf och Kristina.³³ Det nederländska inflytandet på den svenska örlogsflottan var så stort att det nederländska språket började användas inom flottan.³⁴ Nederländerna var under 1600-talet den ledande maritima makten. Landet hade med det nederländska ostindiska kompaniet (VOC) utvecklats till den första globala frihandelsmiljön och skapat den mest effektiva örlogsflottan.³⁵ När Nederländerna 1658 valde att understödja ärkefienden Danmark, började flottan att värva befälsämnen från England. Det engelska inflytandet på den svenska örlogsflottan kom dock i detta skede inte att bli lika stort som det nederländska varit under den föregående perioden.³⁶ Åren 1739–1875 fanns det dessutom ett reglementerat krav på tre års sjötid utanför Öresund för avancemang till kaptens grad i den svenska örlogsflottan. Detta för att de svenska sjöofficerarna skulle hämta information och intryck från de ledande örlogsflottorna.³⁷ Det internationella inflytandet kom också att avspeglade sig i uniformsutvecklingen. Det är därför av betydelse att även inkludera internationell litteratur om sjöuniformen.

En internationell utblick

Danska flottans uniformshistoria, *Den danske marines uniformer gennem tre århundreder*, skriven av kommendörkapten E Borg, utgavs 1974. Uniformeringen i danska flottan reglementerades inte förrän 1871, men de första uniformerna för sjöofficerare dök upp i slutet av 1600-talet och för manskapet i början av 1700-talet.³⁸

Den norske kommendörkapten T K Olafsen sammanställde 1958 *Uniforme i vår marine fra ca. 1700 til nåtid med 111 tildels håndfarvete tegninger, fotografier og skisser*. Sammanställningen trycktes i stencilform. Fackchefen vid intendenturavdelningen på Akershus, Niels K Persen, menar att skriften ”inneholder mye interessant stoff om man gir sig tid å bla litt frem og tilbake (fremstillingen er litt kaotisk).³⁹ År 1998 utgav Forsvarsmuseet i Oslo uniformshistorikern Knut Erik Strøms skrift *Marinens uniformer – et billedhefte*. Unionen Danmark-Norge hade en

gemensam flotta, varför Norge fram till 1814 delade uniformshistoria med Danmark. Åren 1814–1905 befann sig landet i union med Sverige, men hade då en egen flotta. Vissa av de norska uniformerna kom dock enligt Strøm att uppvisa stora likheter med de svenska.⁴⁰

Dräkt- och uniformshistorikerna Gun Adler och Erik Bellander menar att de franska matroserna fram till 1808 bara tilldelades arbetskläder för tjänsten ombord. Någon permissionsklädsel fanns inte. Detta infördes för ceremoniella tillfällen ombord och för permission i den franska flottan 1808. De franska matrosernas uniformering hade till 1870 börjat anta det utseende som det såg ut 1969.⁴¹ Den moderna japanska flottan började byggas på 1870-talet. Inspiration till de japanska sjöofficerarnas uniform hämtades från Storbritannien och USA. Den kejserliga ryska flottans officerare fick 1705 en grön uniform. Den kom i slutet av 1800-talet att ha blivit svart. Sommartid bars vit jacka.⁴²

Amy Miller, Curator of Decorative Arts and Material Culture vid the National Maritime Museum i London, har författat *Dressed to Kill: British Naval Uniform, Masculinity and Contemporary fashion*. Miller undersökte framväxten av den brittiska sjöofficersuniformen utifrån ett genusperspektiv, samtidigt som hon satte in uniformen i en samtida modediskurs. Den brittiska sjöofficersuniformen reglementerades 1748 på initiativ av sjöofficerarna själva, med det dagsaktuella modet som en direkt förlaga. Dessförinnan användes civila kläder av såväl manskap som sjöofficerare. De ekonomiska och sociala samhällsförändringar som skedde i början av 1700-talet hade skapat oro inom den brittiska sjöofficerskåren över dess rang och status samt ett behov att tydligt avgränsa sin roll i samhället. Uniformen var också ett sätt att visa en positiv bild av sjöofficeren och skilja honom tydligt från det bråkiga manskapet. Även om uniformen gav bäraren en viss förfining, var beteendeförfiningen fortfarande en olöst fråga.⁴³

Under perioden 1793–1815 förändrades den allmänna inställningen till sjöofficerskåren i Storbritannien. Royal Navy var under dessa år landets största arbetsgivare och flottan sågs som den starkaste försvarslinjen, en barriär som skilde civilisationen från barbariet. Samtidigt som strävan att förändra beteendet hos och bilden av sjöofficeren inte var något nytt, förändrades samhället av den evangeliska väckelsen och av att tidigare aristokratiska ideal förkastades. Förändrade maskulinitetsideal gjorde att

den brittiske sjöofficeren kom att bli ett manligt ideal och nationell hjälte redan före slaget vid Trafalgar 1805.⁴⁴ Omkring 1820 hade sjöofficeren blivit en socialt eftersträfvansvärd person tack vare minnet av Trafalgar och de sociala förändringarna i samhället. Sjöofficerskåren hade blivit Storbritanniens moraliska väktare genom sitt arbete mot såväl slavhandeln som pirater. År 1816 hade Royal Navy befriat mer än 1 000 kristna fångar efter det att Alger hade bombarderats. Samtidigt som allmänhetens uppfattning om sjöofficeren hade blivit mer positiv, hade den visuella konstruktionen av deras identitet, uniformen, stagnerat.⁴⁵

År 1827 lanserades ett nytt uniformskoncept som radikalt bröt mot de tidigare och Amy Miller tolkar detta som ett försök att ge Royal Navy en ny stil. Det fanns en vilja att frigöra sig från minnet av Trafalgar. Det kan också ha varit ett sätt att skapa en image av ny styrka, vilket skedde när segel byttes mot ånga. Återigen baserades den nya uniformen på det aktuella modet.⁴⁶ Förändringarna av uniformen under senare delen av 1800-talet speglade föreställningen om Royal Navy som det brittiska imperiets väktare och ett exempel på muskulös kristendom. Uniformens siluett formades nu av de fyrkantiga breda axlarna som förknippas med nutida maskulina idealet.⁴⁷

Den brittiska underofficers-, underbefäls-, skeppsgosse- och manskapsuniformen reglementerades den 30 januari 1857. År 1827 hade ett system med distinktionsmärken införts för att särskilja underofficerarna och underbefälen från manskapet. Mönstret till manskapsuniformen hämtades från den manskapsuniform som bars på den kungliga yachten. Det har uppstått en mängd muntliga traditioner om manskapsuniformen och särskilt den blå kragen. Dess ursprung står dock att finna i 1700-talets höga kragnar. Manskapet stärkte den inte, varför den bredde ut sig över axlarna. Under kragen bars ofta ett svart sidenband. Denna krage hade utkristalliserats på 1840-talet och 1857 reglementerades den. De tre vita banden längs kanterna beslutades utifrån estetiska skäl av en kommitté 1856.⁴⁸

Genomgången av forskningsläget visar att det finns en god kunskap om flottans gustavianska uniformer tack vare Sixten Svenssons forskningsinsats. Då det inte finns några äldre uniformer eller uniformsplanscher bevarade får forskningen därför förlita sig på uniformsreglementena. Tidigare svensk forskning har framför allt intresserat sig för sjöofficersuniformen.

Drivkrafterna bakom utvecklingen av manskapsuniformen har inte studerats. Nu när det svensk-finska forskningsläget har presenterats och en internationell utblick gjorts skall blicken vändas till flottans reglementen och undersökningen kan ta sin början.

Definitioner: Uniform, beklädnad och släpkläder

I *Flottans författningssamling* görs en distinktion mellan begreppen uniform och beklädnad. Uniformen var avsedd för officer och underofficer.⁴⁹ Beklädnad var den reglementerade klädedräkt manskapet bar.⁵⁰ Från den 25 november 1845 kallades manskapets reglementerade klädsel för mundering.⁵¹ Släpkläder var de arbetskläder som flottan bistod de årstjänande rotebåtsmännen med från 1741, sedan rotebönderna klagat över att den uniform som de bistått båtsmännen med slets ut i förtid vid det hårda arbetet i produktionen på örlogsvärvet.⁵²

Den svenska örlogsflottan före beklädnader och uniformer

Sverige var ett mycket glesbefolkat rike under Stormaktstiden, 1611–1721. År 1625 beräknas Sverige ha haft 1,1 miljoner invånare, varav 300 000 i Finland. Befolkningspotentialen var den svagaste länken i stormaktsbygget.⁵³ De ständiga utskrivningarna tärde på den svenska befolkningen.⁵⁴ Arméns behov av soldater gjorde att flottan 1646 förlorade 400 båtsmansrotar och med detta 400 båtsmän. Båtsmanshållet minskade ytterligare genom de grev- och friherreskap som drottning Kristina instiftade. Amiralitetskollegiums klagomål hörsammades inte av drottningen. När det ständiga båtsmanshållet inrättades 1634–1640 tog flottan över ansvaret från rotebönderna för ekiperingen av båtsmännen. Men redan 1645, under kriget mot Danmark, uppfodrade amiralitetskollegium rotebönderna att vid uppfodringen tilldela varje båtsman småpersedlar,⁵⁵ då detta skulle bidra till deras bättre hälsa. Genom att båtsmännen hade möjlighet att byta kläder skulle mortaliteten sänkas ombord. Då slapp städer och allmoge uppsätta nya båtsmän för de vakanser som uppstått.⁵⁶

Sjukdomarna grasserade i de trånga utrymmena ombord på örlogsfartygen.⁵⁷ När rotarna åter 1739 fick ansvar för beklädnaden betonades att de skulle se till att "beklädnads- och munderingspersedlar för deras båtsmän, så att de under uppfodringen må dermed vara bergade, samt icke af köld och väta sjuka och förloras."⁵⁸ Det utfärdades inte något reglemente 1634–1640 för hur beklädnad skulle vara utformad, men flottan fick med detta kontrollen över klädernas utformning och kvalitet. Stordriftsfördelarna bör ha sänkt inköspriserna och produktionskostnaderna. Erik Bellander visade att Kronan 1630 åtog sig ansvaret för anskaffandet av beklädnadsmaterialet. Han tolkar detta som ett statligt försök att åstadkomma en förbättring av svenska arméns beklädnad. År 1626 gav Gustav II Adolf order om att centralisera produktionen av arméns samtliga dräkter. Klädkammaren, den centrala beklädnadsverkstaden, skulle sysselsätta 40–50 skräddarsvenner som enbart skulle producera militära dräkter. Om det blev någon produktion kunde Bellander inte belägga.⁵⁹ Örlogshistorikern Jan Glete visade att de administrativa reformerna som genomfördes i flottan under Gustav II Adolfs tid skapade en effektivitetshöjning.⁶⁰ Att klä båtsmännen bättre skapade en effektivitetshöjning bland manskapet, den svenska flottans svagaste resurs. Flottan hade kanske inte skapat en uniform klädsel i dagens estetiska bemärkelse, men beklädnaden var en uniform arbetsdräkt som tilldelades båtsmännen i deras yrkesroll.

Flytten av huvudflottstationen från Stockholm till östra Blekinge skärgård, medförde att båtsmanshället reformerades. Det indelta båtsmanshället uppsattes i Blekinge och Södra Møre för att flottan snabbt skulle kunna mobiliseras.⁶¹

Båtmännens beklädnad reglementerades från 1683 mer ingående. Beklädnadens utformning var resultatet av en förhandling mellan amiralitetskollegiet och rotebönderna. Alla frågor kring beklädnaden var heller inte helt fastslagna vad gäller rotens skyldigheter och båtsmannens rättigheter. Efter att ha presenterat de bestämmelser som reglerade båtsmännens beklädnad menade Gynther "att någon enhet i afseende på Båtsmansbeklädnaden icke fanns".⁶² Men vid en närmare läsning av reglementena framkommer det att beklädnaden skiljde sig åt mellan båtsmanskompanierna men att varje kompani hade en enhetlig klädsel. Erik

Bellander har visat att det fanns en påtaglig strävan att åstadkomma omfattande variation i färgsättningen mellan de olika arméregementena. Han menar att de olika färgerna syftade till att underlätta identifieringen i fält, varför det var praktiska spörsmål som fick falla avgörande vid uniformernas utformning.⁶³ Att låta beklädnaden skilja sig åt mellan de olika båtsmanskompanierna kan ha varit ett sätt för flottan att enklare identifiera vilket kompani den enskilde båtsmannen tillhörde, några distinktionstecken fanns ännu inte. Distinktionstecken infördes först när båtsmanshället fick en enhetlig beklädnad, i samband med att beklädnadsreformen den första januari 1817 trädde i kraft.⁶⁴ Dessutom hade indelnings- respektive rotebåtsmännen olika uppgifter. För att inte utarma en hel bygd vid förlisning tillämpades principen om blandad besättning ombord på flottans fartyg.⁶⁵ Kommenderad till sjöss bör besättningarna före 1817 ha uppvisat en brokig skara beklädnader. Men i land då båtsmännen var kommenderad som paradmanskap och arbetade i örlogstationens produktion⁶⁶, var de uniformt ekiperade genom de av flottan tillhandahållna släpkläderna.

Före 1628 fanns inga reglementen rörande manskapets ekipering. Embryot till uniform klädsel bör ha varit att Kronan åtog sig ett beklädnadsansvar i samband med upprättandet av båtsmanshället. Det knappa svenska befolkningsunderlaget ledde till brist på manskap och för att förbättra manskapets överlevnadsvillkor beslutade flottan att rotehållen skulle bistå med ombyten. Detta kan ha varit en av drivkrafterna bakom centraliseringen av beklädnaden, men det handlade också om ekonomisk effektivisering. Beklädnadens betydelse vittnar bestämmelsen att, när försäljning av "förfriskningar" blivit tillåten ombord, skulle vakthavande officer tillse att båtsmännen inte sålde klädespersedlar till försäljarna. Med "förfriskningar" menades alkoholhaltiga drycker, vakthavande skulle därför också tillse att oordning inte uppstod.⁶⁷ I samband med omlokaliseringen av huvudflottstationen och Båtsmanshällets reformering 1683 togs detaljerade författningar fram för varje enskilt båtsmanskompanis beklädnad. På kompaninivå hade båtsmännen uniform beklädnad och före 1817 var färgen grå för samtliga.⁶⁸ Författningen stadgade att rotehållen skulle se till att båtsmännens klädsel skyddade från fukt och kyla, för att främja manskapets överlevnad. En av de viktigaste drivkrafterna för framväxten av en manskapsuniform bör således ha varit främjandet av manskapets

hälsa. Det som utmynnade i en uniform för flottans manskap var den manskapsbeklädnad som togs i bruk 1683. Den 1 januari 1817 togs en enhetlig beklädnad för flottans manskap i bruk, utformad för bättre effektivitet efter ett internationellt mönster.

För att få en bild av hur de olika manskapskategorierna var klädda vid tjänstgöring i flottan är det nödvändigt att studera varje manskapskategoris beklädnadsreglemente.

Sjötruppernas ekipering

För att få munderingspersedlar tillverkade skulle krigsfolket vända sig till städernas manufakturverkare. De skulle välja de skraddare som gjorde bästa arbete till lägsta pris.⁶⁹ 1774 stadgades det att vid upphandlingsauktioner, flottans upphandlingar från fristående entreprenörer, skulle uppgifter om persedlarnas mängd och beskaffenhet finnas tillgängliga.⁷⁰ 1825 års auktionsreglemente visar att modeller av de persedlar som skulle upphandlas alltid skulle finnas tillgängliga vid auktionstillfället.⁷¹ Fastställandet av modeller till klädespersedlarna skedde från 1810 i enlighet med Regeringsformen den 6 juni 1809 § 15 av konungen i egenskap av högsta befälhavare över krigsmakten.⁷²

Straff utmättes från 1745 om beklädnadsperedlar förskingrades, vilket återigen stadgades 1812. Uraktlät manskapet att vårda sin beklädnad utgick också straff.⁷³

Båtsmännens beklädnad

Persedlarnas utformning och antal varierade beroende på vilket båtsmanskompani båtsmannen tillhörde. Båtsmanskompanierna i Blekinge och Södermøre i Kalmar län tillhörde Indelningen. Indelningsbåtsmännen tjänstgjorde fyra månader per år vid Karlskrona örlogsstation. De övriga båtsmanskompanierna tillhörde Roteringsbåtsmännen och dessa båtsmän tjänstgjorde tolv månader vart tredje år på den station de tillhörde, Karlskrona, Stockholm eller Göteborgs eskader. Roteringsbåtsmännen ingick i statio-

nens garnison till skillnad från indelningsbåtsmännen som framför allt användes till fartygsbesättningarna.⁷⁴

Kommendörkapten Edvard Spens uppgav att när båtsmanshållet⁷⁵ inrättades, fastslogs principen att flottan skulle hålla manskapet med beklädnad under tjänstgöringen. Från början lämnades klädet ut och båtsmännen fick själva ombesörja tillverkningen av kläderna. Men då klädet ofta oörligen såldes vidare beslutades det 1655 att klädet skulle tilldelas tillskuret. Senare anställdes en skraddare vid varje kompani som sydde kläder till båtsmännen. Ytterligare längre fram skall en skraddare anställts på Skeppsholmen.⁷⁶

Enligt en kunglig instruktion från den 29 augusti 1683 skulle de blekingska båtsmännen årligen erhålla en vadmalsklädning bestående av rock och byxa som fodrats med blaggarn⁷⁷, ett par strumpor, ett par skor, två par skjortor av hamplärft blaggarn, en blå mössa och ett par skor i stället för halvstövlar.⁷⁸ Indelningsbåtsmännen från Södermøre härad i Kalmar län skulle erhålla samma beklädnad som de blekingska indelningsbåtsmännen.⁷⁹ Rotebönderna i Norrland, Halland och Bohuslän hade unika avtal med Kronan och dessa handlade om antal klädesperedlar och hur ofta dessa skulle tilldelas roteringsbåtsmännen i dessa län.⁸⁰ I de övriga länen skulle roteringsbåtsmännen vid avfärden till örlogsstationen för den årslånga tjänstgöringen av roten erhålla två par strumpor, ett par skor, två skjortor, en buldanskklädning⁸¹, samt vart tredje år en bullfång⁸² och en blå mössa eller skotthatt. Uppenbarligen ansågs inte roteringsbåtsmännens beklädnad vara ändamålsenlig då en ny förordning fastslogs redan 1690. Roteringsbåtsmännen skulle nu erhålla ett par skor med läderbottnar, ett par tyska skor med engelska sulor, två par strumpor, två par skjortor, en vadmalsklädning, bestående av tröja och byxor, en buldanskklädning, tröja och byxor. Vart tredje år skulle de tilldelas ett par stövlar och en kort pajrock. Förordningen stadgade också materialåtgången och produktionskostnader till de olika klädnaderna. Till vadmalsklädningen skulle användas åtta alnar vadmals (cirka 4,75 meter) och sju alnar foderväv (cirka fyra meter) av fem kvarters bredd (cirka 75 centimeter) och tre dussin knappar. Skraddaren skulle få 15 öre för utfört arbete. Nio alnar buldan (cirka 5,3 meter) och fyra alnar foderväv (cirka 2,4 meter) samt ett och ett halvt dussin knappar skulle användas till buldanskklädningen. Produktionen

skulle kosta tolv öre.⁸³ Genom att reglementera dels vilken typ av skodon, dels materialtillgången och produktionskostnaden försäkrade sig Kronan om att roteringsbåtsmännen tilldelades en lägsta beklädnadsstandard. En säckvävsdräkt med överdragsjacka kan knappast ha varit ett tillräckligt skydd mot 1680-talets vinterkyla.

Det går att utifrån beklädnadens reglementering sluta sig till att det var mellan Indelnings- och Roteringskopmanierna som den stora skillnaden fanns. Det fanns 1683 ingen fastställd modell för hur beklädnaden skulle vara utformad, utan detta var upp till rotebönder, skraddare och båtsmän att utforma. Men detta ändrades 1720, då en modell fastställdes. År 1743 beslutades det att en modell av beklädnaden skulle finnas på samtliga Landskontor i de län där båtsmanshåll var inrättat. När beklädnaden förändrades tillverkades nya modeller som sändes ut till länen. Den sista modellen utsändes 1816.⁸⁴ Det fanns således förlagor till båtsmansklädnaden på varje landskansli som rotebönderna skulle kopiera när beklädnaden tillverkades. Det ålåg roten att anskaffa material och tillverka beklädnaden.⁸⁵ Roten kunde också komma överens med kompanichefen om gemensam anskaffning av beklädnader för båtsmännen.⁸⁶ Detta borgar för att beklädnaden var uniform inom varje kompani. S W Gynther framhöll också att båtmansbeklädnadens färgsättning utgjort ett diskussionsämne sedan gammalt. I enlighet med ett kungligt utlåtande från 1752 var färgen under äldre tider grå. Den blå färgen reglementerades först 1825.⁸⁷

I *The Vinkhuijzen collection of military uniforms* återfinns en uniformsbild som dateras 1810–1813 och som troligtvis föreställer en svensk båtsman. Hatten är svart, har brett brätte och kullen är platt. Snoddar hänger ut där bak. Kavajen är dubbelknäppt och har två rader med gula knappar. Om halsen bärs en svart halsduk. Den blå skjortkragen sticker upp och har de karakteristiska vita ränderna. Dessa återfinns också på skjortärmens mudd som sticker fram under kavajärmen. Byxorna är långa och raka. Beklädnadens färg är blå. Skorna är svarta.⁸⁸

På initiativ av bondeståndet kom båtsmännen att få en uniform beklädnad från den 1 januari 1817. År 1816 hade bondeståndet vid den sist hållna Urtima Riksdagen anfört:

Wi i Nåder ansett det böra leda till ordning och Rotarnes förmån, att Författningarne om Båtmansbeklädnadens utgörande blefve sammandragne, jemkade och rättade, till den likstämighet i hela Båtsmanshållet och på sådane säkra grunder, att de hittills i verkställigheten ofta förekommer skiljaktiga tillämpningar, som medfört olika kostnad och tunga för rotehållarne i serskilde Provinser, måtte upphöra.⁸⁹

Den nya beklädnaden skulle ha större brukbarhet och vara till större nytta för manskapet. Utformningen skulle ha en ”närmare öfverensstämmelse med andra sjöfarande Nationers bruk och Sjömanskapets allmänna Beklädnadsätt.” Kungörelsen gav en mycket ingående beskrivning av beklädnadens utformning.⁹⁰ Rust- och rotehållarna fortsatte att klaga på bördan som beklädnaden utgjorde. Den 22 december 1838 beslutades därför att befria de rust- och rotehållare som önskade från beklädnadsbestyret. Flottan övertog med detta ansvar. Ambitionen var att beklädnaden skulle bli bättre och ”i mera öfverensstämmelse med andra sjöfarande nationers bruk beklädde”.⁹¹

För att kontrollera att manskapet underhöll sin beklädnad reglementerade amiralitetet särskild besiktning av beklädnaden, beklädnadsmönstring, första gången 1689. Särskilda beklädnadsrullor upprättades. Reglementet som reglerade inspektionen förändrades sju gånger mellan 1689 och 1838. Kontroller gjordes vid såväl ankomst som vid hemgång. Det var vid ”hårt ansvar” som kommenderad officer skulle kontrollera att beklädnaden var i skick och efterhölls. Odugliga klädespersedlar fick ersättas av roten.⁹² Detta visar vilken stor vikt flottan lade vid att manskapets beklädnad skulle vara i reglementsenligt skick.

Skeppsgossekårens beklädnad

Beklädnadstaten för Skeppsgossekåren fastställdes första gången år 1737. Staten reglerades vidare 1799 och 1830.⁹³ Ett Kungl. brev stadgade redan 1732 att föräldrar och släktingar till skeppsgossar fick bidra till beklädnaden, men att de skulle vara lika klädda som övriga skeppsgossar.⁹⁴ I enlighet med 1823 års reglemente för Skeppsgossekåren tilldelades skeppsgossarna beklädnad och ingen annan klädsel fick brukas.⁹⁵ Detta visar att skeppsgossarna från åtminstone 1732 hade en uniform beklädnad.

Kofardikarlarnas- Matroskårens- och Jungmännens beklädnad

Kofardikarlar var erfarna civila sjömän som från den 22 januari 1685 anställdes för att tillsammans med båtsmännen utgöra besättning på örlogsfartygen. Antalet varierade, men 1787 fanns det 500 kofardikarlar anställda, indelade i tio kompanier. Under frihetstiden kunde kofardikarlar ersätta båtsmännen och hade då samma lön och beklädnad som båtsmännen.⁹⁶ Vid 1824 års reglering skapades Matroskåren. De mest erfarna kofardikarlarna blev matrosar, medan de mindre erfarna blev jungmän.⁹⁷ Matroskåren skapades för att dana matrosar och jungmän till skickliga underofficerare för tjänstgöring i örlogsflottan. I händelse av krig skulle framför allt matrosar och jungmän tillsammans med sjöartillerister förordnas till underofficers tjänstgöring.⁹⁸ Matroskårens bemanning erhöll ingen beklädnad vid anställningen utan erhöll istället Beklädnadshjälp om 1 Rdr 12 sk i månaden.⁹⁹ Men 1828 beslutades det att de i stället skulle få beklädnad in natura från Kronan. När matroserna befordrades till underofficers grad fick de 1 Rdr 12 sk. per månad i stället för beklädnad in natura.¹⁰⁰

Allmänna beväringmanskaps beklädnad

Förlusten av Finland 1809 gjorde att Rikets Ständer vid riksdagarna 1809 och 1810 hade uppmanat Kungl. Maj:t att uppfodra 50 000 vapenföra män för att stärka den otillräckliga krigsmakten. Det beslutades att från varje stad och socken skulle var tjugonde lämplig vapenför man i åldrarna 20–45 år uppställas till förstärkningsmanskaps. För flottans del skulle förstärkningsmanskaps kläs på samma sätt som extra roterings båtsmän.¹⁰¹ Dessa var klädda som de ordinarie båtsmännen, varför förstärkningsmanskaps också bar båtsmansbeklädnad. Ett förråd med 1 300 båtsmansbeklädnader beslutades upprättas i september 1815.¹⁰² Dessa beklädnader skulle tillverkas i tre storlekar och materialtillgången beräknades enligt en kungl. kungörelse varvid ”någon besparing bör kunna vinnas.”¹⁰³

Förstärkningsmanskaps ombildades 1812 till det Allmänna Beväringmanskaps. Denna institution var föregångaren till den allmänna värnplikt som infördes i Sverige 1901. Det stadgades att varje svensk man mellan 21 och 25 års ålder hade skyldighet att ingå i Allmänna Beväringen.¹⁰⁴ Hur sjöbeväringmanskaps skulle organiseras och bekläddas beslutades 1813.¹⁰⁵ Ett reglemente för Sjöbeväringen antogs 1825. Vid ankomst skulle beväringen klädesmönstras och kronobeklädnad tilldelas honom. Beväringens civila kläder skulle vikas ihop och förvaras i rustkammaren. Kronobeklädnaden skulle vara utformad på samma sätt som ordinarie båtsmans beklädnad var. Vid stationen skulle det finnas en årsklass kronobeklädnader i förråd vilket för Karlskrona station innebar 600.¹⁰⁶

Sjöofficers- och underofficerskårens uniformer

Första gången termen underofficer nämns i svenska flottans arkiv är 1645, men termen kom att användas sparsamt. Den gemensamma termen som ursprungligen användes för befäl var officerare.¹⁰⁷

Utifrån de äldsta reglementen som finns bevarade i flottans arkiv gjordes ingen skillnad mellan truppslagen när uniformering omtalas. Under hot om bot av en månads lön skulle officeren 1696 vara klädd i fastställd uniform när Kungl. Maj:t uppvaktades. Denna uniform var bara reglementerad att användas vid hovet, på resor tilläts officeren att vara klädd som han ville och bäst kunde åstadkomma.¹⁰⁸ År 1735 beslutade Kungl. Maj:t första gången att officerare skulle klä sig i en fastställd klädedräkt och att vite skulle utdömas om några andra kläder användes i tjänst. Officeren fick fortsätta använda den i bruk varande uniformen. Uniformen utformades regementsvis och skulle tillverkas på svenskt manufakturverk.¹⁰⁹ De munderingsorter som inte kunde tillverkas i Sverige skulle helt avskaffas.¹¹⁰ Att officerarna inte utan protest accepterade att sluta använda utländska uniformsdetaljer visar det faktum att staten utdömde vite om 1 000 daler s. m. om någon föreslog eller opponerade sig mot beslutet. Frågan var uppe till förhandling flera gånger under 1700-talet. De fastställda uniformerna skulle finnas som modeller för officerarna att kopiera.¹¹¹ Från 1751 reglerades det att uniformen alltid skulle bäras.¹¹²

Detta visar att det från 1696 fanns en reglementerad uniform, men att denna bara behövde användas i närvaro av kungen. Någon skillnad i uniformeringen mellan truppslagen tycks inte ha funnits. Vidare hade officerarna på eget initiativ börjat utforma uniformer före 1735, men att myndigheterna av någon anledning såg det nödvändigt att reglera detta bruk 1735. Skälen till reglerandet var troligtvis till stor del ekonomiska. Handelsbalansen och manufakturernas villkor samt produktion var hett debatterade ämnen i riksdagen i början av frihetstiden. För att stävja importen antogs produktplakatet av riksdagen 1723, med det engelska Navigation Act från 1651 som förebild.¹¹³ Den svenska utvecklingen liknar den brittiska. Amy Miller visar att kung James I tilldelade engelska sjöofficerare uniformsdetaljer att använda vid närvaro i hovet 1604. I tjänsten fick de brittiska sjöofficerarna, på egen begäran, en reglementerad sjöuniform först 1748.¹¹⁴

Uniformsreformen 1824

Detta var den första uniformsreform som omfattade Kungl. Maj:ts flottas samtliga stater och kårer vid samma tillfälle.¹¹⁵ Örlogsflottan och Arméns flotta bildade 1823 Kungl. Maj:ts Flotta.¹¹⁶ Uniformsreformen var troligtvis nödvändig då Arméns flotta använde arméns uniformer. Genom att skapa en ny gemensam uniform behövde ingen av de två enheterna underordna sig den andre. Båtsmansbeklädnaden reglementerades enskilt sista gången 1817 och gjordes då enhetlig för alla båtsmanskompanier. 1824 års reglemente benämner för första gången såväl manskapets som underofficers- och officerskårens ekipering för uniform. År 1824 fick flottan ett enhetligt uniformsreglemente och från detta år hade hela flottans manskap definitivt en uniform.

Avslutande diskussion

Före år 1824 skilde flottan etymologiskt på benämningen för manskapets och officerskårens ekipering. Båtsmännens beklädnad reglerades utseendemässigt 1683, men redan vid instiftandet av det äldre båtsmanshället 1634¹¹⁷ bör manskapet haft en någorlunda uniform beklädnad då Kronan övertog ansvaret för manskapets beklädnad. Orsaken till detta var att flottan upptäckt att manskapets överlevnad ökade när det var bättre klätt. Från 1683 kom båtsmanskompaniernas beklädnad att uppvisa skillnader, men varje kompani hade en inre uniform beklädnad. Men skillnaderna i beklädnaden gjorde att rotehållarna fick olika utgifter. För att råda bot på de ojämna utgifterna drev bondeståndet igenom en reform av båtsmännens beklädnad. Från 1 januari 1817 hade hela båtsmanshället en enhetlig beklädnad. För att kunna skilja på kompanierna infördes då för första gången distinktionstecken i flottan. Extra roterings båtsmän, kofardikarlar, matroser, jungmän och det allmänna beväringmanskapet hade båtsmansbeklädnad. Det är tydligt att drivkraften bakom utvecklingen av manskapets beklädnad var ekonomi och bättre hälsa.

För armén reglementerades manskapsuniformen första gången 1675. För att skilja regementena åt gavs manskapsuniformen olika uniformsfärg. Flottans manskap kommenderades vanligtvis inte i fält. Det fanns därför inget behov för flottan att införa olika färgsättning mellan kompanierna och därför var färgen på manskapets beklädnad grå. Däremot var det bra att kunna identifiera vilket kompani manskapet tillhörde. Manskapsbeklädnaden bör definieras som en uniform i samband med att manskapsbeklädnaden reglementerades i detalj 1683.

Den första officersuniformen reglerades 1696. Denna uniform behövde bara bäras inför konungen. Uniformsbruket spred sig och 1735 reglerades detta bruk. I samtida anda förbjöds utländska uniformsdetaljer då riksdagen ville stävja importen av utländska varor. Någon distinktion rörande uniformen mellan de olika vapenslagen verkar i detta tidiga skede inte ha gjorts. Flottan fick sin första unikt reglerade uniform 1778 genom Gustav III:s nationella dräkt. Sixten Svensson har visat att det under perioden 1778–1802 genomfördes fem uniformsreformer. Kunskapen om dessa fanns inte före 1997 och Svenssons forskningsarbete. Troligtvis har någon

gallrat bort arkivmaterialet om de gustavianska uniformerna i flottans huvudarkiv.

Varifrån hämtades förebilderna? Det går inte att veta varifrån flottan hämtade inspiration till den första manskapsbeklädnaden eftersom den inte reglementerades. Några exemplar finns heller inte bevarade. Rimligast är att det civila modet var förebild enligt vad Erik Bellander har visat. Dräkthistorikern Amy Miller kunde konstatera detsamma gällande utformningen av den brittiska sjöofficersuniformen. Men svenska flottan var under starkt inflytande av Nederländerna under perioden 1635–1656, varför nederländskt tankegods bör ha påverkat även utformningen av manskapets beklädnad. Men före 1795 introducerades ingen uniform för den nederländska flottans manskap.¹¹⁸ Från 1683 finns svenska reglementen som beskriver hur beklädnaden skulle vara utformad. Svenska flottan var då inne i den engelska perioden, men sjömansuniformen infördes i Storbritannien först 1857. Nederländerna var vid tiden en fiende varför de länder med en substantiell flotta som återstår varifrån Sverige kunde hämta inspiration är Frankrike och Spanien. Om svenska flottan hämtade inspiration utifrån till båtsmännens beklädnad 1683 bör det med andra ord rimligtvis ha varit från Frankrike och Spanien, i den mån dessa länder hade infört manskapsbeklädnad. Utbytet med Iberiska halvön var stort genom salthandeln. I förarbetet till Kadettskolan i Karlskrona hämtade amiral Abraham Falkengreen på 1740-talet inspiration från den spanska kadettskolan.¹¹⁹ Den nationella dräkten som också infördes för båtsmännen vilade på någon form av nationalromantiskt skimmer i enlighet med Gustaf III:s vilja. När den gustavianska epoken var över beslutade Kungl. Maj:t 1816 att båtsmansbeklädnaden skulle utformas efter en internationell stil, men något enskilt land pekades inte ut. Samma beslut togs 1838. Frankrike började reglera manskapsuniformen för permission 1808 och med en fransk general till kronprins och senare kung, var det troligtvis Frankrike som var förebild. Det var kungen som beslutade om hur uniformerna skulle vara utformade.

Utseendemässigt uppvisar den stora uniformen 1778 vissa likheter med den brittiska uniformen som togs i bruk av Royal Navy 1767. Denna uniform baserade sig på den traditionella engelska bonjouren och togs fram för att de brittiska sjöofficerarna ville distansera sig från

Frankrike.¹²⁰ Den stora uniformen ersattes av den lilla uniformen 1788. Denna uniformsreform varade till 1793, då uniformen ändrades igen. Sixten Svensson menar att det stora steget mot att avskaffa den Nationella dräkten inom krigsmakten var införandet av uniformsfracken 1794. Uniformsfracken var utformad lika för samtliga officerare, men med olika färg på krage, uppslag och foder. Flottans uniformsfrack var mörkblå, med mörkblå krage och uppslag. Fodret var vitt.¹²¹ I Royal Navy infördes den mörkblå uniformsfracken 1787 och den användes fram till 1812. Denna uniform var helt baserad på det samtida civila modet, macaronistilen.¹²² Det är rimligt att antaga att 1794 års svenska uniformsfrack har hämtat inspiration från Royal Navy. Den brittiska flottans framgångar under senare delen av 1700-talet hade gjort den brittiske sjöofficeren till moralisk förebild och hjälte inom det brittiska samhället. Royal Navy hade utvecklats till den ledande flottan och ett föredöme för den svenska flottan redan under 1700-talet.¹²³ Åren 1808–1812 var Royal Navy's östersjöeskader stationerad på Hanö, ca 100 km från Karlskrona. Bara östersjöeskadern uppgick till 17 000 man.¹²⁴ Denna bemanning översteg med råge den personal svenska flottan kunde mönstra. Under 1800-talet var Royal Navy den destination svenska sjöofficerare främst sökte sig till.¹²⁵ De attityder som uttrycktes kring sjöofficerens uniform inom Royal Navy bör därför ha delats av de flesta svenska sjöofficerarna.

Summary

Internationally the use of naval uniforms for officers was introduced in the 18th century. Uniforms for able seamen were not introduced until mid-19th century. How the able seaman was dressed seems not been an issue for navies internationally. In the Swedish Royal navy, however, the dressing of able seamen was regulated in 1683 and the driving force behind this seem to have been the survival of the ratings.

The manning system of the Swedish Royal navy was unique in an international perspective. In 1683 the Swedish Royal navy ratings consisted of 1 200 permanent enlisted experienced sailors and 4 200 part-time sailors paid through the local tax incomes. The part-time sailors lived on small farms not too far from the main naval base in Karlskrona. This made rapid mobilization possible. But Sweden was a scarcely populated country, and it was hard to replace lost sailors. The cold weather had been identified a cause of sickness. The part-time sailors' clothing was locally produced and paid for by the local farmers as a part of the local tax incomes. The clothing regulations of 1683 was very detailed to assure that the ratings received suitable clothing.

In 1772 king Gustaf III launched a coup d'état and this marked the beginning of the Gustavian period (1772–1809). In 1778 the king issued the first uniform regulations for the Swedish Royal navy. Gustaf III had created a national romantic uniform for the Swedish armed forces. For the first time both the naval officer's uniform and the clothing of the able seamen was regulated. Major naval reforms were conducted by Gustaf III, but these were not appreciated by the naval officers in Karlskrona. The only uniform regulations missing in the naval archives are the Gustavian regulations, why it is suspected that these regulations were culled when the Gustavian period was terminated.

From 1816 the ratings clothing should be based on an international design. No specific country was named, but the French navy regulated a parade uniform for the ratings in 1808. Embarked French sailors were wearing a simpler working dress. In 1810 Jean Baptiste Bernadotte, a French general, was elected crown prince of Sweden and in 1818 he became king of Sweden. The able seamen of the Royal Navy didn't get uniforms until 1857, why the international design probably meant French.

Referenser

Otryckt material:

Harry R:son Svenssons arkiv (HSA)
Sixten svenssons forskning om flottans uniformer

Internet:

Nationalencyklopedin, <http://www-ne-se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/ordbok/>.

The Vinkhuijzen collection of military uniforms, <https://digitalcollections.nypl.org/collections/the-vinkhuijzen-collection-of-military-uniforms#/>

Uppslagsverket Finland, <https://uppslagsverket.fi/sv/>

Tidskrifter:

Tidskrift i Sjöväsende.

Tryckt material:

Glete, Jan. *The Dutch navy: Dutch state formation and the rise of Dutch maritime supremacy*, Conference paper. London 2001.

Litteratur:

Adler, Gun & Bellander, Erik. *Uniformer i färg*. Stockholm 1969.

Bellander, Erik. *Dräkt och uniform*. Stockholm 1973.

Bergman, Eva. *Nationella dräkten Gustaf III:s dräktreform 1778*. Stockholm 1938.

Borg, E. *Den danske marines uniformer gennem tre århundreder*. Viborg 1974.

Bruijn, Jaap R. *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Columbia 1990.

Davey, James. *The Transformation of British Naval Strategy. Seapower and supply in Northern Europe, 1808–1812*. Woodbridge 2012.

Glete, Jan. "Beredskap och vidmakthållande: Varvet och linjeflottan 1772–1866", *Karlskronavarvets historia del 1 1860-1866*. Karlskrona 1993.

Glete, Jan. *Swedish Naval Administration 1521–1721. Resource Flows and Organisational Capabilities*. Leiden 2010.

Gripenberg, Ole. *Finsk krigsmannabeklädnad under 400 år*. Borgå 1966.

Gynther, S. W. Författningssamling för Kongl. Maj:ts Flotta del 2; 4; 7; 8. Härnösand 1852; 1854; 1861; 1863.

Kronberg, Klas. *Uniform*. Stockholm 2010.

Mansén, Elisabeth. *Sveriges historia 1721–1830*. Stockholm 2011.

Markelius, Martin. *Gustav III:s armé*. Stockholm 2020.

Miller, Amy. *Dressed to Kill: British Naval Uniform, Masculinity and Contemporary fashion*. London 2007.

Roosvall, Johnny & Lilja, Gösta & Andersson, Knut. *Svenskt konstnärslexikon del V*. Malmö 1952–1967.

Sjöstrand, Wilhelm. *Kadettskolan i Karlskrona 1756–1792*. Karlskrona 1937.

Spens, Edvard. "Livet ombord och i land under Stormaktstiden fram till 1679", *Svenska flottans historia 1612–1679*. Malmö 1945.

Strøm, Knut Erik. *Marinens uniformer – et billedhefte*. Oslo 1988.

Svensson, Harry R:son. "Det är märkvärdigt hur 10 à 12 personer, hvilka en gång varit tillsammans kunna spridas ut öfver jordytan." – Svenska örlogsofficerare i utrikes tjänst under 1800-talet", *Militärhistorisk tidskrift 2013*. Stockholm 2014.

Svensson, Harry R:son. *Svensk Nazism och historiebruk: Fallstudier om flottan och örlogsstaden Karlskrona*. Malmö 2019.

Svensson, Sixten. *Örlogsflottans personal och beklädnad 1778–1801*. Karlskrona 1997.

Svensson, Sixten. *Örlogsflottans manskap och dess beklädnad de första 250 åren*. Karlskrona 1998.

Villstrand, Nils Erik. *Sveriges historia 1600–1721*. Stockholm 2011.

Zettersten, Axel. *Svenska flottans historia 1522–1634*. Stockholm 1890.

Zettersten, Axel. *Svenska flottans historia åren 1635–1680*. Norrtelje 1903.

Noter

- ¹ Nationalencyklopedin, uniform. [http://www-ne-se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/uniform-\(1\)](http://www-ne-se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/uniform-(1)) (hämtad 2021-03-29).
- ² Nationalencyklopedin, uniform. <http://www-ne-se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/uniform> (hämtad 2021-03-27).
- ³ Bergman 1938, s. 9.
- ⁴ Svensson 1998, s. 23.
- ⁵ Gynther 1863, s. 202.
- ⁶ Kongl. Brefv. den 4 Juni 1792, Gynther 1863, s. 202, Gynther 1854, s. 197f.
- ⁷ Gynther 1863, s. 201f.
- ⁸ Bellander 1973, s. 355ff.
- ⁹ <https://digitalcollections.nypl.org/collections/the-vinkhuijzen-collection-of-military-uniforms#/?tab=about&roots=9:f0106c50-c533-012f-a41d-58d385a7bc34>. (hämtad 2021-03-30).
- ¹⁰ <https://digitalcollections.nypl.org/collections/the-vinkhuijzen-collection-of-military-uniforms?utf8=%E2%9C%93&keywords=Navy#/?tab=navigation&roots=9:f0106c50-c533-012f-a41d-58d385a7bc34#?tab=filter>; <https://digitalcollections.nypl.org/collections/the-vinkhuijzen-collection-of-military-uniforms?utf8=%E2%9C%93&keywords=Navy#/?tab=navigation&roots=19:a794a950-c554-012f-c8c9-58d385a7bc34#?tab=filter>. (hämtad 2021-03-30).
- ¹¹ <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47da-e0c4-a3d9-e040-e00a18064a99>, (hämtad 2021-10-17, kl. 11.53).
- ¹² <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47da-e1b5-a3d9-e040-e00a18064a99>, (hämtad 2021-10-17).
- ¹³ Svenskt konstnärslexikon del V, sid s. 286f.
- ¹⁴ HSA, "Svenska flottans uniformshistoria 1802–1901", Sixten Svensson, Förord.
- ¹⁵ Nationalencyklopedin, uniform. <http://www-ne-se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/uniform> (hämtad 2021-03-27).
- ¹⁶ Kronberg 2010, s. 7.
- ¹⁷ Bellander 1973, s. 5.
- ¹⁸ Bellander 1973, s. 6.
- ¹⁹ Bellander 1973, s. 144.
- ²⁰ Bellander 1973, s. 158.
- ²¹ Bellander 1973, s. 190.
- ²² "Axel Ludvig Zettersten"; *Tidskrift i Sjöväsende* Nr. 6 1910.
- ²³ Zettersten 1890, s. 128.
- ²⁴ HSA; Forskningsunderlag Pärm 1.
- ²⁵ Bellander 1973, s. 359.
- ²⁶ Svensson 1998, s. 3.
- ²⁷ Svensson 1998 s. 12.
- ²⁸ Markelius 2020, s. 280-285; 414.
- ²⁹ Bergman 1938, s. 96ff.
- ³⁰ Uppslagsverket Finland, Gripenberg, Ole, <https://uppslagsverket.fi/sv/sok/view-170045-GripenbergOle> (hämtad 2021-03-28).
- ³¹ Gripenberg 1966, s. 5.

- ³² Gripenberg 1966, 124ff.
- ³³ Zettersten 1903, s. 52f.
- ³⁴ Arvet efter Nederländerna lever vidare efter snart 400 år. Det nederländska ordet för krig, oorlog, har blivit örlog på svenska. Örlogsflottan betyder krigsflotta. Ordet används bara i samband med flottan.
- ³⁵ Glete 2001.
- ³⁶ Zettersten 1903, s.52ff.
- ³⁷ Svensson 2014, s. 101f.
- ³⁸ Borg 1974, s. 11ff.
- ³⁹ HSA; Olafsen 1958; Brev till Sixten Svensson, Akershus 6 september 1996.
- ⁴⁰ Strøm 1998, s. 2ff.
- ⁴¹ Adler och Bellander 1969, s. 214; 257.
- ⁴² Adler & Bellander 1969, s. 265.
- ⁴³ Miller 2007, s. 33.
- ⁴⁴ Miller 2007, s. 37ff.
- ⁴⁵ Miller 2007, s. 60ff.
- ⁴⁶ Miller 2007, s.65f
- ⁴⁷ Miller 2007, s. 95.
- ⁴⁸ Miller 2007, s. 84ff.
- ⁴⁹ Gynther 1863, s. 200ff.
- ⁵⁰ Gynther 1852, s. 62ff.
- ⁵¹ Kongl. meddelande 25/11 1845, Gynther 1863, s. 215ff.
- ⁵² Gynther 1861, s. 628.
- ⁵³ *Nationalencyklopedin*, Sverige. <http://www-ne-se.ezp.sub.su.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/sverige> (hämtad 2021-03-30)
- ⁵⁴ Villstrand 2011, s. 157ff.
- ⁵⁵ Småpersedlar var skjortor, strumpor och skor som gavs av rotebönderna till båtsmännen i natura, Gynther 1852, s. 102.
- ⁵⁶ Zettersten 1903, s. 61f; 76f.
- ⁵⁷ Zettersten 1903, s. 106ff
- ⁵⁸ Kongl. Resol. På Allmogens Besvär den 16 Mars 1739, §65, Gynther 1852, s. 93.
- ⁵⁹ Bellander 1973, s. 82f.
- ⁶⁰ Glete 2010, s. 665.
- ⁶¹ Kongl. Maj:ts Nädiga Resolution och Förordning den 27 April 1685, Gynther 1852, s. 431ff.
- ⁶² Gynther 1852, s. 83ff; s. 88.
- ⁶³ Bellander 1973, 128ff.
- ⁶⁴ Kongl. Brefv. den 10 Sept. 1816, Gynther 1852, s. 27.
- ⁶⁵ Amir. Koll. Resol. Den 7 Aug. 1753, Gynther 1852, s.277ff.
- ⁶⁶ Glete 1993, s. 160f.
- ⁶⁷ Gynther 1852 s. 412.
- ⁶⁸ Kongl. Resol. å. Allmog. Besvär. den 29 juni 1752, §15, Kongl. Brefv. den 17 mars 1825, Gynther 1852, s. 88f.
- ⁶⁹ Kongl. Resol. å Ståd. Besvär den 19 januari 1757, § 55, Gynther 1854, s. 171.
- ⁷⁰ Kongl. Brefv. den 24 Nov. 1774, Gynther 1851, s. 450.
- ⁷¹ Gynther 1851, s. 451.
- ⁷² Kongl. Brefv. den 19 juni 1810, Gynther 1852, s. 62.

⁷³ Kongl. Cirkul. den 24 April 1745, Kongl. Förordn. den 26 Nov. 1812, Kongl. Cirkul. den 26 Nov. 1812, Gynther 1852, s. 62.

⁷⁴ Gynther 1852, s. 428ff.

⁷⁵ Glete 2010, s. 601.

⁷⁶ Spens 1945, s. 372f.

⁷⁷ Blångarn, mycket grovt.

⁷⁸ Kongl. instrukt. och Förordn. den 29 Aug. 1683, Gynther 1852, s. 84.

⁷⁹ Kongl. instrukt. och Förordn. den 29 Aug. 1683, Gynther 1852, s. 85.

⁸⁰ Kongl. Konfirmationen den 2 Mars 1688, Gynther 1852, s. 85ff.

⁸¹ Buldan är ett grovt tvåskaftat tyg av lin, jute eller hampa. Det användes till säckar, segel och enklare kläder, SAOB.

⁸² Bullfång var en kapprock som användes av båtsmän, SAOB.

⁸³ Kongl. Förordningen den 23 Maj 1690, § 6; Kongl. Polettenden 16 Nov. 1716, Gynther 1852, s. 87.

⁸⁴ Kongl. Resol. å Allmogens besvär den 25 Maj 1720, §32, Kongl. Brefv. den 18 Aug. 1743, Am:ts Koll. Cirkul. den 28 Jan. 1745, Kongl. Brefv. den 22 Jan. 1776, Kongl. Brefv. Den 30 Dec. 1808, Nåd. Generalorder den 9 Jan. 1809, Kongl. Brefv. den 28 Maj. 1811, Kongl. Brefv. den 10 Sept. 1816, Gynther 1852, s. 92f.

⁸⁵ Kongl. Resol. å Allmogens besvär den 3 Juni 1719, §22, Kongl. Resol. å Allmogens besvär den 16 Mars 1739, §65, Kongl. Brefv. den 22 Jan. 1776, Gynther 1852, s. 94.

⁸⁶ Kongl. Brefv. den 28 Maj 1730, Gynther 1852, s. 94.

⁸⁷ Kongl. Resol. å. Allmog. Besvär. den 29 juni 1752, §15, Kongl. Brefv. den 17 mars 1825, Gynther 1852, s. 88f.

⁸⁸ <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47da-e1b5-a3d9-e040-e00a18064a99>, (hämtad 2021-10-17).

⁸⁹ Kongl. Brefv. den 10 Sept. 1816, Gynther 1852, s. 89.

⁹⁰ Kongl. Brefv. den 10 Sept. 1816, Gynther 1852, s. 89.

⁹¹ Kongl. Brevven den 28 maj 1811, den 19 Sept. 1815, den 10 Sept. 1816, den 3 och 20 Oct. 1829 samt den 14 Maj 1838, Kongl. Maj:ts. Nådiga Förordning, angående Indelnings- och Roterings-Båtsmännens beklädnad, Gynther 1852, s. 99ff.

⁹² Kongl. Reglem. den 18 Maj 1689, §1, Kongl. Brefv. den 2 Mars 1720 och den 18 Aug. 1743, Am:ts Koll. Cirkul. den 28 Jan. 1745, Kongl. Förordn. den 31 Mars 1789, §1, Kongl. Instr. Den 17 Nov. 1817 och den 6 April 1838, Gynther 1852, s. 104f.

⁹³ Gynther 1852, s. 82.

⁹⁴ Kongl. Brefv. d. 12 Sept. 1732, Gynther 1852, s. 82.

⁹⁵ Reglem. den 11 Februari 1823, Gynther 1852, s. 82.

⁹⁶ Kongl. Brefv. den 23 Febr. 1819, Gynther 1854, s. 449f.

⁹⁷ Kongl. Brefv. den 2 Nov. 1824, Gynther 1854, s. 450.

⁹⁸ Kongl. Brefv. den 2 Nov. 1824, Gynther 1858, s. 626.

⁹⁹ Kongl. Brefv. den 2 Nov. 1824, Gynther 1852, s. 116.

¹⁰⁰ Befälhafv. Amir. Resol. d. 7 Mars 1828, Gynther 1858, s. 636f.

¹⁰¹ Kongl. Kungör. Den 23 april 1811, Gynther 1852, s. 428.

¹⁰² Kongl. Brefv. den 19 Sept. 1815, Gynther 1852, 108f.

¹⁰³ Kongl. Kungör. den 10 Sept. 1816, Förvalt. Bref den 7 Juli 1817, Gynther 1852 s. 111.

¹⁰⁴ Kongl. Maj:ts Nåd. Kungör. Den 27 Oct. 1812, Gynther 1851, s. 106ff.

¹⁰⁵ Kongl. Brefv. den 18 och 29 Juni 1813, Gynther 1851, 170.

¹⁰⁶ Kongl. Maj:ts. Nåd. befalln. Den 12 Sept. 1825, Kongl. Kungör. d. 10 Sept 1816, Kongl. Brefv. den 13 Juli 1816, Gynther 1851, 170ff., Kongl. Brefv. den 24 Febr. 1818, Gynther 1851, s. 163f.

¹⁰⁷ Zettersten 1903, s. 55.

¹⁰⁸ Kongl. Brefv. d. 26 Sept. 1696, Kongl. Resol. d. 12 Oct. 1696, §2, Gynther 1863, s. 200.

¹⁰⁹ Kongl. Förordning. D. 26 juni 1735 och d. 20 Jan. 1746, Gynther 1863, s. 200.

¹¹⁰ Kongl. Brefv. d. 25 Sept. 1738, Gynther 1863, s. 200.

¹¹¹ Kongl. Brefv. d. 25 Sept. 1738, Kongl. Resol. Å Allmog. Besvär d. 21 Jan. 1748, Kongl. Förordn. d. 12 Juli, d. 11 Oct. och d. 10 Nov. 1756, Kongl. Resol. å Krigsbef. Besvär. D. 12 nov. 1766, §44, Kongl. Brefv. d. 23 Juli 1771, Gynther 1863, s. 200.

¹¹² Kongl. Förordn. d. 10 Sept. 1751, Gynther 1863, s. 201.

¹¹³ Mansén 2011, s. 28f.

¹¹⁴ Miller 2007, s. 7.

¹¹⁵ Nåd. Generalorder d. 1 Juni 1824, Gynther 1863, s. 202.

¹¹⁶ Kongl. Brefv. den 7 Oct. 1823, Gynther 1851, s. 398.

¹¹⁷ Zettersten 1903, s. 60.

¹¹⁸ Bruijn 1990, s. 194.

¹¹⁹ Sjöstrand 1937, s. 28.

¹²⁰ Svensson 1997, s. 8; Miller 2007, s. 24ff.

¹²¹ Svensson 1997, s. 18.

¹²² Miller 2007, s. 40ff.

¹²³ Svensson 2019, s. 56ff.

¹²⁴ Davey 2012, s. 5; 15ff; 36f; 57.

¹²⁵ Svensson 2013, s. 98f.



Forskarpriset till Jan Gletes minne

År 2012 beslöt Sjöhistoriska Samfundet att instifta ett forskarpris till Jan Gletes minne, att delas ut till "forskare, svensk eller utländsk, som med sitt vetenskapliga arbete utvecklar kunskapen om svensk maritim historia eller angränsande ämnen". Prissumma och pristagare beslutas årligen av Sjöhistoriska Samfundets styrelse. Eftersom det är ett pris och inget stipendium, tillämpas inget ansökningsförfarande.

Prismottagare:

2013: Niklas Eriksson, intendent vid Sjöhistoriska museet och doktorand i marinarkeologi vid Södertörns högskola (han avlade sin doktorsexamen 2014). I prismotiveringen sägs, att han "på ett nytt och fruktbart sätt kombinerar tvärvetenskapliga perspektiv, historiska och arkeologiska, med en förmåga att sätta in det unika svenska maritima arvet i en bred europeisk kontext."

2014: AnnaSara Hammar, fil dr vid Umeå universitet. Hon tilldelades priset för sin avhandling *Mellan kaos och kontroll. Social ordning i svenska flottan 1670–1716*. I motiveringen sägs, att "boken är en både gedigen och välskriven undersökning, i vilken författaren kombinerar ett marinhistoriskt med ett rättshistoriskt perspektiv. På det sättet tillför hon den marinhistoriska forskningen nya aspekter, helt i Jan Gletes anda."

2015: James Davey, PhD, curator, National Maritime Museum. Han tilldelades priset bl.a. för sin bok *The Transformation of British Naval Strategy – Seapower and Supply in Northern Europe, 1808–1812*. I den engelskspråkiga motiveringen konstateras att Davey har "from a British perspective and founded on extensive original research, thrown light upon important aspects of the naval history of the Baltic area, in particular the logistic foundations for naval warfare in the early 19th century."

2016: Victor Wilson, historiker vid Åbo Akademi. Han tilldelades priset för sin avhandling *Krig och handel i den karibiska frihamnen Gustavia,*

1793–1815. Avhandlingen utgör ett viktigt forskningsbidrag till svensk historieskrivning och ett nytt och betydande bidrag till den atlantiska kolonialismens historia. Wilsons arbete placerar historien om den svenska kolonin S:t Barthélemy och dess frihamn Gustavia för första gången i ett relevant maritim historiskt sammanhang.

2017: Jakob Seerup, intendent (museumsinspektör) vid Bornholms Museum, tidigare vid Orlogsmuseet i Köpenhamn. Han belönades för sin omfattande vetenskapliga produktion om den danska örlogsflottans verksamhet i Östersjön under det långa 1700-talet. I Jakob Seerups forskning ryms både internationella utblickar och jämförelser med den svenska flottan. Genom att belysa mindre uppmärksammade aspekter av flottans verksamhet och sociala organisation har han även bidragit till att utveckla örlogsforskningen i nya riktningar.

2018: Inget publicerat forskningsarbete uppfyllde kriterierna.

2019: Rune Edberg fil dr. Han belönas för sin forskning som grupperar sig kring några centrala teman: främst vikingaskeppskopian Ormen Friskes förlisning, vikingatida seglation och pålspärrar och tilldelas forskarpriset för en varierad men ändå fokuserad maritim produktion.

2020: Hanna Hagmark, chef för Ålands Sjöfartsmuseum. Hon belönades "för sina pionjärinsatser i forskningen om sjömanshustrun, exempelvis i boken *Avsked och återseende. Sjömanshustruns liv under 1900-talet* (2008), och för sitt arbete för att beforska och bevara Ålands maritima kulturarv".

2021: Patrik Höglund, marinarkeolog vid Statens maritima och transporthistoriska museer. Han belönades för sin "forskning i gränsområdet mellan marin arkeologi och historia. I avhandlingen *Skeppssamhället. Rang, roller och status på örlogsfartyg under 1600-talet* skildrar han livet ombord på örlogsflottans större fartyg under 1600-talet. Han studerar vilka grupper tjänstgjorde ombord, vilket status de haft och hur de förhöll sig till varandra. Han kombinerar skickligt arkeologiskt material med historiska källor och ger i sin avhandling en fyllig men ändå lättillgänglig bild av ett komplext "skeppssamhälle".



Sune Örtendahls stiftelse

Sjöhistoriska Samfundets styrelse förvaltar Sune Örtendahls stiftelse. Denna stiftelse tillkom 2000 efter en betydande testamentarisk donation från framlidne örlogskaptenen Sune Örtendahl. Enligt bestämmelse i testamentet används avkastningen av stiftelsens kapital för att stödja utgivningen av *Forum navale* och *Forum navales skriftserie*.

Anvisningar för ansökningar till Sune Örtendahls stiftelse:

Stödet utgår i form av bidrag till publicering av böcker av sjöhistoriskt intresse. Sådant stöd kan utgå både till avhandlingar och annan litteratur av vetenskaplig eller dokumentär karaktär. För en förteckning över hittills utgivna titlar se: www.sjohistoriskasamfundet.se

Stöd utgår ej för forskning, resor, litteratur mm.

Stödet utgår antingen genom att Sjöhistoriska Samfundet ombesörjer publiceringen av skriften eller genom att Samfundet utbetalar tryckningsbidrag till annan utgivare. I bägge fallen distribueras skriften till Samfundets medlemmar och ingår i *Forum navales skriftserie*.

Ansökningar om publicering av manuskript eller tryckningsbidrag ställs per e-post till:

Thomas Taro Lennerfors
Uppsala universitet
Institutionen för samhällsbyggnad och industriell teknik
Avdelningen för industriell teknik
Box 169
751 04 Uppsala
Sweden
thomas.lennerfors@angstrom.uu.se

Till ansökan ska manuskript och kostnadsberäkning bifogas. Beslut om stöd fattas av Sjöhistoriska Samfundets styrelse. Sökande rekommenderas att vara ute i god tid med ansökan med hänsyn till aktuella sammanträdesdatum för styrelsen. Ytterligare information om detta ges av sekreteraren eller redaktören. I samband med avtalet om tryckningsbidrag förbinder sig sökanden att tillse att överenskommet antal exemplar av boken levereras till Sjöhistoriska Samfundet och dess medlemmar.

På bokens titelsida (eller motsvarande) anges "Utges med stöd av Sjöhistoriska Samfundet och Sune Örtendahls stiftelse, samt ingår i Forum navales skriftserie som (aktuellt löpande nummer)".



Skrivregler för manus till Forum navale

Det finns två kategorier av artiklar i Forum navale: vetenskapliga artiklar som genomgår anonym sakkunniggranskning med åtminstone två granskare, samt populärvetenskapliga artiklar som genomgår redaktionell granskning. Specificera vilken kategori ditt manus tillhör.

Till manuskript på svenska skall bifogas en kortfattad sammanfattning ("summary") på engelska, mellan en halv och två sidor. (Forum navale står för språkgranskning av den engelska sammanfattningen och kan, om särskilda skäl föreligger, bistå med översättning.) Författaren ombeds att skriva en kort författarpresentation, mellan 3 och 10 rader (namn, födelseår, titel och nuvarande arbete, samt forskningsintressen och senaste publikationer).

Forum navale publicerar också kortare notiser (cirka 1500-2000 ord), såsom kommentarer på maritim konst, dokument, symboler och artefakter, som genomgår redaktionell granskning.

Recensioner inleds med ingress där bokens författare, titel, tryckort, förlag, tryckår, sidantal och bandtyp anges. Kontakta redaktionen om du har förslag på bok som bör recenseras eller om du själv vill recensera en bok.

Alla bidrag ska skickas i word-format per e-post till redaktionen.

Anvisningar för noter och litteratur

Noter skall placeras efter den tryckta texten (använd funktionen "Infoga fotnoter" på din dator). Nummer till fotnoter placeras vanligtvis efter punkten i en mening; endast om det förekommer flera referenser i en mening kan nummer placeras i meningen. Bifogas litteraturförteckning till artikeln skall hänvisningar till böcker eller artiklar i not göras i förkortad form (författarnamn, tryckår, sidor), medan fullständig titel anges i litteraturförteckningen. Exempel på noter:

Widén 1990, s. 33, 55.

Johansson 1980, s. 55-89.

Johansson 1980, s. 55 ff.

Litteraturförteckning: Namn på böcker, tidningar och tidskrifter i litteraturförteckningen skall kursiveras. Namn på tryckta uppsatser, essäer i antologier etc. skall omgärdas med citattecken. Exempel:

Johansson, Ulla, "Fattigvård i Sverige under 1700-talet", i: *Oppdagning av fattigdomen. Social lovgivning i Norden på 1700-talet*. Oslo 1982

Attman, Artur, *Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik, 1558-1595*. Lund 1944

Gill, Conrad, "The Affair of Porto Novo: An Incident in Anglo-Swedish Relations", *The English Historical Review*, vol. 73, No 286, January 1958

Enkla stilregler

Siffror. Årtal skrivs 1956; men höga tal skrivs med ett mellanslag, t ex 1 956 meter. Låga tal skrivs ut (ett, två, tio, nitton), med undantag för procent, mått eller uppräknings av flera siffror. Vid uppgifter om datum skriv ut månad (t ex, den 10 januari 1950; ej 10/1 1950)

Undvik förkortningar om möjligt. Vid användning av ovanliga förkortningar skriv alltid en lista av förkortningar som placeras före Litteratur och Källor.

Citat: längre citat, mer än tre rader, bör skrivas med indrag utan citattecken och med mindre teckenstorlek än löpande text. Utelämnade ord i citat skall markeras med tre punkter inom parentes: [...].

Fartygsnamn kursiveras och skrivs utan citattecken.

Sjöhistoriska Samfundets styrelse

Ordförande:	Kommendör Bo Wallander (pensionerad)
Vice ordförande:	F.d. museichef Klas Helmerson
Skattmästare:	Kommendörkapten Mikael Råman (pensionerad)
Redaktör:	Professor Thomas Taro Lennerfors
Biträdande redaktör:	Fil. Dr. Mirja Arnshav
Biträdande redaktör:	Docent Martin Eriksson
Biträdande redaktör:	Fil. Dr. Andreas Linderoth
Övriga ledamöter:	Direktör Hans Christner
	Ambassadör Lars Grundberg
	Fil. Dr. AnnaSara Hammar
	Professor Leos Müller

Board of the Swedish Society for Maritime History

Chairman:	Captain Bo Wallander (Ret'd)
Vice Chairman:	Museum Director (ret) Klas Helmerson
Treasurer:	Commander Mikael Råman (Ret'd)
Editor:	Professor Thomas Taro Lennerfors
Deputy Editor:	Ph.D. Mirja Arnshav
Deputy Editor:	Associate Professor Martin Eriksson
Deputy Editor:	Ph.D. Andreas Linderoth
Members of the Board:	Mr. Hans Christner
	Ambassador Lars Grundberg
	Ph.D. AnnaSara Hammar
	Professor Leos Müller

Forum navales redaktionsråd

Prof. Lars Ericson Wolke, Försvarshögskolan, Sverige.

Prof. Leos Müller, Stockholms universitet, Sverige.

Prof. Steve Murdoch, University of St Andrews, Storbritannien.

Prof. Jari Ojala, University of Jyväskylä, Finland.

Prof. Stig Tenold, Norwegian School of Economics, Norge.

Prof. Nils Villstrand, Åbo Akademi, Finland.

Fil. Dr. Hanna Hagmark, Åland Maritime Museum, Finland.

Fil. Dr. René Taudal Poulsen, Copenhagen Business School, Danmark.

Fil. Lic. Mats Kero, Sjöhistoriska Samfundet, Sverige.

The Swedish Society for Maritime History

- aims to promote research in maritime history, primarily the Swedish experience in this regard, in all its forms and contexts.
- publishes the journal *Forum navale* and publications belonging to the *Forum navale* Book Series
- organizes meetings for members, including lectures in maritime history
- manages and administrates The Sune Örtendahl Foundation, which supports the publication of *Forum navale* and publications belonging to the *Forum navale* Book Series

Address

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Rosenius
Kornhamnstorg 2
111 27 Stockholm
E-mail: info@sjohistoriskasamfundet.se

Back issues of *Forum navale* are available on the website below.

Website

www.sjohistoriskasamfundet.se

Membership

The annual membership fee is 300 SEK.

Forum navale

Editor: Thomas Taro Lennerfors, email: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Deputy Editor: Mirja Arnshav, email: mirja.arnshav@live.com
Deputy Editor: Martin Eriksson, email: martin.eriksson@umu.se
Deputy Editor: Andreas Linderöth, email: linderötha@gmail.com

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

Forum navale accepts manuscripts in English.



Pris 200 kr

Beställes genom bokhandel eller direkt hos Sjöhistoriska Samfundet

ISSN 0280-6215