

Mästare och manér – skeppsbyggeri under 1600-talet

Att det var supermakterna England, Nederländerna och Frankrike som gick i bräschen för skeppsbyggeriet under tidigmodern tid är föga förvånande. Väl fungerande skepp utgjorde omistliga verktyg när imperier skulle byggas. Under slutet av 1500-talet och början av 1600-talet utvecklades i Nederländerna metoder som innebar att fartyg kunde byggas snabbt och billigt, något som mynnade ut i en närmast industriell framställning av farkoster. Tekniska innovationer inom såväl vindkraft som fartygsdesign ökade effektiviteten och lönsamheten i republiken, som ibland beskrivs som den första moderna ekonomin och kapitalismens vagga (De Vries & van Der Woude 1997; Weber 1978). I 1600-talets Sverige sade man att nederländska skepp var byggda på ”holländskt manér” (Rålamb 1691; Svensson 1963:91–108).

De omfattande kontakterna mellan Sverige och Nederländerna vilade på ett ömsesidigt beroendeförhållande. Den snabbt expanderade stormakten Sverige bestod av ett antal löst sammanhållna provinser som erövrats med våld och sträckte sig över en betydande men samtidigt glest befolkad areal. Den ekonomiska grunden bestod av råvaruexport av trä och metall. I den nederländska republiken trängdes en stor befolkning på ett begränsat territorium medan ekonomin blomstrade genom världsomfattande handel och kolonialisering. Det var just dessa skillnader som gav förutsättningarna för ett väl fungerande och lukrativt samarbete (se bland annat Fahlborg 1923:205–281; Fahlström 1947; Noldus, 2002:14; 2005, van Zanden and van Tielhof 2009:389–403).

Från ett nederländskt perspektiv var handeln på Östersjön synnerligen lönsam. Traden benämndes understundom *Moedernegotie*, vilket direktöversatt betyder modertraden (Noldus 2005:8; Fahlborg 1923:206; van Tielhof 2002). I den konkurrerande supermakten England kallades Östersjöhandeln i stället *the lost trades* (Barbour 1930:267). Metall- och

trävaror skeppades ut från Sverige och i gengäld importerades salt, förädlade produkter och inte minst kompetenta personer.

De nederländska influenserna i 1600-talets Sverige var betydande, inte minst för att inflyttade familjer etablerade såväl handelshus som industrier (se t.ex. Müller 1998). Nederländsk konst och arkitektur blev synnerligen populärt och en betydande del av Sveriges bevarade 1600-talsbyggnader uppfördes av nederländska mästare eller efter holländska förebilder (se genomgång hos Noldus 2002; 2005).

Situationen var likartad inom skeppsbyggeriet. Svenska redare beställde skepp från varven i Holland, som byggde skeppen av virke från Östersjöregionen. Inom svenska flottan förlitade man sig på skeppsbyggnadskompetens från Nederländerna, vilket satte en holländsk prägel på skeppen. Därmed inte sagt att de svenska skeppen var alltigenom identiska med dem som byggdes nere på kontinenten. Till exempel byggdes regalskeppet *Vasa* av en ursprungligen holländsk mästare (se t.ex. Hocker 2011), men som övertygande visats av konsthistorikern Hans Soop har skeppets skulpturer, motiv och symbolik, som anspelar på den gudomliga kungamakten, anpassats för stormaktssvenska förhållanden (Soop 1978; 1992; 2007).

De holländska skeppen var i allmänhet mer sparsamt dekorerade än de svenska och saknade det veritabla överdåd som möter oss på *Vasa*. Förhållandet bottnar delvis i att Nederländerna var en republik, där ett kungligt statsöverhuvuds gudomliga härkomst helt enkelt inte behövde läggas i dagen genom skulpturer. Men det kan också bero på den mer generella återhållsamhet gentemot moraliska tveksamheter som vräkighet, frosseri och överdåd som ibland anses utmärkande för Nederländerna under 1600-talet (se diskussion hos Schama 1989; Weber 1978).

Från holländskt till engelskt manér

Nederländerna hade konkurrenser, vilket påverkade Sverige och i förlängningen även karaktären på det svenska skeppsbyggeriet. Under decennierna efter 1600-talets mitt utkämpades de återkommande engelsk-nederländska krigen, vilka på flera sätt hade en maritim prägel. Dels bottnade själva konflikten i en strävan efter dominans över världshaven och handeln med kolonierna, dels kom stridigheterna i stor utsträckning att utkämpas till sjöss. Sverige förhöll sig neutralt i konflikten men samarbetade med de stridande nationerna på olika sätt.

Under 1666 ökade exempelvis antalet svenskflaggade handelsfartyg väldigt markant, vilket bottnar i att nederländska skepp försetts med svensk flagg (Müller et al. 2016:73–75).

Medan supermakterna kämpade om herravälde över världshaven konkurrerade Danmark och Sverige om dominans över Östersjön. Men eftersom de produkter som skeppades till och från Östersjöområdet var en del i en global ekonomi kom konflikterna att få storskaliga politiska konsekvenser. Nederländerna hade dragit fördelar av maktbalansen i Östersjöområdet och gynnat den svagare parten. Även om handeln mellan Sverige och Nederländerna fortgick så kom de politiska relationerna att bli mer och mer intrikata i takt med att Stormaktsverige expanderade på Danmarks bekostnad. De diplomatiska kontakterna blev allt frostigare och eskalerade vid flera tillfällen till krig.

Under 1660-talet ändrar handeln orientering. De nederländska familjer som etablerat handelshus i Sverige exporterade i tilltagande utsträckning metallvaror till England (se t.ex. Müller 1998:82–91). Det föll sig därför naturligt att militär kompetens i alla dess former och i högre utsträckning än tidigare rekryterades från England. I Karl X Gustavs krig mot Danmark, som var förenat med Nederländerna, deltog flera engelska officerare samtidigt som engelska flotteskadrar av och till var närvarande på Östersjön (Askgaard 1974; Glete 2010:340–344). Som ett led i denna anglifiering började man även att snegla på engelska skepp.

Enligt en ofta återberättad episod fick Karl X Gustav syn på den engelska flotteskader som under amiral Montague bevakade engelska intressen på Östersjön 1658, när han befann sig på Kronborgs slott. Riksamiralen Gustaf Otto Stenbock har berättat: ”Hans Sal. K.M:t gick då med en lijten jackt och när han med stoor curiositet hade skådat flottan det minsta skeppet med det största fick H.M:t såddan lust at han sade sig ändtligen också skola hafva Skepp, skulle han än Sällia sin jacka” (Stackell:1929:14; Nilsson 1987:88; Rönby & Adams 1994:57–59; Lundgren 2000:9).

Anekdoten ger sken av att den oövervinnerlige krigarkungen tämligen lättvindigt lät sig begeistras av de engelska skeppens elegans och i pur fåfänga valde att rekrytera skeppsbyggmästare från England. Detta är dock knappast hela sanningen. Karl Gustavs intresse för och positiva omdömen om de engelska skeppen bottnade snarast i hans politiska och militära ambitioner och var ett led i hans försvarsstrategiska närmande till England.

Att rekrytera mästare som var förtrogna med skeppsbyggnadskonsten var statsangelägenheter. För att tillgodose Karl Gustavs önskemål inleddes förhandlingar om värvning av personer med sådana kunskaper direkt med Oliver Cromwell (Anderson 1957:101; Lundgren 2000:10). Det hela resulterade i att tre engelska skeppsbyggmästare trädde i svensk tjänst 1659.

Övergången från värvning av holländska mästare till värvning av engelska, innebar att alla som verkade inom den svenska flottan fick bekanta sig med fartyg vars form och utförande skilde sig från dem som de var vana vid. Den svenska flottans skepp hade ditills byggts på holländskt manér med flatbottnade, mer trågformade skrov. Sedda från ovan framstod de holländska skeppen som betydligt trubbigare än de engelska. De engelska skeppen var skarpare i fören och i aktern och mer djupgående. De framstår som närmast spolformade i jämförelse med de mer rektangulära, holländska skroven.

En i sammanhanget ganska iögonfallande skillnad mellan skepp byggda på holländskt och på engelskt manér var att de engelska saknade vattenspegel, den platta nedre delen av akterspegeln närmast vattnet. I stället böjdes bordplankorna i aktern upp och slutade vid den så kallade häckbalken, vilket gav starka akterskepp som även var fördelaktiga ur vattenströmningssynpunkt. De holländska örlogsfartygen hade däremot platt vattenspegel under hela 1600-talet. Först under följande sekel anammades den strukturellt sett mycket starkare rundade aktern.

Men även byggnadsmetoderna var olika. De holländska skroven byggdes utan egentliga ritningar. Istället hade mästaren så kallade bestick, vilka bestod av ett antal proportioner utifrån vilka skrovet formades (se genomgång hos Hasslöf 1970; Landstöm 1980; Hocker 2004; Lemée 2006; Hoving 2012). Metoder och matematiska formler för att på förhand beräkna de projekterade fartygens last- och seglingsegenskaper saknades, vilket innebar att snilleblixtar och innovativa infall kunde få förödande konsekvenser. Resultatet var svårt att förutse. Oftast togs det säkra före det osäkra och väl fungerande skepp kopierades. Det säger sig självt att denna sedvana knappast sporrade till vare sig nytänkande eller experimentlusta (jfr Hoving 2012:1–34). De holländska skeppen är påfallande lika och uniforma. Det var som om man byggde samma skepp om och om igen men justerade storleken efter behov och materialtillgång (jfr Eriksson 2014a:12).

Den engelske skeppsbyggmästaren Anthony Deane, som är mest känd för att ha författat ett omfattande manuskript om skeppsbyggeri,

anses ibland vara den förste som på matematisk väg kunde beräkna ett skepps djupgående medan det ännu stod på land, även om han aldrig själv gjorde anspråk på att ha löst problemet (jfr Nilsson 1987:99; Lavery 1981:21–28). Den verkliga teoretiseringen av skeppsbyggnadskonsten skedde dock först framåt slutet av seklet och i början av 1700-talet, men då var det Frankrike som låg i framkant (se Ferreiro 2007).

Skillnaderna mellan det holländska och engelska bruket av ritningar fick handfasta konsekvenser för hur timmermännen gick tillväga på skeppsvarven. De holländska skroven, som alltså utformades utan linjeritningar, byggdes som så kallade skalbyggen. Detta innebar att skrovets yttre skal – bordläggningen som består av längsgående plankor – färdigställdes före det att de inre tvärskeppsförstärkande spannten monterades. Bordplankorna hölls samman av provisoriskt insatta klotsar, vilka sedermera togs bort (Lemée 2006).

Det vanligaste var dock att endast den lägsta, nästan flata delen av skeppets botten – det så kallade flacket – byggdes med denna skalbyggnadsteknik. Sedan flacket färdigställtts upp till den punkt där skrovet böjer sig upp till sidorna, restes ett antal spant runt och skrovet kunde fullbordas. För att särskilja sådana skrov från mer renodlade skalbyggen talar man ibland om ”bottenbaserade skrov” (jfr Hocker 1991; 2004:66; Lemée 2006).

Fördelen med skalbyggnadsmetoden var att spannten inte behövde bearbetas mer än att de hjälpligt passade mot bordläggningens insida, vilket i förlängningen innebar att mindre volymer virke gick till spillo och att skeppen kunde byggas till lägre pris (se diskussion hos Hasslöf 1970, eller Lemée 2006). Spantens dimensioner varierade och ibland fanns till och med barken kvar. Även om metoden resulterade i fullt fungerande skepp så hade det holländska manéret ändå sina belackare. Inte minst engelsmännen, som understundom såg sig akterseglade av holländarnas ekonomiska framgång, menade att de var gnidna kapitalister som tog genvägar när de byggde skepp (Schama 1989:44).

De engelska skeppen ansågs ofta mer välbyggda och långlivade. Kommissarien Johan Barckman Leijonbergh, som i början av 1658 befann sig i England för att rekrytera engelska befäl, uttryckte sin häpnad över skeppens kolossala livslängd: ”Man ser ett skepp här kunna vara i 20 till 40 år, uti andra länder kunna de knappt vara i 20 eller högst 25 år” (citatt i Lundgren 2000:4). Han berättar bland annat om det legendariska 100-kanonersskeppet *Sovereign of the Seas* som fortfarande var i tjänst 20 år efter sjösättningen och 80-kanonersskeppet

Resolution, som var hela 30 år gammalt. Enligt Barckman kunde de två utan vidare vara i tjänst i ytterligare 25 år (ibid.:4–5). I gengäld var dock skepp byggda enligt det engelska manéret betydligt dyrare än de som byggts på holländskt sätt.

I realiteten var även underhållet avgörande för fartygens livslängd. Under skånska kriget hade den svenska flottan flera skepp som byggts under 1640-talet.¹⁰

Adelig öfning

Så här flera hundra år senare kan skeppsbyggnadsmetoder framstå som smala särintressen och kuriositeter som på sin höjd roar någon enstaka kufisk arkeolog, historiker eller annan skeppsfantast. Faktum är dock att dylika spörsmål spelade en inte alltför perifer roll i den tidigmoderna världen. Grundprinciperna inom skeppsbygget var något som en lärd person förväntades känna till i likhet med annan konst och arkitektur. Adelsmannen Åke Claesson Rålamb (1651–1718) författade i slutet av 1600-talet en encyklopedi med den övergripande målsättningen att täcka in sådant som en ädel yngling förväntades veta. Verket, som gavs den övergripande titeln *Adelig öfning*, behandlar således vitt skilda ämnen som matematik, astrologi, hushållning, trädgårdsskötsel, fortifikation och mycket, mycket annat. Utöver recept på svartsoppa, anvisningar om skötsel av kaniner, formler för att beräkna skottvinklar i befästningar ägnas ett helt band åt skeppsbygget. Oavsett om de nobla piltarna valde pennan eller svärdet i sin framtida gärning förutsattes de ha åtminstone grundläggande insikter i skeppsbyggnadskonsten.

I bokens förord berättar Rålamb om det holländska och det engelska manéret och han gör ingen som helst hemlighet av att han föredrar det senare. Hans omdöme är dock ingalunda någon skrävlares som för vidare vad han snappat upp i förbifarten när han lyssnat på mer insatta personer. Rålamb tycks nämligen själv ha haft goda kunskaper i hantverket och redogör för dem. Han nämner bland annat att han för det holländska manérets vidkommande studerat Nicolaes Witsens bokverk *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier* (Förntida och nutida skeppsbygget och skötsel) som gavs ut 1671. Han berättar också om besök på varv nere i Holland där en mästare vid namn Caspar Cuper visat honom metoderna. Rålamb var dock inte alls imponerad och menar att vad engelsmännen ”efter wist Mått och Storlek gjorde

det giordes af denna [holländaren Cupar] på höft och ungefär så att detta mig heelt och hållet intet behagade” (Rålamb 1691:förord).

Argumenten till det engelska manérets favör bottnar sannolikt i ett visst inflytande från den engelska mästare som var Rålamb's lärare. Hans beundran för denne person skymtar fram när han berättar att han lärt sig skeppsbyggnadskonsten för drygt tjugo år sedan av ”Mr. Frantz Schelldon, Hwilken uthi Skeps-Timmern är en ibland de störste Mästare ja så stoor som han i denne Dag i England finnas” (ibid.).

Denne Francis Sheldon var en av de tre engelska mästare som rekryterats från England på uppdrag av Karl X Gustaf. Utöver Sheldon anställdes även Robert Turner och Thomas Day. Sheldon och Turner var inledningsvis verksamma i Göteborg medan Day arbetade vid ett varv på Boön utanför Bodekull, nuvarande Karlshamn. Sheldon fick dock snart befallning att bygga ett stort regalskepp ”efter hans egen dessein till ett prof och mästestycke”, nämligen *Riksäppet* (Stackell 1929:5), som tillsammans med det som Thomas Day byggde på Boön kom att bli de första regalskeppen byggda på engelskt manér i Sverige.

Den personliga bakgrund som fick mästern Sheldon att acceptera erbjudandet, bryta upp och flytta till Sverige är höljd i dunkel och flera delvis motstridiga uppgifter existerar. Enligt ett tal om den Sheldonska ättens historia i Sverige som ättlingen Peter Sheldon höll i Karlskrona den 10 augusti 1755 berättas att anfadern Francis hamnat i onåd hos Oliver Cromwell sedan han och hans bröder 1647 deltagit i ett försök att befria den tillfångatagne engelske kungen Karl I (Sheldon 1755:8–10; Stackell 1929:1–2). Francis Sheldon skulle då ha nödgats lämna landet. Det är känt att ett försök att frita den fängslade kungen faktiskt ägde rum, men detta utspelade sig före 1649 och hur det skulle hänga ihop med att Sheldon lämnade landet tio år senare är långt ifrån klart (Anderson 1957:101ff). Sanningshalten i denna familjetradition kan därför ifrågasättas.

En annan version gör gällande att Francis skulle ha avseglat från England till Sverige på eget bevåg, tillsammans med den engelske amiralen George Ayscue. Den senare var en av de engelska officerare som Karl X Gustavs sändebud, Johan Barckman, övertalat att övergå i svensk tjänst. Sheldon skulle redan i december 1658 ha anlänt till Helsingborg där han begärde företräde hos kungen och erbjöd sina tjänster. Även om Sverige var i behov av örlogsfartyg blev det ingen anställning vid detta tillfälle, något som eventuellt bottnade i Sheldons alltför stora pretentioner (Stackell 1929:2). Oavsett om han hade blivit landsförvisad

eller frivilligt sökt sig bort från England så finns dokument i engelska arkiv som berättar att Cromwell 1659 beviljade Sheldon att gå i svensk tjänst efter en framställan från Karl X Gustav (Anderson 1957:101).

Ett annat mysterium kring Francis Sheldon är hur han egentligen hade lärt sig att bygga skepp. I sin korrespondens med det svenska amiralitetet, i samband med bygget av *Riksäpplet*, hänvisar han vid upprepade tillfällen till sina erfarenheter från byggandet av skeppen *London* och *Naseby* i England (jfr Stackell 1929). Den engelske sjöhistorikern R. C. Anderson menar att Sheldon sannolikt lärt sig av den välkända engelska skeppsbyggarsläkten Pett (1924:101–102, även Nilsson 1987:88). Skeppet *London* byggdes under ledning av Peter Pett, medan *Naseby* byggdes av Peters bror Christopher. Det här kunde betyda att Sheldon varit lärling hos Anthony Deane (Anderson 1957:102). Det är även känt att Sheldon var *Clerk of the Check* på varvet i Chatham 1633. Men det betyder egentligen inte mer än att han var kontrollant. Vissa menar att han varit inblandad i bygget av det monumentala skrytskeppet *Sovereign of the Seas* (Peters 2013:97–98).

Hur som helst ansågs Sheldon vara en mycket kompetent yrkesman när han anställdes i Sverige, något som inte minst illustreras av hans höga lön. Den sattes till 1 000 daler silvermynt (Lundgren 2000:11 säger 1 500) till vilken även hörde en förläning bestående av en gård på Hisingen så länge han var i tjänsten. Skeppsbyggmästaren Jacob Voss, som var född i Holland och vid tidpunkten var verksam vid Skeppsholmen i Stockholm och bygget av skeppet *Svärdet*, hade en lön på 750 daler silvermynt. Den svenskfödde Jakob Jakobsson Prunck hade endast 500 i lön (Stackell 1929:4). Francis söner gick i hans fotspår och den Sheldonska släkten kom att bli den dominerande skeppsbyggarsläkten fram till slutet av 1700-talet.

Riksäpplet byggs

Bygget av ”det stora skeppet”, som *Riksäpplet* kallas i dokumenten fram till september 1662, hade dock på sätt och vis påbörjats redan före Sheldons ankomst. I december 1658 nämns i ett brev till amiralitetet i Stockholm att man ”i denna vecka utrest att fälla så många ekar som fordras om ett skepp av 140 fot [...] ska här byggas”. Beslutet om att ett sådant skepp skulle byggas i Göteborg hade fattats månaden innan (Stackell 1929:5). Virket fälldes vintertid och de stora ekstammarna transporterades med fördel över frusen mark.

När Sheldon anlände till varvet i april 1659 var mycket av virket framkört till vattnet. Arbetet med det nya skeppet påbörjades således under ledning av Jakob Jakobsson Prunck som var skeppsbyggmästare på varvet i Göteborg före Sheldons ankomst. Karl X Gustav vidtog dock en mycket listig manöver för att ersätta Jakobsson med sin nyvärvade engelske expert. Från Landskrona skrev kungen en befallning till Jakobsson att han skulle göra ett bestick, det vill säga en beskrivning av det nya stora skepp som han påbörjat, och översända det för påsyn. Sheldon blev ombedd att göra likadant och så kunde Karl X Gustav själv ”utvälja vilketdera Oss synes bäst behaga att följa efter” (citat i Bergman 1954:14).

Jakobsson hade säkert förstått varthän det barkade redan när han fick skrivelsen. Att det hela utföll till Sheldons favör var föga förvånande. Sheldons ankomst rörde upp blandade känslor och långt ifrån alla var entusiastiska över kungens engelske mästare. Sheldon kom till Sverige under en period av fred mellan det första engelsk-nederländska kriget och det andra. Sveriges djupa relationer med Nederländerna hade varit omfattande under lång tid och innebar att många högt uppsatta personer inom den svenska krigsorganisationen hade såväl vänskapsband med landet som släkt därifrån. När en engelsman på kungens initiativ sattes in som mästare var det många som knorrade. En hel del av denna missbelåtenhet uttrycktes offentligt och har bevarats till eftervärlden genom olika klagobrev och negativa kommentarer om de engelska mästarnas skepp (jfr Stackell 1929; Bergman 1954:12–33, även Jakobsson 1999; 2000). En som hade goda skäl att känna sig förfördelad var skeppsbyggmästaren Jakob Jakobsson Prunck, som fick ge sin plats till Sheldon. Av en skriftlig framställan till Amiralitetskollegium framgår dessutom att han inte fått någon lön (Citat i Stackell 1929:7):

engelske byggmästaren kom hit på K. Maj:ts befallning och blev jag genast avskedad av amiral Hinrik Bårtson Sjöhjelm. Han sade sig ej kunna giva avskedspass, alltså har jag heller ingen lön fått. Jag har tjänat 500 dlr.sm per år och jag förstår, att den engelske byggmästaren skall hava 1000 dlr.sm.

Den stora merparten av allt intrigerande, all illvilja och all ryktes-spridning förekom säkert i mer informella sammanhang och har inte lämnat spår i de bevarade dokumenten. Det kan därför vara svårt att hitta belägg för sådant så här flera hundra år senare. Som beskrivits

av olika forskare pågick en kamp och kraftmätning mellan högadeln och kungamakten under 1600-talet, något som accelererade efter Karl X Gustavs död och bromsades först i och med reduktionen (se t.ex. Englund 1989 och Bedoire 2001). I Amiralitetskollegium satt idel höga aristokrater som hade sina bestämda åsikter om hur sjökrig skulle gå till, hur flottan skulle organiseras och hur skepp skulle byggas (jfr Glete 2010:296ff). Sheldon var en högavlönad engelsman som var satt att verka i en holländskvänlig miljö. Sedan den kung som anställt Sheldon hastigt avlidit i februari 1660, verkade han i ett land som styrdes av en självmedveten aristokrati som länge utmanat den kungamakt som favoriserat honom. Som Lenny Stackell påpekar i samband med sin genomgång av de skriftliga källorna om *Riksäpplets* tillkomst, fanns det många som verkligen hoppats på att Sheldons första skeppsbygge skulle misslyckas (Stackell 1929).

Under 1660 gick arbetet på kronans varv trögt eftersom pengar saknades. Amiralen Sjöhielm, som på kungens order avskedat den svenske skeppsbyggmästaren för att göra plats för Sheldon, tröttnade och begärde själv avsked. Han ersattes av amirallöjtnanten Daniel Jönsson Strussflycht, som åtminstone initialt drev på arbetet med förnyad kraft och samarbetade väl med Sheldon. Strussflycht skickade åtskilliga brev och avbildningar till amiralitetet i Stockholm för att rapportera hur bygget av *Riksäppet* fortskred och hur det färdiga skeppet var tänkt att se ut. I augusti skrev Strussflycht att det ”dagligen fälles skog för det stora skeppet som den engelske mästaren har för handen” (Stackell 1929:8).

En månad senare meddelade han att skeppet i princip var färdigt att löpa av stapeln och ner i vattnet. Detta innebar dock inte att skeppet var färdigt att tas i bruk. De övre delarna av skrovet liksom däcken, riggen och annat färdigställdes först sedan skeppet kommit i vattnet. Det visade sig dock att de balkar som skulle sättas in i skeppet var alldeles ruttna och odugliga, varför de fick kasseras. Att skaffa fram nya tog tid och sjösättningen kom därmed att försenas (ibid.).

Men det fanns annat att färdigställa under tiden. I november var det dags att börja tänka på ”bildverket”, det vill säga de många skulpterade dekorationer som såväl stora som små skepp försågs med. Av den bevarade korrespondensen framgår att de skulpturer som Sheldon tänkt sig för *Riksäppet* skilde sig från vad de i Göteborg verksamma bildhuggarna ditintills tillverkat (jfr Stackell 1929:9, även Eriksson 2015b:173–189). Som jag fördjupar mig i i kapitel 7 introducerades inte bara ett skeppsbyggeri som bottnade i andra metoder och resultera-

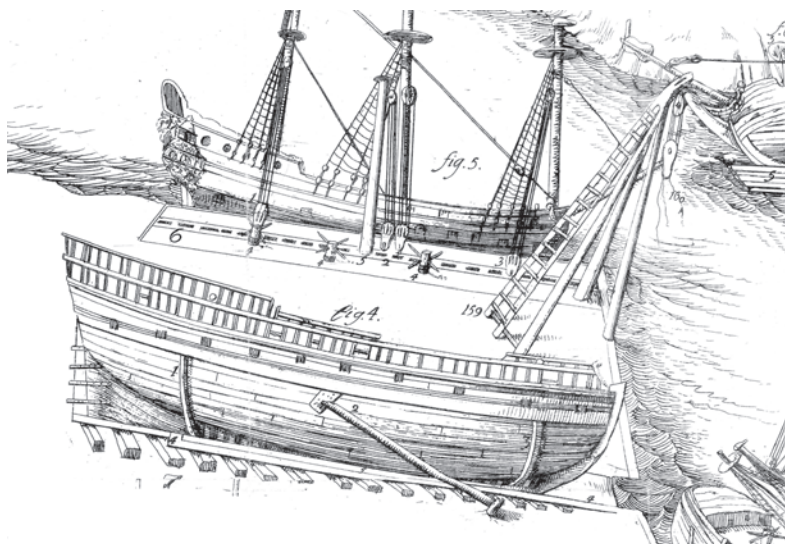


Fig. 5.4. Ett skepp som är färdigt att löpa av stapeln. Redigerad detalj efter Rålamb 1691, Tafl. I.

de i delvis annorlunda konstruktioner – med Sheldon och *Riksäpplet* introducerades även en ny skulpturvärld.

Strussflycht gav Sheldon sitt erkännande och ansåg på det hela taget att det pågående bygget artade sig väl. Han hade dock några synpunkter på "underbyggningen" av bottenkrovet och han underströk att han inte kunde ta ansvar för detta. Förmodligen menade han att skeppet var för kraftigt byggt i botten nedtill. Skeppet stod fortfarande på land och Strussflycht ogillade även det sätt på vilket Sheldon tänkte sjösätta och få det stora skeppet i vattnet (Stackell 1929:12).

Sjösättningar av stora skepp kunde ofta bli äventyrliga företag. Det säger sig självt att det var förenat med vissa svårigheter att förflytta en sådan enorm koloss från torra land och ner i havet. Ofantliga krafter, både arbetskraft och olika mekanismer, skulle användas. Samtidigt var det inte helt lätt att avgöra den optimala tidpunkten för att baxa det ofullbordade skrovet ner i sjön. Ett alltför ofärdigt skrov var för klen för att klara de påfrestningar som knuffen ner i havet innebar. Var skrovet å andra sidan alltför färdigbyggt var det för tungt och svårt att flytta (fig. 5.4).

Strax utanför stapelbädden, själva platsen där *Riksäpplet* byggdes, var vattnet mycket grunt. Sheldon tänkte kompensera för detta genom

att placera en flotte i vattnet, framför skeppet, som förstäven kunde landa på. Med hjälp av fyra kraftiga rep påbörjades arbetet med att flytta *Riksäppet* mot havet. Men ansträngningarna tycktes vara förgäves. Tåg, block och taljor vindades sönder men skeppet stod kvar på land. Repslagarna sattes att slå två speciella kablar för ändamålet och fler spel och block anskaffades. Den 20 mars knuffades skeppet 50 fot, varpå halva skrovet kom att vila på stapeln och halva på flottan. Men sedan många verktyg gått sönder måste arbetet åter avbrytas. Två dagar senare förflyttades skrovet ytterligare 16 fot innan det återigen tog stopp. Endast en tredjedel av skeppet stod kvar på stapeln. Dessvärre började nu det stora nybyggda skeppet att luta oroväckande åt babord. Från Marstrand efterskickades en "skruvmästare", som enligt Strussflycht hade en mängd redskap, bland annat en mängd skruvar, vilka förmodligen motsvarar det vi idag kallar domkrafter. Först den 25 april lyckades man få skeppet ner i sjön (efter Stackell 1929:13–14).

Men skrovet hade inte mått bra av att hänga så länge på stapeln. Vid avlöpningen deformerades skrovet "så att laskarna [skarvarna mellan de olika bordplankorna] upptill gingo ifrån varandra till ungefär fyra tum". Sheldon menade att det skulle gå att åtgärda. När skeppet barlastats skulle man nog få timren i "skick och lag" (ibid.:14). Men även om kölen och resten av skrovet inte tog skada av den utdragna sjösättningen så kom den besvärliga tilldragelsen att fläcka skeppets rykte för lång tid framöver. Så sent som 1675 menade amiral Klerck att skeppet inte var att lita på eftersom det "[v]id utloppet i Göteborg hade tagit stor skada" (Lundgren 2000:59).

Riksäppet var dock långt ifrån det enda skepp som gjorde en vådlig färd mot havet. Året efter sjösattes *Svårdet* på Skeppsholmen i Stockholm, men här var besvären snarast de omvända. Skeppet fick sådan fart att det gled baklänges över Strömmen och törnade i vraket efter *Gamla Draken* som tydligen ligger sänkt på Djurgårdssidan (Zettersten 1903:159). När *Kronan* sjösattes några år därefter gick den aktere delen av kölen sönder (Lundgren 2000:26; Zettersten 1903:160).

Mäster Sheldons shampluner

På 1600-talet började engelska skeppsbyggmästare att tillverka skeppsmodeller av väldigt hög kvalitet och med många detaljer. Exakt vilket syfte dessa modeller har tjänat är omtvistat. Vissa modeller har tvivelsutan tillkommit som underlag för diskussioner och projekte-

ring i samband med skeppsbyggen, medan andra uteslutande torde ha framställts som prydnadsföremål. Oavsett vilket, så brukar dessa konstfärdigt utförda modeller klumpas ihop under benämningen *navy board models*, vilket syftar på att de användes som diskussionsunderlag inom det engelska amiralitetet (Franklin 1989).

Dessa skepp i liten skala är utförda i en konsekvent stil. De flesta saknar rigg och master, även om undantag från regeln finns. Under-vattensskrovet är vanligtvis utformat utan bordläggning och spanten är således blottade. Men även om bordläggning i stor utsträckning saknas så är modellerna ofta försedda med ett stort antal skulpturer. I National Maritime Museum i England finns flera sådana modeller bevarade från slutet av 1600-talet och början av följande sekel, och de utgör de verkliga dyrgriparna i det forna sjöimperiets maritimhistoriska samlingar. Det intressanta är dock att en av de absolut äldsta av de till eftervärlden bevarade *navy board*-modellerna inte alls återfinns i England utan i Sverige.

Enligt en tradition påträffades den under 1890-talet inlindad i en svensk flagga på en vind på Karlskrona örlogsvarv. Den var då uppbruten i tre delar och i mycket dåligt skick. Helt bortglömd var dock inte modellen eftersom den omtalades i förteckningar under 1800-talet (Glete 1990:11). Modellvraket kom att försiktigt restaureras under ledning av den välkände marinmålaren, amiralen och sjökrigshistoriske tusenkonstnären Jacob Hägg (1839–1931). De tidigare försvunna och senare ersatta delarna avtecknar sig med ljusare trä mot resten av den gamla modellen av krigsfartyget (Svensson 1961:97). Modellen är idag en verklig klenod i Sjöhistoriska museets samlingar (fig. 5.1).

Allt sedan modellen uppmärksammades i slutet av 1800-talet har olika förslag kring vilket skepp som den kan tänkas avbilda framkastats. Den påtagligt engelska stilen, liksom den allmänt accepterade kopplingen till Francis Sheldon, har medfört att de tänkbara förlagorna sökts bland de byggen han var inblandad i. På 1930-talet framkastades därför idén att den återger skeppet *Naseby*, som byggdes för Oliver Cromwell år 1655. Även om identiteten tämligen omgående kom att ifrågasättas, inte minst för att modellen inte liknar de avbilder som finns av sagda fartyg (jfr Fox 1980:133), är *Naseby* ett namn som ofta nämns i sammanhanget (se diskussion hos Anderson 1924:217; Glete 1990; Svensson 1961:97–98). För att inte ytterligare cementera detta felaktiga antagande används här den mer neutrala benämningen Ö 3, som är modellens inventarienummer i Sjöhistoriska museets samlingar.



Fig. 5.1. Fartygsmodellen med inventarienummer Ö 3 användes i diskussionerna kring bygget av *Riksäpplet*. Mycket talar för att det färdiga skeppet såg ut ungefär så här (Foto: Johan Jonsson, SMM).

På samma sätt som modellens identitet har sysselsatt flera forskare har man länge tvistat om dess datering. Till exempel har sjökaptenen Sam Svensson, som arbetat som konservator på Sjöhistoriska museet, menat att "galjonens form, liksom förstävens S-bukt och fockehalsknapens placering på galjonens undersida tycks vara olik engelska skepp efter 1650" (Svensson 1961:98–99). Detsamma gäller läringsgalleriernas form, menade han (ibid.). Även den lite udda "coachen", det vill säga den korta däcksnivån, som höjer sig likt en hytt akter om stormasten, anses vara ett drag som hör hemma i 1600-talets tidigare hälft när det gäller engelska skepp. Andra har påpekat att förhållandet mellan skrovets längd och bredd snarast skulle placera skeppet i första hälften av 1600-talet (jfr Glete 1990:12–13).

En annan detalj som använts för att diskutera tidpunkten för modellens tillkomst är det monogram med bokstäverna "C R" som återfinns på akterspegeln. Det har påpekats att bokstäverna knappast kan åsyfta Karl II, eftersom Sheldon redan befann sig i Sverige när Karl blev kung i England efter restaurationen 1660. Troligare är att monogrammet åsyftar den svenske kungen Karl X Gustav (Svensson 1961:98, jfr Glete 1990:13,15), på vars inrådan Sheldon flyttade till Sverige.

Det är känt att Sheldon överlämnade en modell till kungen strax före dennes död 1660. I betalning fick han 100 dukater. Sheldon fick dock senare löneavdrag på samma belopp varpå han skrev till amiralitetet i Stockholm och begärde att få tillbaka modellen. Som påpekats av historikern Jan Glete röjer inte källorna med någon tydlighet huruvida modellen tillverkats i Sverige eller inte. Det faktum att det hade blivit aktuellt med löneavdrag skulle dock kunna användas som

ett argument för att den tillverkats sedan Sheldon gått i svensk tjänst. Sheldon själv tycks dock ha uppfattat framställningen av modellen som ett arbete vid sidan om den ordinarie tjänsten (Glete 1990:15).

Att Ö 3 skulle ha använts som förebild för *Riksäpplet* har framkastats i olika sammanhang (se t.ex. Stackell 1929; Svensson 1961:97; Fox 1980:132–133). Sambandet har dock avfärdats av bland andra Jan Glete, som menat att påståendet är helt obestyrt (Glete 1990:14). Min uppfattning av korrespondensen mellan varvet i Göteborg och amiralitetet i Stockholm stärker dock sambandet mellan modellen och *Riksäpplet*.

Gletes tyngsta argument mot att modellen skulle ha använts som förlaga för *Riksäpplet* har varit att ”*Riksäpplet* var av allt att döma en tvådäckare” (Glete 1990:14), vilket skulle innebära att skeppet endast hade två däcksnivåer där kanoner utplacerats längs skeppets hela längd. Modellen Ö 3 har kanonportar utmed tre däcksnivåer och skulle därför kunna räknas som en tredäckare. Det skriftliga källmaterialet visar dock att *Riksäpplet* faktiskt hade tre genomgående batteridäck, eller överlopp som man kallade dem på 1600-talet. Det är snarare antagandet att *Riksäpplet* var en tvådäckare som är felaktigt.

Enligt bestyckningsförslaget från 1675 skulle 26 kanoner ställas på det första däck, 28 på det andra och 30 på däcksnivåerna därovan (Tornqvist 1788, bilaga D, även Lybeck 1942, bilaga 7). Bestyckningsplanerna gjordes ofta utifrån tillgängliga bredsidesportar, det vill säga öppningar längs skrovets sidor (jfr Glete 2002:5). Vid behov kunde någon av de längs sidorna placerade kanonerna rullas på plats vid portarna i fören eller i aktern. En jämförelse mellan bestyckningsförslaget och antalet portar på modellen Ö 3 visar på en uppenbar överensstämmelse.

Modellen Ö 3 har ett något säregnet däckssarrangemang, som skiljer sig från många andra samtida skepp med tre genomgående batteridäck. Modellen saknar nämligen backdäcket i fören och är försedd med den lite udda hytten mellan stor- och mesanmasten. Som påtalats av den engelske sjöhistorikern Frank Fox hade skeppet *London*, som Sheldon hade att göra med under sin tid i England, ett liknande däckssarrangemang att döma av de välgjorda avbildningar som finns bevarade av detta skepp (Fox 1980:132–133).

Intressant nog förekommer *Riksäpplets* olika däcksnivåer på flera ställen i brevkorrespondensen mellan amirallöjtnanten Daniel Strussflycht på varvet i Göteborg och riksamiralen Carl Gustaf Wrangel. Att *Riksäpplet* byggdes med tre överlopp framgår bland annat av den här

lägesrapporten från varvet (Strussflycht till riksamiralen 1662-02-24, Skoklostersamlingen, RA):

Med det stora skeppet, är mäster Sheldon så vida kommen, att det är fyllt på babordssidan till det andra överloppet, på styrbordssidan, felar portarna och fyllning i brädgången och en stor del av styltorna reste för det tredje överloppet.

Som ett förtydligande kan nämnas att bordläggning, det vill säga fästandet av bordläggningsplankorna mot spanten, ibland kallas för att "fylla" eller "bordfylla". När alla bord är på plats är skeppet således "fullbordat". De styltor som nämns i citatet syftar på de så kallade toptimren, de översta delarna av spanten.

Den 13 oktober samma år hade arbetet fortskridit så pass att de övriga däcksnivåerna fördes på tal (Strussflycht till riksamiralen 1662-10-13, Skoklostersamlingen, RA):

Skeppet Äpplet är så vida avancerat, att skansen, hyttan och översta överloppet är alldeles färdiga, och så framt väderleken sig presenterar, blir i denna månaden allt upp igenom ditsatt och därfast, jag har fullare i ödmjukhet skrivit kollegio till, att mellersta överloppet i denna månaden skulle ha blivit lagt, Så har inte ske kunnat, men arbetas därpå med all flit såväl som på det understa.

När Strussflycht skrev brevet var man således färdig med det övre överloppet och i full färd med att slutföra dem därunder. Intressant är också att han nämner både skansen och hyttan, som är de högre däcksnivåerna i skeppets akter. Däremot nämner han inget backdäck, den korta däcksnivån som återfinns längst förut på de flesta skepp, vilket indikerar att *Riksäpplet*, i likhet med modellen Ö 3 och skeppet *London*, saknade backdäck i fören.

Det troliga är således att modellen Ö 3 användes som förlaga – eller "shamplun" för att använda dåtida terminologi – när *Riksäpplet* byggdes. Förmodligen är det just däckssarrangemanget och modellen Ö 3 som framskymtar i en skrivelse året därpå (Strussflycht till riksamiralen 1663-03-23, Skoklostersamlingen, RA, även i Bergman 1954:17):

[O]ch är detta skeppets [Riksäpplets] Schamplun nästan som Ollenborgs [förmodligen syftar detta på skeppet *Oldenburg*], vid

understa överloppet är inom vägarne [de längsgående timmer som däckets vilar på] 34 fot, det andra 26 och de översta 23 fötter vidt.

Glete påtalar att modellen Ö 3 är förvånansvärt smal i jämförelse med andra samtida tredäckade fartyg. Dess proportioner påminner mer om samtida tvåäckare. Både *Riksäpplet* och skeppet *Kronan*, som Sheldon senare kom att bygga, var ovanligt långsmala skepp (Glete 1990:14). Det är inte helt enkelt att jämföra dimensioner mellan skepp i olika flottor vid den här tidpunkten. Utöver omständigheten att varje land hade sitt eget fotmått, med en egen längd, så fanns ingen internationell standard för hur man angav längd och bredd på fartyg. Medan svenska flottan i likhet med den nederländska vanligtvis angav skrovets längd över stäv, det vill säga mellan de yttre konturerna av för- och akterstävarna men oräknat galjonen och det utskjutande partiet ovan rodret, angav den engelska flottan kölens längd. Det är något enklare när det gäller skrovets bredd.

En jämförelse mellan *Riksäpplets* och modellens längd och bredd visar att de är närmast identiska. Medan *Riksäpplets* längd över stäv var 4,232 gånger bredden är modellens längd 4,128 gånger bredden, beräknat utifrån längd- och bredduppgifter i Stackell 1929 samt utifrån uppmätning av Hugo Åkermarks ritning av Ö 3 (SMM inventarie-nummer nr 759_1).

Av den bevarade korrespondensen framgår att det funnits en modell som tydligt visat hur *Riksäpplet* var tänkt att se ut, vid sidan av flera andra modeller och ritningar. När Sheldon skickade en modell av galjonens tänkta utseende till amiralitetet, svarade Carl Gustav Wrangel att han tyckte att "galjonen blir alltför trubbig och utan proportion". Sheldon hänvisade då i stället till "modellen av hela skeppet [...] är så proportionerat som det blir när [skeppet] kommer till sin perfektion [det vill säga när det blir färdigt]" (Strussflycht till riksamiralen 1661-09-22, Skoklostersamlingen RA, min kursivering). Det förefaller mycket troligt att "modellen av hela skeppet" är just Ö 3.

Wrangels synpunkter på galjonens form är intressanta i andra avseenden. Modellens galjon har alltså vållat en del huvudbry, eftersom dess form förefaller lite väl ålderdomlig för att ha tillkommit under 1660-talet (Glete 1990:13, Svensson 1961:98–99). Wrangel tycks ha varit mycket konservativ just när det gäller galjonernas form och förordade de långa utdragna framför de kortare mer uppböjda som blev vanliga vid den här tiden (jfr Jakobsson 1999:240–242).

Sammantaget framstår det som att modellen Ö 3 har spelat en avgörande roll som förlaga till *Riksäpplet* och att den därmed ger en ganska bra inblick i hur *Riksäpplet* såg ut. Det är således inte bara modellen i sig själv som är unik utan även det faktum att den kan kopplas till ett specifikt skepp – ett skepp som dessutom i stor utsträckning finns bevarat!

Men modellen hade knappast spelat ut sin roll efter att *Riksäpplet* färdigställts. I skriftliga källor från maj 1686 framskymtar den igen. Då begärde Sheldon den yngre, Francis John, hos amiralitetet om att få tillbaka den modell som hans far överlämnat till Karl X Gustav och som nu fanns hos den avlidne skeppsbyggmästaren Robert Turners änka (Glete 1990:15, jfr Lundgren 2000:70). Turner var verksam på Skeppsholmen i Stockholm medan Sheldon den yngre var skeppsbyggmästare i Karlskrona. Avsaknaden av ytterligare skrivelser i ärendet skvallrar om att modellen skickades söderut. Hur länge och varför den kom att vila på vinden, inlindad i flaggan, är emellertid okänt.

Vid sidan av praktmodellen Ö 3 har det funnits ytterligare ritningar, mallar och andra avbildningar av Sheldons projekterade skepp, något som inte minst brevväxlingen om galjonen skvallrar om. Dessa var sannolikt av betydligt enklare karaktär. Men eftersom skeppskonstruktioner utgjorde försvarspolitiska topphemligheter hölls de i säkert förvar. Sheldon, vars förtroende för den svenska administrationen hela tiden sviktade, höll personligen ett vakande öga över sina alster. När Sheldon slutligen helt tappade tålamodet, bland annat för att hans lön så ofta uteblev, lämnade han Sverige ”i vredesmod” som Magalotti (1912:22) uttrycker saken. I samband med detta tog han med sig ritningar, mallar och modeller.

Alla sina ritningar från tiden i Sverige fick han dock inte med sig. Underlaget till en jakt som han ritade och byggde för riksamiralen Carl Gustaf Wrangel finns bevarad på Skokloster slott. Här finns en akvarellerad ritning (LSH inventarienummer 7135) som visar hur de tänkte färgsätta grevens eleganta farkost, och en modell (fig. 5.2 och 5.3). Modellen består av en köl, stävar och ramverk för akterspegeln tillverkade av päronträ. På kölen är 27 spant tillverkade av papp nedstuckna, vilka hålls på plats av en ståltråd. Enstaka spant är tillverkade som skivor för att illustrera tvärskeppsgående skott, med utskurna dörrhål (LSH inventarienummer 6921). Till skillnad från de så kallade *navy board*-modellerna var den på Skokloster slott bevarade modellen aldrig tänkt som ett prydadsföremål, utan som underlag för projektering och diskussion om själva bygget med uppdragsgivaren.

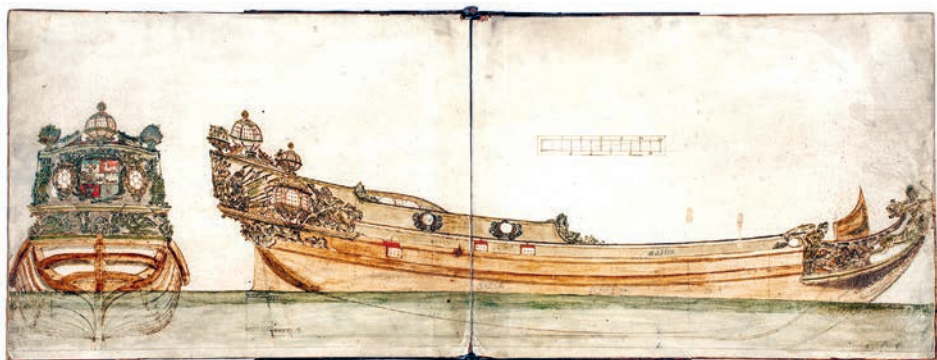


Fig. 5.2. Denna kolorerade ritning avbildar en jakt som Francis Sheldon ritade för riksamiralen Carl Gustaf Wrangel 1665. Den finns bevarad på Skoklosters slott (LSH inventarienummer 7135).



Fig. 5.3. Spantmodellen hör ihop med ritningen 5.2. Den kan tas isär så att varje spant kan studeras för sig (LSH inventarienummer 6921).

När Sheldon anlände till Sverige var sedvanan att arbeta utifrån holländskt manér. Skeppsskrovets form framställdes genom att bordläggningsplankorna sammanfogades mot varandra med hjälp av provisoriska fastspikade klampar, spanten sattes in i efterhand och skrovets form bestämdes utifrån bestick i stället för utifrån linjeritningar. När det engelska manéret introducerades i Sverige fick Sheldon övertyga varvsarbetarna att det var nödvändigt att bygga skepp i delvis omvänd ordning. I England praktiserades nämligen vad som i efterhand kommit att kallas för skelettbyggnad (Hasslöf 1970; Hocker 2004).

Skelettbyggnad innebär att spanten ställs på plats så snart kölen och stävorna fogats samman. Först därefter påbörjas arbetet med bordläggningen. Skillnaden kan vid första anblick tyckas marginell. Den stora skillnaden ligger i att skeppsbyggmästaren måste tänka och projektera annorlunda. Innan spanten kan formas och ställas på kölen måste skrovets tänkta tvärskeppsform vara känd. Det behövs ritningar som visar spantens kurvatur. Sheldon introducerade således inte bara en engelsk stil utan även användandet av spantrutor av den typ som fortfarande är i bruk.

Spantrutans princip kan liknas vid att skrovet skivas som en brödlimpa och konturerna från varje limpskiva ritas ovanpå varandra. Den äldsta i Sverige bevarade spantrutan återfinns på den ovan nämnda ritningen av Wrangels jakt (fig. 5.2), som enligt Livrustkammarens liggare är från 1665 (Svensson 1963:93). På ritningen redovisas dock endast spantruta för akterskeppet, medan modellen redovisar skrovformen för hela farkosten.

Eftersom modellen kan demonteras är det möjligt att ta ut och studera och mäta varje enskild spantmall. Att den kan plockas isär och fällas ihop till ett platt format har även underlättat transporter. Sheldon har således kunnat skicka utkastet till Carl Gustaf Wrangel för godkännande med en kurir. Underlaget för Wrangels jakt är unikt. Det finns liknande ritningar och enkla spantmodeller bevarade i England, men de är betydligt yngre (jfr Fox 2007).

Wrangel skred till verket och lät bygga en jakt efter Sheldons förslag och den sjösattes 1664 (jfr Bergman 1954:22). Modellen och ritningen ger således en intressant inblick i de visualiserande hjälpmedel som nyttjades i dialogen mellan beställare och skeppsbyggmästare under 1600-talet. Många av de "shampluner" som skickades mellan Sheldon i Göteborg och amiralitetet i Stockholm har säkerligen varit av liknande karaktär.

Riksäpplet färdigbyggt

I juli 1663 rapporterade Strussflycht att styrbordssidans skulpturer var färdiga och att tre bildhuggare och en pojke jobbade med att färdigställa utsirningarna på babordssidan. Även om sjösättningen var utdragen och komplicerad så var Strussflycht på det hela taget nöjd med vad Sheldon och varvet hade åstadkommit: "Ehuruvel det är något smalt på sitt andra överlopp, så blir det Likväl ett vackert skepp både innan och utan" (Strussflycht till amiralitetet 1663-07-06, RA).

Så småningom kunde *Riksäpplet* anträda resan mot huvudstaden och flottans bas vid Skeppsholmen. Vid färden från Västerhavet in mot Östersjön blev *Riksäpplet* mycket uppmärksammat, inte minst på den danska sidan av Öresund. Då det på kvällen den 22 september ankrade upp utanför Köpenhamn spanade den danske kungen och en stor del av rådet på fartyget med sina kikare. De danska amiralerna vågade sig till och med ut med roddbåt för att ta sig en närmare titt på det senaste som svenskarna åstadkommit. *Riksäpplets* kapten erbjöd de nyfikna danskarna att stiga ombord men de ursäktade sig artigt med hänvisning till den sena timmen. För att hedra de danska amiralerna avfyrades svenskt lösen med två skott ombord på *Riksäpplet*, vilket besvarades med danskt lösen om tre skott från den danska fregatten *Egernet*. Dagen därpå vågade sig dock den danske amiralen Cort Adeler ut till skeppet för att ta en närmare titt. Fredrik III ville gärna göra honom sällskap men blev avrådd (Holck 1934:198–199).

Det nya stora skeppets ankomst till Stockholm orsakade stor uppståndelse och ögonvittnen berättar att hela staden snart var på plats för att bese detta enastående flytande byggnadsverk (Lundgren 2000:11). *Riksäpplets* ankomst kan liknas vid att staden genom ett trollslag berikats med ytterligare ett gigantiskt palats. Stockholm tillfördes en stor byggnad som till råga på allt skilde sig från mängden genom att ha byggts i en dittills obekant engelsk stil.

En fråga som är relevant att ställa, men som det är svår att ge något definitivt svar på, är vem som egentligen kunde se att *Riksäpplet* byggts under ledning av en engelsk skeppsbyggmästare. I vilken utsträckning framstod *Riksäpplet* som en främmande fågel när skeppet tog plats bland de äldre, på holländskt manér uppbyggda skeppen vid Skeppsholmen? Från målningar och teckningar av 1600-talsskepp kan en skeppsentusiast ganska lätt urskilja om ett skepp är byggt i holländsk, fransk eller engelsk stil. Formen på skrovet, placeringen av masterna, kanonerna, gallerierna, skulpturerna och färgskalan är bara några av de ledtrådar som kan användas i en sådan härledning. Men självklart var det långt ifrån alla som kunde eller hade intresse av att knäcka koderna och göra en sådan bedömning.

För en jämförelse med nutida företeelser så kan framhållas att den motorintresserade ganska lätt kan peka ut vilken världsdel en bil är byggd i, den klädintresserade kan genom en flyktig blick identifiera ett par märkesjeans och den hästintresserade kan skilja en nordsvensk från en fjording. För en annan framträder samma saker kanske bara

som bil, byxa eller häst. Att skeppsbyggmästare, amiralitetsfolk och andra som kom i kontakt med skepp såg skillnad är högst sannolikt. Amiralitetet höll vakande ögon på de influenser som de fientliga varven tillgodogjorde sig. I de böcker som publicerades om skeppsbyggeri redogjordes för skillnaderna. Så redogör holländaren Nicolaes Witsen inte bara för samtida holländskt skeppsbyggeri utan även för ritningar till engelska skepp och för jämförelser mellan olika slags skepp i sin bok från 1671 (Witsen 1671:206–208). Att också Rålamb påtalade skillnaderna och särdragen i *Adelig öfning* har redan nämnts.

Långt ifrån alla släpptes över bron till Skeppsholmen. Även om den kungliga flottans närvaro i stadens offentliga rum var i högsta grad påtaglig, så kunde skeppen endast betraktas på distans. Men avstånden över vattnet är inte stora och nytillskottet bland flottans skepp kunde registreras från flera av stadens stränder och kajer.

Ungefär vid tidpunkten för *Riksäpplets* ankomst hade skeppet *Svärdet* färdigställt på Skeppsholmen. *Svärdet* byggdes under ledning av mästaren Jacob De Voss, som värvats i Amsterdam redan 1647 (Börjesson 1942:237; Wendt 1950:220). En intressant skildring av de båda skeppen återfinns i en reseberättelse skriven av en fransk kammartjänare. I samband med vistelsen i Stockholm 1663–1664 var han ombord på både *Riksäpplet* och *Svärdet*. Även om redogörelsen nedtecknades långt efter det att han kommit hem till Paris, och även om han inte beskriver mer ingående vad han egentligen såg, så sammanfattar hans vittnesmål ändå det intryck som de båda skeppen gjorde på honom (översättning i Oscarsson 2013:169–170):

Vid den här tiden var det två skeppsbyggmästare som just hade avslutat sitt arbete med varsitt stort fartyg som skulle användas som amiralsfartyg och som kom och förevisade vad de gjort, framför det kungliga slottet och i allt folkets åsyn, för att man skulle se de, och bedöma vilket som var bäst lämpat för amiralen. Den ena av skeppsbyggarna var italienare, den andre tysk, och det ena fartyget hette Äpplet, det andra Svärdet. Båda var bestyckade med hundratjugo kanoner av grönt gjutjärn och mycket stora. De låg uppankrade framför slottet under en veckas tid och alla människor hade då tillträde och kunde gå runt och beskåda allt på dem, de liknade mest stora slott med salar och kamrar som var klädda med gyllenläder och vackert inredda. Allt på dem var beundransvärt rikt och fint, med skulpturer och förgyllningar och med det hela så

inrättat att det var förvånansvärt att se. De var likadant utrustade vad gäller kanoner och annan utrustning.

Även om sagesmannen uppenbarligen fått de respektive skeppsbyggmästarnas nationaliteter om bakfoten så är just det faktum att han nämner deras skilda ursprung synnerligen intressant. Det är som om han snappat upp att detta på något vis haft betydelse för resultatet av deras skeppsbyggnadskonst och de färdiga skeppens utförande och egenskaper.

Diskussionerna rörande det holländska kontra det engelska manéret måste ha funnits i luften när de båda skeppen visades upp inför storögda besökare och kajflanörer. De skeppsbyggnadstekniska frågorna kom därmed att nå långt utanför de renodlat maritima kretsarna. Skeppen var byggnader i stadens offentliga rum och därmed ett slags allmänods. Deras utseende, stil och karaktär kunde bli föremål för allsköns synpunkter, såväl från sjöfolk och militärer som från en stor allmänhet, vilka kunde göra sig till såväl tyckare och smakpoliser som självutnämnda nautiska experter.

Även i den florentinske diplomaten Lorenzo Magalottis ofta citerade skildring av Stockholm 1674, återfinns en kommentar om den svenska flottans skepp vid Skeppsholmen. Magalotti har också snappat upp polariseringen mellan engelskt och holländskt skeppsbyggeri, som alltså var något som var uppe för allmän diskussion (översättning av Stenbock i Magalotti 1912:22–23):

Det största skepp, som de här ha, kallas "Svenska kronan" och det är så stort, att jag icke sett något dylikt hvarken i Holland eller England. Det är bestyckat med 120 kanoner och har de bästa proportioner. Man påstår också, att det bästa af holländsk och engelsk skeppsbyggnadskonst här förenats [...]. Det bästa skeppet efter "Kronan" är "Svärdet" och därefter "De sju planeterna".

Det kanske kan upplevas som en stor besvikelse att *Riksäpplet* inte gjort avtryck i Magalottis uppskattade och ofta citerade reseskildring. Men det finns en logisk förklaring till att skeppet uteblev från hans vittnesmål – en omständighet som ingalunda befläcker *Riksäpplets* glans. Sommaren 1674, då den berömde florentinaren besökte Stockholm, användes nämligen *Riksäpplet* för ett verkligt hedersuppdrag. Under befäl av den namnkunnige amiralen Uggle, som två år senare dog på

skeppet *Svärdet*, förde *Riksäpplet* prinsessan Fredrika Amalia av Danmark tillsammans med Karl XI:s morbror, hertig Kristian Albrekt av Holstein–Gottorp, från hemlandet till Sverige för ett besök. Under sensommaren seglades de höga gästerna tillbaka med samma skepp (Stackell 1929:17–18).

Det finns anledning att dröja ytterligare något vid Magalottis uppgift om att det bästa från engelskt och holländskt skeppsbyggeri förenats i skeppet han kallar ”Svenska kronan”. Han menar givetvis skeppet *Kronan*, som precis som *Riksäpplet* byggts under ledning av Francis Sheldon. De båda skeppen borde rimligtvis bestå av en liknande blandning av såväl arkitektoniska som tekniska och hantverksmässiga innovationer, traditioner och influenser. Magalotti hade således gjorts uppmärksam på att Sheldons skepp inte var identiska med dem som byggdes i England. Även om skeppsbyggeri inte hörde till hans primära kompetensområde var de skiftande teknik- och stilinfluenserna inom det svenska skeppsbyggeriet vid denna tid något som han snappade upp och fann anledning att kommentera. För att kunna kasta ljus över hur Sheldon fick lov att anpassa sina skepp till svenska förhållanden och idéer måste jag återvända till *Riksäpplets* vrakplats på sjöbotten nedanför det lilla bulliga granitskåret Äpplet vid Dalarö.