

Flottans roll, organisation och funktion i stor- maktstidens Öster- sjön 1650–1680

LARS EINARSSON

Vid mitten av 1600-talet centraliserades och stärktes den svenska statsapparaten. De nya centrala ämbetsverken som tillkommit moderniserades successivt. Genom bildandet av bl.a. Amiralitetskollegiet knöts det personliga chefsämbetet riksamiral till kollegiestrukturen som omorganiserades. De områden som behandlas i föreliggande artikel, skall ses i ljuset av stormaktssamhällets politiska förändring och den organisatoriska strukturuomvandling som flottan som vapenslag genomgick under 1600-talets senare hälft.

Av senare tids forskning av stor betydelse kring flottans roll, organisation och funktion i ett europeiskt perspektiv, som ett led i *the state formation process* av den svenska stormakten, bör främst nämnas professor Jan Gletes arbeten rörande tidsperioden 1521–1721.¹

BAKGRUND

Fram till 1660-talet hade det svenska stormaktsväldet vuxit nästan oavbrutet och nått sin absoluta höjdpunkt. Större delen av Östersjöns stränder var under svensk överhöghet. Två segerrika krig hade gjort Sverige till en stormakt att räkna med i Europa. Det trettioåriga kriget (1618–1648) resulterade i strategiskt värdefulla landvinningar längs den tyska nordkusten, och Karl X Gustavs första danska krig (1657–1658) införlivade en gång för alla de tidigare danska och norska landskapen Blekinge, Skåne, Halland, Bohuslän, Gotland, Jämtland och Härjedalen i det svenska riket. Vid freden i Roskilde 1658 nådde Sverige sin största territoriella omfattning någonsin. Freden i Oliwa 1660 och fredsslutet med Ryssland 1661 innebar inga förändringar i kampen om den betydelsefulla nordtyska Östersjökusten. Freden i Köpenhamn 1660 kom att bli

slutpunkten i den svenska stormaktens expansion kring Östersjön.

Erövringarna av de forna östdanska landskapen innebar en radikal förändring av kartbilden och de ekonomiska förutsättningarna. Skånes bördiga jordar och Öresunds östra kust var nu under svensk överhöghet. Införlivandet av nya landområden hade skett helt i linje med den politiska doktrin på vilken det svenska stormaktsväldet baserades. Målet var *dominium maris baltici* – dominans och kontroll över Östersjön med dess handelsvägar.

Det är i ljuset av kampen om Östersjön som de svenska stormaktssträvandena skall ses. Där fanns nyckeln till fortsatt ekonomisk utveckling. Sveriges stormaktsambitioner genomsyrades av tanken att göra Östersjön till ett *mare clausum*, ett stängt innanhav, där man hade det avgörande inflytandet över handel och sjöfart. Och en stark flotta var det verktyg med vilket Östersjöväldet skulle hållas samman. Handeln in och ut ur Östersjön dominerades emellertid av Nederländerna. Mer än hälften av de så hett eftertraktade råvarorna från Östersjöområdet – koppar, järn, timmer, tjära, pälsverk, hampa, vax, talg, spannmål och salt – fraktades på nederländska kölar mot hamnar längs Nordsjöns kuster. I utbyte mot

råvarorna importerades raffinerade produkter, ofta lyxvaror, av den aristokratiska eliten i Norden. Men Sveriges territoriella ambitioner som stormakt var inte obegränsade. Därtill var riket inte rustat. Den fysiska och mentala infrastrukturen som stod till förfogande, maktade inte med både en ständig expansion och en bibehållen kontroll över erövrade landområden. Det centrala målet för den svenska stormakten var och förblev därför kontrollen över Östersjön och dess kustområden.²

EN STARKARE ADEL, EN SVAGARE FLOTTA

Inrikespolitiskt hade kriget under 1650-talet tillfälligt lagt sordin på ståndstriderna, men den finansiella krisen efter fredsslutet i början av 1660-talet skulle aktualisera diskussionen om hur statens ekonomi kunde stärkas efter de kostsamma kriget. Den inrikespolitiska utvecklingen innebar i praktiken nedrustning och en förskjutning av fokus från offensiv utrikespolitik till inrikespolitiska strider. Den adelsvänliga förmyndarregeringen (1660–1672) kom i likhet med förmyndarstyret efter Gustav II Adolfs död att bevaka sina egna aristokratiska intressen och skjuta nödvändiga statsekonomiska reformer på framtiden. Det fick ödesdigra konsekvenser även för rikets flotta. Den var i själva verket den mest sårbara verksamheten i krigsorganisationen. Fortsatt herravälde i Östersjön förutsatte kontroll och försvar av de Östersjöprovinser man successivt lagt under sig. För att nå det målet behövdes en väl utbildad och utrustad krigsmakt till sjöss med utvecklade och mer effektivt utnyttjade resurser. Flottans sårbarhet och organisatoriska särställning kan belysas med amiralen Johan Bärs formulering att sjöstaten inte alls kunde liknas med landsstaten, utan ”med ett urverk som vid ett litet fel står helt stilla”.³ Kommentaren var främst riktad mot Amiralitetskollegiets ledning.

Vid mitten av 1670-talet hade problemen nått flottan med full kraft. Bristen på resurser hade blivit akut. Problemen spåddes på av flottan, som tidigare haft en kompetent och kunnig ledning, nu styrdes av personer utan erfarenhet eller tillräcklig ambition, och vars handlingar utgick från egenintresse. Den erfarna sjökrigaren och amiralitetsrådet Herman Fleming hade på grund av sina politiska åsikter och krav på beskattning av högadeln avsatts från sitt uppdrag och förpassats till en tjänst som generalguvernör i Finland, fjärran från flottans maktcentrum. Istället residerade högadligt lojala aristokrater i Amiralitetskollegiet. Riksamiral greve Gustaf Otto Stenbock hade över huvud taget inga erfarenheter av sjöstrid eller av flottan som vapenslag, och det hade inte heller amiralitetsråden friherre Claes Stiernsköld och greve Nils Brahe. De grundläggande skälen till deras utnämningar var rent maktpolitiska.⁴

Beträffande synen på prioriteringar för flottan kan man under perioden från Karl X Gustavs död 1660 fram till det skånska krigets utbrott 1675 skönja två falanger inom Amiralitetskollegiet. Den ena falangen förordade reparationer av befintliga skepp, medan den andra ville få till stånd nybyggnation av de skepp kungen före sin död hade fattat beslut om. Flera av de planerade skeppen, i synnerhet storskeppen *Kronan* och *Svärdet*, skulle bli extremt kostnadskrävande. Följden av satsningen på storskeppen blev att ännu mindre av de redan begränsade medlen återstod för den övriga flottan. Amiralitetsledningens egenlyttiga handlande under perioden återspeglas också i upphandlingen av materiel och tjänster till flottan. Långfristiga och kostsamma avtal med underleverantörer, som gynnade Amiralitetskollegiets styrelse, begränsade möjligheterna till en effektiv ekonomisk styrning av verksamheten.

Den svenska flottans hårt ansträngda situation under 1660- och 1670-talen var i många avseenden ett resultat av konflikten mellan

ambition och förmåga. Riket ansåg sig vara betjänt av en utökad flotta där aldrig tidigare byggda storskepp skulle ingå, samtidigt som behovet av ett omfattande underhåll av de befintliga enheterna var akut. De ekonomiska resurserna var långt ifrån tillräckliga för att nå de uppställda målen. Trots de extra anslag som beviljats för en satsning på en utökad svensk flotta var pengabristen ett ständigt problem. Orsakerna var i grunden två. Dels fanns stora skulder sedan tidigare som ännu inte reglerats, dels svalde de nya skeppen, och då i synnerhet som ovan nämnts, några få stora skepp avsevärda delar av medlen. De ordinarie anslagen för flottans stat uppgick årligen till 300 000 daler. 1670 krävdes 660 000 daler till ordinarie stat, men där ingick ändå inte kostnaden för ersättande av bristen på kanoner.⁵ Regalskeppet *Kronan* blev det sista skeppet som löpte av stapeln, innan endast reparationer tog vid. Det skulle dröja länge innan flottans ekonomi återhämtat sig så pass mycket att ännu en satsning på nybyggnation kunde påbörjas.

SKEPPSBYGGERIET

Den vanligast förekommande benämningen på renodlade örlogsfartyg under 1600-talet är helt enkelt ”skepp”, oftast med den kompletterande beteckningen ”stora”, ”små” eller ”medelmåttiga”. Små skepp döptes av kollegiet medan stora skepp namngavs av kungen, efter förslag från Amiralitetskollegiet.⁶ En principiellt viktig fråga som gång efter annan fördes på tal i Amiralitetskollegiet, var huruvida den svenska flottan hade nog många skepp för att kunna mäta sig med sin danska antagonist. Vissa ansåg att 30 skepp var nog, medan ett flertal av flottans ämbetsmän förordade minst 40 för att kunna matcha den danska flottan.

Vid 1660-talets början sjösattes det största skeppsbyggnadsprogram som någonsin genomförts i Sverige. Förskjutningarna i det stormaktspolitiska läget i Europa, med ett

ökat nederländskt inflytande över handeln i Östersjön och behovet av att skydda rikets provinser och det ständiga hotet från ärkefienden Danmark, påskyndade Sveriges satsning på en utökad flotta för att upprätthålla sin ställning som dominant i Norden. 1664 beviljade riksdagen extra medel för ändamålet. Målet var en flotta bestående av ett sextiotial skepp. Åren 1662–1671 sjösattes inte mindre än elva skepp som samtliga var större än det berömda regalskeppet *Vasa*.⁷

Influenser från de stora sjömakterna, och i synnerhet England, var ett tungt vägande skäl till det svenska nybyggnadsprogrammet med fokus på stora skepp. De resulterade i introduktionen av ett engelskt skeppsbyggnadsmanér och därmed behovet av att också rekrytera engelska skeppsbyggare. En starkt bidragande orsak var de framgångar som engelsmännen nått under det första sjökriget mot Nederländerna 1652–1654. Trots nederländarnas ofta numerära överlägsenhet i antal skepp, hade engelsmännens större skepp med tung bestyckning varit avgörande för utgången i flera av sjöslagen.⁸

Tyngdpunkten i det svenska skeppsbyggeriet var under senare delen av 1660-talet koncentrerat till det egentliga Sveriges ostkust. Varven på Skeppsholmen i Stockholm och på Boön i Bodekull (Karlshamn) var nu de största örlogsvärven i riket. Tidigare hade flera skepp byggts i Göteborg, men nu ansågs platsen fördyra verksamheten. Svårigheten att i tid få fram fororna med avverkat virke under vintern var ett avgörande skäl till att beslutet om att ändra tyngdpunkten i skeppsbyggeriet fattades. 1667 leddes båda ostkustvärven av engelska byggmästare, Francis Sheldon i Stockholm och Thomas Day i Karlshamn. En inte obetydlig skeppsbyggnadsverksamhet bedrevs även i norra Tyskland under främst 1660-talet, varifrån även byggnadsmaterial till bl. a. skeppsvarvet i Stockholm togs.⁹

I december 1672 bestod den svenska flottan av 13 ”reala”, 13 ”stora”, 4 ”medelmåttiga” och

11 ”små” skepp, summa 41. 14 var nybyggda inom landet och tre av de största – *Solen*, *Jupiter* och *Mars* – hade byggts i Lübeck och betalats av 1664 års extra anslag. Antalet skepp ansågs nu vara tillräckligt för flottan, men avvikelsen från 1664 års plan som förordade 60 skepp var betydande. Dessutom var 11 av de 41 skroven i akut behov av reparation. Även bristen på timmermän var akut och lönedel saknades. I september 1675 var endast 13 stora och 5 medelstora skepp rustade.

Bara en månad senare hade dock läget förändrats radikalt. Flottan bestod då av 66 fartyg: 17 stora, 11 medelstora och 5 små örlogsskepp samt elva kofferdiskepp – bestyckade handelsskepp – och resten mindre farkoster, med sammanlagt 2 222 kanoner och en besättning av 10 563 man, varav 7 640 (72,3 %) sjöfolk och 2 923 knektar (27,7 %). En större flotta hade under 1600-talet aldrig tidigare mobiliserats i riket. Bara ett halvår senare, i maj 1676 hade ytterligare förändringar genomförts. Nu bestod flottan av 59 fartyg: 17 stora, 13 medelstora och 2 små örlogsskepp samt 8 kofferdiskepp, 11 bevärade lastdragare och 8 brännare med sammanlagt 2 194 kanoner och en besättning av 11 421 man, varav 8 301 (72,7 %) sjöfolk och 3 120 knektar (27,3 %). I princip exakt samma procentuella fördelning som året innan! I jämförelse kan nämnas att den förenade dansk-nederländska flottan utanför Öland den 1 juni 1676 bestod av sammanlagt 46 fartyg: 19 stora, 12 medelstora och 4 små örlogsskepp samt 5 brännare och 6 bestyckade mindre fartyg med sammanlagt 1 727 kanoner.¹⁰

FRÅN MINDRE SKEPP TILL STORA

I satsningen på stora skepp i den senare hälften av 1600-talets skeppsbyggnadsprogram, ingick ambitionen att synliggöra den förhärskande samhällsordningen och glorifiera stormakten som växt sig allt starkare. I likhet med slottens,

palatsens och kyrkornas tinnar och torn i huvudstaden, apostroferade skeppen med sina 50–60 meter höga master stormakten och dess ideal. Likt ett flytande, rikt utsmyckat palats kunde skeppet beskådas av en hänförd publik från när och fjärran.¹¹ Samtidigt var storskeppen i praktiskt avseende svårörliga, eftersom det var extremt kostsamt och komplicerat att med bemanning, proviantering och övrig utrustning sätta dessa gigantiska krigsmaskiner i operativt skick.

Den enorma ekonomiska kraftansträngning som det innebar att bygga storskepp, var inte bara ett svenskt fenomen. Det faktum att framför allt England och Frankrike under samma tid hade samma inriktning, kan inte heller i första hand kan sättas i direkt samband med strategiska eller taktiska avvägningar. Det pekar mot att de prestigemässiga skälen fällde avgörandet.¹²

Det ringa antalet sjöslag under svensk stormaktstid är anmärkningsvärt. Under de drygt 100 åren mellan nordiska sjuårskriget (1563–1570) till det Skånska krigets slut 1679, utkämpades endast ett trettioal sjöslag där svenska flottan var inblandad, och då ofta med endast delar av den totala styrkan. Hälften av slagen var förvirrade tillställningar som saknade en avgörande utgång av strategisk betydelse. Dessutom avgick svenskarna med segern, vid färre än tio tillfällen.¹³

Flottan och skeppen hade vid sidan av de sällan förekommande sjöstriderna flera andra funktioner att fylla. Dit hörde det viktiga uppdraget att upprätthålla förbindelserna med provinserna runt Östersjön, men även rekognoscering, konvojerering, trupptransporter, bevakning, belägring – och manifestering. Flottans och storskeppens avskräckande funktion var emellertid lika viktig som den rent operativa. Blotta vetskapen om vilka kraftfulla resurser den svenska stormakten förfogade över, kunde avhålla fienden från att utmana den.

Att de stora skeppen inte alltid levererade den taktiska fördel man önskade och att min-



Slaget mellan den svenska och den förenade dansk-nederländska flottan vid Öland den 1 juni 1676. Oljemålning av Claus Mönichen, (1686). Frederiksborg slott, Danmark. Foto: R. Lind, Kalmar läns museum.

dre skepp i själva verket kunde vara mer effektiva, visar den framgång som Nederländerna hade under krigen mot England och Frankrike längre fram under både 1660- och 1670-talet. Nederländerna som avstått från byggande av storskepp och istället maximerade sina skepp med ett *deplacement* på drygt 1 500 ton, var ytterst framgångsrika i sjöstriderna med sina medelstora skepp. De största danska och nederländska skeppen som mötte den svenska flottan utanför Öland 1676 *deplacerade* i genomsnitt 1 000–1 500 ton, att jämföra med regalskeppen *Svärdet* om 1 800 ton och *Kronan* om sina mäktiga 2 300 ton.¹⁴

De relativt få storskeppen i flottan kom proportionellt att hysa en ansevärd del av flottornas personal och bestyckning ombord. Det innebar att de blev hett eftertraktade villebråd för mer lättroliga enheter i fiendeflottorna, som prioriterade bekämpandet av storskeppen. Lyckades man i sitt uppsåt att som i slaget vid Öland 1676 oskadliggöra de stora skeppen, var de taktiska och strategiska vinsterna enorma.

EN NY TAKTIK

Under förhistorisk tid och tidig medeltid utgjorde stridsfolket och deras enkla vapen skeppens enda beväpning, men under 1400-talet kom skeppen att utrustas med kanoner. I början var det endast små, bakladdade kanoner av smidesjärn som enbart hade verkningskraft mot fiendens manskap, men under 1500-talet förändrades skeppens konstruktion och deras storlek ökade så att de kunde bära tunga mynningsladdade bronskanoner med stor eldverkan. Det relativt lätta klinkbyggda fartyget med överlappande bordläggning, ersattes med det kravellbyggda med kraftigare intimring och bordläggning lagd kant i kant.¹⁵

Under nordiska sjuårskriget (1563–1570) hade skeppsartilleriet blivit så effektivt att även stora skepp kunde sänkas av kanoneld. Under de följande åren utvecklades både i Skandinavien och England utpräglade artilleriskepp, där huvudvikten var lagd på segelegenskaper och effektiv artilleribetjä-

ning, istället för höga kastell i för och akter avsedda för krigsfolk med handeldvapen. Under 1600-talet fortsatte denna utveckling, och medan soldaterna under 1500-talet utgjorde över hälften av skeppens totala besättning, var deras andel vid mitten av 1600-talet under en femtedel. Nu utgjorde istället artilleristerna i normala fall över hälften av besättningarna.

Det ökade antalet kanoner på linjeskeppen och flottans förändrade arbetsuppgifter under 1670-talet medförde att besättningarnas stor-

lek ökade dramatiskt, samtidigt som skeppens storlek inte ökade i motsvarande utsträckning. I jämförelse med regalskeppet *Vasa* var kanonantalet på *Kronan* nästan det dubbla, kanonernas sammanlagda tyngd tre gånger så stor, men skeppet bara 17 procent längre. På en sammanlagd däcksyta av cirka 1 600 m² – beräknad på fri yta innan man tagit ombord kanoner, lavetter och övrig utrustning – skulle 842 man bo, samsas och arbeta. Trots ett extra batteridäck och en 50 procent större besättning, var den sammanlagda däcksytan bara cirka 30 procent större än skeppet *Vasas*.¹⁶

Under 1650-talets kontinentala sjökrig började en ny taktik för de stora skeppen att utprovas – *linjetaktiken*. Enligt främst engelsk förebild byggdes örlogsskeppen med tre eller till och med fyra hela kanondäck, där ofta mer än 100 kanoner trängdes med besättningar på närmare 1 000 man. Skeppen formerades i en lång linje, i vilken de till skillnad från den gamla frontaltaktiken vände slaglinjen långsidan mot motståndarna. Syftet var att uppnå maximal eldkraft genom att använda så många kanoner som möjligt från skeppens bredsidor.

Att segla och strida på linje till sjöss ställde stora krav på samordning och förutsatte en ökad tillgång på artilleri ombord på örlogsfartygen. Först då kunde effekterna av den nya taktikens fördelar skördas. Att samtidigt i en linje av fartyg avlossa ett stort antal kanoner mot en fiendeflotta hade en aldrig tidigare skådad effekt. I praktiken kom dock sällan den i teorin så överlägsna linjetaktiken att nyttjas i full utsträckning. I synnerhet inte inom den svenska 1600-talsflottan, som saknade den kunskap och de erfarenheter som stormakterna till sjöss i större utsträckning tillägnat sig under de många bataljerna till havs. I redogörelserna för sjöslagen avslöjas ofta en annan bild av hur drabbningarna utvecklade sig.¹⁷

Striden liknade fortfarande den äldre *melée*-taktiken där kampen i de flesta fall utvecklades till närstrider mellan enstaka, taktiskt viktiga skepp, vilket slutade med att fiendeskeppet



Träskulptur från akterspegeln i vraket av regalskeppet *Kronan* (1676). Med största sannolikhet är den avsedd att föreställa Karl X Gustav i furstlig kontrapostställning, iförd plymklädd hjälm och romersk triumfatordräkt. Skulpturen är cirka 160 cm hög. Foto: R. Lind, Kalmar läns museum.

äntrades och ett handgemäng tog vid. Det fanns således klara fördelar med att koncentreras angreppen på enstaka värdefulla fartyg med ledande uppgifter, istället för att strida på en linje med generell eldgivning. Kunde man skilja fiendeflottans huvud från dess kropp, var den inom kort skattad åt förgängelsen. Att erövra fiendeskeppet var det optimala syftet i sjöstriden, inte att sänka det. Motivet var den ekonomiska vinningen. Vid sidan av själva skeppets värde, representerade det ombordvarande artilleriet stora ekonomiska värden, i regalskeppet Kronans fall mer än hälften av skeppets totala värde.¹⁸ Även besättningen utgjorde en "handelsvara", eftersom den kunde utväxlas mot det egna rikets krigsfångar som var i fiendens händer.

Orsakerna till svårigheterna att följa linjetaktiken var flera. Strid under segel kräver vind, vilket ställer stora krav på både skeppens segelegenskaper, utrustningens kvalitet och besättningens erfarenhet och kunnande. Det senare är ofta en förbisedd faktor i sjökrigets historia, där fokus ofta lagts på tre områden: skepp, kanoner och taktik. Flottans ledning under stormaktstiden betonade dock gång efter annan betydelsen av att träna officerare och övrig besättning redan i fredstid. Detta gjordes enklast genom att uppmuntra officerare att tjänstgöra i andra länders flottor för att lära sig krigets hantverk. Även den civila sjöfarten stöttades genom konvojering och bemanning, som inte enbart syftade till att erbjuda den för riket så viktiga handeln skydd mot andra länders flottor, kapare och pirater utan också gav den nödvändiga träningen för sjöfolket. Samtidigt uttryckte amiralitetet sin önskan om att så ofta som möjligt hålla igång skeppen. De ansågs på goda grunder "fara bättre i seglation än ligga stilla".¹⁹

Ytterligare ett problem med linjetaktiken var att skapa verkligt effektiv eldgivning. Att under rörelse träffa ett rörligt mål och uppnå avsedd verkan var i det närmaste omöjligt. Fördelen var visserligen den mängd projekti-

ler som kunde avfyras samtidigt, men en förutsättning för att både träffa och även uppnå avsedd verkan, var att avståndet till målet inte översteg några hundratals meter. Det är också viktigt att framhålla att antalet kanoner inte var den avgörande faktorn för skeppets eldkraft, utan vikten av den mängd kulor som kanonerna kunde avfyras. Under förutsättning att artillerielden som riktades mot fiendeskeppets skrov träffade sitt mål, var effekten av ett fåtal tunga kanoner av mer avgörande betydelse i sjöstriden än ett flertal lättare pjäser.

Utvecklingen av utpräglade linjeskepp med tung bestyckning, innebar samtidigt att många av de skepp som tidigare ingått i örlogsflottan inte längre höll måttet. I synnerhet gällde detta s.k. *kofferdiskepp* – bestyckade handelskepp – som vid behov kunde hyras in för att tillfälligt tjänstgöra i flottan. Eftersom kofferdiskeppen

Kort och Öfversigtligt Uppfattelse af den svenska örlogsfloottens besättning 1716. Samt af de i den tillhörende kofferdiskepp som vid den tiden äro i tjenst hos oss. Med tillräckligt beaktande af de i den tillhörende kofferdiskepp som vid den tiden äro i tjenst hos oss.

Ordningsnummer	Fartygsnamn	Batterier	Fartygs värde	Besättning i totala	Skeppets värde	Batterier	Kanoner	Kulor	Besättning		Kostnad
									Öfver	Man	
<i>Skropps värden.</i>											
1.	Kronan	40	16322	40	16322	30	100	120000	1932	2	32000
2.	Swanholm	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
3.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
4.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
5.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
6.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
7.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
8.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
9.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
10.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
<i>Batterier.</i>											
11.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
12.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
<i>Skropps värden.</i>											
13.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
14.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
15.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
16.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
17.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
18.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
19.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
20.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
21.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
22.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
23.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
24.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
25.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
26.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
27.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
28.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
29.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
30.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
31.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
32.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
33.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
34.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
35.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
36.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
37.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
38.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
39.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
40.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
41.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
42.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
43.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
44.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
45.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
46.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
47.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
48.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
49.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715
50.	Skans	20	4000	20	4000	15	50	60000	1715	2	1715

Lista över kostnaderna för svenska flottans förlorade skepp 1676. Noterbart är att värdet av Kronans kanoner – samtliga av brons – överstiger värdet av själva skeppet. KR: Nya nummerserien II, nr 12.

var konstruerade för helt andra ändamål än strid, kunde deras skrov inte längre stå emot den ökade eldkraften från de nya linjeskeppen. De blev därför enkla byten i sjöstriderna. Situationen bidrog under senare delen av 1600-talet till en utveckling mot örlogsflottor bestående av fartyg konstruerade, bestyckade och bemannade för regelrätt sjöstrid.

Under senare hälften av 1600-talet började mer specificerade planer för skeppens bestyckning att upprättas. De bestyckningsplaner som finns bevarade i arkiven återspeglar de behov och önskemål som förelåg, inte den faktiska tillgången på artilleri.²⁰ Skillnaderna mellan uppgifterna om den planerade bestyckningen

och den faktiska tillgången på kanoner, måste tolkas som att skeppen byggdes utan konkret vetskap om hur fartyget slutligen skulle bestyckas. Av bestyckningslistorna framgår också att det rådde brist på i synnerhet tunga kanoner. Det tyder på att byggandet av stor-skeppen och tillgången på det tyngre artilleri som de var ämnade för, inte var synkroniserat.

Under 1670-talets rustning minskade tillgången på kanoner till flottans skepp ännu mer, i synnerhet antalet bronskanoner minskade kontinuerligt.²¹ Nyttillverkningen av bronskanoner kom mot slutet av 1600-talet att helt upphöra. Istället göts järnkanoner för att i möjligaste mån tillgodose behovet av skeppsartilleri. Fördelen med järnkanonerna var att de var betydligt billigare än bronskanoner att tillverka. Dessutom är järn drygt tio procent lättare än koppar, vilket generellt påverkade förhållandet mellan artilleriets vikt och skeppets stabilitet i positiv riktning. Nackdelen var emellertid att det krävdes mer metall för att tillverka en järnkanon av samma kaliber som en av brons, eftersom järnet inte var lika hållfast som kopparlegeringen.

SJÖFOLK OCH SOLDATER

Det svenska riket fick uppåda sina yttersta krafter för att stå berett inför krigsutbrottet på hösten 1675. Rustandet av flottan och rekryteringen av manskapet inför Skånska kriget (1675–1679) var den största sjömilitära mobiliseringen någonsin i den svenska flottans historia.²² Nästan 12 000 man ingick i 1676 års flotta. Tre fjärdedelar av dem var sjöfolk – båtsmän och artillerister – de övriga soldater. Båtsmännens uppgift var att sköta framdrivningen av fartyget, medan artilleristerna – bösseskyttarna – hanterade kanonerna på de olika batteridäcken. Soldaterna ombord kom från arméns led och fördelades på skeppen efter behov.



Uppgifter om omkomna båtsmän från Ölandskompaniet 1677, Gräsgårds socken, rote 4–6. KR: Marinens rullor. Serie IV. 1677-1684.

Strax före 1600-talets mitt hade landets kustbygder och större städer delats in i tolv båtsmanskompanier, som i sin tur var indelade i tre regementen. Nio av kompanierna – Södermanlands, Östgöta, Ölands, Västgöta, Roslags, Norrlands, Ålands, Söderfinlands (Åbo) och Nylands (Viborg) – utgjordes av båtsmän. De tre bösseskyttarkompanierna var Smålands, Norrfinlands och Uppstädernas. Det senare bestod av män från Arboga, Köping, Västerås, Sigtuna, Enköping, Uppsala, Örebro, Hedemora, Karlstad och Gävle med de intilliggande socknarna Valbo, Hille och Hamrånge. Några årtionden senare, i takt med att skeppen blev större och flera landområden lades under den svenska kronan och att krigen så krävde, uppsattes ytterligare fem kompanier – Gotlands, Bohusläns, Österbottens, Hallands och Blekinge/Skåne kompanier. Av samma skäl knöts ännu fler städer och socknar i det svenska riket till kompanierna. Inrättandet av fördubblingssystemet 1672 skapade en reserv av personal, nästan lika stor som den ordinarie. Det gjorde det lättare att ersätta avgången personal. Vid mitten av 1670-talet omfattade det svensk-finska båtsmanshålllet nästan 9 000 man.²³

Det ständiga båtsmanshålllet var grunden för den sjömilitära krigsmakten i 1600-talets Sverige. Idén om en permanent och förutsägbart militärorganisation var en klok skapelse. Den upprättades på basis av ett samhällskontrakt mellan centralmakt och lokalsamhälle. Istället för betungande, plötsliga utskrivningar av manskap med kort varsel som tidigare varit fallet, fick socknar och städer i uppgift att själva utse ett antal båtsmän, vilka skulle ställas till flottans förfogande i händelse av krig. Det var praktiskt att låta lokalsamhället utföra den ibland smärtsamma processen att utse en lämplig båtsman. Han hämtades oftast ur de lägsta samhällslagren. I många fall var det de socialt utsatta och för lokalsamhället umbärliga, som fick gå ut i krig. De sociala påtryckningsmedlen lokalt var generellt sett

överlägsna de negativa konsekvenserna av det tvång som centralmakten annars skulle behöva utsätta sina undersåtar för. Samtidigt kunde livet som båtsman eller bösseskytt i bästa fall erbjuda mat för dagen, tak över huvudet och en uppgift i rikets tjänst som ingav respekt hos omgivningen och uppskattning från överheten.

På landsbygden utgjorde normalt fyra bönder en rote som ansvarade för en båtsman. I gengäld mot att båtsmannen fick bostad och visst lösöre av roten, gjorde han dagsverken åt rotebönderna när han var fri från sjötjänst. Rotarnas storlek kunde variera över tid och rum, beroende på vilka försörjningsmöjligheter gårdarna och personerna just då hade. Formellt sett fick ingen pojke under 16 år antas till båtsman eller bösseskytt. I städerna var det ett antal borgare som fick i uppgift att gå ihop om försörjningen av en båtsman.

Rekryteringen av manskap skedde av naturliga skäl huvudsakligen i kustbygderna. Kustborna förväntades ha de nödvändiga färdkunskaper och den vana av sjön som krävdes för att bli en god båtsman. Trots att manskapet hämtades från rikets kusttrakter, varierade kunskaperna stort bland sjöfolket. Det gällde därför att rekrytera en besättning med tillräckliga kunskaper för att få helheten att fungera. Särskilt viktiga funktioner ombord som styrmän, navigatörer och artillerikonstaplar, var oundgängliga som nödvändiga kuggjul i det komplicerade maskineri som skulle få örlogsskeppet att fungera.²⁴

En vinst av att rekrytera manskapet ur rikets egen mylla var lojalitet. Tidigare hade flottan i större utsträckning fått förlita sig på ofta tillfälligt inhyrt manskap där denna egenskap var osäker. Nu hade Sverige under mer än hundra år formats till ett rike med en allt mer uttalad identitet. Den utgjorde grunden för känslan av tillhörighet och lojalitet. Lojaliteten var också en produkt av det goda ledarskapet. Förtroendet man fått som befäl förpliktade. Ledarskapet var en dygd. Chefen skulle föregå med gott exempel för att förtjäna sin ställning.

Seinebreff eller ORDRE.

Åldersfund Hans Kongl. Mayst. wår Allernådige Befehling hafwer i Nader befallat / at man skal gå medh Nitzens Drlogs Flotta widh första fogande Winder i Hwå Kampn til Siöds och södra Stenden. Swår före måste Sij Officererne, så snart Hans Excell. Gen Ammiralen lyffter sitt Ankar / göra thet summa och i Hwærens Kampn söllia medh / råttandes sigb i thet öfriga effter nästföljande Punkter.

I.

Visom all Lycka och Wälsignelse kommer aff Gudh / och han wil i Andanom och Sanningenne dyrtat / skallet och tillbedin warda / altså skal / när Com panszlaggen vthf. är tillijta medh Böjen på Ammirals Steppen och Treu petar / Tremman eller Kläctan rötas / Chorum hållas på hwar t Stepp i Flottan tillijta hwar Morgon och Aftten / och hoo sem thet försumnar / plichter effter Siö Artialarne.

2.

Effter Drlogs Flottan är fördest i wisse Esquadroner under sine Ammiraler, och thet är nödtigt at hwar och een wret sin Ordning vthi Seglar. det; Hærdentull blifwer får medh befallat och påbudt / at effterföljant e så Seglar-Ordre som det rätt distans och Rum vthi Sättande medh flut observeras och i acht tagas / så at hwar Esquadron blifwer tilhopa / dect så wijet ifrån hwar andre / at the beawämiligen kunna rida aff och gå til Segels / när Winden fogar / twenne Esquadroner i bredd / Nambl.



Inledning till flottans taktiska order - sejnebrevet - inför sjötåget 1676.
RA: Äldre kommissioner (ÅK) 65.

Ledarskapet i sin tur var en produkt av social rang, och den sociala rangen förutsattes föra med sig det goda ledarskapet. Det faktum att flottan var ett tekniskt vapenslag som krävde särskild fackkunskap ställde det militära skeppsamhället på extrema prov.²⁵

Rekryteringsbehovet tog sig ibland andra former. Överenskommelser och avtal slöts mellan amiralitetet och civila aktörer. Manskap verksamt i civil sjöfart kunde i ofredstid enrulleras i flottan. På så vis slapp man att utbilda och träna sjöfolket inför sjötågen. Sjövana yrkesmän kunde träda in i kungens tjänst på örlogsskeppen, och i fredstid upprätthålla sina kunskaper i den civila handelssjöfarten. Privat och offentlig rekrytering pendelverkade för att utnyttja och vidmakthålla manskapets färdigheter. Det gällde även utrustningen. Under krigstid fick handelsskeppare officersbefattningar på sina skepp som hyrdes in för örlogssändamål.

Den svenska stormaktens territoriella expansion skapade förutsättningar för en allt större rekryteringsbas för flottan. I praktiken lät det sig dock inte göras i en handvändning. Försvenskningssprocessen gick långsamt, och i många fall var det på det hela taget mer rationellt att låta den befintliga ordningen bestå än att i all hast påtvinga de nya undersåtarna en ordning som de kände sig främmande inför.

Att samla och transportera sjöfolket till flottstationen var en omständlig procedur. Chefen för det enskilda båtsmanskompaniet hade till uppgift att samla folket. Därefter marscherade kompaniet till kusten. Var det långt ifrån flottstationen skeppades kompaniet dit med mindre fartyg under överinseende av fartygets kapten. För att slippa de långväga transportererna av sjöfolket, men även för att lindra allmogens tunga pålagor i rotesystemet, skulle senare under 1600-talet många båtsmän genom regelrätta folkomflyttningar komma att tvingas bosätta sig i nära anslutning till den nya flottstationen i Karlskrona. Roten sörjde då inte längre för deras uppehälle. Det skedde istället genom ren skatfinansiering.²⁶

Väl på plats i Stockholm, flottans huvudstation, övertog örlogsskeppens befäl och officerare ledningen över sjöfolket. Nästa anhalt var Dalarö där manskapet skulle mönstras och skeppen rustas. Det sista stoppet innan flottan var redo att gå till havs var Älvsnabben i Stockholms södra skärgård. Vid Älvsnabben samordnades eskadrarna och senaste order mottogs. Vad som återstod var att invänta gynnsam väderlek, men även göra kompletterande proviantering. Så var fallet hösten 1675, då de sista förnödenheterna sent omsider inskeppades på flottans stora fartyg. När rätt vind infann sig vid Älvsnabben, kunde man utan dröjsmål sätta segel och på kort tid nå öppet vatten. Åtminstone under sommarhalvåret.

Stockholms läge bakom 30 000 öar i en svårnavigerad skärgård, var ingen idealplacering av flottans huvudstation. Läget innebar svårigheter för att i tid nå öppet vatten med ett tillräckligt stort och nog utvilat manskap. Allra svårast var det vintertid då isen låg tjock och hård, något som man bittert fick erfarva vintern 1675–1676 och som på allvar aktualiserade behovet av en flottstation närmare öppet vatten i söder. Trots kungens motstånd mot att anlägga en ny örlogsbas i de tidigare danska landskapen, föll efter påtryckningar från hans rådgivare valet på Blekingeskärgården. Den nya staden Karlskrona anlades 1680 och kom att uppföras i en takt och omfattning som aldrig tidigare skådats i riket. Från flottans nya huvudstation kunde man tidigt på året möta danskarna och samtidigt korta avståndet med förbättrade kommunikationer till Östersjöprovinserna i söder.

BESÄTTNINGEN

Örlogsskeppens besättningar delades in i gement folk och kajutfolk. Ordet gemen innebar vid denna tid helt enkelt att personen i fråga inte hade någon som helst befälsbefo-

genhet i den militära organisationen ombord. Kajutfolket utgjordes av befäl, underofficerare och officerare av olika rang. Officerare över kaptens rang kallades flaggmän. I jämförelse med motsvarande officerare i armén var flaggmännen lågt placerade i samhällets ranghierarki.²⁷ Detta utgjorde ett hinder för karriärlystna officersämnen och skapade rekryteringsproblem för flottan. Samtidigt ställdes särskilda kompetenskrav på både befäl och officerare i flottan. Det gjorde att man i större utsträckning nödgades rekrytera och befordra personal från relativt sett lägre sociala skikt i samhället än vad man gjorde till andra vapenslag. Börd fick ge vika för kunskap och kompetens. Även om skillnaden inte var dramatisk i förhållande till landstridskrafterna, är den klart noterbar. Detta förhållande skapade i sin tur ett mindre utvecklat socialt nätverk inom flottan, vilket tedde sig mindre lockande i karriäravseende. Ville man öka sina möjligheter till befordran, gällde det att verka inom en sektor som befolkades av män med ett så stort politiskt, socialt och ekonomiskt inflytande som möjligt. Först vid mitten av 1700-talet förbättrades sjöofficerarnas status i samhällets ranghierarki, främst som ett resultat av officerskårens professionalisering, vapenslagets växande omfattning och dess stärkta militära profil i förhållande till den civila sjöfarten.²⁸

Svårigheterna med att hitta kompetent personal till flottan var tidvis mycket stora, i synnerhet vid mitten av 1600-talet när efterfrågan ökade på grund av kriget. Detta ledde till att också utländska sjöofficerare, företrädesvis nederländare, skottar och engelsmän, periodvis värvades och antogs vid amiralitetet. Även manskap från armén fick stundtals fylla personalluckorna, då bristen var stor.

Ombord var både det mentala och fysiska utrymmet var begränsat. Den månghövdade besättningen skulle trängas med upp till 100 tunga kanoner i skrymmande trälavetter och mängder av annan utrustning. Det ställde stora krav på organisation och krävde

hård disciplin baserad på ett strikt regelverk. I sjöartiklarnas 59 punkter, utfärdade 1644, sammanfattades konsekvenserna av underlåtenhet att följa detta regelverk.²⁹ Artiklarna skulle minst en gång varje kvartal läsas upp för folket i flottan. Inledningsvis slogs fast att *”rikets försvar, välstånd och säkerhet näst Gud hänger och består på rikets skeppsflotta, ett välordnat amiralitet och gott sjöfolk”*. Därefter listades olika brott och försumligheter, och de straff dessa ledde till. Straffprinciperna var gammaltestamentliga, enligt principen *”öga för öga, tand för tand”*. En gemen som höjer näven mot ett befäl, mister näven. Den som dräper en annan, mister livet.

Sjöartiklarna belyser inte bara vikten av samarbete och disciplin ombord och i flottan som helhet. De uppenbarar också vad som var av största vikt för att verksamheten skulle fungera ombord, och möjligen även var problemen lättast kunde uppstå. Av allt att döma var ovänskap och personkonflikter vanliga, likaså dispyter om matransoner och mathållning som ofta resulterade i handgemäng. Det var emellertid sällan som sjöartiklarnas hårda straff utdömdes. Artiklarnas primära syfte var att avskräcka från brott. Hårda straffpåföljder riskerade att få en motsatt verkan, som istället minskade besättningens motivation och antal. Under 1670-talet ansåg flottans ledning det nödvändigt att se över artiklarna, eftersom *”de äro något mörka”*.³⁰ Av allt att döma ansågs regelverket efter 30 års tillämpning inte tidsenligt, utan rentav kontraproduktivt. Det skulle dock dröja till 1685 innan nya sjöartiklar utfärdades.

Religion och själavård var central såväl i riket som i flottan. Predikan skulle hållas varje sön- och helgdag både iland och ombord. Sjöartiklarnas andra punkt föreskrev också att en kortare andaktsstund, korum, skulle hållas på skeppen var morgon och kväll, följd av psalmsång. Smädande av Herrens namn eller *”apespel med gudstjänsten eller sakramenten”* kunde i värsta fall bestraffas med döden. Nå-

gon religionsfrihet rådde inte i riket. Påträffades under amiralitetsstaten någon med en annan religion, skulle personen i fråga inkallas till förhör, få stadgan uppläst för sig och därefter varnas.

I STRIDENS HETTA

I vittnesmålen efter sjöslagen mellan Bornholm och Rügen och södra Öland 1676, framkommer flera intressanta och uppseendeväckande detaljer kring hur striderna till sjöss kunde te sig.³¹ Hård kritik riktades bl.a. mot de bestyckade handelsfartygen – kofferdiskeppen – vars befälhavare och besättningar beskyldes för inkompetens. Skildringarna av de båda slagen vittnar också om att den eftersträvade linjetaktiken helt var satt ur spel. Ambitionen att samordnat strida under segel och på en ordnad slaglinje med stor eldkraft fungerade inte.

Ett av de största problemen i strid under segel var svårigheterna med kommunikation mellan skeppen. Med hjälp av kanonskott, flaggor, klocka och ropare – en koniskt formad megafon av bleckplåt – kunde i bästa fall enkla signaler och kommandon förmedlas mellan fartygen. Amiral Claas Ugglå på skeppet *Svärdet* hade under slaget vid Öland enligt vittnesmålen, utan att få gehör, använt sin ropare för att förmå de skepp som seglade förbi honom utanför Öland att stanna och slåss.

När behovet av att kommunicera mer detaljerad information varit akut, hade amiralerna i de olika eskadrarna förhandlat med varandra i *slupen*. Slupen, även kallad *espingen*, var den båt som förvarades på skeppets övre däck och användes som förbindelsebåt mellan skepp och land. En *advisjakt* hade också skickats från skeppet *Kronan* till skeppet *Nyckeln* efter slaget mellan Bornholm och Rügen, när situationen så hade krävt. Advisjakterna var små, snabba segelbåtar som också fungerade som förbindelsebåtar för rådslag mellan fartygen i flottan under fulla segel.

Kritik framfördes också mot de unga officerarnas oerfarenhet till sjöss. Riksrådet Jöran Gyllenstierna ansåg att en betydande del av problemet vid de båda slagen hade berott på att sejbrevet med de taktiska instruktionerna för flottan inte följts och att ”*det är en stor hop officerare som intet kunna själv läsa. Man måtte låta andra läsa för sig, och det de då fattat i huvudet kunde de behålla, men sedan de förändrades bleve de förvirrade, så att de icke ha lärt kunnat veta vad de skulle göra*” och ”*att kunna utse de bästa ville vara konst och betänkande*”. Hans kommentar visar att många av officerarna i flottan uppenbarligen saknade både sjö- och stridserfarenhet och dessutom hade svårigheter att ta till sig skriftlig information. I händelse av att ändrade order inte lästes upp högt för officerarna, uppstod förvirring. En viktig del av förklaringen till problemet, var att man på grund av det ökade behovet av personal tvingats rekrytera officerare och befäl ur lägre sociala samhällsskikt än tidigare. Dessa uppkomlingar var långt ifrån obemedlade och sannolikt i de flesta fall läs- och skrivkunniga, men de nedanför som i sin tur tog ett kliv uppåt i den militära hierarkin saknade i stor utsträckning de teoretiska kunskaper som var självklara för den välutbildade, sociala eliten. Bristen på grundläggande kunskap underminerade därmed flottans möjligheter till ett kraftfullt agerande byggt på strikt samordning.

NOTER:

- 1 I synnerhet Glete 1985, 1993, 2002a och 2010.
- 2 Betr. den utrikespolitiska utvecklingen se t.ex. Ahnlund & Landberg 1952; Carlsson & Rosen 1978; Kirby 1994.
- 3 Wendt 1950, 256.
- 4 Betr. den inrikespolitiska utvecklingen se t.ex. Ahnlund & Landberg, a.a.; Carlsson & Rosen, a.a.; Magnusson 1985; Sjödell 1966; Wendt, a.a.
- 5 Wendt, a.a., 225.
- 6 Zettersten 1903, 306.
- 7 Glete 1985, 265.
- 8 Glete 1985, 270; Lavery 1983, 38 ff.; Howard 1977; Fox 1980.
- 9 Jakobsson 1997 och 1999 ang. varvsverksamheten, Einarsson 2018, ang. byggnadsmaterial.
- 10 Wendt 1950, 260 ff.; Zettersten 1903, 472 ff.
- 11 Soop 2007.
- 12 Glete 1999, 21.
- 13 Unger 1909, 292.
- 14 Glete 1999, 23.
- 15 Hutchinson 1997, 32 ff.
- 16 Einarsson 2016, 100.
- 17 RA: Kommissorialrätt angående sjöstriderna 1676. Protokoll. Äldre kommissioner (ÅK) 65.
- 18 KrA: AK. Oordnade handlingar, avd. II, nr. 12. Skeppslistor av olika slag, 1600-1700-tal, nya nummerserien, förteckning 507.
- 19 Wendt, a.a., 243.
- 20 RA: Bestyckningsplaner för flottan 1671 Vol. L 422 och 1675. R 4871.
- 21 Glete 2002.
- 22 Wendt, a.a., 260 ff.
- 23 Zettersten, a.a., 59 ff.
- 24 Glete 2010, 609 ff.
- 25 Jfr Göransson 1990; Hammar 2014.
- 26 Villstrand 1987, 387 ff.
- 27 Se Carlsson 1972; Cavallie

- 1981; Einarsson 1986.
- 28 Glete 2010. 610.
- 29 RA: Administrativa handlingar rörande flottan. Avd. A I. Örlogsflottan. Sjöartiklar. M 1788.
- 30 Wendt, a.a., 252.
- 31 Vittnesmålen om agerandet under sjöstriderna 25-26 maj resp. 1 juni 1676 med efterföljande synpunkter från rättsens ledamöter, är hämtade ur RA: Kommissorialrätt angående sjöstriderna 1676. Protokoll. Äldre kommissioner (ÅK) 65.

KÄLLOR OCH LITTERATUR

Oryckta källor:

- KrA: Am.Koll. Oordnade handlingar, avd. II, nr. 12. Skeppslistor av olika slag, 1600-1700-tal, nya nummerserien, förteckning 507.
- RA: Kommissorialrätt angående sjöstriderna 1676. Protokoll. Äldre kommissioner (ÅK) 65. Olika vittnesmål.
- RA: Bestyckningsplan för flottan 1671 Vol. L 422.
- RA: Bestyckningsplan för flottan 1675. R 4871.
- RA: Administrativa handlingar rörande flottan. Avd. A I. Örlogsflottan. Sjöartiklar. M 1788.

Litteratur:

- Ahnlund, Nils & Landberg, Georg (red.) 1952. Den svenska utrikespolitikens historia. 1:3, 1648-1697. Stockholm.
- Carlsson, Sten & Rosen, Jerker 1978. Svensk historia. 1, Tiden före 1718. Stockholm.
- Carlsson, Sten 1972. Att byta samhällsklass. Ståndscirkulation och sociala omgrupperingar i det svenska samhället

förr och nu. Stockholm.

Cavallie, James 1981. De höga officerarna: studier i den svenska militära hierarkien under 1600-talets senare del. Stockholm.

Einarsson, Lars 2016. Regalskeppet Kronan: historia och arkeologi ur djupet. Lund.

Einarsson, Lars 1986. Studier av förändringen av det sociala ursprunget inom den svenska flaggmanskåren mellan åren 1650-1699. Uppsats. Historiska inst. Uppsala universitet.

Einarsson, Lars 2018. Rapport om 2017 års marinarkeologiska undersökningar av regalskeppet Kronan. Årlig undersökningsrapport. Kalmar läns museum.

Fox, Frank 1980. Great ships: the battlefleet of King Charles II. London.

Glete, Jan 1985. De statliga örlogsflottornas expansion. Kapprustningen till sjöss i Väst- och Nordeuropa 1650-1680. Stockholm.

Glete, Jan 1993. Navies and nations: warships, navies and state building in Europe and America, 1500-1860. Vol. 1. Stockholm.

Glete, Jan 1999. Hur stor var Kronan? Något om stora örlogsskepp i Europa under 1600-talets senare hälft. I Forum navale, nr 55.

Glete, Jan 2002a. War and the state in early modern Europe: Spain, the Dutch Republic and Sweden as fiscal-military states, 1500-1600. London.

Glete, Jan 2002b. Kronans artilleri. Kort genomgång av arkivmaterial och data om bärgade kanoner. Opubl. rapport. Stockholms universitet.

Glete, Jan 2010. Swedish naval administration, 1521-1721: resource flows and organisational capabilities. Leiden.

- Göransson, Göran 1990. *Virtus militaris: officersideal i Sverige 1560–1718*. Lund.
- Hammar, AnnaSara 2014. *Mellan kaos och kontroll: social ordning i svenska flottan 1670–1716*. Lund.
- Howard, Frank 1987. *Sailing Ships of War: 1400–1860*. London.
- Hutchinson, Gillian 1997. *Medieval Ships and Shipping*. Leicester.
- Jakobsson, Håkan 1997. *Strukturkonflikt och institutionell effektivitet vid kronans varv i Bodekull 1660-1663*. Uppsats. Lunds universitet. Historiska inst. Lund.
- Jakobsson, Håkan 1999. *Tekniska influenser och centrala normer i svensk skeppsbyggnation – Lübeck 1664-1667*. Forum Navale Nr.55. Karlskrona.
- Kirby, David 1994. *Östersjöländernas historia. 1492–1772*. Stockholm.
- Lavery, Brian 1983. *The ship of the line. Vol. 1, The development of the battlefleet 1650–1850*. London.
- Magnusson, Lars 1985. *Reduktionen under 1600-talet: debatt och forskning*. Malmö.
- Sjödell, Ulf 1966. *Kungamakt och högaristokrati: en studie i Sveriges inre historia under Karl XI*. Lund.
- Soop, Hans 2007. *Flytande palats: utsmyckning av äldre svenska örlogsfartyg*. Stockholm.
- Unger, Gunnar 1909. *Illustrerad svensk sjökrigshistoria: afsedd för undervisningen vid k.sjökrigsskolan. D. 1, Omfattande tiden intill 1680*. Stockholm.
- Villstrand, Nils Erik 1987. *Från det avlägsna Finland till orter nära flottan. De finska båtsmanskompaniernas förflyttning på 1680-talet*. I Villstrand, N.-E. (red.): *Kustbygd och centralmakt 1560–1721: studier i centrum-periferi under svensk stormaktstid*. Helsingfors.
- Wendt, Einar (red.) 1950. *Amiralitetskollegiets historia. 1, 1634–1695*. Stockholm.
- Zettersten, Axel 1903. *Svenska flottans historia: åren 1635–1680*. Norrtälje.