

Forum navale



Skrífter utgívna av
Sjöhistoriska Samfundet

Nr 25

Sjöhistoriska Samfundet

- . . . har som målsättning att bidraga till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former*
- . . . utger tidskriften Forum navale samt dessutom i mån av medel separata skrifter*
- . . . anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen*

Samfundets adress är: Fack 24, 104 50 Stockholm 80. Postgiro: 15 65 19.
(Årsavg. f. n. kr. 20: —.)

Samfundets medlemmar kunna under ovan angiven adress till nedsatta priser, angivna nedan, rekvirera följande skrifter: »Forum navale» nr 1 t. o. m. 17 (3: — per st.), 18 och dubbelnr 19–20 (6: — per st.), »Svensksund 1790–1940. En minnesbok utarbetad av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning» (4: —), »Skeppshövidsmän vid örlogsflottan under 1500-talet» av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström (10: —) samt »Svensk sjöhistorisk litteratur 1800–1943» av Uno Willers (10: —).

Manuskript till Forum navale sändas under adress: arkivarie Lennart Rosell, Sjöhistoriska Samfundet, Fack 24, 104 50 Stockholm 80.

Forum navale



*Skríftir utgíofna af
Sjóhístoríska Samfundet*

Nr 25

Innehåll

<i>Lars O. Berg</i> , Karolinsk flotta. Studier	3
Medlemsförteckning över Sjöhistoriska Samfundet den 1 november 1970	86

*Utg. med stöd av Statens humanistiska forskningsråd och
Delegationen för militärhistorisk forskning*

UPPSALA 1970
ALMQVIST & WIKSELLS BOKTRYCKERI AB

Karolinsk flotta. Studier och tabeller

Av förste arkivarie Lars O. Berg

Innehållsförteckning

Förord	3
Amiralitetskollegiet och skeppsbyggeriet	4
Skeldons utländska resa och dess följder	15
Nyenskadern och galärbygget	19
Ekevirkes- och masthandeln	36
Notbilaga	50
Tabellbilagor	59
1 Danska flottans större stridsfartyg	61
2 Ryska flottans större stridsfartyg	63

Svenska Karlskronaflottans fartyg 1700–1721. En tabellarisk framställning	66
---	----

Förord

Följande studier om flottan och flottbyggnaden under Karl XII:s och Det stora nordiska krigets tid har till en del tillkommit i samband med arbetet på den andra delen av Amiralitetskollegiets historia. De bygger huvudsakligen på studier i amiralitetskollegiets arkiv, som förvaras i Kungl. Krigsarkivet. Arbetet har underlättats genom tillgång till arkivrådet Einar Wendts efterlämnade anteckningar och stora excerptsamling, vilka även lämnat en mängd hänvisningar till var värdefulla källor funnits att söka i andra arkiv.

För en mer vittomfattande framställning av amiralitetet och dess verksamhet under denna tid kan hänvisas till motsvarande avsnitt i Amiralitetskollegiets historia, del 2.

Amiraliteskollegiet och skeppsbyggeriet

Amiralitetskollegiet residerade sedan 1600-talets senare decennier i Karlskrona. Det bestod vid Karl XII-tidens början av flottans amiraler, till år 1714 under ledning av amiralgeneralen Hans Wachtmeister. Vid behandlingen av vissa ekonomiska ärenden inkallades även överkommissarien, som ledde arbetet i amiralitetstat- och kammarkontoret. Till år 1711 innehades överkommissariebefattningen av Salomon von Otter.

År 1713 skedde en genomgripande reorganisation av kollegiet.¹ Alla flaggmän, dvs. även viceamiraler och schoutbynachter, fick nu säte och stämma i kollegiet. Samtidigt tillkom även en civil ledamot; amiralitetskammarrådet Johan Eugenius Lagerbielke. Efter Wachtmeisters död utsåg Karl XII generallöjtnanten Hans Henrik von Liewen — en landmilitär — till direktör över amiralitetet. Verksamheten inom kollegiet gick dock ej utan friktioner. Lagerbielke avsattes för underslev och efter Karl XII:s död fick såväl von Liewen som dennes vicedirektör, översten Gustaf Fredrik von Rosen, lämna flottans ledning, vilken nu överläts på överamiralen Claes Sparre.

Amiralitetet var ett synnerligen vittomfattande verk. Med en omskrivning till modernare förhållanden kan man säga, att det var såväl marinstab och marinförvaltning som även landets största varvsindustri samtidigt som dess ledamöter var chefer för de olika operativa enheterna till sjöss. Särskilt framträdande var detta naturligtvis under de år Karl XII vistades på avlägsna krigsskådeplatser. Kollegiet hade begärt att på egen hand få avgöra en rad olika ärenden som tillsättning av officerare och tjänstemän (dock ej flaggmän), och få beslutanderätt ifråga om storleken och certen på de fartyg som byggdes, deras namn och bestyckning samt kassering och försänkning av gamla odugliga skepp. Konungens svar var ej entydigt. Kollegiet skulle självt få besluta i sådana ärenden, som ej tålde dröjsmål.²

I det följande kommer främst kollegiets verksamhet för skeppsbyggnaden att beröras. Först skall dock något sägas om de män, som stod i spetsen för detta arbete.

Arbetena på varvet — »Holmen» — stod under ledning av en av amiralerna: holmamiralen. År 1700 hade den nyutnämnde drygt sextioårige amiralen Verner von Rosenfeldt fått kungligt förordnande att »antaga sig specialem curam över Holmen och varvet». Den nyutnämnde holmamiralen hade varit i sjöjänst sedan år 1658 och gjort sig känd som en framstående sjöman. Bland annat hade han utgett en särskild handbok i sjömanskonsten år 1693. Under krigets första tio år förde von Rosenfeldt befäl över varvet och utkämpade många strider för dess räkning vid kollegiebordet.

Samarbetet mellan amiralgeneralen och den ofta rätt frispråkige holmamiralen var ej alltid det bästa. En episod från år 1700 kan anföras som belysande i detta fall.

I maj detta år anlände ett kungligt brev till Karlskrona, som inskräpte att holmamiralen von Rosenfeldt ej fick uteslutas från kollegiets sammanträden. När brevet lästes upp anmärkte Wachtmeister irriterat att holmamiralen aldrig nekats tillträde till sammanträdena. Han var visserligen ej närvarande just vid detta tillfälle, men det berodde på att han hade avlägsnat sig redan vid sammanträdet början trots att Wachtmeister bett honom stanna åtminstone tills posten öppnats. von Rosenfeldt hade genmält, att om det var något viktigt, så kunde han få del av det senare.

Följande dag skulle dock amiralgeneralen ställa holmamiralen mot väggen. Hade denne haft några skäl för sin klagan bakom kollegiets rygg, så skulle han tvingas specificera dem — kunde han ej andraga några skäl så skulle även detta nogsamt tagas till protokollet. Vidare ville man veta om det verkligen var den upptagne holmamiralens mening, att inga ärenden skulle få avgöras i hans frånvaro. Dagen därpå lästes det kungliga brevet ånyo upp — denna gång i von Rosenfeldts närvaro. Holmamiralen ställde sig förvånad och tog på sin ed, att han aldrig klagat inför konungen över att ha blivit utesluten från sammanträdena. På kollegiets begäran, att han alltid skulle vara närvarande vid sessionerna, bad han att han endast skulle behöva infinna sig då något som berörde hans speciella ämbetsområde avhandlades. »Varmed», enligt protokollet, »detta stadnade».³

År 1710 begärde von Rosenfeldt avsked från varvsarbetet på grund av sin ålder (70 år) och sin sjuklighet. Han förordade viceamiral Gustaf Wattang till sin efterträdare, men det blev i stället den 37-årige viceamiralen Claes Sparre, som fick taga över ansvaret för holmen.

I den ovannämnda omorganisationen av kollegiet bestämde Karl XII, att ingen särskild holmamiral längre skulle finnas. I stället skulle viceamiralerna turas om att ett år i taget »hava uppsikt på holmen». Holmamiralen be-

friades samtidigt från att sitta med i kollegiet »medan han dessutan nog är sysselsatt ...».

Efter Karl XII:s död återgick det mesta till förra ordningen. Amiral Carl Henrik von Löwen blev nu holmamiral och tillika ekipagemästare.

Närmast under holmamiralen stod holmmajoren. Vid 1700-talets början innehades sysslan av Mårten Olofsson, vilken synes ha tjänat som major i flottan redan under 1670-talets krig. Han avgick år 1703, ej enbart på grund av sin höga ålder utan även för att han råkat stöta sitt vänstra knä mot en plank och sedan dess besvärats av »en otrolig värk», som nedsatt hans tjänstduglighet. En hetsig debatt om vem, som skulle bli hans efterträdare, uppstod i kollegiet. Holmamiralen, stödd av amiral Fredrik Evert Taube, föreslog den 49-årige kapten Olof Wernfelt, vilken börjat sin sjömilitära bana som skeppsgosse redan år 1670. Även andra namn nämndes, bl. a. major Paul Rumpf, vilken fått sin kaptensfullmakt så tidigt som år 1659. Amiralgeneralen föreslog kapten Johan Rolofsson Palm, och sedan han fått stöd av den fjärde kollegieledamoten, amiral Cornelius Anckarstierna, genomdrevs detta förslag trots holmamiralens protester.⁴

Redan efter två månader avled Palm och nu gick von Rosenfeldts tidigare förslag igenom. Anckarstierna rekommenderade visserligen kapten Erik Anckarfjell, vilken var äldre i tjänsten, men med lika litet framgång som eftertryck; han förklarade sig vara »lika nöjd vem som därtill bliver befordrat».⁵

Wernfelt kom ej heller att förbli länge på sin post. Redan i slutet av året föreslogs han till schoutbynacht. Hans förman holmamiralen protesterade — förmodligen dock ej på grund av att han ändrat sin mening om den man har föreslagit till holmmajor utan snarare för att han ej ville mista sin närmaste medhjälpare. Till Wernfelts efterträdare utsågs kapten Carl Henrik von Löwen (född 1666).⁶ Denne hade lett den resultatlösa expeditionen till Arkhangelsk år 1701 och därigenom synbarligen ådragit sig konungens misshag. Trots detta men tack vare Wachtmeisters trägna stöd avancerade von Löwen till schoutbynacht år 1709. Som tillförordnad holmmajor kom nu den gamle kapten Erik Anckarfjell (född år 1634) att tjänstgöra tills en ny innehavare av befattningen utsetts.⁷ Detta skedde i februari följande år. Kapten Gustaf Psilander (född år 1669), som kommenderat skeppet Öland i dess mångbeskrivna strid vid Orfordness, blev utsedd,⁸ och slog därigenom ut sin fem år yngre medtävlare, kapten Nils Ehrensköld, vilken även han skulle bli ihågkommen av eftervärlden för en hjältemodig och förtvivlad strid mot överlägsna fiender — vid Hangö udd år 1714.

Den 30 december 1714 utnämnde Karl XII från Bender en rad nya schoutbynachter. Bland dem som avancerade befann sig även Psilander, som nu efterträddes av kapten Carl Raab, vilken var född år 1659 och kom i tjänst redan år 1674. Kapten hade Raab blivit år 1697. Han stannade på holmmajorsposten till år 1717, då han i augusti fick avsked med kommandörs titel för sin ålder och »oförmögenhet».⁹

Till holmmajor efter Raab föreslog nu kollegiet kommandörerna Gustaf von Gerten och Johan Casper Printz samt kaptenerna Georg Wilhelm Leijonsten, Anders Gran, Hans Kiörning, Anders Anckarfelt eller Johan Petræus för att i nästa mening förklara att dessa omöjligen kunde ifrågakomma. Leijonsten, Gran och Kiörning var »något till åren komna» och kunde ej anses vara nog drivande för majorsbeställningen; von Gerten och Printz var krigsfångar; Petræus och Anckarfelt var visserligen goda sjöofficerare men hade ingen kunskap i tackling eller andra varvsarbeten. Sedan kollegiet refuserat alla sina första förslag, kom det fram med sin egentlige huvudkandidat: kapten Anders von Otter. Denne hade vid kollegiesammanträdet främst förordats av överamiralen Claes Sparre medan kollegiets civila amiralitetskammarråd Lagerbielke protesterat. Enligt den senare hade von Otter visat sig alltför brutal i sina mellanhavanden med kollegor och underlydande.¹⁰ Till von Otters fördel kan även ha inverkat, att han var brorson till den förre överkommissarien Salomon von Otter. Han hade en lång och ytterst växlande tjänst bakom sig. Han hade börjat sin militära bana som vanlig infanterist år 1691. Efter att en tid ha varit dragonkorpral blev han så sjöartillerikonstapel år 1698 och hade sedan även tjänstgjort på holländska och engelska örlogsskepp. Kapten blev han år 1710. Även om han var en duglig sjöofficer, synes han dock av åtskilliga handlingar att döma ha varit ytterst stidslysten och svårhanterlig.

Det ovan relaterade något underliga befodringsförslaget kan kräva sin förklaring. Sedan Karl XII återkommit till Norden, gick åter alla befodringsförslag till honom. Konungen höll hårt på ancienniteten. I befodringsförslagen skulle »de äldste alltid föreslås före de yngste, men där de äldste gås förbi måste alltid orsaken därtill utsättas».¹¹

Den 17 december 1720 erhöll von Otter avsked med kommandörs titel och efterträddes av den ungefär jämnåriga kommandören Thomas von Rajalin (född 1673 och kapten sedan 1711), vilken kunde berömma sig av att ha deltagit i så gott som alla års sjöexpeditioner alltsedan han kom i tjänst år 1699.

På den civila sidan var de främsta medhjälparna naturligtvis skeppsbygg-

mästarna. De, som satte sin prägel på Karl XII-tiden, var Charles Sheldon och under det senare decenniet även William Smitt. Under sig hade de ett antal mästerknektar, espingbyggmästare och lärlingar. En del närmare upplysningar om denna kategori kommer att ges i de följande avsnitten.

Det av kollegiets kontor, som stod för byggenskapen, var byggnings- och ekipagekontoret. Det bestod vid denna tid av en kommissarie (med 700 dlr smt i årslön), byggningsskrivare (450 dlr), dagsverks-, inventarie-, smedje- och tackelskrivare (300 dlr vardera), materialskrivare (200 dlr), två skrivare åt kommissarien (200 à 250 dlr) samt en kammardräng (100 dlr). Som jämförelse kan nämnas att holmmajorens årslön var 500 dlr smt.¹²

Sedan år 1693 var Anders Bijder kommissarie. Då kamreraren vid amiralitetet avled år 1702, utsågs Bijder ej oväntat till dennes efterträdare. Dess mer oväntat var dock att det från Krakow ankom ett kungligt brev, om att kammarförvanten Petter Psilander skulle bli kommissarie vid byggnings- och ekipagekontoret. Överkommissarien Salomon von Otter, vilken nu dessutom var invaliderad av ett svårt benbrott, förklarade, att han ej kunde avvara sin kammarförvant utan risk för att hela ekonomiverket skulle bringas i oordning. Psilander uppkallades inför kollegiet, visade sin ovälkomna fullmakt och förklarade, att han varken hade lust eller förmåga att åtaga sig skötseln av byggnings- och ekipagekontoret. Så småningom löstes dock denna befordringsgåta. Kammarskrivaren Carl Gustaf Reimer erkände, att han bett sin kusin, fortifikationsöverstelöjtnanten Gerhard (Ernest) Ehrenschantz, att rekommendera honom till kommissarietjänsten hos statsrådet, greve Carl Piper. Det hade förmodligen dock ej ansetts lämpligt att låta Reimer avancera så långt som till kommissarie på en gång — varför man tycks ha kommit på planen att i stället låta honom få Psilanders tjänst. Kollegiet och Psilander anhöll nu att den senare skulle bli förskonad från avancemanget. Under tiden utsågs inventarieskrivaren Petter Ekling till interimskommissarie för byggnings- och ekipagekontoret.¹³

Följande år kom en ny kunglig fullmakt som upphävde Psilanders förflyttning och i stället konfirmerade Eklings utnämning.¹⁴ På denna tjänst kom Ekling att stanna under de återstående krigsåren. Han avled den 24 maj 1722. Hans företrädare Anders Bijder fick emellertid ej behålla sin kamreraretjänst länge. Han avled redan år 1703.

Om man från dem som byggde och underhöll flottan går över till dess olika komponenter, finner man den mot slutet av år 1700 bestod av 39 linjeskepp eller skepp av de fyra första s.k. rangerna. Dessa skepp var 116–180 fot långa, hade 210–850 mans besättning och förde 46–108 kano-

ner förutom en del lättare pjäser, som kallades nickhakar. Vidare fanns 13 skepp av 5:e och 6:e rangerna — ofta kallade fregatter — som var 82–124 fot långa, hade 46–190 mans besättning samt förde 16–36 kanoner. Av lättare fartyg existerade en snau, en bombkitz, fyra jakter, två brännare samt ett drygt tjog lastdragare av olika typer. Av de senare var två stycken byggda så att de lätt kunde ändras till fregatter.

Fram till år 1709 förstärktes flottan med ett stort antal fartyg, huvudsakligen byggda i Karlskrona.

Till år 1700 har kollegiet begärt 113 056 dlr smt för fullbordande av ett antal under byggnad varande skepp samt för fyra nya stridsfartyg, varav tre skulle lämnas till den nyskapade Göteborgseskadern. Under intryck av det hotande kriget beviljades allt detta utan prutning på den extraordinarie amiralitetsstaten (vilken detta år uppgick till 475 776 dlr smt).¹⁵ Att endast ett skepp sjösattes detta år får nog också anses bero på kriget, som drog med sig ett otal extra kostnader i samband med krigsutrustningen av flottan.

Till följande år begärde man 22 500 dlr smt till ett nytt skepp om 140 fots längd. Flera av de existerande linjeskeppen var gamla och bofälliga och hade slitits hårt under expeditionerna år 1700. De ansågs ej värda ytterligare reparation utan måste ersättas. Vidare hade man på kunglig order börjat bygga fyra fregatter, som skulle vara färdiga till första vårdag år 1701 och till vilka erfordrades 32 000 dlr. Särskilt nu, sedan många mindre skepp avdelats till Göteborgseskadern, led flottan brist på lättare fartyg, som kunde hålla Östersjön ren från kapare och eskortera transporter av skilda slag. Slutligen begärdes 22 000 dlr till bombkitzar, vilkas byggande särskilt anbefallts av konungen.¹⁶ Han synes ha blivit imponerad av de vid Humlebæk insatta allierade bombfartygens insatser och gav nu direkt order om att *tolv* dylika farkoster skulle byggas. 'Gud vete var man skulle ta pengar' klagade Wachtmeister och meddelade konungen att man av brist på virke endast kunde bygga *sex* sådana fartyg, begärde pengar för byggande av *fyra* samt lät sätta *två* på stapeln.¹⁷

Med kungligt godkännande beviljade statskontoret medel till fregatterna och bombkitzarna, medan skeppet skulle få anstå.¹⁸ Något skepp byggdes ej heller år 1701 men väl ett par brigantiner och en jakt, till vilka medel ej begärts på staten. Vidare köptes ett antal fartyg för försvar av Ladoga och Finska viken.¹⁹

För år 1702 begärde man sammanlagt 113 482 dlr till ett stort skepp (49 621: 21: 14 dlr), två mindre göteborgsskepp, fyra brigantiner samt fullbordandet av bombkitzbygget.²⁰ Beträffande det senare hade man fått kung-

ligt tillstånd att slå upp fyra bombgaljoter i Stralsund.²¹ Även angående göteborgsskeppen låg en brevväxling med konungen bakom. Karl XII hade frågat varför det dröjde så länge, innan eskadern blev fulltalig. Kollegiet ursäktade sig med att byggandet ej hunnits med på grund av flottexpeditionerna samt det av konungen själv anbefallda fregatt- och bombkitzbygget. För att förstärka västkustförsvaret, beslöt man nu att sända dit skeppen Stenbocken, Stettin och Wismar.²²

Statskontoret beviljade för år 1702 blott hälften av vad som begärts till byggenskapen. Det dröjde dock länge, innan meddelandet härom nådde Karlskrona. Under tiden hade kollegiet beslutat att tills vidare ställa in bombfartygsbygget i Stralsund.²³ Även byggandet i Karlskrona hade måst förskjutas en del, sedan man upptäckt att skeppet Småland ofördröjligen måste repareras.²⁴ Trots detta sjösattes ett skepp, en fregatt för Göteborg, två brigantiner och en bombkitz. Därutöver byggdes en halvgalär,²⁵ vartill medel ej begärts.

Till 1703 begärde man dels 20 251 dlr till stapelsättning av ett nytt skepp, två brigantiner samt två halvgalärer (varav den ena redan var sjösatt), dels ca 66 000 dlr för fullbordande av de fartyg, som planerats föregående år. Man erhöll sammanlagt 55 251: 21 dlr; därav intet till det nya programmet.²⁶ Förutom en fregatt och fyra brigantiner, vartill medel åtminstone delvis funnits på staten, byggdes nu även ett 70-kanonskepp och ytterligare en halvgalär.

Till 1704 önskade man medel till det sjösatta 70-kanonskeppet, till ytterligare ett lika stort skepp samt till en fregatt — summan belöpte sig detta år till 84 499 dlr. Vad man fick, var de resterande beloppen till det 90-kanonskepp och de två mindre skepp eller fregatter, som begärts till 1702.²⁷ Trots detta byggdes ett 70-kanonskepp och en fregatt om 30 kanoner detta år i Karlskrona. Av brist på medel beslöt man dock nu att inställa den tidigare planerade bombfartygsbyggnaden i Stralsund.²⁸

På följande års stat begärde man 106 437 dlr för skeppsbyggnad. Tre fjärdedelar skulle gå till de nämnda 70-kanonskeppen och fregatten; resten till ett nytt 62-kanonskepp. Intet av detta beviljades — man byggde nu ett 62- och ett 50-kanonskepp.²⁹

För 1706 tog man upp 53 583 dlr till ett 70- och ett 50-kanonskepp jämte 125 997 dlr till de redan byggda men av statskontoret ej beviljade skeppen.³⁰

Statskontoret måste nu ha gett upp hoppet om att kunna få någon som helst överensstämmelse mellan vad som beviljades till skeppsbyggeriet och

vad som sedan byggdes. Från och med år 1706 specificerades staten ej längre, utan amiralitetskollegiet fick en klumpsumma, som det självt fick fördela på de olika posterna. I allt beviljades för 1706 326 245 dlr smt på den e. o. staten i stället för de begärda 542 850 dlr.

Till 1707 fortsatte kollegiet att begära två linjeskepp jämte medel till fullbordandet av de skepp, som byggts från och med 1703. Även till 1708 och 1709 tog kollegiet årligen upp två nya skepp på statsförslaget och det sistnämnda året även en fregatt. Statskontoret beviljade varje år samma o-specificerade summa som 1706, nämligen 326 245 dlr smt.³¹

Att kollegiet trots detta fortsatte att utarbета förslag, var en ren försiktighetsåtgärd. Man diskuterade 1707 om det tjänade något till att sända in några äskanden. Till slut kom man i kollegiet överens om att fortsätta med förslagen. Visserligen accelererade bristerna inom flottan, så att den riskerade att »förfalla av sig själv» — men i och med att man begärde medel till att förnya den, skulle man ej kunna skylla bristerna på kollegiet, ansågs det.³²

År 1707 byggdes ett mindre skepp i Karlskrona. 1708 sjösattes på en och samma dag två skepp och en fregatt och 1709 stapelsattes en större och en mindre »köl».

Åren 1701–1705 äskades sålunda medel till fem skepp, beviljades ett skepp och byggdes fem skepp. Åren 1706–1709 äskades medel till nio skepp och byggdes fem skepp, förutom de två som vid 1709 års slut stod på stapeln. Detta trots att anslagen åtminstone ej ökats i jämförelse med tidigare år. Hur var nu detta möjligt? Förklaringen måste vara, att medel från andra anslag användes för byggandet. Det anslag, som låg närmast till hands var det till material för »örlogsflottans samt espingars och chaloupers byggande och vidmakthållande jämte lastdragarna och deras utredning såväl som till åtskilliga skepps reparationer, jämväl hus och verkstäders underhållande, vakthållningen, barackerna och de sjukas skötsel med apoteket och badstugorna samt broarna och verkstäderna».³³ På detta anslag hade årligen anvisats 90 000 dlr smt.

Åsidosättandet av fartygsreparationer och bristande komplettering av utrustning började på allvar märkas efter år 1710, då kriget mot Danmark ställde allt mer ökade krav på flottan, vars fartyg blev allt äldre och mer förslitna. Ersättningsbyggnaden av större fartyg hade nu även så gott som helt avstannat. De två »kölarna» från 1709 sjösattes först 1716 respektive 1719.

Den alltmer ogynnsamma åldersfördelningen, särskilt bland de tyngre fartygen framgår av nedanstående sammanställning.

År (början)	Skepp av I-III rang < 20 år > gamla		Skepp av IV rang < 20 år > gamla		Fregatter < 20 år > gamla		Hjälp- fregatter	Mindre fartyg ³⁴
1700	15	8	15	1	8	5	1	2
1702	13	10	9	5	9	4	6	10
1704	12	13	6	7	8	3	4	16
1706	12	15	7	6	8	1	4	16
1708	12	14	8	6	6	2	6	17
1710	12	15	8	6	5	3	6	16
1712	10	12	6	7	6	2	5	14
1714	9	10	4	8	5	—	5	11
1716	6	11	3	8	2	1	9	10
1718	4	13	2	8	5	1	9	12
1720	5	13	2	6	5	1	8	12

Anm.: < = mindre än; > = mera än.

Ur en skeppslista från den 9 november 1721, upprättad av Charles Sheldon, kan följande anföras som exempel på många av skeppens bristfällighet:³⁵ *Sverige* — ej brukbart de sista åtta åren — ej värd att reparera (en reparation skulle kostat 3/4 av kostnaden för ett nytt skepp).

Victoria — ligger sjunket sedan tre år.

Estland och *Livland* — irreparabla, kan ej hållas läns längre.

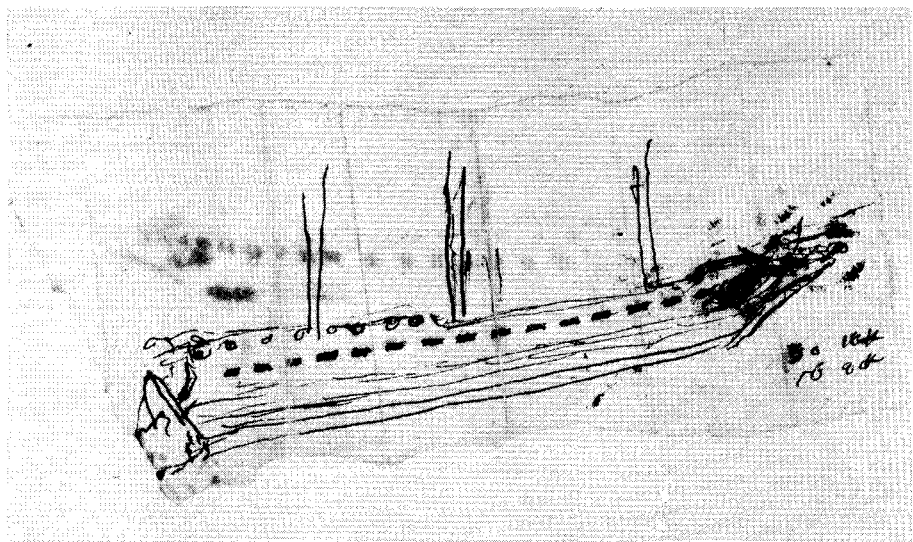
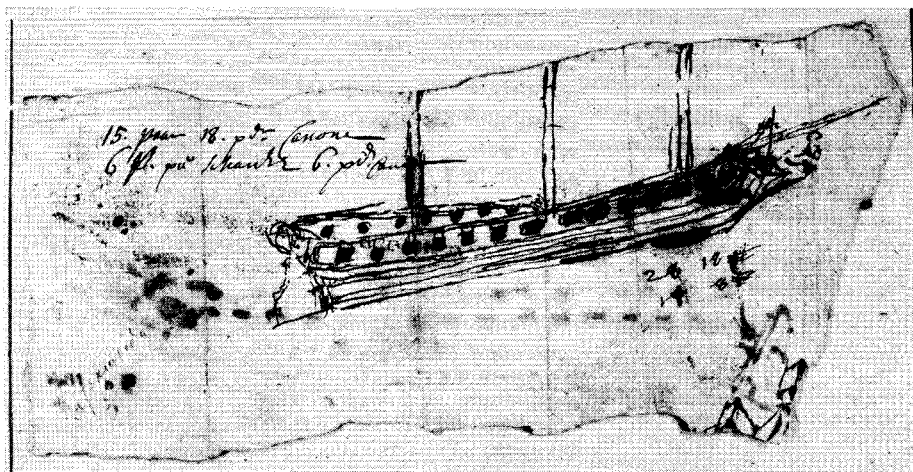
Wrangel — obrukbart sedan tio år, sjönk på grunt vatten, »upruten och bräcklig på understa däckat at man knapt kan gå der på, utan 6 a 8. balkor af understa däckat nerfallne i rummet, så at iag twiflar om hon kan hålla ihopa at bringa der i från på et annat ställe».

Beträffande skeppet *Halland*, som låg i Stockholm, tvivlade man till och med på att skeppet skulle kunna bringas ut ur hamnen, så att det kunde försänkas på något lämpligt ställe.

I fråga om tågvirke och andra tillbehör var läget redan år 1710 så prekärt, att flottans flaggskepp, Konung Carl »har måst alldeles devaliceras och dess tack lage användas till de andre skeppen» samt det nya skeppet Riga »i mangel på hampa och tågvirke ej kunnat upptäcklas».³⁶

Det enda skeppsbyggeri som egentligen bedrevs efter 1709 var fregattbygge. Sedan hösten 1716 byggdes vidare alla nya fartyg på entreprenad vid olika privatvarv.³⁷

Konung Karl själv synes huvudsakligen ha varit intresserad av fregatter. Enligt skeppsbyggmästaren Gilbert Sheldon gjorde konungen själv ett par »ritningar» till fregatterna Jarramas och Illerim. Tillförlitligheten av denna



»Fregattritningar» tillskrivna Karl XII. Kungl. Biblioteket.

uppgift har senare diskuterats. På den här återgivna teckningen finnes emellertid även tre bestyckningsuppgifter, varav två upptager 30–18 pundiga och en 28–18 pundiga kanoner. Detta kan tala för att det är konungen själv som ligger bakom teckningarna. Han föreslog nämligen 30–18 pundiga kanoner som bestyckning på Illerim — trots amiralitetskollegiets protester.⁸⁸

År 1716 önskade kollegiet ånyo få bygga linjeskepp och begärde medel till tre dylika. Konungen minskade linjeskeppens antal till ett och befallde att i stället för de två mindre skeppen skulle en fregatt byggas. Denna skulle ha 42 kanoner i ett lag. Kollegiet fann, att ett sådant fartyg måste bli 160 fot långt och 44 fot brett — dvs. nästan större än ett skepp av andra rangklassen, — och betvivlade, att ett sådant skulle kunna byggas i Sverige.³⁹ Intetdera av dessa två fartyg kom i själva verket att påbörjas. Nämnas kan, att fregatter av dessa dimensioner byggde först på 1790-talet i Förenta staterna.

I stället för den respektingivande flottan om 52 rangskepp vid krigets början, som varit Östersjöns starkaste, hade Sverige år 1721 kvar 31 skepp och fregatter (varav dock en tredjedel var så gott som helt obrukbara och skulle komma att kasseras inom något år). Både Danmark och Ryssland hade under krigets lopp gått om Sverige som ledande sjömakt i Östersjön.

Sheldons utländska resa och dess följder

Den 5 mars 1702 blev skeppsbyggmästaren Charles Sheldon kallad till ett sammanträde i Amiralitetskollegium. Han fick där redogöra för fartygens tillstånd. I samband med detta tog amiralgeneralen upp ett förslag, som gick ut på att Sheldon skulle få resa till England för att studera »de främmandes byggnad och skeppsarmatur». På byggmästarens anmärkning att det dröjde en tid, innan han kunde resa, genmälde holmamiralen Rosenfeldt och amiral Taube, att i så fall skulle ju den engelska flottan vara ute på kryssning men lugnades med beskedet, att den mesta skeppsbyggnaden bedrevs just då flottorna var ute. Sekreteraren insköt, att det hela hängde på, om man kunde få Kungl. Maj:t att stå för reskostnaderna. Även detta problem löstes — Sheldon lovade att resa på egen bekostnad, om han blott kunde få ut de »diskretioner» (bonus för byggda eller reparerade skepp) han hade att fordra av kronan.

Följande dag fortsattes debatten. Sheldon lämnade in ett förslag om hur skeppsbyggeriet i Karlskrona skulle skötas under hans frånvaro. De mindre fartygen som stod på stapeln skulle hinna sjösättas innan han for, och den »nya stora kölen» (Göta Lejon) skulle knappast bli färdig för stapelavlöpning, förrän han återvänt. För övrigt kunde mästernekten Hans Rooth sköta skeppsbyggmästarsysslan under de månader, som resan skulle vara. För det fall några nya fartyg skulle komma att kölsträckas under Rooths vikariats-tid, överenskom amiralerna, att Sheldon före sin avresa skulle till kollegiet inlämna ritning och mallar till ett 60- à 70-kanonskepp. Sedan upphörde dock enigheten mellan amiralerna. Holmamiralen Rosenfeldt förklarade, att han icke ville opponera sig mot Sheldons resa, men eftersom han var en så kapabel skeppsbyggare som man någonsin kunde behöva, vartill skulle då denna resa tjäna? Resor var dessutom farliga, och tänk om Sheldon omkom under sin! Amiralgeneralen höll med om att skeppsbyggmästaren var kapabel, men »ingen mästare är ändå så fullkomlig, att han ju icke behöver lära något». Många nyheter fanns även i det engelska och holländska skeppsbyggeriet. De utländska skeppen avdelades på annat sätt, och att studera detta kunde vara nyttigt för Sheldon, som sedan kunde låta kunskaperna gå vidare till sina barn och »andra vackra mans barn», Kungl. Maj:t till fromma.

Amiral Taube passade på tillfället att opponera: Sheldon var skicklig nog och kunskap om avdelningarna i skeppen var icke så angelägen. Wachtmeister genomdrev som vanligt sin åsikt, och redan samma dag sändes ett brev till konungen med anhållan om att Sheldon skulle få resa utrikes för att på egen bekostnad studera skeppsbyggeri.¹

Konungens svar — daterat i Tunie — ankom efter två månader och tillstyrkte den för kronan fördelaktiga resan. Däri togs bl. a. fasta på de förbättringar, vilka kunde studeras i utlandet och lända till »manskapets bättre commoditet och conservation».²

Sheldons resa blev dock ej av detta år. När Wachtmeister fick höra att Sheldon ämnade låta det stora nybyggda skeppet stå kvar på stapeln ännu ett år, uppkallades skeppsbyggmästaren, som fick veta att sjösättningen ej kunde uppskjutas. Tre skepp var avsedda för Göteborgseskadern och ett hade förlist; de största skeppen började även bli gamla, så ersättningsbyggnaden fick ej fördröjas. Till nästa år skulle det tillhuggna virket bli fördärvat och det halvfärdiga skrovet angripas av röta. Intet fick därför komma i vägen för bygget.³

När Sheldons resa nämns nästa gång, framgår det att den skall ske först följande år. Till skeppsbyggmästarens uppgifter har nu även lagts att han skall studera, hur utlänningarna »uppsläpa» ekevirket på byggnadsplatserna.⁴

1703 blev så resan av. Den 11 mars talas om att Sheldon skall fara nästkommande vecka. Resan skulle gå via Pommern, där han skulle ge anvisningar om ekevirkesleveranserna. Hans förslag att dit få ta med sig mästernekten William Smidt, som beordrats till Stralsund för att där bygga bombkitzar, gick dock om intet. Överkommissarien von Otter förklarade, att man ej hade råd därtill.⁵ I mitten av mars reste Sheldon, och i mitten av september var han åter i Karlskrona.⁶

Man kan inte ur någon reseberättelse få fram vilka intryck, som blev de mest avgörande för Sheldons fortsatta verksamhet. Med hänvisning till vad som sedan hände, kan man dock eventuellt dra slutsatsen, att det var intrycken från England, som kom att överväga. De engelska skeppen byggdes som regel mer skarpa i linjerna än motsvarande holländska. Även de svenska skeppen från de närmast föregående årtiondena var i enlighet med amiral-generalens intentioner fylligare i linjerna och mindre djupgående än de engelska.

Skeppsbyggmästaren fortsatte efter hemkomsten sin verksamhet i Karlskrona. Flera gånger uppvisade han ritningar till nya skepp.⁷ När han 1706 ville ha »diskretioner» för de skepp han byggt eller reparerat sedan 1702,

stöddes han helt av kollegiet. Han sägs ha »uti sin vetenskap till den perfektion avancerat, så att honom till att fullgöra sin skyldighet av en perfekt skeppsbyggmästare icke det ringaste felar, varför ock Kollegium honom för K. M:ts tjänst hel omisterlig skattar».⁸

Denna popularitet kom dock inte att vara så länge. De nya utländska lärdomarna synes inte ha fallit i god jord. 1707 sjösattes fregatten Viborg. Den skulle brukas till »att jaga och varjehanda andra hastiga expeditioner». För att förbättra seglingsegenskaperna föreslog amiralgeneralen att den skulle försees med bramstänger. Då fartyget kommit i sitt rätta element konstaterades emellertid att det var så rankt att det ej kunde gå till sjöss. Man måste nu byta ut de 12- och 8-pundiga kanonerna mot 8- och 4-pundiga — stormasten måste förkortas och bramstängerna tas bort. Sedan fregatten fått mer ballast beslöt man dock, att bramseglen skulle få vara kvar ombord att brukas efter fartygschefens gottfinnande.⁹ Svagheterna i detta fartygs konstruktion föranledde dock ingen direkt kritik mot skeppsbyggmästaren.

Två år senare blev tongångarna andra och kärvare i kollegiet. Wachtmeister klagade över att de nyare skeppen antingen var felaktigt proportionerade eller så ranka, att de inte kunde bruka sina segel. Han frånsvar sig på kollegiets vägnar allt ansvar därför »utan lärer sådant ankomma på skeppsbyggmästaren». Denne blev förelagd att uppvisa alla ritningar i kollegiet, innan något nytt skepp skulle få byggas.¹⁰ När så Sheldon uppvisade ritningar till skeppen Öland, Riga och Verden — vilka godkänkts 1705 — och föreslog, att det på stapeln stående skeppet skulle byggas efter samma ritning, godkändes detta ej. Öland var för rankt — Sheldon fick order att komma in med en ny ritning.¹¹

När sedan Sheldon visade upp den nya ritningen möttes han av en kraftfull reprimand från amiralgeneralen. Överallt — såväl i Karlskrona som i Stockholm och annorstädes — gick talet att de nybyggda örlogsskeppen var odugliga och så ranka, att de inte kunde hålla sjön. Särskilt var Öland och Viborg beryktade för att vara så litet sjödugliga, att de inte ens vid medelmåttig vind kunde föra fulla segel. Orsaken till detta var enligt amiralgeneralen, att de var för skarpa akteröver; »så vill ock H. Exc. härigenom uttryckeligen ad protocollum hava precaverat, att ifall på bem:te skepp skulle befinnas något fel, sådant ej må K. Koll. tillskrivas, utan komma på hans /Sheldons/ eget ansvar, och vill H. Exc. fördenskull honom hava åtvarnat, härutinnan att se sig väl före». Wachtmeister rekommenderade att skroven ej skulle byggas så skarpa utan med längre flack av rakt timmer »och intet

så mycket urholkat». Vidare ansåg han att skeppen var byggda av för grovt virke över vattenlinjen, vilken även bidrog till deras rankhet.

Sheldon protesterade. Han ansåg ej att det kunde finnas något fel på skeppen, emedan han hade givit dem riktiga proportioner till alla delar efter mönster från såväl England som andra länder. Öland var vidare en av de bästa seglarna, och hade hon varit rank under föregående års expedition, så berodde det på att hon haft för litet ballast.

Wachtmeister upprepade sina varningar till skeppsbyggmästaren, varefter kollegiet efter en mindre ändring godkände de bägge ritningarna (till ett 60- och ett 50-kanonskepp) som Sheldon lade fram.¹²

Amiralgeneralen var dock inte nöjd. Han kallade efter ett par dagar upp sin släkting, kapten Carl Hans Wachtmeister, som varit befälhavare på Öland, och lät denne redogöra för skeppets bristfälligheter. Det var enligt kaptenen så rankt, att översta lagets kanoner ej gick att bruka ens i en lagom mässegelskultje — ena sidans kanoner sköt rakt ned i vattnet, andra sidans högt upp i luften. Dessutom var däckets så runt¹³ att man i hårt väder inte kunde klara sig på det. Till nästa sammanträde uppkallades Sheldon igen i kollegiet och fick kapten Wachtmeisters berättelse uppläst för sig. Han lovade att undersöka skeppet för att se var felet kunde ligga och sedan inkomma med en skriftlig förklaring däröver. Sheldon fick så avlägsna sig, medan amiralgeneralen en lång stund fortsatte att utgjuta sitt missnöje över honom. Skeppet hade kostat kronan mycket pengar men var ändock obrukbart. Ansvaret föll dock på Sheldon, och upptäckte man något fel på skeppet, så skulle man ställa honom till svars. Hur och när detta skulle ske ville Wachtmeister meddela »en annan gång».¹⁴

Sedan amiralgeneralen väl fått sista ordet tycks han ha låtit saken falla i glömska, även om han senare fick stöd i sin kritik mot Sheldon hos den nye holmamiralen Claes Sparre. I ett brev till Wachtmeister berömmar denne skeppsbyggaren Smidts arbete — en fregatt, som enligt holmamiralens åsikt hade »en oförliknelig artig skepnad» och helt skilde sig från de två skepp, som Sheldon hade under arbete. »Gud give att Ed. Exc. vore så vid hälsan och när att H. Exc. själv kunde taga arbetet i ögnasikte, så tvivlar jag ej att Ed. Exc. skulle tycka om Smittens manér att arbeta» slutar han denna passus.¹⁵

De två skepp, som stod på stapeln, var de sista som byggdes i Sverige under den karolinska epoken, och för övrigt samma, vilkas ritningar godkänns under de stormiga sammanträdena 1709.¹⁶ Hans Wachtmeister kom dock ej att leva länge nog för att se dem gå av stapeln och kunna kritisera eller berömma skeppsbyggmästaren för arbetet.

Nyeneskadern och galärbygget

När Karl XII år 1701 vände sig mot Polen började ryssarna söka rehabilitera sig efter sitt nederlag vid Narva. De strävade efter att få grepp om Finska viken. Det utvecklade sig till en strid om fästningarna. Då samtliga större befästa orter var belägna vid vatten (Nyen och Nöteborg vid Neva, Narva vid Narova, Viborg och Reval vid Finska viken och Dorpat vid Embach) och då gränsen till stor del utgjordes av sjöar som Ladoga och Peipus, kom dessa strider delvis att utkämpas till sjöss.

Karl XII gav den 17 april 1701 order om att alla lodjor¹ och fartyg i de nämnda städerna skulle utrustas till krigsbruk för att kunna användas till transporter, avvärja fiendens kaperier och störa ryssarnas företag så mycket som möjligt.² De befintliga farkosterna synes dock inte ha kunnat användas i någon större utsträckning. Amiralitetskollegium uppmanades därför att sända lämpliga grundgående fartyg till Ladoga och Finska viken, där de skulle ställas under viceamiral Gideon von Numers. De enda användbara farkoster, som fanns i Karlskrona, var ett par små jakter, vilka inte kunde föra någon lämplig bestyckning. Kollegiet föreslog i stället att ett antal skepp skulle inköpas. Konungen gick genast med på detta förslag.³ Men det bråskade — Wachtmeister hade hört rykten om att ryssarna hade planer på ett större företag mot Nyen och trakten däromkring. Holmamiralen Verner von Rosenfeldt föreslog att man för att vinna tid skulle sända några ålderstigna fregatter till Finska viken.⁴ Därav blev emellertid intet. I stället lyckades man inköpa ett antal »ekeskepp», snauer och brigantiner, vilka försågs med fornnordiska namn och utreddes till örlogs. Då dessa skepp hade ett djupgående på 6 à 7 fot, måste man även skaffa några mer grundgående farkoster. Man utrustade därför två »eschalouper» (=slupar) samt ett par espingar, tillhörande skeppen Konung Karl och Enigheten. Sedan dessa båtar försetts med fisknamn samt en bestyckning av lätta kanoner och bassar, sändes de till Finska viken jämte en av de nybyggda fregatterna. Dessa köp och ombyggnader tärde hårt på flottans tillgångar, varför kollegiet måste anhålla om ett särskilt anslag härtill.⁵

Även nya fartyg behövdes. I november kunde kollegiet meddela konungen

att man hade stapelsatt två brigantiner, lämpliga för det grunda Ladoga-farvattnet.⁶

Brigantinerna utgjorde ett med glädje mottaget tillskott till eskadern år 1702. Ekeskeppen hade visat sig vara av föga värde; von Numers klagade över att skeppet Thor låg för djupt och var en »lat» seglare medan Habor var ruttet och odugligt. Hans framställning till kollegiet att få kassera dem avslogs — han utlovades dock ytterligare ett par brigantiner till nästa år. När så Thor förliste på Neva i september, synes ingen ha sört skeppet.⁷

På förslaget till extra ordinarie stat för året 1702 kommer även Ladoga-eskadern till synes. Man begärde 15 443 dlr för fyra brigantiner, vilka borde vara färdiga att avsegla så snart isen ej längre lade hinder i vägen. Statskontoret beviljade halva summan.⁸

På Ladoga hade von Numers det besvärligt. Ryssarna hade börjat bygga ut sin sjömakt. I slutet av juni 1702 gjorde de en framstöt med 18 galärer om 15 à 16 par åror och med en besättning om ett 70-tal man.⁹

Något senare klagade viceamiralen över att »den listige fienden icke vill möta mig utanpå djupet», utan bara utnyttjar stiltje och mörker samt alltid håller sig på grunt vatten utom räckhåll för de svenska fartygen, där han »ror som en flygande eld, att ingen av våra fartyg kan segla upp dem utan halv storm». Enda möjligheten att kunna mäta sig med en sådan fiende var att skaffa lika grundgående fartyg. von Numers påpekade detta gång på gång. I augusti och september bad han om åtta espingar, försedda med sex pjäser och ej gående djupare än 2 à 3 fot.¹⁰

Kollegiet diskuterade olika förslag. För det första svarade amiral Taube, vilken tog med sig en kapten Bluhm upp i kollegiet, och lät denne redogöra för de pommerska »Seekahnerna» vilka var 70 à 80 fot långa men med ballast blott låg 3 fot djupt och sades kunna bära 10 à 12 stycken. Detta förslag ledde dock ej till något resultat. Något senare tog man upp von Numers förslag om espingar, men kom fram till att bestyckade sådana gick 4 à 5 fot djupt och i så fall inte var lämpade för rodd. De måste därför enligt holmamiralen anses vara obrukbara i stilla väder. Wachtmeister lade då fram förslaget, att man skulle bygga några dubbla eschalouper eller galejor, vilka kunde tjäna som modell för fortsatt bygge i Finland. Taube ansåg dock att galejorna var för svagt bestyckade — förmodligen var han fortfarande mest benägen att fullfölja sitt seekahnprojekt. Wachtmeisters mening segrade dock och resultatet meddelades von Numers, som även fick i uppdrag att skaffa upplysningar om de ryska lodjorna och se, om man kunde förbättra typen.¹¹

Gideon von Numers hade på sitt håll kommit till resultatet, att galärer var de lämpligaste farkosterna. Samtidigt som Wachtmeister lade fram sitt galärförslag var ett brev från von Numers på väg över Östersjön. I detta förordade han galärer, försedda med 12 till 16 par åror och bestyckade med 6- och 3-punds kanoner.¹²

Det hela ledde till att amiralitetskollegium i förslaget till extra ordinarie stat för år 1703 — förutom 10 184 dlr till två brigantiner åt von Numers (som ersättning för den förlista Thor) — även tog upp 270 dlr 19 öre 17 penningar till två halva eschalouper eller galejor. Dessa poster beviljades visserligen icke — däremot fick man anslag till att fullborda de föregående år begärda brigantinerna¹³ — men två halvgalärer byggdes i alla fall i Karlskrona under vintern. Den första — Stövaren — sjösattes redan i oktober 1702 och den andra följde i april nästa år. Det var ett par små farkoster, 40 à 45 fot långa, 10 fot breda och 4 fot djupgående. De var bestyckade med sex eller åtta lätta pjäser.¹⁴ De tidigare galärförslag, som diskuterats i Karlskrona, var betydligt större — 90 resp. 100 fot långa — men de var också avsedda för västkusten med dess mer lättframkomliga farvatten.¹⁵ Samtidigt med de nämnda två galärerna byggdes ett halvdussin galärer och halvgalärer i Dorpat av den från Karlskrona utsände mästernekten Johan Falck. Dessa var dock något större, 45–55 fot långa, 10–14 fot breda och försedda med 10–12 par åror.¹⁶ 1702 sjösattes även den första galären i Göteborg,¹⁷ men då amiralitetskollegium hade mycket litet att göra med västkustförsvaret vid denna tid, kommer denna del av galärbyggandet att endast i undantagsfall omnämnas.

Under tiden hade läget vid Finska viken förändrats. I mitten av oktober 1702 föll Nöteborg vid Nevas utlopp i Ladoga i fiendens händer.¹⁸ Förbindelsen mellan Finska viken och Ladoga avskars nu; symptomatiskt är att tsaren gav fästet det nya namnet Schlüsselburg. Samtidigt kunde von Numers rapportera att ryssarna nu förutom galärer även börjat bygga fre-gatter.¹⁹ Meddelandena fick Wachtmeister att börja oroa sig för de svenska fartygens säkerhet under övervintringen i Viborg.²⁰

Nästa år fortsatte den ryska offensiven. Den 26 april inneslöt Nyensskans och den 2 maj föll fästningen. Ryssarna hemlighöll sin erövring för att söka locka den svenska eskadern i bakhåll; de sköto svensk lösen och höll kvar fångarna i fästningen. von Numers anade dock oråd och sände ett par fartyg i förväg på rekognoscering då han med sin styrka skulle söka nå fram till Nyen. Efter en hård strid lyckades ryssarna den 8 maj bemäktiga sig den svårt skadade brigantinen Astrild och espingen Gäddan.²¹ Denna förlust

neutraliserades dock genom att samma dag en förstärkningseskader om fyra fregatter, fyra brigantiner och de ovannämnda halvgalärerna avseglade från Karlskrona.²²

Redan den 16 maj befäste Peter den store sin ställning genom att vid Nevas utlopp i Finska viken anlägga S:t Petersburg. För att försvåra tsarens uppbyggnad av en sjömakts började nu Defensionskommissionen och vice-amiral von Numers arbeta på plan, som skulle kunna hota de ryska ställningarna i ryggen. En ny Ladogaflotta skulle byggas i Keksholm. Den skulle bestå av ett trettiotal galärer och andra lätta fartyg. Viceamiralen skrev till amiralitetskollegiet för att meddela att två galärer redan voro stapelsatta med att det felades pengar, artilleri och andra utrustningspersedlar samt sjöfolk. Hans Wachtmeister tog illa upp. Han förklarade att örlogsflottan var alldeles utblottad och att det var en »pur omöjlighet» att avstå material till den planerade Keksholmseskadern. För övrigt var det Defensionskommissionen som stod bakom idén — och då var det även Defensionskommissionens och statskontorets — ej amiralitetskollegiets sak att stå för medlen.²³ Huvudintresset i Karlskrona ägnades åt den seglande örlogsflottan — galejeskadern kom först i andra hand, trots alla rapporter om hur fienden byggde upp en stark skärgårdsflotta. von Numers rapporterade i maj 1703 att fienden hade åtta grundgående fregatter om 40 kanoner och dessutom 800 lodjor på Nevaströmmen. Ryktet var emellertid överdrivet — den första ryska fregatten, Shtandart, sjösattes först den 29 augusti detta år.²⁴

För att förstärka den svenska sjömakten i Finska viken önskade kollegiet sända dit två linjeskepp och två bombkitzar och begärde medel till utrustandet av dessa fartyg. Rådet svarade kärvt att det var beklagligt, att amiralitetskollegium inte kunde företa några utrustningar utan en vidlyftig korrespondens om medel — men meddelade samtidigt att statskontoret sagt nej; inga medel fanns att tillgå. Kollegiet lyckades dock utrusta ett skepp, det grundgående Stralsund (som drog 10 fot vatten medan de övriga medelstora skeppen drog 14–17 fot). Skeppet var visserligen gammalt men det hade grova kanoner (24 pund) i sin bestyckning.²⁵ Kollegiet hade härigenom slagit in på den väg, det skulle komma att följa de närmaste åren. Fiendens lätta fartyg skulle hållas instängda med hjälp av en eskader, huvudsakligen bestående av tungt bestyckade skepp och fregatter.²⁶

I och med att Nevamynningen nu var i fiendens hand, kom ön Retusaari att bli en nyckelpunkt i försvaret. Därifrån kunde tillfarten till den inre delen av Finska viken behärras. Öns betydelse uppmärksammades snart av Defensionskommissionen, som uppdrog åt amiralitetet att svara för öns

säkerhet. Då ärendet föredrogs i kollegiet var amiralgeneralen frånvarande, och det lades ad acta i väntan på hans hemkomst.²⁷

Flottan kunde dock inte göra mycket åt saken eftersom man enligt bönderna på orten redan vid Michaelitid brukade kunna köra över isen till ön.²⁸ På vintern kunde fartygen intet uträtta — sedan de väl frusit fast i isen riskerade man i stället att fienden skulle försöka göra en kupp över isen för att förstöra eskadern. Man kunde ej heller avvara något folk från de knapphändigt bemannade skeppen.

I början av oktober, när isläggningen började bli besvärande, seglen frös fast och manskapet sjuknade av kölden, seglade von Numers hem till Karlskrona med sin eskader. Rådet protesterade,²⁹ men åtgärden hade stöd i en kunglig order om att fartygen under vintern skulle förläggas i Karlskrona. Där kunde de lättare repareras, ekiperas och provianteras och därifrån kunde eskadern avsegla så tidigt att den kom till Finska viken i mars, samtidigt med islossningen.³⁰

En månad efter eskaderns hemkomst kom en rapport från överbefälhavaren i Finland, generallöjtnant G. J. Maydell med meddelande om fartygens avsegling från Finska viken — ingen skada var dock skedd, meddelade Maydell lugnande — i förbigående nämner han att en del ryssar kommit till Retusaariholmen, varifrån allmogen givit sig iväg.³¹ Enligt en rapport från Maydell från början av följande år hade tsaren själv begivit sig till ön för att bese de gamla gränsmärkena från den tid, då gränsen mellan Sverige och Ryssland gått över Retusaari.³² Förmodligen var det ej enbart antikvariska intressen, som fått honom att besöka ön. Under vintern uppfördes skansar på ön och ett fästningstorn på ett grund vid sidan av den enda för större fartyg framkomliga farleden.³³

Den eskader, som 1704 sändes till Finska viken under viceamiral Jacob De Prous befäl,³⁴ fick visserligen i uppgift att försöka återta eller avskära förbindelserna till Retusaari, men därav blev intet. De Prou insåg visserligen helt att man måste kasta fienden över ända innan han hann bita sig fast vid Finska viken och skapa en skärgårdsflotta, med vilken han kunde hota de svenska kusterna, men när han i april kom till dessa farvatten fick han annat att tänka på. Fienden hade inlett en belägring av Narva och eskadern sökte, fastän med ringa framgång, undsätta staden med proviant etc. De Prou kom även till slutsatsen, att ett försök att bryta igenom den ryska ställningen vid Retusaari kunde bli katastrofalt för de svenska skeppen. Under själva genombrytningen skulle de råka i korsande eld från de ryska skansarna och fästet ute i vattnet. Sedan skulle det inte vara svårt för fienden

att försänka farleden bakom svenskarna och anfälla de svårmanövrabla skeppen med sina 42 manstarka galärer med 15 à 20 par åror, vilka byggts efter »spanskt manér» sedan förra året.³⁵ Enda sättet att komma till rätta med problemet med de fartygstyper, som stod till buds, var att hålla fiendens allt starkare skärgårdsflotta blockerad i den inre delen av Finska viken. Man borde därför koncentrera sig på linjeskepp och fregatter; även brigantinerna var för svagt bestyckade och borde i framtiden inte användas till annat än avisjakter.³⁶ Att denna åsikt slog igenom i kollegiet märks bl. a. av att de två halvgalärerna från Karlskrona efter 1704 ej mer kom till användning i dessa farvatten.

1704 led även det svenska galärvapnet sitt första nederlag. Det halvdussin galärer och dubbla eschalouper, som byggts i Dorpat, seglade tillsammans med några små brigantiner och jakter rakt in i ett ryskt bakhåll — den s. k. »Dorptska skeppsflottans» tillvaro kom härmed till ett abrupt slut.¹⁶ På hösten föll sedan såväl Narva som Dorpat i fiendens händer.

1705 togs galärplanerna åter upp. Denna gång var det generallöjtnant Maydell som ville fullfölja von Numers plan på byggnad av skärgårdsfartyg i Keksholm. 20 à 30 galärer borde byggas, så att man med dem kunde avskära fiendens förbindelser över Ladoga och på detta sätt lätta trycket mot den finska armén. Några uppgifter om dessa fartygs dimensioner etc. lämnas även. De skulle vara 60 à 64 fot över stäv, 17 fot breda men bara 2 fot djupgående. De skulle framdrivas med 12 par åror och bestyckas med två par 3 à 4-pundskanoner. Tre av galärerna var så gott som färdiga till skrovet liksom även en lodja, men man saknade timmermän och material för att fullborda dem. Amiralitetskollegium ställde sig avvisande till denna något äventyrliga plan att skapa en ny flotta vid den långt framskjutna förpost, som Keksholm nu blivit. Det resolverade kort att intet sådant bygge skulle bedrivas.³⁷

I Finska viken fördes befälet detta år av den stridbare amiralen Cornelius Anckarstierna. Trots att han inte fick något stöd från Maydell, beslöt han sig för att med sina fåtaliga trupper anfälla Retusaari. Anfallet avslogs, men Anckarstierna gav ej upp hoppet. Han försökte få låna 36 pontoner, som Maydell hade, för att använda dem som landstigningsfarkoster. Maydell vägrade ånyo och Anckarstierna anföll om igen med de tillgångar, han själv hade samt en förstärkning på ca 1 000 man från Livland. Anfallet avslogs och de svenska trupperna fick vidkännas tämligen svåra förluster.³⁸

Anckarstierna fortsatte att planera för anfallet på Retusaari — man borde under den kommande vintern bygga pontoner samt 40 à 50 landstignings-

pråmar i Finland. De senare skulle bestyckas med ett par kanoner och även förses med skydd för musköteriet. Karl XII vanns för denna plan — han lät order utgå till landshövding Lindhjelm i Viborg att vara behjälplig vid byggandet av sådana farkoster. Hans Wachtmeister var däremot motståndare därtill — det hela var ett företag av »eftertänklig konsekvens» och syntes »icke utan största svårighet och äventyr och dock med ringa fördel» kunna genomföras. Även om man lyckades ta ön, så var dock fästningen ute i sjön kvar — att inta denna skulle inte bli lätt. Hur skulle man vidare kunna hålla ön, som särskilt vintertid var lätt nådd från den av ryssarna behärskade Ingermanlandsstranden? Viborgs och Revals garnisoner kunde inte släppa till folk. Argumentet att man genom att inta Retusaari kunde förstöra den ryska flottan, viftade han bort. Om ön intogs skulle ryssarna inte vara så dumma, att de lät sina fartyg ligga kvar inom bekvämt skotthåll för svenskarna. I stället för dessa invasionsplaner borde man koncentrera sig på tyngre skepp, som kunde hålla fienden blockerad.³⁹

Dessa skäl vann anklag hos kollegiets medlemmar — även hos Anckarstierna, och det i så hög grad att denne »glömde bort» att visa upp det kungliga brev, i vilket han fått stöd för sina tidigare invasionsplaner, utan först måste påminnas därom av kollegiet.⁴⁰

Landshövding Lindhjelm avled under året och Amiralitetskollegiets medlemmar gjorde intet för att väcka invasionsplanerna ur den glömska, i vilken de snart nedsjunkit.

De diskussioner, som rörde skeppsbyggeri för eskadern i Finska viken, kom under de närmast följande åren att handla om vilka typer av linjeskepp, som man där hade störst nytta av. Anckarstierna ville 1705 ha relativt lätta skepp och föreslog bl. a. att man skulle hugga ned Norrköping, Göteborg och Wrede, göra dem lägre och reducera deras bestyckning, under motiveringen att de ändå ej torde kunna brukas i slaglinjen. Wachtmeister avlog; man kunde inte fördröja den övriga skeppsbyggnaden genom sådana, föga nyttiga ombyggnader. Om linjeskeppen högs ned minskade deras värde i »Linea de Bataille» ytterligare, och »vartill vore de då nyttige?»⁴¹

Ett förslag att under vintern 1705–06 bygga två eller tre lätta och grundgående skepp, visade sig vara ogörligt. Man hade ej lämpligt virke och det som var beställt hos ekevirkesleverantörerna var enbart grovt virke för svåra skepp.⁴²

Dessa förslag ledde ej till något, och ett par år senare hade även Anckarstierna ändrat mening. Han ville då ha fler skepp av samma sort som Öland, vilket injagat stor skräck hos ryssarna.⁴³

Tsar Peter hade under tiden målmedvetet byggt ut sin sjömakt. Redan 1706 ryktades att han hade virke tillhugget för linjeskepp om 50 à 60 kanoner,⁴⁴ och 1708 uppskattades hans styrka till 300 fartyg förutom lodjor och små galejor.⁴⁵ Då den svenska eskadern detta år blivit fördröjd i Reval av ogynnsamt väder, gjorde den ryska skärgårdsflottan sin första framstöt, varvid bl. a. Borgå brändes.⁴⁶ En föraning om vad komma skulle! Ett tidigare ryskt sjöföretag mot Viborg hade misslyckats år 1706. Detta berodde till stor del på att svenskarna behärskade havet.

Litet inblick på nära håll i den ryska skeppsbyggnaden fick amiralitetet 1709, då en f. d. rysk brigantin införlivades med flottan. Den hade kommit seglande till den svenska eskadern med en brevpacke. Anckarstierna förklarade, att den kommit för att spionera och kvarhöll den med defensionskommissionens samtycke.⁴⁷ Vita Falken, som den nu kallades, sändes till Karlskrona där den noggrant undersöktes. Den var byggd av furu; antingen av »omogen skog eller eljest av elakt och otjänligt virke». Den betecknades som i stort sett obrukbar och »anstucken av röta och bräcklighet».⁴⁸ Den kan inte ha ingivit kollegiet några högre tankar om den ryska skeppsbyggnadskonsten. Sex ryska roddbrigantiner eller halvgalärer sägs även ha erövrats i Ingermanland och lämnats till flottan, men de tycks tyvärr ha gått förlorade i en storm, innan man hunnit studera dem närmare.⁴⁹

I Finska viken förändrades läget snabbt till det sämre efter Poltava-Perevolotjna. Ryska styrkor frigjordes och kunde sättas in mot de svenska gränsfästena. Viborg föll den 13 juni 1710 efter tre månaders belägring, vari denna gång en stor del av den ryska flottan deltagit. I början av nästa månad erövrades Riga och Dünamünde, och i september förlorades både Reval och Keksholm.

Förutom den gamla uppgiften att bockera fienden i Finska viken måste nu den svenska eskadern även bevaka de baltiska hamnarna från Estland till Kurland för att hindra dels ryssarna från att sända ut kapare, dels andra sjöfarare från att föra varor till Ryssland. Samtidigt skars eskaderns styrka ned — kriget mot Danmark band huvudstidskrafterna i södra Östersjön.

I Stockholm började man nu känna hotet från Ryssland mer påtagligt. 1713 föreslog rådet, att den Nyenska eskadern⁵⁰ skulle förläggas till Stockholm under vintern — kollegiet ställde sig avvisande och likaså Karl XII. Eftersom islossningen i Stockholm inträffade senare än i Karlskrona, var det troligare att en på den senare nämnda orten förlagd eskader kunde nå de aktuella farvattnen tidigare. Några smärre fartyg; brigantiner och espingar lämnades dock kvar i Helsingfors.⁵¹

Rykten om en direkt invasion började komma i omlopp. I slutet av februari 1712 kunde rådet meddela att fienden hade 200 »plattgående» fartyg i beredskap för ett sådant företag. Några veckor senare hade det av greve Carl Pipers hovmästare, som på paroll kommit från Ryssland, fått veta att tsaren med 48 000 man på 400 farkoster stod i beredskap att segla över till Stockholm, som skulle förhärjas och läggas i aska — icke ens barnen i vaggorna skulle skonas.⁵² Följande år klagar rådet över att amiralitetskollegiet ansåg faran från Danmark störst och ej ville avdela nog skepp till den finska eskadern som »Kungl. Maj:ts tjänst och rikets välfärd» behövde. Amiralitetskollegiet kan i sin bedömning av den ryska faran nu även ha influerats av en rapport från en f.d. tsarofficer, vilken meddelat att de ryska fartygen — med ett undantag — var dåliga och uppruttna. Två svenska skepp skulle, enligt honom, kunna mäta sig med hela den ryska sjömakten.⁵³ Man märker en stor skillnad från de år, då tsaren började bygga en Östersjöflotta. Då kunde förhållandena vara helt omvända — amiralitetskollegiet ville sända förstärkningar till Finska viken, medan rådet ej ansåg det nödvändigt och betecknade uppgifterna om ryska flotttrustningar som ogrundade eller osannolika.⁵⁴

Något måste göras. Den turkiska segern över ryssarna vid Prut försvårade ytterligare svenskarnas läge. Ryssarna tvangs nu ge upp sina flottplaner vid Azovska sjön och sjöfolket och timmermännen från Azov och Taganrog flyttades över till S:t Petersburg, där de kom att utgöra en värdefull förstärkning.⁵⁵

I augusti 1712 gjorde ryssarna ett stort anfall från sin nya bas Viborg — understödda av galärer och lodjor, som lyckats ta sig förbi de svenska örlogsskeppen, vilka ej kunnat förfölja dem inne i skärgården. En brigantin och ett par espingar, som skickats in bland skären, blev övermannade av ryssarna.⁵⁶

Rådet vände sig till Amiralitetskollegiet för att få förslag på lämpliga åtgärder mot fiendens sjöföretag. Från Karlskrona fick man dock föga tröst. Wachtmeister förklarade, att flottan inte hade några små fartyg, som kunde ta upp striden med de ryska galärer och lodjor som smugit sig in bland skären.⁵⁷ Rådet måste söka andra utvägar. De gamla galärbyggnadsplanerna togs åter fram. Den 4 oktober kunde man meddela amiralitetet, att order hade utfärdats till landshövdingen i Österbotten, generalmajor Lorentz Clerck, att han under vintern skulle låta bygga ett antal galejor och skärbåtar. Även de övriga finska landshövdingarna fick i uppdrag att undersöka möjligheterna för galärbygge inom sina län. Wachtmeister lugnades samtidigt med beske-

det, att det ej var rådets mening, att flottans stat skulle belastas med utgifterna för denna bygghus.⁵⁸

Snart kom svar från Finland. Det var landshövdingen i Viborgs län, generallöjtnant Georg Lybecker — vilken samtidigt var överbefälhavare för de finska styrkorna — som kom med de föga hugnesamma meddelandena, att hans län var så härjat att icke en båt kunde byggas där. Lybecker var även negativ mot Österbottensbyggena. På grund av isförhållanden och avståndet kunde fartyg därifrån först i mitten av juli inträffa vid krigsskådeplatsen. Han föreslog Åbo län som byggnadsort, men tvivlade ändå på att man skulle kunna få någon att hugga till virke före våren. Medan skärgårdsfartygen var under arbete, måste byggnadsplatserna skyddas av örlogsflottans lätta fartyg mot anfall från fiendens — enligt Lybecker — ca 300 roddbrigantiner (vardera med 80 mans besättning) och tusentals lodjor (med 50 man). I allt befarade han anfall av 40 000 fiender.⁵⁹ Som synes går Lybeckers ekvation ej helt ihop.

Trots Lybeckers pessimism ansåg sig rådet kunna meddela konungen, att galärer och skärbåtar nu skulle byggas i Finland, där de kunde framställas utan något »särdeles besvär och bekostnad» — bara man fick dit en duglig skeppsbyggmästare.⁶⁰ Amiralitetet kopplades nu in på byggnadsverksamheten. Det skulle ställa en förfaren byggmästare till förfogande, så att de planerade farkosterna kunde bli färdiga att löpa ut vid första öppet vatten för att hindra »fiendens skadliga anslag». ⁶¹ I Karlskrona lät man nu Sheldon göra förslag och ritningar till galärer och skärbåtar. ⁶² Ritningarna mottogs »med särdeles välbehag» av rådet, som önskade att Sheldon skulle överta ledningen av galärbygget. Kollegiet lämnade sitt medgivande — men förklarade, att det endast kunde avvara sin skeppsbyggmästare till den 1 januari 1713. Som biträden skulle han få ta med sig espingbyggaren Erik Swan och timmermannen Johan Holm.⁶³

Rådet vände sig även till chefen för eskadern i Göteborg, viceamiral Axel Johan Lewenhaupt, för att få råd angående galärbyggandet. Lewenhaupt var förmodligen den, som hade mest kunskap om galärer. Han hade studerat detta vapen i Italien och på andra »främmande orter». Dessutom hade han som chef för västkusteskadern haft ett antal sådana fartyg under sitt befäl. I Göteborg hade nämligen fem galärer byggts under tiden 1701 till 1707. De var rätt aktningvärda fartyg i jämförelse med de halvgalärer, som tillverkats i Karlskrona. De, om vilka närmare upplysningar har kunnat påträffas, hade 26 till 28 åror och en besättning på mellan 140 och 180 man. Deras bestyckning tycks ha varit rätt varierande: från 2–12 punds kanoner

och ett tiotal nickhakar till 2–36 punds (den grövsta kalibern i flottan), 8–12 punds och 6 smärre pjäser.⁶⁴

Angående galärbygget i Finland var det Lybecker som till slut fick rätt. Man fick inte fram virke i tid, inga galärbyggmästare fanns där, Sheldon hade inte tid att resa dit och ryssarna trängde på.⁶⁵ Amiralgeneralen var dessutom inte intresserad av galärfrågan. Han förklarade att den var helt en finsk angelägenhet, som inte angick amiralitetskollegiet. I huvudflottan i Karlskrona fanns inga galärer — de bägge gamla dubbla eschalouperna tycks han inte ha räknat med — och ej heller fanns medel därtill på flottans stat.⁶⁶

Rådet fick gå andra vägar. Skärgårdsflottan måste byggas inom det egentliga Sveriges gränser. Man beslöt att sluta kontrakt med enskilda leverantörer om byggande av skärgårdsfartygen. Detta beslut var även Wachtmeister — i egenskap av kungligt råd — med om att fatta. I Stockholm skulle tre stora och tre små galärer byggas. Leverantörerna skulle erhålla 7 500 respektive 5 000 daler kopparmynt för dessa farkoster. I Härnösand byggdes ett blockhus,⁶⁷ en stor och en liten galär för 12 000 respektive 6 000 och 4 000 dlr kmt och i Gävle två stora och en liten galär för 4 666 $\frac{2}{3}$ och 1 000 dlr smt (1 dlr smt motsvarade 3 dlr kmt).⁶⁸ Utöver detta byggdes ytterligare ett blockhus i Stockholm samt ett antal skärbåtar. Till befälhavare över denna skärgårdsskadern utsågs en kapten från flottan, Evert Didrik Taube, vilken av rådet befordrades till schoutbynacht, trots att amiralitetskollegiet ansett att Taube mycket väl kunnat nöja sig med kapstens rang.⁶⁸

Först i början av september 1713 kunde befälhavaren för årets finska eskader, viceamiral E. J. Lillie, rapportera att den första delen av galäreskadern kommit fram till operationsområdet. Den bestod då av ett blockhus, åtta galärer och tre skärbåtar.⁶⁹

Nästa år förstärktes galäreskadern ytterligare. Den bestod nu av två blockhus, sex stora och fem små galärer och femton skärbåtar. För att göra eskadern mer slagkraftig, hade även örlogsflottan — om än ej gärna — fått släppa till några fartyg. Det var tre fregatter (egentligen bevärade lastdragare) samt en bombkitz, vilka till stor del tagits från den sjöstyrka, som skulle försvara Pommern.⁷⁰

Ryssarna hade skjutit fram sina positioner. Deras skärgårdsflotta var nu till stor del baserad i Helsingfors.⁷¹ Den svenska eskadern under amiral Gustaf Wattrang låg utanför Hangö udd för att förhindra vidare ryskt framträngande. Rikets säkerhet hängde enligt rådet på denna eskader.⁷² Under utnyttjande av vindstilla lyckades dock ryssarna bryta igenom den svenska

ställningen. På Bengtsorfjärden innnanför Hangöudd låg schoutbynachten Nils Ehrensköld med hälften av svenska skärgårdsflottan — ett blockhus, sex galärer och ett par skärbåtar — och hindrade ryssarnas vidare framträngande. Efter en ytterst hård och blodig strid blev den svenska styrkan tillintetgjord, men den ryska anfallskraften blev genom denna drabbning⁷³ till stor del bruten. De ryska anfällen riktades mot Vasa, Umeå och Åland; något större angrepp mot svenska kusten rädde den ryska skärgårdsflottan ej med.⁷⁴

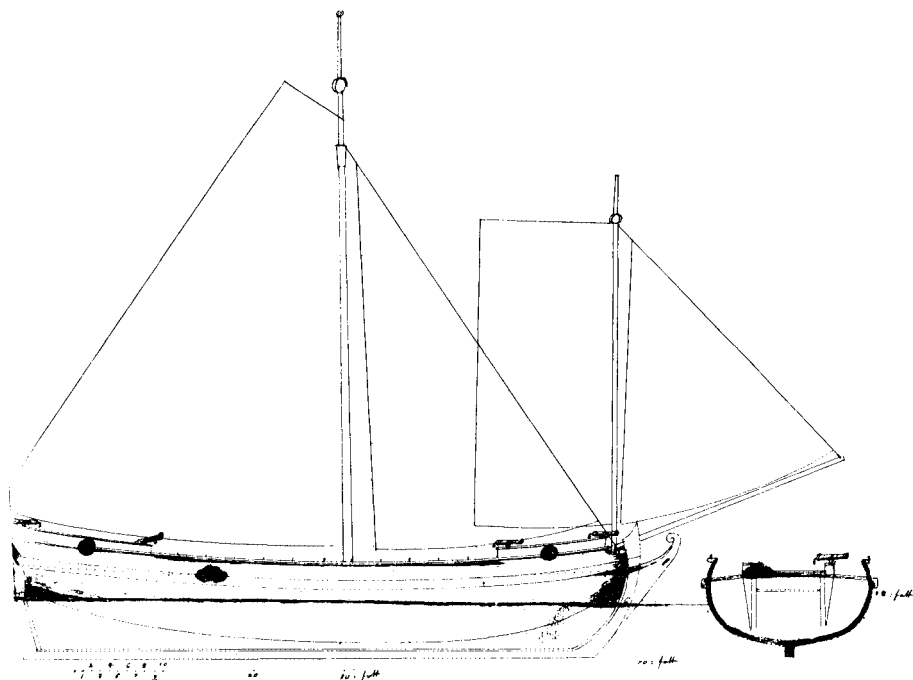
Halva den svenska skärgårdsflottan hade således förlorats och måste ersättas. Ett par ryska galärer hade visserligen erövrats,⁷⁵ men de förslog ej långt. Karl XII tycks även ha börjat tvivla på om de svenska galärerna skulle kunna »bjuda huvudet emot fiendens» — om så ej var fallet, borde man i stället kanske koncentrera sig på örlogsflottan. Pengar till byggnad borde ha influtit genom de påbudna kontributionerna. Kontributionsränteriet hade fått order att lämna 400 000 dlr smt av de först influtna till flottan.⁷⁶

För rådet var det viktigt, att Stockholms sjöförsvär stärktes. Konungen beslöt, att detta skulle ordnas genom att man förbyggde alla lämpliga farkoster i Stockholm och i skärgården till skärbåtar, som minst kunde bestyckas med 8–3 punds kanoner eller nickhakar. Viceamiralen friherre Carl Hans Wachtmeister fick order att ombesörja detta företag. Medel skulle han få ta av de 400 000 dlr som flottan tilldelats. I allt skulle ombyggnaden av 50 eller fler båtar få kosta 80 000 dlr.⁷⁷

Skärbåtsbyggandet borde kunna äga rum på de gamla kronovarven i Stockholm, som nu skulle rustas upp. Där skulle man i fortsättningen även kunna reparera och lägga upp den till huvudstadens försvar kryssande eskadern. Kollegiet reagerade mot detta. Det avsåg sig allt ansvar för alla reparationer, som inte ägde rum i Karlskrona.⁷⁸ Örlogsflottan och »skepps- och galejeskadern i Stockholm» höll på att mer och mer glida ifrån varandra.

Skärbåtsbyggandet gick dåligt. Såväl pengar som material saknades. I augusti 1715 skrev Karl XII ett onådigt brev därom till rådet. »Vi förnimme mycket ogärna, att ännu icke det ringaste är vordet åtgjort till de anbefallde skärbåtars förbyggande», börjar det. Orsaken var visserligen att kontributionsränteriet ej kunnat utanordna medel därtill, men konungen förväntade sig, att farkosterna skulle vara färdiga till nästa vår. Order utfärdades även till kontributionsränteriet att betala ut vad som erfordrades.⁷⁹ Denna gång synes byggordern ha gjort bättre verkan. Nästa år fanns ett fyrtiotal skärbåtar — även om man bara hade folk till bemanning av hälften av dem.⁸⁰

Galärplanerna tycks nu överhuvudtaget ej ha mötts med alltför stor en-



Ritning till dubbel eschaloup uppgjord av Charles Sheldon. Amiralitetskollegiets registratur (Bla) februari 1716, KrA.

tusiams bland flottans folk. Det förekom t.ex. sådana saker, som att man lånade ut delar av galärs bestyckning till kaparfartyg.⁸¹

Amiralitetskollegiet synes hädanefter mest ha tjänstgjort som remissinstans, då det gällde skärgårdsflottan. Dessutom fick det tidtals släppa till skeppsbyggmästare. Under första delen av 1716 var Charles Sheldon i Stockholm för att ombesörja byggandet av två skottpråmar och några slupar.⁸² I juni kommenderades han hem av kollegiet — varefter byggenskapen i Stockholm rapporterades ha »nästan alldeles avstannat». Skeppsbyggmästaren fick nu av kollegiet uppbära klander för att han ej fullföljt Stockholmsarbetet;⁸³ Ytterligare ett tecken, som tyder på att Sheldons popularitet bland amiralerna ej längre var så grundmurad.

Kollegiet hade även varit tvunget att uppge sitt motstånd mot varvsdriften i Stockholm. Det var emellertid inte flottans folk, som kulle stå för den. Varvet på »gamla Skeppsholmen» med brobänk, bodar och mastkran arren-

derades nämligen ut till kommissarien Daniel Leffler, som skulle betjäna den i Stockholm liggande eskadern. Han skulle även vid behov reparera och kölhala kommande och gående örlogsskepp samt, enligt de ritningar och bestick som flottan bestod, förfärdiga »varjehanda nödiga fartyg att brukas däruti skärgården».⁸⁴ — Stockholm hade ytterligare fjärmats från Karlskrona.

Under kampanjen i Norge hade konung Karl fått besök av viceamiral Evert Didrik Taube. Denne erbjöd sig att på entreprenad till sin Stockholmseskader låta bygga tre galärer. Ärendet remitterades till kollegiet, som skulle uttala sig om storlek och kostnad. Kollegiet föreslog att galärerna skulle göras 130 fot långa och bestyckas med en 36 punds och fyra smärre kanoner. Kostnaden för ett sådant fartyg beräknades av skeppsbyggmästaren Smitt till 10 000 dlr förutan artilleri och tackling, vilket skulle gå på ytterligare 3 000 dlr. Beträffande betalningens erläggande föreslog amiralitetskollegiet att Taube skulle få ut vad han ännu hade att fordra på 1714 års entreprenader, vidare att han kontant skulle få hälften av betalningen för skroven (= 15 000 dlr) samt att han skulle få arrendera Svartsjö ladugård och från arrendesumman dra av sin fordran på kronan. Om Taube fick bygga fartygen var det bäst passade honom, kunde man kanske pruta 1 000 dlr på priset. Den tidigare kungliga entusiasmen svalnade snabbt. Intet definitivt avtal hade slutits i Norge och eftersom galärerna först kunde bli färdiga till nästa år, var det bäst att låta företaget anstå tills vidare.⁸⁵

År 1717 kom galärbygget åter igång.⁸⁶ Nu var det skeppsbyggmästaren Smitt, som fick göra upp ritningar till olika galärtyper. De uppgifter han ställdes inför var icke lätta. Han fick bl. a. order om att konstruera en galär om 18 par åror och bestyckad med 3–18 punds kanoner. Tyngden av dessa tre svåra pjäser, som fartyget skulle »föra på näsan», dvs. förut, gjorde att fartyget måste byggas bredare, vilket i sin tur skulle medföra, att det i hård sjö skulle komma att slingra och arbeta, så att årorna ej skulle kunna brukas. Smitt föreslog, att bestyckningen antingen skulle minskas till en 18 eller 24 punds kanon eller att fartyget skulle förlängas. Då skulle det kunna förses med 26 par åror och bestyckningen utgöras av tre 24 punds pjäser.⁸⁷ Förslaget kan sägas vara ett skolexempel på galärernas problematik — för att kunna bli snabba och samtidigt hanterliga i sjögång måste de byggas smala men för att kunna bära en respektingivande bestyckning måste de byggas bredare. För att proportionerna, och därmed även manöverförmågan, ej skulle gå förlorade, måste de i det senare fallet även göras längre och förses med fler åror. Utvecklingen gick två vägar från de små halvgalärerna eller dubbla eschalouperna modell 1702. Dels byggde man små roddbriganti-

ner och galärer om 60 till 100 fots längd med 20 à 30 åror och en relativt lätt bestyckning samt omkring 100 mans besättning. Dels konstruerade man även en del respektingivande galeasser med 60 åror, närmare 500 mans besättning och 3–36 pund samt upp till 50 mindre pjäser ombord.⁸⁸ Såväl till besättningsstyrkan som längden (160 fot) överensstämde dessa fartyg med linjeskepp av den näst största storleksordningen.

I början av år 1719 tycks intresset för galärbyggnad ha varit i dalande. På tal om medel härtill förklarade statskommissionen, att det redan fanns tillräckligt med galärer i Stockholm.⁸⁹

Detta år nådde emellertid de ryska härjningsexpeditionerna på allvar Sveriges kuster. Överamiralen Claes Sparre ansåg det vara sin plikt att upplysa Kungl. Maj:t om hur man borde möta detta hot. Hans rekommendation gick ut på att man skulle bygga så många galärer, som man hade råd till. Dessa skulle i förening med de fartyg, som redan ingick i Stockholmseskadern, kunna användas dels till att försvara skärgården och dels till att anfälla de fientliga galärerna och dessas baser. Samtidigt överlämnade han även en ny galärritning, som uppgjorts av mästernekten Carl Falck, samt preciserade några av frågeställningarna i samband med byggnaden: skulle galärerna byggas på kronovarv, entreprenad eller bådadera samt skulle de byggas av ek eller furu? Det senare materialet var att rekommendera — dels blev det billigare och dels sparades ekskogarna.⁹⁰

I slutet av juli 1720 kom det till en drabbning mellan svenska seglande fartyg och ryska galärer i Ledsund. Fyra fregatter erövrades av ryssarna, som emellertid hade fått två tredjedelar av sin styrka helt satt ur stridbart skick — av 61 galärer måste 43 brännas som irreparabla. De svenska förlusterna torde främst kunna tillskrivas vindens mojande och segelfartygens svårighet att manövrera i de trånga farvatten.⁹¹

Denna drabbning måste ha påverkat den i augusti samma år tillsatta defensionskommissionen, i vilken bl. a. överamiralen Sparre och amiralen friherre Carl Hans Wachtmeister ingick. Vid ett flertal tillfällen fördes galärfrågan på tal. Ett femtiotal nya galärer förordades. Dessa skulle lätt kunna hindra fientliga landstigningsförsök. Med en så stark och lättörblig styrka i ryggen, skulle ryssarna inte våga lämna sina fartyg för längre expeditioner in i land. Vidare skulle galärerna i stiltje kunna bogsera skepp och pramar till hotade positioner. Problemen med byggnaden syntes först endast vara ekonomiska. Med anledning av kommissionens framställning vände sig Kungl. Maj:t till överkommissarien Daniel Lagersparre, som, medan han fortfarande hette Leffler, hade varit en av Stockholmseskaderns

huvudentreprenörer. På frågan om han på entreprenad kunde förfärdiga 50 galärer samt vad de skulle komma att kosta, svarade Lagersparre, att priset skulle belöpa sig till 500 000 dlr smt men att till nästa vår endast 20 skulle kunna byggas i Sverige. På grundval av dessa uppgifter slöt Kungl. Maj:t kontrakt med Lagersparre om byggande av tio ekgalärer om 18 till 20 par åror i Stockholm och skärgården ned till Västervik samt tio furugalärer om 11 till 15 par åror i Västernorrland till en sammanlagd kostnad av 170 000 dlr.⁹²

Amiralitetskollegiet i Karlskrona hade dock mycket liten kontakt med den senare galärbyggnaden. I riksdagsrelationen till 1723 års riksdag säger man att »därom har väl kollegiet hört talas, men huru många eller huru stora de äro, det är kollegio icke bekant».⁹³

Under tiden förhandlingarna med Lagersparre pågick hade defensionskommissionen framfört ett annat förslag: när man väl slutit fred med Danmark, borde man försöka få köpa de galärer, som danskarna byggt för kriget mot Sverige. Därav blev emellertid intet.⁹⁴

Under 1721 ökades den svenska galärflottan i Östersjön även på annat sätt än genom nybyggnad. Fyra av de resterande göteborgsgalärerna överfördes till Stockholm och två smärre till Karlskrona.⁹⁵

Det är påtagligt att problemen tedde sig olikartade, beroende på från vilken utsiktspunkt de betraktades. I Karlskrona med dess vyer söderut var problemet, hur man skulle kunna mäta sig med den seglande danska flottan. I Göteborg var problemet dels att skydda den bohuslänska skärgården och dels att störa den danska sjöfarten över Nordsjön. I Stockholm slutligen var den ryska flottan det allt överskuggande faromomentet. De olika synsätten kom tidigt att separera amiralitetskollegiet i Karlskrona från de »detacherade» avdelningarna i Göteborg och Stockholm. Korrespondensen dem emellan blev allt magrare. I den ovannämnda relationen till 1723 års riksdag måste kollegiet tillstå, att det ej visste, vad som tilldragit sig under de senaste tre åren vid de delar av flottan, som ej låg i Karlskrona »alldenstund inga berättelser därom ifrån samma detacherade verk till kollegio äro inkomna».

I galärfrågan intog Karlskrona i stort sett en avvisande eller åtminstone avvaktande hållning. Den seglande flottans män litade på att de tyngre fartygens överlägsenhet i fråga om artilleri skulle kunna uppväga skärgårdsfartygens större rörlighet i stiltje och i trånga farvatten.

I senare litteratur har flottans ledning ibland kritiserats för att den ej byggde upp ett starkare svenskt galärvapen, som kunde mäta sig med rysarnas. Härvid förbises lätt vissa omständigheter, som här bara kan antyd-
as.

Hade svenskarna haft råd att bygga en skärgårdseskader, stark nog att mäta sig med ryssarnas ofta i hundratal räknade galärer, skampaver, roddbrigantiner och lodjor? Efter år 1709 var de anslag, som kunde gå till skeppsbyggeri, så gott som obefintliga, och ett tillräckligt antal galärer skulle knappast kunnat byggas ens om den seglande flottans behov åsidosatts än mer än vad som var fallet.

En annan ofta förbisedd faktor är, att även ryssarna från och med år 1711 var i besittning av en seglande flotta, som efter några år numerärt var överlägsen allt vad svenskarna kunde avvara till Finska vikens försvar. År 1713 förlorade tsar Peter ett av sina högt värderade skepp efter en drabbning med en svensk eskader. Efter detta dröjde det flera år, innan ryska flottan på allvar sökte strid med den svenska. Den enda drabbningen mellan ryssar och svenskar i öppen sjö utkämpades år 1719, då en underlägsen svensk eskader efter hårt motstånd blev besegrad och införlivad med den ryska flottan. Man får lätt en känsla av att tsaren ej ville riskera sina dyrbarare skepp utan i stället föredrog att kasta fram sina myriader av galärer och skärgårdsfartyg. Dessa, såväl som deras talrika besättningar, kunde han lättare offra än de med mycken möda byggda eller för dyra pengar inköpta linjeskeppen.

Om svenskarna hade koncentrerat sitt försvar på en skärgårdseskader i stället för på ett detachement av den seglande flottan, torde utgången ha blivit en annan, och ofördelaktigare än den trots allt blev. En galärflotta skulle aldrig ha kunnat hindra de ryska linjeskeppen att bryta sig ut i Östersjön och segla vart de ville. Vad några få tyngre fartyg kunde åstadkomma mot de svagt byggda galärerna visade den svenska prämen Elefanten vid Hangö udd 1714 och de nödtorftigt bestyckade fregatterna i Ledsund 1720. Som det nu var inskränkte förekomsten av en svensk seglande eskader den ryska seglande flottans rörlighet utom under de sista krigsåren, då svenskarna numerärt hade blivit alltför underlägsna. Vidare kan man anta att förekomsten av artilleriskepp måste ha verkat oerhört mycket mer avskräckande på alla ryska planer att söka ta sig över även relativt små öppna vatten än vad en svensk skärgårdseskader skulle ha kunnat.

Ekevirkes- och masthandel

När det gällde att bygga ut flottan, var den knappa tillgången på penningmedel oftast den första stötestenen. Nästa stora problem var att anskaffa lämpligt virke. Flottans alla större skepp samt huvuddelen av de mindre fartygen byggdes av ek. Redan tidigt hade mälardalens ekbestånd uttunnats, vilket måste ha varit en bidragande orsak till att flottans huvudvarv förlades till det mera ekrika Blekinge. Mot slutet av 1680-talet måste dock amiralgeneral Wachtmeister meddela att »ingen ymnigare qvantitet» ek fanns kvar i blekingeskogarna. Då de mer lättåtkomliga ekbestånden nu hade utsatts för hård gallring och då dessutom konungen ansåg att »ekskogen här i Sverige är mycket nobel» och borde sparas som en reserv för kommande behov, började man i stället sondera avverkningsmöjligheterna i svenska Pommern. Även dessa ekbestånd ansågs vara otillräckliga för flottans behov. Hans Wachtmeister beskyllde i detta sammanhang bl. a. drottning Kristina för att ha låtit »utöda ekeskogarna där uti Pommern och Mecklenburg», vilka var hennes underhållsländer.¹

På olika sätt sökte man snåla in på ekvirket. När det var tal om att bygga snauer för Göteborgsgeskadern föreslog Amiralitetskollegiet att enbart den undre delen av skrovet skulle byggas av ek — över vattenlinjen kunde man använda furu.² Fullvärdiga skepp i linjen måste dock konstrueras helt av ek för att få tillräcklig motståndskraft.

Virkesbristen tvingade Amiralitetskollegiet att gå utanför rikets gränser och det kan vara av intresse att här följa denna fråga även något bakåt i tiden.

År 1688 sändes amirallöjtnanten Fredrik Evert Taube till Pommern och Mecklenburg för att inspektera dessa områdens ekbestånd och söka sluta kontrakt om ekhandeln, helst innan danskarna, som var ute i samma ärende, hann göra det. Kollegiet begärde samtidigt 4 à 5 000 rdr för att kunna sluta avtal med hugade leverantörer.¹ De kontrakt, som slöts, skulle skaffa flottan 1 000 ekar från svenska kronans egen mark och dubbelt så många från hertigens av Mecklenburg-Güstrow domäner. Fällning och sågning skulle utföras av Kungl. Maj:ts eget folk³ och hela arbetet skulle övervakas av amiralitetsinspektör Johan Kempe.⁴

Det mecklenburgska virket forslades ned till vattnet genom hertigens

försorg. Där buntades stammarna samman i flottar och fördes av svenskarna till Stralsund, varifrån de utskleppades på specialbyggda grundgående lastfartyg, s. k. krejare. Flottans idoga byggande av krejare — av furu — i Österbotten hade alltså direkt samband med skeppsbyggnaden — av ek — i Karlskrona.

Förfarandet ansågs emellertid både för dyrt — hertigen av Mecklenburg fick 5 rdr specie för varje stam — och för omständligt. Dessutom var virkets kvalitet ej alltid tillfredsställande.³

Vid konung Karl XI:s besök i Karlskrona 1692 diskuterades nya utvägar. Resultatet av dessa överläggningar blev att överkommissarien Magnus Lagercrantz jämte skeppsbyggmästaren Charles Sheldon sändes till Tyskland för att sluta nya kontrakt. En utförlig instruktion utfärdades den 16 september 1692 av statskammarkontoret. För att skona Kungl. Maj:ts och enskilda svenska medborgares skogar borde man söka få virke från Mecklenburg, Hinter-Pommern, Mark-Brandenburg eller Polen och detta helst genom kontrakt med svenska undersåtar för att undvika tvister med säljare, som lydde under »främmande potentater». Virket skulle genom leverantörernas försorg fällas, huggas till och levereras till någon lämplig svensk hamn i Pommern eller Mecklenburg. För att slippa betala stamvis — även för obrukbart virke — ingick nu en noggrann specifikation på de olika virkestyperna som behövdes för skeppsbygget, var och en med sitt fastställda pris, och vidare krävdes att två tredjedelar av leveranserna skulle bestå av kölstycken, zittor⁵ och andra grövre, svåranskaffade virkessorter.

De olika leverantörerna fick ritningar, efter vilka virket skulle huggas till och märkas. Priset hade överenskommit efter förhandlingar med leverantörerna, sedan varvskontoret i Karlskrona, skeppsbyggmästaren Sheldon och andra sakkunniga fått yttra sig. Statskammarkontoret kunde slutligen försäkra Kungl. Maj:t att ingen annan potentat fått så gott virke för så lågt pris.

Leveranserna från Polen, Hinter-Pommern, Brandenburg och en del av Mecklenburg skulle ske till Wolgast, medan resten av det mecklenburgska virket skulle fördelas på Stralsund och Wismar.

På prov slöt man först kontrakt bara för ett år — 1693. Kontraktssumman uppgick till 15 500 dlr och alla »kontrahenterna», utom en,⁶ var svenska medborgare.

Redan i juli 1693 hade en stor del av virket kommit till Karlskrona, annat låg färdigt på lastageplatserna, och man hade goda förhoppningar om att leveranserna skulle vara slutförda före årets slut.

dock vara mer svårbemästrade än väntat, och statskommarkontoret såg till slut ingen annan utväg än att kalla så väl kommissarie von Kemphen som representanter för ekevirkeshandlarna till Karlskrona.

I Karlskrona sammanträffade säljare och köpare; de senare företrädde av vice holmamiralen, kamreraren, varvskommissarien och skeppsbyggmästaren, vilka noga hade förberett sig genom att ta reda på hur andra länders furstar betalade sitt ekevirke. Så småningom lyckades man komma överens om ett nytt »fundament» för kontrakten, nämligen att skeppstimmer och virke skulle kvalitetsgraderas samt betalas per kubikfot och plankorna per »plattfot». Detta system brukades redan såväl av England och Holland som av Frankrike.

Den nya taxan utfärdades den 16 augusti 1695 och skulle gälla allt virke, som levererats sedan 1694 års början. Vissa tillägg beviljades för virke från Polen och Schlesien, där man måste ta hänsyn till de långa transportvägarna.⁹ Då de mecklenburgska skogarna var begränsade hade man för att få kvalitetsvirke måst förlägga ekevirkeshandeln till dessa mer avlägsna områden.

Fortfarande höll man på att kontrakten borde slutas med svenska underåtar och eken utskeppas över svenska hamnar. Ett problem uppstod genom att farvattnet vid Peenemünde var så grunt — och grundades upp allt mer. För att klara leveranserna från Wollin nödgades man först skeppa virket på småfarkoster till Rudön, där de större lastdragarna kunde ta över lasterna.³

Beträffande betalningen för ekevirket kan noteras, att utgifterna härför skulle bestridas av livländska licent- och arrendemedel.²

Sedan tvisterna med leverantörerna bilagts, blev ekevirkeshandeln för den skull icke problemfri. Nu var det i stället kronans representanter, som kom i skottgluggen. Det ryktades, att inspektörerna själva hade skaffat sig intressen i »stora och ansefulla skeppsbyggerier». Skeppen sålde de sedan för egen räkning. Kungl. Maj:t fruktade att de ekar, som uppköptes, inte enbart kom kronans skepp till godo. Därför utfärdades i maj 1694 en order enligt vilken inspektörerna förbjöds att driva privat skeppsbyggeri och virkeshandel. För att förekomma allt missbruk skulle kollegiet varje år underrätta den pommerska regeringen om hur mycket ekevirke, som behövdes. Denna skulle i sin tur ge överjägmästaren order att assignera behövligt virke ur kronans eller enskildas skogar. Ekehandlarna och inspektörerna var sedan skyldiga att sända in dessa attester till amiralitetskollegium som verifikationer.¹⁰ Man räknade med att genom dessa bestämmelser kunna stävja allt missbruk.

Åtgärderna tycks dock inte ha varit så effektiva, som man hoppats. År 1698 hade en särskild kommission sänts till Pommern för att undersöka

generalguvernören Nils Bielkes förvaltning. Till denna kommission inkom angivelse mot kommissarien och inspektören vid den pommerska ekehandeln von Kemphen för vissa oegentligheter med kronans medel.¹¹ Denne skulle även ha sålt fyra skeppsladdningar virke till Köpenhamn och tjänat 2 594 dlr danskt på dessa skumraskaffärer. Han hade betjänat sig av en löjtnant Kocks namn samt även missbrukat kommendören Ruschenfeldts och ekleverantören von Oertzens namn. Då anmälan kom från en person, som borde vara väl insatt i von Kemphens affärer — dennes från Karlskrona utskickade biträde Nils Brobeck — beslöt kommissionen att låta arresteras inspektören och lägga beslag på hans brev, dokument, kontrakt och effekter.

Kommissionens åtgärd oroadе statkammarkontoret i Karlskrona. Ett avbrott i virkesleveranserna kunde få allvarsamma följder för flottan. Man begärde upplysningar om vilka poster, som von Kemphen anklagades för att ha manipulerat med, för att kunna kontrollera uppgifterna i de inlevererade kassaräkningarna. För övrigt sökte kollegiet bagatellisera det hela med att det inte var några större summor, som gått genom ekevirkesinspektörens händer. De stora utbetalningarna skedde genom växlar, ställda till Hamburg, och som von Kemphen bara hade att endossera på leverantörerna.

Vad de fyra skeppslasterna virke beträffade, så hade handeln visserligen förbjudits av konungen, men den syntes dock ha skett med pommerska regeringens tillåtelse. Kommissionen uppmanades att undersöka dessa förhållanden noggrant.

Så snart det hertiglīga holsteinska besöket i Karlskrona var överständet, skulle statskammarkontoret vidare sända ut överkommissarien von Otter till Pommern för att bringa reda i förhållandena. För att ekehandeln inte skulle avstanna under tiden, önskade flottans ledning, att alla handlingar rörande virkesleveranserna skulle skiljas ut från de beslagtagna. Då nu dessutom en utbetalning på 3 000 dlr specie — i växlar — förestod, måste von Kemphen även få tillgång till sina dokument för att kunna endossera växlarna.¹²

I mitten av oktober 1698 fick von Otter göra sin resa i sällskap med amiralitetskamreraren Johan Grubbe och kommissarien Johan Arvidsson, som utsetts till ny inspektör för ekevirkeshandeln. De skulle, då von Kemphen nu blivit »beträdd med åtskillige underslev och egennyttigheter», slutföra undersökningen, varefter målet skulle överlämnas till kammarrätten.¹³

Under tiden började orosmolnen hopas vid horisonten. Ekevirkeshandlarna började frukta att, »där något fientligt skulle tillstöta», amiralitetet icke blott skulle bli förhindrat att hämta det fällda virket utan även att de skulle drabbas av utförsel förbud eller rent av konfiskation av det virke, som de redan be-

talt, vilket skulle leda till deras totala ruin. De önskade därför garantier för en »riktig och prompt» betalning av det virke, som de bevisligen hade fällt, eller i annat fall rätt att sälja det, »som de bäst gitta». Annars skulle de bli tvungna att i stället sälja sina skogar, redskap och dragare och avskeda sitt arbetsfolk.

Amiralitetskollegium befarade, att i så fall icke blott skeppsbyggeriet skulle bli lidande, utan även att den ekevirkeshandel, som man med så stort besvär hade byggt upp skulle gå förlorad och att man aldrig mer skulle kunna få virke på så fördelaktiga villkor.¹⁴ Karl XII ansåg visserligen att det var föga risk för att förbindelserna över Östersjön skulle komma i fara men gav i alla fall den önskade garantien.¹⁵ Förmodan om den ringa risken kan ju även ha påverkat honom i för leverantörerna gynnsam riktning.

Ett annat problem inom skeppsbyggeriet var hur man skulle få tag i lämpligt mastvirke. — Hans Wachtmeister hade 1680 varit en tid i Riga — han hade då utnyttjat tillfället och fått till stånd ett avtal med borgerskapet om att de årligen skulle leverera 50 master till flottan till ett pris av 20 dlr albertus¹⁶ stycket. Avtalet hade fungerat bra ända tills sjökrigen mellan England, Holland och Frankrike bröt ut år 1688. Mastträn blev då en mycket eftersökt vara och priserna trissades upp. Borgarna fann nu sin överenskommelse om mastleveranser till fast pris mycket besvärande och sökte komma ifrån sina åtaganden. 1691 och 1692 hade de inte lämnat några som helst master till Karlskrona. Amiralitetet höll dock på sin rätt och fick stöd av konungen. Förhållandet till borgerskapet förbättrades ej heller av amiralitetskommissarien Furubohms uppträdande. Generalguvernören Erik Dahlbergh hade framfört köpmännens klagomål över att denne favoriserade vissa borgare på andras bekostnad och över att han lagt beslag på virkespartier, som var avsedda för andra köpare. Amiralitetet fick yttra sig över förhållandena. Om Kungl. Maj:t nu ville upphäva privilegiet, framhöll Wachtmeister kärvt, så måste Kungl. Maj:t i stället se till att flottan tillfördes medel nog att kunna konkurrera med andra masköpare på öppna marknaden. Den enda plats, som för övrigt kunde komma i fråga var Riga. Master, som kunde fås bl. a. i Göteborg var för små, och dessutom var transportkostnaderna från Göteborg avsevärt högre än från Riga.

Konungen kompromissade. Borgerskapet skulle fortfarande leverera master till Karlskrona, men amiralitetet uppmanades att ej varje år ta ut hela det kontrakterade antalet, om det inte var absolut nödvändigt. Vidare kunde det väl nöja sig med att få en del av leveransen i mastträn av mindre dimensioner. För att undvika självsvåld från amiralitetskommissarierna och

kontroverser med borgerskapet, uppdrog Kungl. Maj:t vidare åt generalguvernören att noga övervaka masthandeln.¹⁷

Så var alltså läget, då det stora nordiska kriget började — hur påverkades det sedan av kriget?

Krigets första år medförde ett svårt avbräck både för ekevirkes- och masthandeln. Kriget med Danmark gjorde förbindelsen med Pommern osäker. Förbindelsen med Riga var vidare helt avskuren genom att fienden besatt Dünamünde vid Dünas utlopp. Dessutom var alla lämpliga lastfartyg upptagna av trupptransporterna till Danmark, Pommern och Balticum. Man fick tära på förråden i Karlskrona. När konungen i september 1700 befallde att 12 bombarderfartyg skulle byggas, förklarade Amiralitetskollegiet bl. a. att virket ej räckte till för detta stora uppdrag.¹⁸

När det direkta hotet från Danmark var över kom ekevirkeshandeln snart åter igång. 1701 kan man genom av Amiralitetskollegiet utfärdade instruktioner för lastdragarefarter spåra minst 14 expeditioner med kronofartyg efter virke till Pommern och Mecklenburg samtidigt som åtminstone sex resor gick till svenska — främst småländska — hamnar. Dessutom är det troligt att ett antal privata fartyg befraktats härför. Som jämförelser kan nämnas att bland instruktionerna för år 1700 blott fem avser ekevirkeshandelsresor och det enbart till svenska hamnar.¹⁹

För att hålla ekehandeln igång hade kollegiet varje år sedan 1690-talets slut begärt 100 000 dlr smt för inköp av virke. Trots det kritiska statsfinansiella läget beviljades detta oavkortat år från år. Detta förbättrade dock ej den aktuella situationen i Karlskrona. Medlen skulle, som ovan nämnts, tas från de livländska inkomsterna, vilka i därvarande läge var så gott som omöjliga att indriva. Andra medel måste tillgripas, men redan i de summariska räkenskaperna för år 1701 påtalas att av anslaget från föregående år hade blott en tredjedel utbetalts och sammanlagt stod 124 318 dlr smt uppförda som obetalda, vilket hade förorsakat »stor misskredit» hos leverantörerna.²⁰

Beträffande masthandeln hade man redan i statförslaget till 1701 klagat över att den höll på att bli dyrare. Riga var spärrat och polska kapare hotade transporterna. Man hade planer på att flytta handeln till Narva, vilket dock skulle ställa sig dyrare — för en mast, som i Riga hade kostat 20 dlr, räknade nu Amiralitetskollegium att i Narva få betala 50 dlr — kontant.²¹ 1702 var även Narva hotat av fienden, och man måste söka andra leveransområden.

Det blev Värmland och Dal som fick stå för masterna de närmaste åren.²²

Sedan Dünamünde den 11 december 1701 återtagits av svenskarna kom vissa smärre leveranser visserligen igenom från Riga,²³ men de täckte ej behoven. Statskammarkontoret slöt kontrakt med de tre Vänersborgs-borgarna Peter Ekman, Benedikt Haller och Michel Kiälman om leverans av 150 mastträn. Dessa skulle via Trollhättan flottas ned till Göteborg för att där avhämtas av kronolastdragare.

Det dröjde dock inte länge innan klagomål och beskyllningar om undersiev strömmade in till kollegiet. De ursprungliga masterna sades ha bytts ut mot andra sämre sedan de flottats förbi Trollhättan. Kvaliteten tycks även ha varit diskutabel. Kollegiet beslöt att sända skeppsbyggmästaren Sheldon till Göteborg, för att kontrollera förhållandet.²⁴ När denne kom åter från sin resa, hade han betänkliga saker att rapportera. I stället för de kontrakterade 150 masterna, hade leverantörerna fällt 600 mastträn — 250 hade redan skeppats ned till Göteborg. Ryktena om dålig kvalitet besannades även. Av masterna i Göteborg hade Sheldon ej ens funnit tre, som fyllde kontraktets måttbestämmelser. Slutligen hade ett parti master, som i Vänersborg förtullats i Ekmans namn kommit fram till Lilla Edet försett med annat namn. På Wachtmeisters fråga, om leverantörerna fått betalning, måste överkommisarie von Otter meddela att de redan erhållit två tredjedelar av summan. För att få slut på alla oegentligheter beslöt kollegiet uppmånat berörda landshövdingar att ej släppa iväg något virke, innan det besiktigats av flottans folk.²⁵

Även 1704 sändes Sheldon ut för att kontrollera vänersborgsborgarnas mastleverans. Antalet träd, som dessa fällt i Kungl. Maj:ts »skattbare skogar» uppges nu till 700 — en avverkning på 550 stycken utöver kontraktsbestämmelserna. Amiral von Rosenfeldt opponerade sig, som ofta skedde, mot amiralgeneralens beslut att sända ut Sheldon. Efter vanligheten drev dock Wachtmeister sin vilja igenom.²⁶

Sheldon for denna gång först till avverkningsområdet vid Byälven i Värmland. Sedan fortsatte han till Vänersborg och avtalade med flottare om masternas vidare transport — en uppgift, vilken egentligen ålegat leverantörerna. Efter detta for han hem till Karlskrona för att avlägga rapport. Denna fick till resultat att Amiralitetskollegiet — trött på alla oegentligheter — beslöt att skilja Ekman et consortes från masthandeln.²⁷

För att ta vara på allt det fällda virket sändes en lastdragare till Göteborg. Om masterna ännu ej hunnit fram till lastplatsen, skulle fartygschefen själv med en slup bege sig till Lilla Edet för att hjälpa till med flottningen.²⁸

Trots allt besvär med masterna från Västkusten, ansåg holmamiralen, att

de var de bästa och att man borde fortsätta denna handel. Han blev härvid överröstad av amiralgeneralen, som genomdrev att 30 master skulle köpas från Riga.²⁹ Vissa andra mindre uppköp gjordes även. När Sheldon 1705 reste till Pommern, fick han även i uppdrag att besiktiga ett antal mecklenburgska furor, för att se om de dög till master eller måste sågas upp till plankor.³⁰

England sökte samtidigt få mastträn från Östersjöområdet. En framställning om att få köpa sådana år 1704 möttes av ett avstyrkande från Amiralitetskollegium.³¹ Nästa år visste man inom kollegiet att engelska drottningen beställt master hos tsaren. De skulle föras nedför Düna till den svenska staden Riga. Karl XII hade intet emot affären vilken skulle strärka Sveriges handel, tullinkomster och förbindelser med England. När amiralerna tillfrågades om sin inställning, svarade de med att sända två lastdragare till Riga för att avhämta de master, flottan behövde.³² Följande år fortsatte det på samma sätt. Engelsmännen hade fått ryskt löfte på 200 master och spiror. Amiralitetskollegiet förklarade att flottan var i absolut behov av 48 master och 150 spiror av Rigakvalitet — resten fick gärna skeppas till England, för att hjälpa upp den svenska handeln och stärka vänskapen mellan länderna.³³ Man torde ha avsett att England skulle utverka utökat avverkningsstillstånd av Ryssland — en leverans av 2 master skulle knappast ha förbättrat de diplomatiska förbindelserna. I varje fall fruktade holmamiralen von Rosenfeldt att rigaskogen snart skulle vara helt »utödd».³⁴

Kollegiet stötte nu även på motstånd från generalguvernören i Riga, greve Adam Lewenhaupt. Kravet, att liksom på 1690-talet få masterna för 20 dlr albertus, var orealistiskt, förklarade han — bara framforslingen till Riga gick upp till denna summa. Vidare borde man ej stöta sig med de utländska köparna; resultatet bleve då bara att masthandeln drogs över någon annan hamn och svenskarna gingo miste om inkomsten. Amiralitetskollegiet såg sig tvunget att pruta på sina krav. Antalet master, som var oundgängligt för flottan, sjönk först till 32 och sedan till 24 och spirorna till 80 och slutligen till 50 à 60, för att de engelska mastuppköparna ej skulle känna »alltför stor gravation» genom de svenska överlåtelsekraven. Vidare kunde man tänka sig att för denna gångs skull höja sitt bud till 40 dlr specie per mast.³⁵

Ekevirkeshandeln i Pommern synes under tiden ha fungerat relativt friktionsfritt, även om bristen på transporttonnage ibland måste ha känts besvärande. Alla tillfällen måste tillvaratas. När till exempel överkommissarien konstaterat, att statskontoret år 1703 beställt för många fartyg till en trupp-

överskeppning, föreslog han att tre skepp, som därigenom kunde frigöras, skulle skickas till »tyska orter» efter ekevirke.³⁶ 1704 hade man även måst revidera ekevirkestaxan något; vissa priser höjdes, andra sänktes.³⁷ Några större kontroverser med leverantörerna tycks det dock ej ha blivit, förrän man beslöt att lägga om leveransförhållandena.

Man beslöt anlägga en ny lastageplats i Pommern. Sheldon sändes dit för att utstaka platsen, som skulle ligga vid Peenemünde. Samtidigt måste farleden muddras upp och mudderprämar beställas m. m.³⁸

Bakom planerna på den nya lastageplatsen, Grünschar, låg behovet av en rationalisering av ekevirkeshandeln. Allt virke skulle lämnas till en plats, där kronans kontrollanter kunde besiktiga det.³⁹ Leverantörerna blev dock ej belåtna. Snart inkom en mängd klagomål, som av kommandören Jonas Ruschenfelt framfördes till kollegiet.

Främst var det den nya lastageplatsens läge, som utsattes för kritik. Förr hade virket från Hinter-Pommern och trakterna däromkring fått lämnas i Wolgast, där leverantörerna lätt hade kunnat få avsättning för det virke, som kronan ej godkände. Flottningen av ekarna ned till Grünschar var även besvärlig. Flottarna slogs sönder av stormar, virke kom bort, det var svårt att få upp virket ur vattnet på det nya stället osv. Dessutom måste ekflottarna fogas samman med furutimmer. Leverantörerna fordrade nu att virkespriserna skulle höjas samt att kronan skulle förbinda sig att köpa furuvirket eller låta lägga upp det tills leverantörerna kunde sälja det privat. Amiralitetskollegiet uppdrog åt skeppsbyggmästaren Sheldon att närmare skärskåda problemet. Efter ett par dagar kom han in med en vidlyftig promemoria. I detta tog han upp den gamla taxan och principerna bakom denna till omprövning. Tidigare hade allt virke måttbeställts för varje skepp, som skulle byggas. Detta hade medfört ett stort slöseri med virke. Många fällda ekar hade visat sig vara för små för att man av dem skulle kunna hugga till två beställda stycken, samtidigt hade de varit så stora, att mycket hade måst huggas bort, för att av dem tillverka ett stycke. Genom allt detta huggande blottades även mycket av trädets kärna, vilket var högst olyckligt, då denna hade en benägenhet att först angripas av röta. Då tiden från beställningen till virkets framkomst till Karlskrona ofta belöpte sig till 2 à 3 år, och då planerna för skeppsbyggnaden genom kriget var så varierande år från år, hade detta system visat sig vara tämligen ofördelaktigt. Sheldon föreslog att man i framtiden skulle förenkla förfarandet. Vissa av de grövsta timmersorterna som krumzittor, knän, svåra kölar och framstammar skulle betalas med ett högre pris. Allt annat timmer skulle enbart

bedömas som rätttimmer eller krumtimmer utan närmare specifikationer. Kollegiet godtog omedelbart dessa nya principer, och ej heller leverantörerna synes ha haft några klagomål att framställa däröver. Vidare tog man nu upp frågan hur man skulle göra med ekplankor, vilka kronan hittills varit mycket nogräknad med. Ruschenfelt påstod att ofta bara en tredjedel av de levererade partierna godtagits — resten hade leverantörerna fått ta tillbaka. Man kom nu överens om att höja priset på det goda plankvirket och att flottan även skulle ta emot det sämre såsom vrakvirke till lägre pris. Slutligen lyckades säljarna även få priserna generellt höjda med ett par procent under motiveringen att skogarna nära flottningslederna nu var uthuggna. Där man förr bara behöft köra virket en halv till en mil, måste man nu köra tre à fyra mil.⁴⁰ Det senare förhållandet kände kollegiet redan väl till. Pommerska regeringen hade nyligen skrivit och klagat över rovdriften i de centralt belägna skogarna och uppmanat kollegiet att förmå leverantörerna att taga sitt virke från utlandet.⁴¹ Ett par kontrakt hade visserligen nyligen slutits om ekleveranser från Polen och Mark-Brandenburg — det senare genom förmedling av köksmästaren vid Mecklenburg-Strelitzska hovet Johan Nerentz.⁴² Trots detta måste kollegiet ha ansett det tryggare att hålla fast vid de sedan ett par decennier inarbetade förbindelserna med de pommerska leverantörerna, trots dessas krav på högre pris, och trots att man fick allt svårare att skaffa pengar.⁴³ För att spara in på ekevirkesanslagen tillgrip man till och med så radikala åtgärder, som att besluta, att inga örlogsskepp större än 60-kanoners skulle byggas de närmaste 5 à 6 åren. Till dessa skepp behövdes ej så grovt — och dyrbart — virke som till de större.⁴⁴

Enligt Sheldons beräkningar måste kölstocken för ett 170 fot långt 80-kanonskepp vara 24 tum bred och 20 tum tjock. För ett 50-kanonskepp var motsvarande dimensioner på kölstocken 20 respektive 18 tum. Bottenstyckena måste för det större skeppet vara 24 fot långa, 18 tum breda och 14 tum tjocka; för 50-kanonskeppet behövde bottenstyckena blott vara 20 fot långa, 16 tum breda och 13 tum tjocka.⁴⁵

I och med det nya kriget med Danmark 1709 försvårades ånyo ekevirkesleveranserna. Redan den 28 augusti hade beslutats att inga lastdragare skulle få sändas över till Tyskland på egen hand. När under de följande åren transportfartyg hämtade virke från Pommern, skedde det alltid under be- tryggande eskort.⁴⁶

I relationen till riksdagen 1714 talas så om att ekehandeln på Pommern och de därtill gränsande områdena alldeles upphört.⁴⁷ Fortfarande 1714 begärdes dock de vanliga 100 000 dlr smt till ekehandeln på staten.⁴⁸ Behovet

måste dock ha minskat eftersom nybyggnaden i Karlskrona efter 1709 så gott som upphört. En del virke gick naturligtvis åt till reparationer av de alltmer åldrande skeppen.

Man fick ta det virke, som fanns att tillgå inom det egentliga Sveriges gränser. Mest var det Blekinge och Kalmar län, som fick stå för leveranserna,⁴⁹ men även via Stockholm togs en del ekevirke till Karlskrona.⁵⁰ Det räckte ej länge. I början av 1716 sades hela virkesförrådet bestå av sex »svåra knän» och lika många räta timmer. Under vintern höggs sedan tämligen mycket virke i skogarna, men svårigheten att få det framkört, detta år även förstärkt av menföre, gjorde att lagerhållningen i Karlskrona var tämligen bristfällig.⁵¹

Virkespriserna hade stigit kraftigt de senaste åren enligt amiralitetskollegiets klagomål. Man hade måst hålla en mängd folk i skogarna för avverkningen och för de besvärliga transporterna. Vissa virkesforor hade måst föras landvägen från Kalmar till Karlskrona. Detta hade medfört orimliga kostnader — en enda plank kunde nu kosta flottan upp till 20 dlr smt, dvs. nästan lika mycket som en mast kostat 20 år tidigare. Flottan hade dock intet val — den måste ha sitt virke. Dröjde man med betalningen skulle det bara medföra att den lojala allmogen och gemene man skulle bli ruinerade eller att flottan måste bryta sina högtidliga löften till leverantörerna, vilket måste anses vara föga befrämjande för vidare affärer. Genom dylika påpekanden sökte kollegiet påverka upphandlingsdeputationen, vilken nu hade hand om medelsutbetalningarna i dessa fall.⁵² Framställningarna vann ej konungens gillande. Räkenskaperna för de medel, som redan tilldelats flottan, var i oordning, och innan man bringat reda i dem, skulle i princip inga medel utbetalas till flottan. Vissa undantag gjordes dock för det redan levererade virket.⁵³

Kollegiet hade nu även börjat hysa planer på att åter sätta igång nybyggnadsverksamheten i Karlskrona. Kollegiet begärde 70 000 dlr för ekevirkeshandeln under 1717. Samtidigt förklarade man att Sheldon måste sändas till Kalmar för att ta skogarna i ögnasikte; man kunde ej besluta om de planerade skeppens storlek innan man visste hur grovt virke det fanns att tillgå.⁵⁴

Dessa flottbyggnadsplaner ledde dock ej till något resultat. Troligen hade de upprepade penningkraven verkat avkylande på Karl XII. Konungen beslöt nämligen att arbetena i Karlskrona skulle inskränkas till att omfatta färdigbyggandet av den sedan 1709 på stapeln stående »stora kölen» samt nödvändiga reparationer. Allt övrigt bygge skulle överlätas på entreprenörer.⁵⁵

Dessa skulle få ensamrätt på köp av ekevirke från de kungliga skogarna. Dock skulle åtgången av virke noggrant redovisas och blev det virke över, skulle det lämnas till amiralitetet till samma pris, som entreprenörerna betalt för det.⁵⁶

Trots dessa bestämmelser, kom leverantörernas inköp långt ifrån att försiggå utan gnissel. När Amiralitetskollegiet på stockholmsköpmannen Hans Lenmans vägnar frågade om han skulle få köpa virke i Blekinge och Småland, avslog konungen detta ögonblickligen. Virket från dessa områden skulle reserveras för Karlskrona.⁵⁷ Problemet komplicerades dock av att landshövdingen i Kalmar län, greve Adam Carl de la Gardie ett par månader tidigare fått tillstånd att låta stockholmseskadern förse sig med furu- och ekevirke från de kungliga domänerna i Kalmar län.⁵⁸ Åtminstone en del av virket från Kalmar måste dock ha kommit karlskronaflottan till godo om än efter stora svårigheter. Danska flottan spelade herrar vid Sveriges kuster år 1717 och ett par fregatter måste särskilt utsändas från Karlskrona för att dit konvojera ett antal fartyg, som blivit liggande i Kalmar med ek och annan material ombord.⁵⁹

Även beträffande master och annat virke mötte man samma svårigheter. Svenska områden måste besiktigas, för att utröna, om man kunde få lämpligt virke därifrån⁶⁰ och priserna steg.⁶¹

Under 1719 synes läget ha lättat något. Ett anseeligt parti ekevirke låg fältt och tillhugget på olika orter. Amiralitetskollegium begärde 70 000 dlr smt för framforsling av virket och för ytterligare anskaffning. Endast 20 000 dlr beviljades visserligen men det tycks ha räckt för att transportera fram flera skeppslaster till Karlskrona, där virkesförrådet nu skulle ha räckt till att bygga ett 60-kanonerskepp.⁶²

Mot slutet av året klagade visserligen överamiral Claes Sparre över brist på virke och master, då han genom att påvisa bristerna ville utverka medel till nybyggnad och reparation.⁶³ Ett par månader senare påstod kungliga rådet, greve Hans Henrik von Liewen, att det fanns tillhugget virke, som låg och riskerade att ruttna bort. Detta yttrande behöver dock ej ha varit mer tillförlitligt än Sparres, då von Liewen synes ha varit ute efter att få mer pengar till att bestrida arbetskostnaderna vid varvet i Karlskrona.⁶⁴

År 1720 kunde man till Karlskrona få ett större parti master från Göteborg. Sedan västkusteskadern gått förlorad sommaren 1719 hade behovet av mastvirke i Göteborg blivit tämligen obetydligt.⁶⁵

Samtidigt började man även söka återupprätta ekevirkeshandeln i Pomern, sedan man nu fått fred med Danmark. I november sändes två fartyg

till Stralsund för att hämta virke. Då dettas kvalitet ej var godtagbar fick lastdragarna återvända tomma till Karlskrona.⁶⁶

Det stora nordiska kriget slutade 1721. De gångna årens provisoriska lösningar, med alla de påfrestningar de medfört för skeppsbyggnaden och ekonomiverket, skulle nu ersättas. Målet var att åter ställa allt på den fot det varit före krigsutbrottet. I stort sett hyste man gott hopp om framtiden. Som avslutning på detta avsnitt kan kollegiets relation till 1723 års riksdag citeras. Enligt kollegiet var nu »utrikes ekevirkeshandeln åter satt på god fot så att man således ingen brist lärer hava på gott ekevirke, om allenast den gjorde anstalten nu med penningar bliver understödd».⁶⁷

Notbilaga

Amiralitetskollegiet och skeppsbygget

Huvuddelen av framställningen bygger på uppgifter ur amiralitetskollegiets (förkortat Am.koll.) arkiv, Krigsarkivet.

1. Am.koll. ink. kungl. brev 30.12.1712 (ankom 23.8 och 28.9 1713).
2. Am.koll. ink. kungl. brev dat. Pernau 9.10.1700 (ank. 20.10).
3. Am.koll. ink. kungl. brev. 13.5.1700 (ank. 16.5). Am.koll. protokoll 16.5 och 17.5.1700.
4. Am.koll. registratur 20.2.1703 (till statkammarkontoret) och prot. 23.4.1703.
5. Am.koll. prot. 22.4.1703.
6. Am.koll. prot. 28.11.1703 och reg. s. d. (till Kungl. Maj:t).
7. Am.koll. prot. 11.11.1709.
8. Am.koll. prot. 22.2.1710.
9. Raab blev holmmajor 29.12.1712 och fick avsked 3.8.1717.
10. Am.koll. prot. 2.9 och 4.9 1717 samt reg. 7.10 s. å. (till Kungl. Maj:t). v. Otters fullmakt är daterad 4.10.1717.
11. Am.koll. ink. kungl. brev, 10.12.1716 (ank. 17.12).
12. Personalstat 1711.
13. Am.koll. prot. 30.9.1702. Jfr J. Kleberg, Svenska ämbetsverk, 3, Amiralitetskollegium—Marinförvaltningen. Biografiska anteckningar 1634—1934, sid. 139, där kammar-skrivaren dock felaktigt kallas för Reinier.
14. Kungl. Maj:t till statkammarkontoret 9.2.1703, RR. Am.koll. prot. 17.3.1703.
15. Am.koll. reg. 20.11.1699. Statskontoret, Personalstat för år 1700, RA.
16. Am.koll. reg. 7.1.1701.
17. Am.koll. ink. kungl. brev 13.9.1700. Am.koll. reg. 19.9.1700 och prot. 20.9.1700. Am.koll. ink. kungl. brev 29.9.1700 (ank. 6.10).
18. Statskontoret, stat 1700. Statskont. till Kungl. Maj:t 8.3.1701 (ank. 26.3) och Statskont. ink. kungl. brev 26.3.1701 (ank. 25.4), RA.
19. Se vidare avsnitter Nyeneskadern och galärbygget.
20. Am.koll. reg. 14.1.1702.
21. Am.koll. reg. 14.9.1701 (till Kungl. Maj:t). — Kungl. brev 14.10.1701, RR.
22. Am.koll. reg. 30.11.1701 (till Kungl. Maj:t som svar på brev 22.10.1701). — Redan 8.10.1700 (ank. 20.11) hade Karl XII befallt koll. skynda på detta program. — Skeppet Wismar förläste innan det hunnit sändas till Gbg och ersattes av skeppet Kalmar. Am.-koll. prot. 5.6.1702.
23. Am.koll. prot. 31.5 och 30.6.1702.

24. Am.koll. prot. 16.7.1702.
25. Se vidare avsnittet om Nyeneskadern och galärbygget.
26. Am.koll. reg. 29.10.1702. — Statskontoret, stat 1703, RA.
27. Am.koll. reg. 10.11.1703. — Statskontoret, stat 1704, RA.
28. Am.koll. prot. 15.3.1704.
29. Am.koll. prot. 20.10.1704 och reg. 15.11.1704. — Statskontoret, stat 1705, RA.
30. Am.koll. prot. 14.10.1705 och reg. 6.12.1705.
31. Am.koll. reg. 28.11.1706 och 19.12.1707. — Kopia av Am. statkammarkontorets skr. till statskont. 16.1.1709, Am.koll. skr. till Kungl. Maj:t, RA. Statskontoret, stater 1707-09, RA.
32. Am.koll. prot. 12.10.1707 och reg. 28.11.1706 (till Statskont.).
33. Am.koll. reg. 14.1.1702 (föreslag till stat).
34. Brigantiner, snauer, bombkitzar, halvgalärer samt bestyckade espingar och (es)chalouper.
35. Skeppslistor, KrA
36. Am.koll. reg. 27.4.1710 (till rådet).
37. Am.koll. ink. kungl. brev 11.10.1716 (ank. 1.12). — Entreprenadbyggandet blev ej särskilt populärt (eller lönande för entreprenörerna). Blott två fregatter byggdes enl. detta förfarande.
38. Am.koll. ink. kungl. brev 27.2-7.3 och 4-15.5.1715 (ank. 2.4 resp. 11.5). Am.koll. reg. 27.5.1715 (till Ch. Sheldon), 24.1 och 11.2.1716 (till Cl. Sparre).
39. Am.koll. reg. 5.10.1716 (till Kungl. Maj:t), Am.koll. ink. kungl. brev 11.10.1716 (ank. 22.10), Am.koll. reg. 31.10.1716 (till Kungl. Maj:t), Am.koll. ink. kungl. brev 24.11.1716 (ank. 1.12). Am.koll. prot. 2.9 och 9.9.1717. Som ett skäl mot fregatter av denna storlek anförde koll. att tvådäckade linjeskepp var mycket skonsammare mot besättningen »som för trängslan uppå ett däck samt att de ständigt måste vara under bar himmel, eländigt crepera». Jfr även kapitlet om skeppsbyggnad under Karl XII:s tid i Amiralitetskollegiets historia, del 2.

Sheldons utländska resa och dess följder

1. Am.koll. prot. 5.3 och 6.3.1702. Am.koll. reg. 6.3.1702 (till Kungl. Maj:t).
2. Am.koll. ink. kungl. brev 3.4.1702 (ank 15.5).
3. Am.koll. prot. 5.6.1702. Sheldon hade enl. Am.koll. prot. 21.5.1702 denna dag uppvisat ritning på ett 160 fots skepp med 70 kanoner.
4. Am.koll. prot. 15.7.1702.
5. Am.koll. prot. 10.3 och 11.3.1703.
6. Enl. Am.koll. prot. 15.9.1703 var han denna dag närvarande i koll.
7. Bl. a. 13.1.1704 (Reval), 16.2.1705 (Öland och Bremen) och 14.12.1706 (Viborg). Am.koll. prot.
8. Am.koll. reg. 8.1.1706 (till Statskontoret) samt Am.koll. prot. 30.3.1706.
9. Am.koll. prot. 29.4, 14.6 och 22.6.1707.
10. Am.koll. prot. 24.3 och 7.4.1709.
11. Am.koll. prot. 12.4.1709. Samtidigt beslöts att de approberade ritningarna skulle förvaras i kansliet »och läggas ad acta». Den första grunden var härmed lagd till flottans ritningsarkiv.

12. Am.koll. prot. 14.6.1709.
13. Ett plant däck ansågs bli lättare angripet av röta än ett, som var välvt. Jfr Svenska Flottans Historia, del 2, sid. 43.
14. Am.koll. prot. 17.7 och 19.7.1709.
15. Cl. Sparre till Am.koll. (H. Wachtmeister) 15.3.1711 (ank. 2.4), Am.koll. ink. handl. från landshövd. och enskilda.
16. *Illerim* sjösatt 1716 som fregatt och *Drottning Ulrika Eleonora*, sjösatt 1719.

Nyeneskadern och galärbygget

1. Lodka — ryskt ord för båt. De lodjor som här avses var roddfarkoster, vilka som regel var obestyckade men hade en stridande besättning på upp till ett 50-tal man.
2. 17.4.1701 RR.
3. Am.koll. reg. 4.5.1701 (till Kungl. Maj:t). Am.koll. ink. kungl. brev 23.5.1701 (ank. 10.6).
4. Am.koll. prot. 14.6.1701.
5. Am.koll. prot. 28 och 29.6.1701. Am.koll. reg. 9.7.1701 (till Kungl. Maj:t). Ekeskeppen: Thor, Oden, Frigga, Habor; brigantinerna eller snauerna: Astrild, Disa och Göija; espingarna: Laxen och Gäddan samt eschalouperna Abborren och Gärsen.
6. Am.koll. reg. 31.11.1701 (till Kungl. Maj:t).
7. G. von Numers till Am.koll. 3.8 och 18.9.1702 (ank. 20.8 och 6.10), Am.koll. ink. skr. från åtskilliga personer. Am.koll. reg. 23.8.1702 (till v. Numers).
8. Am.koll. reg. 14.1.1702. Personalstater 1702, Statskontorets arkiv, RA.
9. G. von Numers till Am.koll. 3.7.1702 (ank. 23.7).
10. G. von Numers till Am.koll. 22.8 och 1.9.1702 (ank. 11.9 och 25.9).
11. Am.koll. prot. 16.9 och 25.9.1702. Am.koll. reg. 27.9.1702 (till v. Numers).
12. G. von Numers till Am.koll. 18.9.1702 (ank. 6.10).
13. Am.koll. prot. 23.10.1702. Am.koll. reg. 29.10.1702 (statsförslag). Personalstater 1703, Statskontorets arkiv, RA.
14. Skeppslista »Örlogs-Flottans Till- och Aftagande Ifrån Anno 1691», »Förteckning på Kongl. Maj:ts Örlogs-Flått som den befans wara Åhr 1702» (har tillhört Sheldon) m. fl. skeppslistor bland ej inordnade handlingar, KrA.
15. Den mindre av dessa galärer skulle ha en kanon i stäven; den större två kanoner »så att den ena kan draga den andra fram vid avskjutningen». — Am.koll. reg. 3.3.1700 (till holmamiral Rosenfeldt).
16. Jfr L. O. Berg, Pejpuseskaderns fartyg 1701-1704, Forum Navale nr 22, sid. 129 ff.
17. Jfr E. Bergman, Gamla varvet vid Göteborg 1660-1825, sid. 227 ff.
18. Am.koll. prot. 17.11.1702. Då man nu ej längre behövde ta hänsyn till de speciella Ladogaförhållandena beslöt kollegiet — i Wachtmeisters frånvaro — att en av de under byggnad varande brigantinerna skulle göras högre. Amiralgeneralen blev missnöjd med kollegornas åtgärd, men byggenskapen hade under hans bortavaro framskridit så långt, att ingen ny ändring kunde ske. Am.koll. prot. 19.12.1702.
19. G. von Numers till Am.koll. 14.11.1702 (ank. 1.12).
20. Am.koll. prot. 19.12.1702.

21. G. von Numers till Am.koll. 13.5.1703 (ank. 28.5).
22. Am.koll. reg. 11.4.1703 (till rådet) och 30.4.1703 (instr. för schoutbynacht Carl Ruuth). Am.koll. prot. 9.5.1703.
23. G. von Numers till Am.koll. 13.2.1703 (ank. 19.3). Am.koll. prot. 19.3 och 9.4 1703.
24. G. von Numers till Am.koll. 13.5 och 26.5.1703 (ank. 28.5 och 11.6). — Очерки истории СССР, XVIII, sid. 364.
25. Am.koll. reg. 13.6.1703 (till rådet). Rådet till Am.koll. 22.6.1703 (ank. 29.6), ink. skr. från kollegier ... Am.koll. reg. 1.8.1703 (till v. Numers).
26. Am.koll. reg. 21.11.1703 (till statskont.).
27. Defensionskomm. till Am.koll. 27.8.1703 (ank. 2.9), ink. skr. från kollegier ... Am.koll. prot. 2.9.1703.
28. G. von Numers till Am.koll. 15.9.1703 (ank. 25.9).
29. Am.koll. reg. 14.10.1703 (till rådet). Rådet till Am.koll. 21.10.1703 (ank. 26.10).
30. Am.koll. reg. 11.7.1703 (till Kungl. Maj:t). RR 20.7 (till Am.koll.).
31. G. J. Maydell till Am.koll. 31.10.1703 (ank. 16.11).
32. G. J. Maydell till Am.koll. 4.3.1704 (ank. 24.3).
33. G. J. Maydell till Am.koll. 24.3.1704 (ank. 11.4).
34. Am.koll. prot. 2.4.1704 (6 skepp och fregatter, 6 brigantiner, 2 galärer, 1 bombkitz samt trängfartyg). De två små galärerna sändes separat via Kalmar sund, Gotland, Fårö sund och Reval för att ej behöva segla så långa sträckor i öppen sjö, Am.koll. prot. 19.4.1704.
35. J. De Prou till Am.koll. 20.7.1704 (ank. 8.8).
36. Am.koll. prot. 17.11.1704. Am.koll. reg. 25.11.1704 (till Defensionskommissionen).
37. G. J. Maydell till Am.koll. 15.2.1705 (ank. 8.3) Am.koll. prot. 9.3.1705.
38. C. Anckarstierna till Am.koll. 1.6, 15.6, 28.6, och 22.7.1705 (ank. 19.6, 5.7, 12.7 och 14.8). C. Anckarstierna till Am.koll. 22.7.1705 (ank. 14.8). Am.koll. reg. 26.8 1705 (till Kungl. Maj:t). — Jfr även Rådet till Konungen 19.12.1705, i vilket brev avråds från operationer av så begränsad omfattning, HH 3:II. sid. 224 ff.
39. Am.koll. ink. kungl. brev 18.8.1705 (ank. 28.11).
40. Am.koll. prot. 28.11.1705.
41. Am.koll. prot. 28.11.1705.
42. Am.koll. prot. 27.11.1705.
43. Am.koll. prot. 30.12.1708.
44. C. Anckarstierna till Kungl. Maj:t 1.2.1706, Skrivelser till Kungl. Maj:t, från Am.koll. 1704-1709, RA.
45. C. Anckarstierna till Am.koll. 10.6.1708 (ank. 25.6). Enl. ryska uppgifter bestod deras flotta i maj 1708 av: 12 skepp (fregatter om 28-32 kanoner och 110-180 mans besättning); 8 galärer (8 kan., 500 man), 6 brännare, 2 bombfartyg, 10 snauer (14 kan., och 60 man), 140 italienska halvgalärer (ingen kan., 50 man), 25 transportfartyg och 5 jakter. Материалы для истории русского флота, I, sid. 152 f.
46. G. Lybecker till Am.koll. 12.5.1708 (ank. 28.5).
- C. Anckarstierna till Am.koll. 14.5.1708 (ank. 1.6).
47. Anckarstierna till Am.koll. 12.6 och 24.7.1709 (ank. 28.6 och 9.8). Материалы ... I, sid. 192 där fartyget Фалкъ (= Falk) dock benämnes snau.
48. Am.koll. till rådet 12.2.1710, Skrivelser till Kungl. Maj:t från Am.koll. 1710, RA.

49. G. Lybecker till Kungl. Maj:t 16.10.1712, bilagt rådets skrivelse till Am.koll. 27.10.1712 (ank. 10.11).

50. Efter denna tid börjar benämningen Nyenska eskadern ersättas av andra, växlande beteckningar.

51. O. Wernfelt till Am.koll. 25.11.1711 (ank. 8.12). Viceamiral Wernfelt, som nu var eskaderchef, hade bl. a. velat helt ersätta brigantinerna med espingar som rekognoscerings- och landstigningsfarkoster. Wernfelt till Am.koll. 27.5.1711 (ank. 2.6). — Am.koll. reg. 10.11 och 20.12.1711 (till rådet). — Rådet till Am.koll. 6.8.1712 (ank. 10.8), refererande Kungl. brev dat. Bender 10.5.1712.

52. Rådet till Am.koll. 28.2.1712 (ank. 3.3). — Am.koll. prot. 20.3.1712.

53. Rådet till Am.koll. 23.6.1713 (ank. 27.6). — Am.koll. prot. 15.10.1712.

54. Am.koll. prot. 8.8, 10.8, 17.8 och 29.8.1704. Am.koll. till Defensionskomm. 13.8.1704 (ank. 22.8), Defensionskomm. ink. skr. 1704 (nr 110), RA.

55. Rådet till konungen 31.10.1712 och 31.3.1713. HH, 10, sid. 262 resp, 11, sid. 109.

56. Rådet till konungen 31.10.1712, HH, 10, sid. 262. Материалы..., I, sid. 312. — Jfr även D. Almqvist, Den ryska offensiven i Finland år 1712, KFÅ 1943, sid. 173 f.

57. I Karlskrona-flottan fanns för tillfället endast *tre* fregatter tillgängliga.

58. Rådet till H. Wachtmeister 4.10.1712 (ank. 13.10).

59. som not 49.

60. Rådet till konungen 31.10.1712. HH 10, sid. 262 f.

61. Rådet till Am.koll. 27.10.1712 (ank. 3.11).

62. Am.koll. prot. 3.11 och 10.11.1712. — Am.koll. reg. 12.11.1712 (till rådet).

63. Rådet till Am.koll. 19.11.1712 (ank. 24.11). — Am.koll. prot. 11.11 och 2.12 1712.

64. E. Bergman, a. a., sid. 163 f. och 225 f.

65. Rådet till konungen 31.3.1713. HH 11, sid. 109 f.

66. H. Wachtmeister till rådet 3.2.1713 (uppläst 3.2) skr. till Kungl. Maj:t från Am.koll. 1713:1, RA.

67. Bestyckad pråm — skottpråm (Mars); enl. uppg. i Sjöhist. museets skeppsregister 120' lång, 38' bred och 6' djupgående med 14-12 punds och 6-3 punds kanoner samt ca 240 mans besättning.

68. Rådet till konungen 31.3.1713, HH 11, sid. 109 f. — Am.koll. prot. 2.4 och reg. 11.4.1713 (till rådet).

69. Lillie till Am.koll. 4.9.1713 (ank. 12.10).

70. Rådet till Am.koll. 12.2.1714 (ank. 17.2; besättningsförslag). — Am.koll. till Kungl. Maj:t 17.4.1714. Skr. till Kungl. Maj:t från Am.koll. RA.

71. Senaten till Am.koll. 23.6.1714 (ank. 27.6) bil. rapport över förhör med en rysk fånge. Roddflottan i Helsingfors bestod enl. denne av 120 galärer, 20 à 30 roddbrigantiner, 4 blockhus el. bombskepp och ett hundratal trängfartyg. 10 regementen hade kommanderats till besättning. Av seglande fartyg nämns 16 skepp och 6 snauer.

72. Rådet till Am.koll. 30.6.1714 (ank. 4.7).

73. Slaget som på ryska benämns segern vid Gangut (Hangö udd) räknas som ryska flottans första stora seger.

74. Rådet till konungen 3.9.1714. HH 14, sid. 252 f. — Am.koll. till Kungl. Maj:t

11.10.1714, Skr. till Kungl. Maj:t från Am.koll., RA. — Jfr även A. Munthe, Svenska sjö-hjältar, 3, Nils Ehrensköld, sid. 42 ff.

75. Galärerna hade de underliga namnen Paltox och Sudox, bakom vilka de ryska orden Палтыс (= helgeflundra) och Судак (= gös) kunna anas.

76. Konungen till rådet 5-16.2.1715. HH, 15, sid. 21. — Rådet till konungen 4.3 och 26.3.1715. HH, 15, sid. 89 och 126. — Konungen till H. H. v. Liewen 5-16.3.1715. Am.koll. ink. kungl. brev.

77. Konungen till rådet 10-21.3.1715. HH, 15, sid. 112 f. Konungen till Am.koll. 7-18.3.1715. Jfr J. Häggman, Bidrag till den svenska krigsförvaltningens historia under det stora nordiska krigets senare skede, KFA, 1922, sid. 193 samt G. Unger, Karl XII och Östersjökriget 1715, sid. 28 f.

78. Am.koll. reg. 27.9.1715 (till frih. C. H. Wachtmeister.)

79. Konungen till rådet 18-29.8.1715. HH, 15, sid. 238 f.

80. A. Munthe, Karl XII och den ryska sjömakten, sid. 660.

81. Am.koll. prot. 30.8.1715.

82. Am.koll. ink. kungl. brev 20.1.1716 (ank. 21.2). — Am.koll. reg. 25.2 och 13.3 1716 (till J. F. Örnfeldt). Sheldons ritningar till pråmarna hade av Karl XII remiterats till överam. Cl. Sparre för Am.koll. yttrande. Am.koll. föreslog att de skulle byggas större för att kunna föra 24 punds i st. f. 18 punds kanoner.

83. Am.koll. reg. 4.6 och 9.7.1716 (till Sheldon) och 9.7.1716 (till Örnfeldt).

84. Am.koll. reg. 31.3.1716 (kontrakt med Leffler).

85. Am.koll. reg. 13.7.1716 (till Kungl. Maj:t). — Am.koll. ink. kungl. brev 24.7.1716 (ank. 15.8).

86. Am.koll. reg. 10.5.1717 (till Örnfeldt).

87. Am.koll. reg. 15.2.1718 (till Cl. Sparre).

88. Jfr E. Bergman, a. a., sid. 225 ff. samt H. Wrangel, Kriget i Östersjön 1719-1721, sid. 139 (Bil. III).

89. Statskommissionens prot. 29.1.1719, RA. Jfr även Am.koll. ink. kungl. brev 8.4.1720 (ank. 14.4), där Kungl. Maj:t förordar att skeppet Ulrica Eleonoras fullbordande skall gå före byggnaden av galärer och pråmar.

90. Am.koll. reg. 24.9.1719 (Sparres underdåniga memorial). Jfr H. Wrangel, a. a., sid. 156 ff. — Sparre framförde i samband härmed ånyo amiralitetets åsikt, att hela den seglande flottan vintertid borde förläggas i Karlskrona. — Am.koll. reg. 21.9.1719 (Sparre till Kungl. Maj:t). Jfr H. Wrangel, a. a., sid. 159.

91. H. Wrangel, a. a., sid. 295 ff. — H. Tegengren, Stora nordiska krigets sista sjöstrid. — Материалы..., II, sid. 506 ff.

92. H. Wrangel, a. a., sid. 352 ff. — Sex av dessa galärer brändes den 25.5.1721 i Selångerfjärden, för att ej falla i fiendens händer. N. Ahnlund, Sundsvalls historia, I, sid. 199 ff. Wrangels uppgift om att galärerna ännu ej sjösatts (sid. 432) torde vara förhastad. Uppgifterna i Administrativa handlingar rörande flottan, RA, Flottans styrka 1700-1790, »Specifikation på förolyckade svenska örlogsfartyg 1700-1731» om att sex galejor 1720 bränts i Gävle, torde ävenledes hänsyfta på denna händelse i Sundsvall år 1721.

93. Am.koll. reg. 15.12.1722.

94. H. Wrangel, a. a., sid. 373.

95. Am.koll. reg. 15.12.1722. — Se även Göteborgs eskader och örlogstation, sid. 160 f. och 164.

Ekevirkes- och masthandeln

1. Am.koll. ink. Kungl. brev 4.10.1687. Am.koll. reg. 27.9.1688 (till Kungl. Maj:t). Jfr även E. Wendt, Amiralitetskollegiets historia del 1, sid. 429 samt S. Graners, Ätten Wachtmeister, 2, sid. 157 f. — Skildringen av tiden före år 1700 bygger till största delen på E. Wendts sammanställningar.
2. Am.koll. reg. 9.5.1698 (deduktion till Kungl. Maj:t).
3. Statskammarkontorets relation till Kungl. Maj:t 28.9.1697, punkt 10. Riksdagsacta 1697, Utskottshandlingar, vol. 93, RA.
4. Instruktion för Johan Kempe — 1692 adlad von Kemphen, ointr. — utfärdad 8.12.1688. Am.koll. reg.
5. Zittra = Benämning på tvenne av spanten på fartyg, ett på vardera sidan, gående från bottenstocken uppåt (Dalin: Ordbok öfver Svenska språket).
6. Den mecklenburgske adelsmannen Jochim von Oertzen, vilken emellertid hade gods även på svenskt område.
7. Kungl. Maj:t till statskammarkontoret 7.8.1692, RR samt statskammarkontoret till Kungl. Maj:t 17.7.1693. Handlingar rörande flottan, Avd. 1, vol. 1692-1713 (Amiralitets, stats- och kammarkontorets skrivelser till Kungl. Maj:t 1693-1697), RA.
8. Kungl. Maj:t till Statskammarkontoret 24.7.1693, RR.
9. Ekevirkestaxa, utfärdad av statskammarkontoret 16.8.1695. Am.koll. reglementen och instruktioner: Ekevirkeshandeln och dess inrättning ... 1695-1760.
10. Kungl. Maj:t till Am.koll. 6.5.1694, RR.
11. O. Malmström, Högmålsprocessen mot Nils Bielke, sid. 21.
12. Statskammarkontorets reg. 30.7.1698 (till kungl. kommissionen i Pommern).
13. Kungl. Maj:t till statskammarkontoret 12.9.1698, RR. — 1700 rekommenderade överkommissarie von Otter nåd för von Kemphen, vilken då suttit arresterad i 2 år, och vars oegentligheter sades ej ha ekonomiskt skadat kronan. von Otter till Kungl. Maj:t 24.7.1700. Handl. rör. flottan som not 7.
14. Kungl. Maj:t till statskammarkontoret 14.12.1699 och till kammarkoll. s. d., RR.
15. Nådig försäkring för ekehandelsintressenterna i Pommern och Mecklenburg 14.12.1699, RR.
16. Albertus-Thaler, silvermynt urspr. från spanska Nederländerna med stor spridning i den grekisk-ortodoxa världen på grund av att den var märkt med ett Andreaskors.
17. Am.koll. reg. 20.6.1698 (underdånig förklaring och betänkande ang. masthandeln i Riga). Am.koll. ink. Kungl. brev 15.2.1699 (ank. 23.2).
18. Am.koll. reg. 19.9.1700 (till Kungl. Maj:t).
19. Am.koll. reg. 1700-1701.
20. Summarisk räkning 1701.
21. Statskammarkontoret 8.5.1700 till Statskontoret (uppläst 28.5), Expeditions-handl. Amiralitetet, Statskontorets arkiv, RA.
22. Am.koll. prot. 30.10.1702.
23. Am.koll. prot. 12.7.1704 (50 goda master på 100 fot).
24. Am.koll. prot. 27.1, 29.1 och 31.1.1703. Am.koll. reg. 31.3.1703 och 6.5.1704 (instruktioner för Sheldon).
25. Am.koll. prot. 25.2.1703.

26. Am.koll. prot. 20.1.1704. Am.koll. reg. 6.5.1704 (instr. för Sheldon och kammar-skrivare Thomas Kock).

27. Am.koll. ink. skr. 7.7.1704. Memorial från kontoren. (Sheldons ropport.) — Am.koll. prot. 16.7.1704 och 6.6.1706 (då Ekman och Kiällman sägas ha frikänts från anklagelsen för olaga skogshygge och nu önska resterande betalning).

28. Am.koll. reg. 24.8.1704 (instr. för löjtnant Johan Caspar Printz på krejaren Wasa).

29. Am.koll. prot. 4.5.1705.

30. Am.koll. reg. 29.7.1705 (instr. för Sheldon). — Master köptes även från Wolgast; Am.koll. prot. 4.12.1707.

31. Am.koll. prot. 26.2 och 21.4.1704.

32. Am.koll. prot. 20.7 och 7.8.1705.

33. Am.koll. reg. 24.12.1706 (till Kungl. Maj:t).

34. Am.koll. prot. 27.4.1707.

35. Am.koll. reg. 27.4.1707.

36. S. v. Otter till Am.koll. 14.7.1703 (ank. 15.7).

37. Am.koll. prot. 19.10.1708.

38. Am.koll. prot. 18.7, 20.7 och 26.7.1705. — Am.koll. reg. 29.7.1705 (instr. för C. Sheldon).

39. »Underrättelse och förordningh på hwad sätt hädanefter skull procederas med mätningen af dett Ekewirke och Plankor som widh den nya Lastplatßen Grönschwer af Lefweranterne anfördt warder» (Karlskrona 30.5.1707). — »Extract af alla sorter eller Titlar af Ekewärke efter Mätareordningen af d. 30 Majj 1707.» Am.koll. Varvskontoret (J IV:3).

40. Am.koll. prot. 19.10 och 22.10.1708.

41. Am.koll. prot. 4.5.1708.

42. Am.koll. reg. 9.11.1707 (instr. för timmerman Helge Thomsson) och 14.12.1707 (instr. för mästernekne Johan Falck).

43. Am.koll. reg. 6.5.1707 (till statskont.) och 30.9.1708 (till rådet).

44. Am.koll. prot. 14.10.1707.

45. Am.koll. reg. 25.10.1716.

46. Am.koll. prot. 28.8.1709, samt — om eskorten — ex.vis Am.koll. reg. 24.10.1710 och 6.4.1711.

47. Riksdagsacta 1713-1714:2. Am.koll. om amiralitetsverkets tillstånd, Karlskrona 12.12.1713. (R 4878), RA.

48. Am.koll. reg. 12.12.1712, 16.11.1713 och 5.11.1714 (statförslag).

49. Exempelvis Am.koll. prot. 16.8.1715 (inköp från P. Mesterton i Karlshamn). — Am.koll. reg. 22.9.1715, (ekevirkeshämtning i Pataholm), 28.9 och 9.11.1715 (plankor från Karlshamn resp. Kalmar), 2.1.1716 (till Kungl. Maj:t om övervakande av avverkning i Kalmar och Blekinge).

50. Am.koll. reg. 1.2.1716 (till J. F. Örnfelt).

51. Am.koll. reg. 31.10.1716 (till Kungl. Maj:t).

52. Am.koll. reg. 7.5 och 10.11.1716 (till upphandl. dep.).

53. Am.koll. ink. kungl. brev 17.11.1716 (ank. 20.11). — Jfr J. Häggman, KFA 1922, sid. 182.

54. Am.koll. reg. 5.10.1716 (till Kungl. Maj:t).

55. Am.koll. ink. kungl. brev 11.10.1716 (ank. 22.10). — 50 000 dlr smt beviljades

dock 1.12.1716 på staten för 1717 till ekeköp, reparationer och skeppsbyggeri. Am.koll., Ekonomikontoret, Stater.

56. Am.koll. ink. kungl. brev 2.4.1717 (ank. 18.4).

57. Am.koll. reg. 8.12.1716 (till Kungl. Maj:t). — Am.koll. ink. kungl. brev 11.12.1716 (ank. 24.12).

58. Kungl. brev till de la Gardie 11.9.1716; jfr Am.koll. reg. 25.4.1717 (till Kungl. Maj:t).

59. Am.koll. reg. 27.7.1717 (till Kungl. Maj:t). — Am.koll. prot. 12.8.1717.

60. Am.koll. prot. 4.7.1717 (om Sheldons resa till skogarna i Västergötland, Närke och Värmland).

61. Ett 90' långt mastträ med en största diameter av 30'' betalades 1714 med 85 dlr smt och ett om 70' längd och 23'' diameter md 50 dlr. Am.koll., Varvskontoret, (J IV:3), Kontrakt 4.3.1714 med söderhamnsborgaren Petter Krok som leverans av 30 master.

62. Statskommissionens protokoll 29.1.1719, RA. — Am.koll. reg. 26.8 och 10.9.1719 (till Kungl. Maj:t). — Riksdagsberättelse för året 1719, dat 11.1.1720, Riksdagshandlingar 1719-20, Utskottshandlingar 1720:7, RA.

63. Am.koll. reg. 23.12.1719 (Remonstration till Kungl. Maj:t om amiralitets tillstånd).

64. H. H. von Liewen 23.4.1720, Utskottshandlingar 1720: 1.

65. H. Wrangel, Kriget i Östersjön 1719-1721, sid. 340 ff.

66. H. Wrangel, a. a., sid. 344 f. Man planerade nu även att sända kommendören Michael Bluhm till Pommer för att rekognosera lastageplatserna. Am.koll. reg. 1.3.1721 (till Kungl. Maj:t.).

67. Am.koll. reg. 15.12.1722.

Tabellbilagor

DANSKA FLOTTANS STÖRRE STRIDSFARTYGG

Namn	Tillkom	Avgick ¹	Kanoner	Anmärkningar
<i>Linjeskepp</i>				
Svanen (ex Hannibal)	1648	1716	62	
Lindormen	1654	1705	50	Upphuggen 1708.
Dragen	1655/1677	1702	(62)	Svensk pris Draken, använd som kranskepp sedan 1695; upphuggen 1708.
Prins Jörgen (Georg)	1664	1717	82	Försänkt.
Churprinsen (ex Slesvig)	1664	1710	84	Försänkt 1713.
Delmenhorst (från 1707 Gamle D.)	1665	1712	46	Försänkt 1713.
Mars	1665/1677	1716	74	Svensk pris; försänkt 1717.
Tre Kronor	1666	1712	70	Försänkt 1717.
Svenske Havfrue	1666/1677	1708	(50)	Svensk pris; hulk sedan 1686.
Elephanten (ex Christianus Quintus, ex Prins Christian)	1667	1708	84	Försänkt 1717.
Engel Gabriel	1668/1677	1716	48	Svensk pris.
Gyldenlöve	1669	1709	56	Slopad 1716.
Anna Sophia	1669	1715	60	Slopad 1716.
Charlotte Amalie	1670	1712	56	Försänkt 1713.
Mercurius	1671/1677	1716	78	Försänkt 1720.
Christianus Quartus	1672	1719	56	Försänkt.
Fridericus Tertius	1672	1714	60	Förlist.
Neptunus	1673/1676	1716	44	Svensk pris.
Norske Löve	1680	1715	82	Försänkt.
Tomleren	1682	1716	52	Försänkt 1723.
Svärdfisken	1682	1722	52	Försänkt 1723.
Christianus Quintus	1683	1716	100	Försänkt 1717.
Slesvig	1684	1711	50	Förlist i Nordsjön.
Prins Frederik	1686	1716	84	Hulkad 1717.
Oldenborg	1688	—	52	
Tre Löver	1689	—	68–78	
Dannebrog	1692	1710	94	Sprang i luften i slaget i Kjögebugt.
Nellebladet	1693	—	52	
(Dronning) Lovisa	1695	—	78	
Prins Carl	1696	—	54	
Prins Wilhelm	1696	—	54	
Prins Christian	1697	—	76	
Sophia Hedvig	1697	—	76	
Fridericus Quartus	1699	—	110	Försett med 36 f kanoner.
Havfruen	1701	—	70	
Nye Elephant	1703	—	90	
Stormarn	1703	1722	44	
Jylland	1704	—	70	
Ditmarsken	1704	—	50	
Fyen	1705	—	52	
Wenden	1706	—	70	
Island	1706	—	50	
Justitia	1707	—	86	
Nye Delmenhorst	1707	—	50	
Beskmeren	1708	—	64	
Ebenetzer	1709	—	64	
Laaland	1711	—	50	
Nordstiernen	1703/1715	—	72	Svensk pris.
Sydermanland	1693/1715	—	46	Svensk pris.
Göteborg	1696/1715	1718	42	Svensk pris; förliste på Island.
Dronning Anna Sophia	1722	—	90	

Namn	Tillkom	Avgick ¹	Kanoner	Anmärkningar
<i>Fregatter</i>				
Hummeren	1665	1700	34	I Glückstad; bränd.
Jægeren	1670	?	34	Hulkad 1689.
Hvide Falk	1673	1716	28	
Dragonen	1678	1702	34	I Glückstad.
(Blaa) Hejren (ex Blaa Reiger)	1683	1712	26	Sänkt i strid.
Pachan	1683	1717	26	Förolyckad.
Lossen	1684	1718	26	
Postillionen	1694	1706	20	Förlist.
Maagen	1694	1709	20	Sänkt i strid.
Örnen (Sorte Örn)	1694	1715	20	Tagen av svenskarna.
Söhunden (ex Wachtmeister)	köpt 1697	1713	20-40	Köpt från Sverige; försänkt.
Christiansö	1707	1710	20	
Höjenhald	1708	—	30	
Raae	1709	—	30	
Færø	1709	1710	20	
Söridden	1710	—	28	Byggd i Holland.
Postillion	1711	1722	26	På Elbe.
Leoparden	1712	—	24	
Löwendals Galley	1712	—	20	
Söormen	1713	1714	20	Svensk pris, ex kaparen Göta Lejon; förliste i Nordsjön.
Hvide Örn	1711/1715	—	30	Svensk pris.
Svenske Falk	1703/1715	—	28	Svensk pris.
Stralsund	1715	—	32	Svensk pris.
Fortuna	1716	1722	26	Byggd i Norge.
Pommern (ex Illerim)	1716/1717	—	36	Svensk pris.
Varberg	1699/1719	—	36	Svensk pris.
Charlotte	1702/1719	—	24	Svensk pris.
<i>Mindre fregatter, barcalonger etc.</i>				
Vandhunden	1672	?	14	Fregatt; hulkad 1686.
Makrellen	1679	1722	8	Barcalong.
Sværmeren	1681	1711	18	Barcalong; förolyckad.
Flyvende Abe	1683	1720	16	Fregatgalej.
Andricken	1683	1717	16	Barcalong.
Snarensvend	1683	1718	16	Barcalong; bränd för att ej falla i svenskarnas händer.
Heckla	1686	1717	26	Bombskepp.
Phoenix	1687	—	16-20	Fregatgalej.
Weck Op	1687	1717	8	Fregatgalej.
Fröken Elskén	1687	1721	18	Jakt.
Kronen	1687	—	24	Jakt.
Flyvende Fisk	1689	1722	8	Fregatt.
Elephanten	1691	1721	16-24	Jakt; förolyckad.
Flyvende Dragon	1700	1712	16	Förolyckad.
William Galley	1719	1720	18	Svensk pris.

¹ Då intet annat anges fanns fartyget kvar efter krigets slut.

Källor:

H. G. Garde, *Efterretninger om den danske og norske Søemagt*, 4, Köpenhamn 1835.
 J. Barfod, *Orlogsflåden på Niels Juels tid*, Köpenhamn 1963.
 P. Holck, *Lists of men-of-war 1650-1700, Danish-Norwegian Ships*, Cambridge 1936.

Namn	Tillkom	Avgick ¹	Kanoner	Anmärkningar
RYSKA FLOTTANS STÖRRE STRIDSFARTYG				
<i>Linjeskepp</i>				
Vyborg ²	1710	1713	50-52	Byggd vid Ladoga; bränd efter strid.
Riga	1710	1718	48-52	Byggd vid Ladoga; hamnfartyg 1719; upphuggen.
Pernou	1710	1718	50-52	Byggd vid Ladoga; hamnfartyg 1719; upphuggen.
Svjatoj (Archangel) Michail	1711	1718	50-54	Liksom de två följande byggd i Archangelsk; till Östersjön 1713; hamnfartyg 1719-21; sedan upphuggen.
Sv. (Archangel) Gavriil	1711	1718	50-54	Hamnfartyg 1719-21; sedan upphuggen.
Sv. (Archangel) Rafail	1711	1721	50-54	Efter 1719 bara 32-40 kanoner.
Poltava	1712	—	50-56	Byggd i S:t Petersburg liksom följande ryskbyggda skepp, där ej annat anges.
Sv. Antonij de Padua (även kallad Don Antonio)	1712	1716	50-52	Köpt från Hamburg; förolyckad.
Randolf	1712	—	50	Köpt från England.
Gardenbruk, från 1713	1712	—	40-48	Ex holländsk Hardenbroek, enl. uppgift köpt i Dunkerque.
Esperans	1713	—	60-66	1720 omdöpt till Vyborg.
Sv. Ekaterina	1713	—	60-66	Ex Vainqueur, holländsk, erövrad av fransmän och sedan av engelsmän samt såld till Ryssland. 1716 transportskepp; från 1717 hamnskepp.
Viktorija	1713	1723	50-62	Ex Vainqueur, holländsk, erövrad av fransmän och sedan av engelsmän samt såld till Ryssland. 1716 transportskepp; från 1717 hamnskepp.
Straford	1713	1723	46-50	Ex engelsk Vindford, från 1717 bara 30 kanoner, använd som hospitalsskepp.
Oksford	1713	1717	50	Ex engelsk Tankerville; såld i England och upphuggen.
Lansdou (Lansdowne)	1713	—	40-44	Ex engelsk Norris; 1718 nedhuggen; 24-32 kanoner.
Sv. Nikolaj	1713	1718	42-50	Köpt i Holland, ev. byggd i Hamburg. 1715 hospitalsskepp, 1716 transportskepp, sedan hamnskepp med 10 kanoner. Upphuggen efter 1721.
Bulinbruk (Bolingbroke)	1713	1713	52	Ex engelsk Sussex; uppbringad av svenskarna.
Arondel	1714	—	44-50	Ex engelsk.
Armont (Ormonde)	1714	—	48-50	Ex engelsk.
Fortuna	1714	1716	48-52	Ex engelsk. Förolyckad.
Leferm	1714	—	64-74	Ex franskt 72-kanonskepp Le Ferme, köpt från England.
London	1714	1719	48-58	Ex engelsk. Förolyckad.
Perl	1714	—	48-52	Ex holländsk Groote Perel.
Narva	1714	1715	64	Exploderade efter blixtnedslag.
Sjliselburg	1714	—	62-70	
Britanija	1715	—	44-56	Ex engelsk Great Allen, enl. uppgift byggd i New England.
Ritjmond	1715	1718	44-48	Ex engelsk Swiftsure; hamnskepp 1719, fanns kvar 1723.

Namn	Tillkom	Avgick ¹	Kanoner	Anmärkningar
Sv. Uriil	1715	1721	50-52	Liksom de tre följande byggd i Archangelsk. Söld och upphuggen i Holland.
Sv. Jagudiil	1715	1721	50-52	Hamnskepp 1719; söld och upphuggen i Holland.
Sv. (Archangel) Selafail	1715	1721	50-52	Hamnskepp 1719; upphuggen.
Sv. (Archangel) Varachiil	1715	1721	50-52	Upphuggen.
Moskva	1715	—	64-70	
Ingermanland(ija)	1715	—	64-68	
Marlburg (Marlborough)	1716	—	60-66	Köpt från Holland.
Portsmut (Portsmouth)	1716	1719	52-58	Köpt från Holland. Förolyckad.
Devonsjir (Devonshire)	1716	—	52-58	Köpt från Holland.
Sv. Aleksandr (Nevskij)	1717	—	70	
Revel	1717	—	68-70	
Neptun	1718	—	70-72	
Ljesnoj	1718	—	90	Uppkallad efter tsar Peters seger över Lewenhaupt vid Lesna 1708.
Gangut	1718	—	90-92	Uppkallad efter slaget vid Hangö udd.
Vachmeister	1719	—	48-52	Svensk pris Wachtmeister, efter 1721 använt som brandvaktsskepp med 44 kanoner.
Sv. Isak Viktorija	1719	—	64-66	Viktorija efter sjösegern, vari ovanstående skepp erövrades.
Severnoij Orel	1719	—	78-80	Även kallad Nord-Adler.
Fridrichsjtjat	1720	—	96	
Sv. Andrej (Pervo-svannyi)	1721	—	88	
Fride-Makar	1721	—	88	
Sv. Petr	1721	—	88	
Astrachan	1721	—	64-66	
Sv. Ekaterina	1721	—	66	
Nejsjtjat (Nystad; ex Rotterdam)	1721	1721	54-56	Byggd i Holland 1720. Förolyckad på resan till Ryssland.
Prinz Evgenij	1721	—	50-54	Byggd i Holland 1720.
Pantelejmon Viktorija	1721	—	66	
<i>Fregatter</i>				
Transport Royal (jakt)	1697	1712	40	Gåva från England 1697; förlist i bohuslänska skären.
Sjtandart	1703	1718	22-28	Byggd vid Ladoga. Upphuggen ca 1723.
Sv. Michail Archangel	1704	1710	20-28	Senast nämnd 1710.
Kronsjlot	1704	1710	20-28	Senast nämnd 1710.
Derpt	1704	1709	24-28	Brännare med 4 kanoner 1709-1710.
S. Peterburg	1704	1710	20-28	Senast nämnd 1710.
Narva	1704	1710	20-28	Senast nämnd 1710.
(Fligel) Defam (De Fam)	1704	1709	24-28	Brännare med 4 kanoner 1709-1710.
Triumf	1704	1709	24-28	Brännare med 4 kanoner 1709-1710.
Sjlisselburg (Slutenburg)	1705	1710	20-28	Senast nämnd 1710.
(De) Olifant	1706	1710	26-32	Senast nämnd 1710.
Ivan-Gorod	1707	1710	20-28	Senast nämnd 1710.
Dumkrat (Dumcraft)	1708	1718	26-32	Hamnfartyg 1712. Upphuggen.
Prorok Ilija (även Sv. Ilija eller Profet Ilija)	1710	1712	28	Byggd i Archangelsk; förolyckad.

Namn	Tillkom	Avgick ¹	Kanoner	Anmärkningar
Sv. (Apostol) Petr	1710	1717	24–32	Byggd i Archangelsk; var hamnskepp 1719; upphuggen.
Sv. (Apostol) Pavel	1710	1716	24–32	Byggd i Archangelsk; upphuggen i Köpenhamn.
Samson	1711	—	30–36	Köpt från Holland; ursprungligen 40 kanoner. Ombyggd 1712 och 1722.
Sv. Jakov (även Sankt Jakov)	1712	—	14–18	Byggd i Holland; ombyggd 1722.
Sv. Ilija	1714	1719	26–32	Upphuggen.
Prinz Aleksandr	1716	—	24	Pinkfregatt.
Karlskron-Vapen	1719	1721	34	Svensk pris. 1721 brandvaktsfartyg med 30 kanoner.
Endracht	1720	1720	32	Byggd i Holland; erövrade av svenskarna.
De-Kron-de-Livde	1720	—	32–36	Byggd i Holland, ankom först efter kriget.
Amsterdam Galej	1720	—	32–36	Byggd i Holland, ankom först efter kriget.
(Stor-)Feniks	1720	—	30–34	Svensk pris.
Kiskin	1720	—	22	Svensk pris.
Venker	1720	—	30	Svensk pris, ex Vainqueur.
Dansk-Ern	1720	—	18	Svensk pris, ex Danska Örn.

¹ Då intet anges fanns fartyget kvar efter krigets slut.

² Ytterligare ett skepp av samma klass lär ha förolyckats på väg ned till S:t Petersburg.

Källor:

Материалы для истории русского флота, I–II, S:t Petersburg 1865

The Russian fleet during Peter the Great, by a contemporary Englishman, London 1899.

R. C. Anderson, Naval Wars in the Baltic, London 1910, sid. 142 ff. och 363 f.

Svenska karlskronaflottans fartyg 1700-1721

En tabellarisk framställning. Av förste arkivarie Lars O. Berg

Som titeln anger tar denna lista endast med huvudflottans i Karlskrona fartyg. De smärre eskadrarna i Göteborg, Stockholm och Stralsund har ej behandlats i det följande mer än i de fall, då fartyg direkt överfördes från huvudflottan till någon av dessa eskadrar eller tvärt om. Ytterligare en liten sjöstyrka, Peipuseskadern, har redan behandlats i Forum Navale nr 22.

Tidigare skeppslistor avseende denna tid som publicerats omfattar som regel endast enstaka år eller kortare perioder, eller innehåller enbart fartygens namn. Nämnas kan här S. Loenboms Handlingar til Konung Carl XI:tes historia, del 11 (Stockholm 1769), med en lista över flottan år 1697, C. G. Tornquists Utkast till Svenska Flottans sjötåg, del 2 (Stockholm 1788), som även på gott och ont varit förlaga för tabellerna i P. O. Bäckströms Svenska Flottans Historia (Stockholm 1884). I Svenska flottans historia, del 2 (Malmö 1943) finnes bl. a. en tabell avseende år 1700, som dock råkat ut för ett egendomligt litet fel. Skeppet Älvsborg har av någon outgrundlig anledning kommit att kallas för Rosen.

Ytterligare skeppslistor, som kan vara värda att nämna, är de som ingår i H. Wrangels Kriget i Östersjön 1719-1721 (Stockholm 1906-07). För tiden fram till år 1699 kan slutligen — dock med en viss reservation för en del förväxlingar etc. — anföras Hj. Börjessons Lists of the Swedish fleet, 1650-1699 (London 1936).

Följande tabell bygger, förutom på uppgifter ur amiralitetskollegiets protokoll och korrespondens, huvudsakligen på varvskontorets inventarieböcker över fartygen (serie D IV a) samt på i Krigsarkivets samling ej inordnade skeppslistor. Ett flertal av de sistnämnda har på ett eller annat sätt haft anknytning till skeppsbyggmästaren Charles Sheldon; vissa synes direkt härstamma från hans hand. Särskilt kan framhållas en liggare över »Örlogsflottans Till- och Aftagande Ifrån Anno 1691» (till år 1721), vilken otvetydigt bygger på de ovannämnda inventarieböckerna och fyller ut de många luckorna som uppstått i sviten av inventarier.

Ovannämnda uppgifter har sedan kompletterats ur olika skeppslistor och dylikt ingående i Riksarkivets Administrativa handlingar rörande flottan, flottans styrka, samt ur Riksdagsacta 1713–14. Vidare har en del listor ingående i Nordiska samlingen i Uppsala universitetsbibliotek (N 134 och N 894) utnyttjats tillika med en engelsk »spionrapport» från 1690-talet, av vilken en kopia välvilligt ställts till mitt förfogande av intendent Jonas Berg, Statens sjöhistoriska museum.

Bland den litteratur, ur vilken uppgifter direkt hämtats kan förutom de redan nämnda verken även anföras Henrik Holterlings observationer i Sverige (HT 1888 sid. 20 ff.), G. Halldin, Några uppgifter och bilder rörande Karlskrona örlogsvarv i gångna tider (Karlskrona 1928), J. Häggman, Studier i Frihetstidens försvarspolitik (Stockholm 1922), H. Tegengren, Örlogsflottans fartygsbyggnader i Österbotten under den karolinska tiden (Åbo 1935), R. C. Anderson, Naval Wars in the Baltic during the sailing-ship epoch 1522–1850 (London 1910), H. G. Garde, Efterretninger om den Danske og Norske Søemagt, 4 (Köpenhamn 1835) och den till kvaliteten tämligen växlande H. Kirchhoff, Seemacht in der Ostsee, I (Kiel 1907). Vidare har i detta avsnitt för de av ryssarna erövrade fartygen även Материалы Для Истории Русскаго Флота, I–II (S:t Petersburg 1865) rådfrågats.

Beträffande de olika uppgifterna i tabellen kan följande påpekas.

Namn och fartygstyp: Stavningen av fartygsnamnen har som regel normaliserats. *Sjösatt:* I de fall två olika årtal anges, avser det första det år fartyget byggts (med reservation för källornas otillförlitlighet, då det gäller fartyg, som ej byggts i flottans egen regi); det andra årtalet avser det år fartyget köpts, erövrats eller ombyggts för bruk inom den aktuella fartygskategorien.

Byggnadsort: I några fall, avseende erövrade kofferdifartyg, har här angetts den ort, där fartygen varit hemmahörande.

Förlorad etc.: avser även det datum då fartyget försänkt, sålts eller på annat sätt avförts ur karlskronaflottans fartygsbestånd. Då ingen uppgift finnes om fartygets avförande, innebär detta att det fortfarande existerade år 1721.

Dimensioner: Uttryckt i meter. Längd över stäv * bredd »inom huden» * största djupgående.

Bestyckning: Kanonernas pundig- eller lödigtal. Bestyckningen var mycket växlande på fartygen under denna period — kanoner överfördes från ett annat fartyg till ett annat osv. En serie uppgifter, vilka dels vid jämförelser med annat material har visat sig vara tämligen tillförlitliga, dels täcker olika delar av epoken, ligger till grund för listan.

De olika listorna har betecknats på följande sätt:

1697 är uppgifter ur den bestyckningslista, vilken var bilagd detta års amiralitetskollegii relation till Kungl. Maj:t.

I 1700 eller *enbart årtal:* Ett artilleriinventarium från Karlskrona år 1728 Krigs-

arkivets ovannämnda skeppslistor, upptagande artilleriet ombord på de olika fartygen år 1700 (en del fartyg, som exempelvis Konung Carl, Skåne och Varberg hade ännu ej fått fullständig bestyckning ombord, då detta inventarium gjordes upp, varför inventariet ej anförts för dem) samt även avgången av pjäser ombord på fartyg som förlist eller överförts till en annan eskader etc.

I 1713 är en lista på flottans bestyckning från den 1 december 1713, ingående i Riksdagsacta 1713-14 (R. 4878).

I 1728 är ett inventarium över »Bestyckning och sortement af Stycke po shipen som hora till i CarlsCrona 1728» skrivet på svenska men med i många fall tydlig engelsk stavning.

N 1704 är ett bestyckningsinventarium ingående i Nordinska samlingen (N 134 sid. 237 ff.) i Uppsala universitetsbibliotek och upprättat den 5 december 1704 av tygmästaren i Karlskrona, J W Leijonfeldt.

Dp 1710 är uppgifter, vilka finnes påtecknade på Nils Ströms defensionsplan för Karlskrona 1710, publicerad bl. a. i Svenska flottans historia, 2, sid. 128.

Nbg 1715 är uppgifter ur Jöran Nordbergs Konung Carl XII:s historia, 2, sid. 516 och 520.

Mty ryska uppgifter ur ovannämnda Материалы ...

1700- är »En lista öfwer Flåttan i CarlsCrona som den befans Anno 1700 och nu seddan befinnes med sina Stycke Sorter och Demensioner när och hwarest de äro Bygde, ...» med anteckningen »Tillhör Sheldon». Listan är upprättad efter krigets slut och dess bestyckningsuppgifter är kompillerade från olika källor och tider.

1702- och 1703- är två listor på »Kongl. Maj:tz Örlogz Flåtta» från 1702-03 resp. 1703-04, varav åtminstone den första tillhört Sheldonsamlingen. De innehåller enbart uppgifter om kanonernas antal — ej deras pundigtal.

-1728 är en »Förteckning på de Öhrlougz Skiepp och Fahrtyg som varit i stånd från Anno 1700 och alt sedan här i CarlsCrona», upprättad den 6 september 1728. Den innehåller en del uppenbara felaktigheter och bygger liksom 1700- på uppgifter från olika håll och tider.

N (i bestyckningskolumnen): nickhake.

Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förlorad etc.	Dimensioner	Bestyckning
LINJESKEPP och FREGATTER					
<i>Skepp av I. rangen</i>					
Drottning Hedvig Eleonora	19.5.1683	Kalmar	8.5.1712 ¹	49,9 × 11,8 × 6,5	<i>I 1700</i> 123: 36-24 $\overline{\text{f}}$, 2-18 $\overline{\text{f}}$, 34-12 $\overline{\text{f}}$, 1-8 $\overline{\text{f}}$, 22-6 $\overline{\text{f}}$, 4-4 $\overline{\text{f}}$, 4-3 $\overline{\text{f}}$, 20-16 löd. <i>1700</i> - 80: 26-24 $\overline{\text{f}}$, 2-18 $\overline{\text{f}}$, 28-12 $\overline{\text{f}}$, 18-6 $\overline{\text{f}}$, 6-4 $\overline{\text{f}}$. <i>I 1700</i> 87: 24-24 $\overline{\text{f}}$, 26-18 $\overline{\text{f}}$, 15-12 $\overline{\text{f}}$, 18-8 $\overline{\text{f}}$, 2-6 $\overline{\text{f}}$, 2-3 $\overline{\text{f}}$. <i>1700</i> - 84: 24-24 $\overline{\text{f}}$, 2-18 $\overline{\text{f}}$, 26-12 $\overline{\text{f}}$, 26-6 $\overline{\text{f}}$, 6-4 $\overline{\text{f}}$. <i>I 1700</i> 81: 26-24 $\overline{\text{f}}$, 26-18 $\overline{\text{f}}$, 22-6 $\overline{\text{f}}$, 5-3 $\overline{\text{f}}$, 2-12 löd. <i>I 1713</i> 74: 26-24 $\overline{\text{f}}$, 26-12 $\overline{\text{f}}$, 16-6 $\overline{\text{f}}$, 6-3 $\overline{\text{f}}$. <i>1700</i> - 80: 26-24 $\overline{\text{f}}$, 2-18 $\overline{\text{f}}$, 28-12 $\overline{\text{f}}$, 18-6 $\overline{\text{f}}$, 6-4 $\overline{\text{f}}$. <i>1697</i> 108: 10-36 $\overline{\text{f}}$, 22-24 $\overline{\text{f}}$, 30-18 $\overline{\text{f}}$, 28-8 $\overline{\text{f}}$, 18-4 $\overline{\text{f}}$. <i>I 1713</i> 120: 10-36 $\overline{\text{f}}$, 20-24 $\overline{\text{f}}$, 28-18 $\overline{\text{f}}$, 28-8 $\overline{\text{f}}$, 20-4 $\overline{\text{f}}$, 4-3 $\overline{\text{f}}$, 4-1 $\overline{\text{f}}$, 4-16 löd. 2-8 löd. <i>1700</i> - 100: 10-36 $\overline{\text{f}}$, 20-24 $\overline{\text{f}}$, 28-18 $\overline{\text{f}}$, 28-8 $\overline{\text{f}}$, 10-6 $\overline{\text{f}}$, 4-3 $\overline{\text{f}}$. <i>I 1700</i> 92: 54-24 $\overline{\text{f}}$, 28-8 $\overline{\text{f}}$, 6-4 $\overline{\text{f}}$, 4-3 $\overline{\text{f}}$. <i>I 1713</i> 92: 56?-24 $\overline{\text{f}}$, 26-12 $\overline{\text{f}}$, 6-4 $\overline{\text{f}}$, 4-3 $\overline{\text{f}}$. <i>1700</i> - 90: 28-24 $\overline{\text{f}}$, 26-18 $\overline{\text{f}}$, 28-8 $\overline{\text{f}}$, 8-4 $\overline{\text{f}}$. <i>I 1713</i> 96: 28-24 $\overline{\text{f}}$, 26-18 $\overline{\text{f}}$, 28-8 $\overline{\text{f}}$, 10-4 $\overline{\text{f}}$, 2-3 $\overline{\text{f}}$, 2-3 $\overline{\text{f}}$. <i>1700</i> - 90: 28-24 $\overline{\text{f}}$, 26-18 $\overline{\text{f}}$, 28-8 $\overline{\text{f}}$, 8-4 $\overline{\text{f}}$. <i>1710</i> 76: 28-24 $\overline{\text{f}}$, 24-18 $\overline{\text{f}}$, 24-8 $\overline{\text{f}}$. <i>1700</i> - 80: 26-24 $\overline{\text{f}}$, 28-18 $\overline{\text{f}}$, 26-8 $\overline{\text{f}}$.
Konung Carl (Carolus Rex)	6.10.1694	Karlskrona	—	53,5 × 14,0 × 7,0	<i>1700</i> - 84: 26-24 $\overline{\text{f}}$, 24-18 $\overline{\text{f}}$, 26-8 $\overline{\text{f}}$, 8-4 $\overline{\text{f}}$.
Enigheten	26.6.1696	Karlskrona	—	52,0 × 13,2 × 6,5	<i>I 1713</i> 96: 28-24 $\overline{\text{f}}$, 26-18 $\overline{\text{f}}$, 28-8 $\overline{\text{f}}$, 10-4 $\overline{\text{f}}$, 2-3 $\overline{\text{f}}$, 2-3 $\overline{\text{f}}$. <i>1700</i> - 90: 28-24 $\overline{\text{f}}$, 26-18 $\overline{\text{f}}$, 28-8 $\overline{\text{f}}$, 8-4 $\overline{\text{f}}$. <i>1710</i> 76: 28-24 $\overline{\text{f}}$, 24-18 $\overline{\text{f}}$, 24-8 $\overline{\text{f}}$. <i>1700</i> - 80: 26-24 $\overline{\text{f}}$, 28-18 $\overline{\text{f}}$, 26-8 $\overline{\text{f}}$.
Göta Lejon	25.9.1702	Karlskrona	—	52,0 × 13,7 × 6,2	<i>I 1700</i> - 84: 26-24 $\overline{\text{f}}$, 24-18 $\overline{\text{f}}$, 26-8 $\overline{\text{f}}$, 8-4 $\overline{\text{f}}$.
Tre Kronor	29.10.1706	Karlskrona	24.9.1710 ³	50,5 × 13,1 × 5,9	<i>I 1700</i> - 84: 26-24 $\overline{\text{f}}$, 24-18 $\overline{\text{f}}$, 26-8 $\overline{\text{f}}$, 8-4 $\overline{\text{f}}$.
Drottning Ulrica Eleonora	15.5.1719	Karlskrona	—	49,3 × 13,7 × 5,9	<i>I 1700</i> - 84: 26-24 $\overline{\text{f}}$, 24-18 $\overline{\text{f}}$, 26-8 $\overline{\text{f}}$, 8-4 $\overline{\text{f}}$.
<i>Skepp av II. rangen</i>					
Sverige ⁴	31.5.1678	Stockholm	10.7.1721 ⁴	49,6 × 11,8 × 5,8	<i>I 1700</i> 72: 20-24 $\overline{\text{f}}$, 32-12 $\overline{\text{f}}$, 2-8 $\overline{\text{f}}$, 10-6 $\overline{\text{f}}$, 8-3 $\overline{\text{f}}$. <i>I 1713</i> 82: 26-24 $\overline{\text{f}}$, 26-12 $\overline{\text{f}}$, 20-6 $\overline{\text{f}}$, 10-3 $\overline{\text{f}}$. <i>1700</i> - 80: 26-24 $\overline{\text{f}}$, 2-18 $\overline{\text{f}}$, 28-12 $\overline{\text{f}}$, 18-6 $\overline{\text{f}}$, 6-4 $\overline{\text{f}}$.
Småland	8.7.1680	Stockholm	—	45,4 × 11,4 × 5,2	<i>I 1700</i> 66: 20-24 $\overline{\text{f}}$, 24-12 $\overline{\text{f}}$, 16-6 $\overline{\text{f}}$, 6-3 $\overline{\text{f}}$. <i>I 1713</i> 64: 22-24 $\overline{\text{f}}$, 22-12 $\overline{\text{f}}$, 18-6 $\overline{\text{f}}$, 2-3 $\overline{\text{f}}$. <i>1700</i> - 66: 22-24 $\overline{\text{f}}$, 2-18 $\overline{\text{f}}$, 26-12 $\overline{\text{f}}$, 10-6 $\overline{\text{f}}$, 6-4 $\overline{\text{f}}$.
Victoria	19.8.1680	Kalmar	(1714) ⁵	45,4 × 11,6 × 5,4	<i>I 1700</i> 70: 24-24 $\overline{\text{f}}$, 24-12 $\overline{\text{f}}$, 18-6 $\overline{\text{f}}$, 4-3 $\overline{\text{f}}$. <i>1700</i> - 70: 24-24 $\overline{\text{f}}$, 2-18 $\overline{\text{f}}$, 26-12 $\overline{\text{f}}$, 12-6 $\overline{\text{f}}$, 6-4 $\overline{\text{f}}$.
Blekinge	5.1.1682	Karlskrona	4.11.1713 ¹	45,4 × 11,6 × 5,4	<i>I 1700</i> 66: 22-24 $\overline{\text{f}}$, 2-18 $\overline{\text{f}}$, 14-12 $\overline{\text{f}}$, 8-8 $\overline{\text{f}}$, 16-6 $\overline{\text{f}}$, 4-3 $\overline{\text{f}}$. <i>1700</i> - 70: som Victoria.

Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förlorad etc.	Dimensioner	Bestyckning
Stockholm	17.6.1682	Kalmar	22.7.1710 ¹	45,4 × 11,6 × 5,4	<i>I 1700</i> 68: 20-24 f, 4-18 f, 26-12 f, 16-6 f, 2-3 f. <i>1700- 70:</i> som Victoria.
Karlskrona	19.5.1686	Kalmar	—	45,4 × 11,6 × 5,4	<i>I 1700</i> 68: 24-24 f, 24-12 f, 16-6 f, 4-3 f. <i>I 1713</i> 68: 24-24 f, 26-12 f, 14-6 f, 4-3 f. <i>1700- 70:</i> som Victoria.
Göta	24.9.1686	Karlskrona	—	45,4 × 11,6 × 5,4	<i>I 1700</i> 70: 24-24 f, 26-12 f, 4-8 f, 10-6 f, 6-3 f. <i>I 1713</i> 72: 20-24 f, 4-18 f, 24-12 f, 18-6 f, 6-3 f. <i>1700-70:</i> som Victoria.
Wenden	1688	Kalmar	—	45,4 × 11,6 × 5,4	<i>I 1700</i> 64: 24-24 f, 2-18 f, 28-12 f, 4-6 f, 6-3 f. <i>I 1713</i> 68: 20-24 f, 4-18 f, 24-12 f, 16-6 f, 4-3 f. <i>1700- 70:</i> som Victoria.
Prinsessan Ulrica Eleonora	21.6.1690	Karlskrona	24.9.1710 ⁸	46,9 × 12,2 × 5,6	<i>I 1700</i> 78: 26-24 f, 24-12 f, 24-6 f, 4-3 f. <i>1710</i> 74: 26-24 f, 24-12 f, 20-6 f, 4-3 f. <i>1700- 70:</i> 26-24 f, 2-18 f, 28-12 f, 10-6 f, 4-4 f.
Prinsessan Hedvig Sofia	21.4.1692	Karlskrona	13.4.1715 ⁶	47,5 × 12,5 × 5,6	<i>I 1700</i> 78: som Pr:n Ulr. El. <i>I 1713</i> 74: 26-24 f, 24-12 f, 22-6 f, 2-3 f. <i>1715</i> 76: 26-24 f, 24-12 f, 22-6 f, 4-3 f. <i>1700- 70:</i> som Pr:n Ulr. El.
Nordstjärnan	20.10.1703	Karlskrona	13.4.1715 ⁶	47,5 × 12,5 × 5,4	<i>I 1713</i> 72: 26-24 f, 26-12 f, 18-6 f, 2-3 f. <i>1715</i> 76: 26-24 f, 28-12 f, 18-6 f, 2-3 f, 2-3 fN. <i>1700- 70:</i> 26-24 f, 28-12 f, 16-8 f.
Prins Carl Fredrik	28.10.1704	Karlskrona	—	49,3 × 12,5 × 5,4	<i>I 1713</i> 72: som Nordstjärnan. <i>1700- 70:</i> som Nordstjärnan.
<i>Skepp av III. rangen</i>					
Hercules	1650	Wismar	26.10.1710 ¹	39,8 × 10,0 × 4,5	<i>I 1700</i> 60: 22-18 f, 22-6 f, 14-4 f, 2-3 f. <i>1700- 58:</i> 24-12 f, 28-8 f, 6-6 f.
Bohus	17.9.1662	Karlshamn	aug. 1707 ¹	41,7 × 10,7 × 5,2	<i>I 1700</i> 72: 26-18 f, 26-8 f, 18-4 f, 2-3 f. <i>1700- 60:</i> 24-18 f, 4-12 f, 24-8 f, 8-6 f.
Wrangel	18.8.1664	Stockholm	11.10.1722 ²	41,6 × 11,3 × 5,4	<i>I 1700</i> 67: 22-24 f, 2-18 f, 19-8 f, 20-6 f, 4-3 f. <i>1700- 64:</i> 22-18 f, 2-12 f, 24-8 f, 12-6 f, 4-4 f.
Uppland	.11.1665	Lybeck	15.8.1710 ¹	42,2 × 11,3 × 5,2	<i>I 1700</i> 71: 24-18 f, 24-12 f, 17-4 f, 6-3 f. <i>1700- 60:</i> 22-18 f, 2-12 f, 24-8 f, 6-6 f.
Finland	24.8.1667	Karlshamn	aug. 1706 ¹	44,6 × 11,1 × 4,8	<i>I 1700</i> 64: 24-18 f, 24-8 f, 14-4 f, 2-3 f. <i>1700- 60:</i> 22-18 f, 4-12 f, 24-8 f, 10-6 f.
Västmanland	2.12.1696	Karlskrona	—	41,6 × 11,2 × 5,1	<i>I 1700</i> 62: 24-18 f, 24-8 f, 14-4 f. <i>I 1713</i> 64: 24-18 f, 24-8 f, 14-4 f, 2-3 f. <i>1700- 60:</i> 24-18 f, 24-8 f, 8-6 f, 4-4 f.
Skåne	13.10.1697	Karlskrona	—	42,2 × 11,2 × 5,1	<i>I 1713</i> 62: 22-18 f, 24-8 f, 14-4 f, 2-3 f. <i>1700- 60:</i> som Västmanland.
Fredrika Amalia	8.9.1698	Karlskrona	—	43,1 × 11,2 × 4,9	<i>I 1713</i> 64: som Västmanland. <i>1700- 60:</i> som Västmanland.
Bremen	20.10.1705	Karlskrona	—	44,6 × 11,6 × 5,2	<i>I 1713</i> 64: 24-24 f, 22-12 f, 16-6 f, 2-3 f. <i>1700- 60:</i> 22-24 f, 2-18 f, 26-12 f, 12-6 f.

Stockholm	16.10.1708	Karlskrona	—	44,6 × 11,6 × 5,2	<i>I 1713 62: 24–24 f., 22–12 f., 14–4 f., 2–3 f. 1700–60: som Bremen.</i>
<i>Skepp av IV. rangen</i>					
Wachtmeister	1680	Riga	24.5.1719 ⁷	38,6 × 8,9 × 4,3	<i>Dp 1710 & I 1713 50: 4–18 f., 14–12 f., 20–6 f., 6–4 f., 2–3 f., 4–3 f. 1719 50: 16–18 f., 4–12 f., 20–6 f., 10–3 f. 1700–44: 18–18 f., 18–8 f., 2–6 f., 6–4 f.</i>
Öland	29.10.1681	Kalmar	15.1.1705 ⁸	39,3 × 9,9 × 5,1	<i>I 1700 & 1705 50: 16–18 f., 4–12 f., 20–8 f., 10–3 f. 1700–48: 20–18 f., 20–8 f., 6–6 f., 2–4 f.</i>
Gotland	1682	Kalmar	—	39,3 × 9,9 × 4,9	<i>I 1713 54: 16–18 f., 2–12 f., 18–8 f., 12–4 f., 2–3 f., 4–3 f. 1700–48: som Öland.</i>
Halland	16.11.1682	Karlskrona	1722 ²	39,3 × 9,9 × 4,8	<i>I 1700 56: 16–18 f., 4–12 f., 22–8 f., 12–4 f., 2–3 f. I 1713 52: 16–18 f., 4–12 f., 20–6 f., 10–4 f., 2–3 f. ca 1715 54: 16–18 f., 4–12 f., 20–6 f., 10–4 f., 2–3 f., 2–3 f. 1700–50: 20–18 f., 22–8 f., 6–6 f., 2–4 f.</i>
Livland	1682	Riga	—	39,3 × 9,9 × 4,6	<i>I 1700 50: 16–18 f., 4–12 f., 18–8 f., 12–3 f. I 1713 52: som 1700 + 2–3 f. 1700–48: som Öland.</i>
Estland	28.3.1683	Riga	—	39,3 × 9,8 × 4,8	<i>I 1713 48: 16–18 f., 2–12 f., 20–6 f., 10–3 f., 1700–48: som Öland.</i>
Ösel	1683	Riga	1718 ⁹	39,3 × 9,9 × 4,8	<i>I 1700 52: 16–18 f., 4–12 f., 20–6 f., 12–3 f. I 1713 54: 16–18 f., 4–12 f., 18–6 f., 14–4 f., 2–3 f. 1700–48: som Öland.</i>
Pommern	28.10.1692	Karlskrona	—	40,1 × 10,7 × 5,1	<i>I 1700 58: 22–18 f., 24–8 f., 10–4 f., 2–3 f. I 1713 54: 20–18 f., 22–8 f., 10–4 f., 2–3 f. 1700–52: 22–18 f., 22–8 f., 8–6 f.</i>
Södermanland	9.10.1693	Karlskrona	13.4.1715 ⁶	40,4 × 10,7 × 5,1	<i>I 1700 & I 1713 56: 22–18 f., 22–6 f., 10–4 f., 2–3 f. 1715 50: 20–18 f., 20–6 f., 4–4 f., 6–3 f. 1700–50: som Pommern.</i>
Wismar	14.8.1694	Karlskrona	jan. 1701 ¹⁰	34,4 × 9,2 × 4,2	<i>I 1700 & 1701 42: 4–12 f., 14–8 f., 20–4 f., 4–3 f.</i>
Stettin	12.6.1695	Karlskrona	1702 ¹¹	35,0 × 9,5 × 4,3	<i>I 1700 46: 4–12 f., 14–8 f., 20–4 f., 8–3 f. 1702 44: 18–12 f., 20–6 f., 6–3 f. 1700–44: som 1702.</i>
Kalmar	5.12.1695	Karlskrona	1702 ¹¹	35,6 × 9,8 × 4,5	<i>I 1700 & 1700–46: 18–12 f., 20–6 f., 8–3 f. 1702 44: 18–12 f., 18–6 f., 8–3 f.</i>
Göteborg	19.10.1696	Karlskrona	13.4.1715 ⁶	35,6 × 9,8 × 4,5	<i>I 1700 54: 20–12 f., 20–6 f., 14–3 f. 1700–44: 18–12 f., 20–6 f., 6–3 f.</i>
Wrede	21.8.1697	Karlskrona	27.11.1711 ¹²	35,6 × 9,8 × 4,5	<i>I 1700 52: 20–12 f., 20–6 f., 12–3 f. 1711 52: 20–12 f., 22–6 f., 10–3 f. 1700–44: som Göteborg.</i>
Norrköping	16.4.1698	Karlskrona	28.11.1708 ¹³	35,6 × 9,8 × 4,5	<i>I 1700 & 1708 52: som Wrede. 1700–44: som Göteborg.</i>
Halmstad	19.5.1699	Karlskrona	1700 ¹¹	35,6 × 9,8 × 4,5	<i>I 1700 42: 18–12 f., 20–6 f., 4–3 f. 1700–44: som Göteborg.</i>
Prins Fredrik Wilhelm	1697/1702	Windau ¹⁴	31.12.1712 ¹⁴	39,2 × 9,7 × 4,2	<i>1700–50: 22–8 f., 22–6 f., 6–4 f.</i>
Öland	20.10.1705	Karlskrona	—	40,4 × 10,7 × 5,1	<i>I 1713 60: 22–18 f., 22–8 f., 10–4 f., 2–3 f., 4–3 f. 1700–50: 20–18 f., 2–12 f., 20–8 f., 8–6 f.</i>
Verden	29.10.1706	Karlskrona	—	40,7 × 10,7 × 5,1	<i>I 1713 54: 22–18 f., 22–8 f., 8–4 f., 2–3 f. 1700–50: som Öland.</i>
Riga	16.10.1708	Karlskrona	16.11.1717 ¹⁵	41,3 × 10,7 × 5,1	<i>I 1713 54: som Verden. 1700–50: som Öland & Verden.</i>
Kronskeppet — Le Beau	?/1714	Frankrike?	1722 ¹⁶	39,5 × 10,3 × 4,2	<i>1716 50: 18–12 f., 24–6 f., 8–3 f. (1719 50 kanoner.)</i>
Partier ²¹⁶					
Illerim (Gilderim)	16.11.1716	Karlskrona	17.6.1717 ¹⁷	41,6 × 10,8 × 5,1	<i>1717 36: 24–18 f., 12–8 f., 1700–34: 24–18 f., 10–8 f.</i>

Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förlorad etc.	Dimensioner	Bestyckning
<i>Skepp av V. och VI. rangerna; Fregatter och anviskepp</i>					
Phoenix	jan. 1651	Stockholm	1703 ¹⁸	30,7 × 7,7 × 3,9	(40 kanoner) 1700 obestyckad. Brännare.
Delfin	1677	Stockholm	juni 1705 ¹	29,1 × 7,4 × 3,3	(26 kanoner) 1700 obestyckad. Planerad användas som brännare.
Fama	1678	Kalmar	maj 1712 ¹⁹	24,4 × 5,4 × 2,4	<i>I</i> 1700 14-6 f. <i>N</i> 1704 14: 2-6 f., 12-4 f. 1700- 16-6 f.
Stenbocken	22.3.1679	Stockholm	1702 ¹¹	33,9 × 8,8 × 4,0	<i>I</i> 1700 36: 16-12 f., 16-6 f., 4-3 f. 1700- 40: 18-12 f., 18-6 f., 4-4 f.
Riga	3.7.1684	Riga	våren 1704 ¹	35,9 × 8,9 × 3,0	<i>I</i> 1700 24: 16-18 f., 6-6 f., 2-3 f.
Jägaren	sept. 1686	Kalmar	1700 ¹¹	25,0 × 5,6 × 2,4	<i>I</i> 1700 16-3 f.
Svan	1687	Kalmar	1710 ²⁰	25,0 × 5,6 × 2,4	<i>I</i> 1700 16-3 f.
Neptunus	1688	Kalmar	1703 ¹	25,0 × 5,6 × 2,4	<i>I</i> 1700 16-3 f.
Falken	1689	Stralsund	juni 1705 ¹	29,7 × 7,9 × 3,3	<i>I</i> 1700 26: 20-8 f., 6-3 f.
Stralsund	1689	Stralsund	29.5.1713 ²¹	36,8 × 9,2 × 3,0	<i>I</i> 1700 33: 16-18 f., 15-4 f., 2-3 f. <i>N</i> 1704 34: 16-24 f., 12-6 f., 6-3 f. <i>N</i> . <i>Dp</i> 1710 32: 14-18 f., 12-6 f., 2-3 f., 4-3 f. <i>N</i> . -1728 36: 18-18 f., 2-12 f., 10-8 f., 6-2 f.
Fridericus (Hertig Fredrik)	8.9.1698	Karlskrona	1700 ¹¹	34,2 × 8,9 × 3,9	<i>I</i> 1700 20: 18-8 f., 2-3 f. Vid avfärden till Göteborg. 32: 20-8 f., 8-4 f., 4-3 f. 1700- 40: 18-8 f., 18-6 f., 4-4 f.
Varberg	19.5.1699	Karlskrona	1701 ¹¹	34,2 × 8,9 × 3,9	1701 42: 18-8 f., 18-4 f., 6-3 f. 1700- 40: som Fridericus.
Marstrand	19.5.1699	Karlskrona	1700 ¹¹	29,7 × 7,4 × 3,0	<i>I</i> 1700 26: 16-6 f., 8-3 f. 1700- 26: 18-8 f., 8-4 f.
Ålvsborg	30.8.1700	Karlskrona	1701 ¹¹	34,2 × 8,9 × 3,9	1701 40: 18-8 f., 18-4 f., 4-3 f. 1700- 40: som Fridericus.
(Nya) Delfin	11.4.1701	Karlskrona	30.10.1707 ²²	30,3 × 7,4 × 2,7	<i>N</i> 1704 20-6 f. 1707 20-6 f. 1700- 29: 18-6 f., 2-4 f. -1728 26: 20-6 f., 6-2 f.
Postiljon	11.4.1701	Karlskrona	14.12.1714 ²³	30,3 × 7,4 × 2,7	<i>N</i> 1704 20-6 f. <i>I</i> 1713 20: 2-6 f., 18-4 f. 1714 20-6 f. 1700- & -1728 20 resp. 26: som Delfin.
Fröken Eleonora	11.4.1701	Karlskrona	dec. 1709 ²⁴	26,7 × 7,1 × 2,7	<i>N</i> 1704 16-4 f. 1709 22: 16-4 f., 6-3 f. 1700- 18: 16-6 f., 2-4 f. -1728 22: 18-6 f., 4-2 f.
Snarsven (Snarensven)	14.10.1701	Karlskrona	8.12.1706 ²⁵	29,7 × 7,4 × 2,8	<i>N</i> 1704 24: 16-8 f., 2-6 f., 6-3 f. <i>N</i> . 1706 24: 16-8 f., 8-3 f. 1700- 20: 18-8 f., 2-6 f. -1728 26: 18-8 f., 2-6 f., 6-2 f.
Charlotta (Nya) Falken	24.4.1702 10.4.1703	Karlskrona Karlskrona	1702 ¹¹ 13.4.1715 ⁶	31,2 × 7,7 × 3,3 31,2 × 7,7 × 3,3	1702 38: 20-8 f., 8-4 f., 10-3 f. <i>N</i> . 1700- 26: som Marstrand. <i>N</i> 1704 44: 20-8 f., 10-4 f., 14-3 f. <i>N</i> . <i>Dp</i> 1710 42: 20-8 f., 8-4 f., 14-3 f. <i>N</i> . <i>I</i> 1713 40: 20-8 f., 8-4 f., 12-3 f. <i>N</i> . 1715 36: 10-8 f., 10-6 f., 8-4 f., 8-3 f. <i>N</i> . 1700- 26: 18-8 f., 8-4 f. -1728 36: som 1700- + 10-2 f.
Reval	29.3.1704	Karlskrona	—	35,6 × 8,9 × 3,3	<i>Dp</i> 1710 40: 20-12 f., 12-8 f., 8-3 f. <i>N</i> . 1713: som <i>Dp</i> 1710. 1700- 40: 18-18 f., 2-12 f., 18-8 f., 2-4 f. -1728 36: som Stralsund.
Viborg	6.5.1707	Karlskrona	28.4.1713 ²⁶	35,6 × 9,2 × 4,2	-1728 40 (urspr. best.): 18-12 f., 22-6 f. 1713 30: 4-8 f., 18-4 f., 2-3 f., 6-16 föd.

Stora Phoenix	16.10.1708	Karlskrona	27.7.1720 ²⁷	32,7 × 8,2 × 3,6	<i>Dp 1710</i> 44: 20-8 f, 10-4 f, 14-3 f. <i>I 1713</i> 44: 2-12 f, 18-8 f, 10-4 f, 14-3 f. <i>I 1720 & Mty</i> 34: 2-12 f, 20-8 f, 12-3 f. <i>-1728</i> 40: 20-8 f, 10-4 f, 10-2 f. <i>-1728</i> 36: 20-8 f, 10-4 f, 6-2 f. <i>I 1715</i> 30: 22-12 f, 4-6 f, 4-3 f. <i>I 1720</i> 18: 4-6 f, 14-4 f. <i>Mty</i> 18-6 f.
Vita Örn	5.10.1711	Karlskrona	13.4.1715 ⁶	32,7 × 9,2 × 3,9	
Svarta Örn (fr. o. m. 19.8.1717 Danska Örn) ²⁸	1694/1715	Köpenhamn	27.7.1720 ²⁷	32,4 × 7,1 × 3,9	
Jarramas ²⁹	14.7.1716	Västervik	—	33,0 × 9,2 × 4,2	<i>1700-24</i> : 8-18 f, 12-12 f, 4-6 f. <i>I 1728</i> 30: 22-12 f, 8-4 f.
Svarta Örn	aug. 1717	Karlshamn	—	36,7 × 9,9 × 4,2	<i>I 1728</i> 34 ² : 4-18 f, 18-12 f, 10-6 f.
Ebenetzer (Svalen) ³⁰	1701(?)	Holland(?)	—	25,0 × 6,5 ×	20 kanoner. <i>1722</i> 22: 18-4 f, 4-3 f.
Endräkten — Örns Pris (ex Eendracht) ³¹	febr. 1720/ 1720	Holland	—	36,5 × 9,9 × 4,3	<i>Vid erövringen</i> 16: 8-12 f, 8-6 f. <i>1700-34</i> : 22-12 f, 12-6 f.

¹ Odugliga; avvecklade och försänkta i Karlskrona.

och sedan brant i aktionen i Køgebukt. ⁴ Räknas ibland till I. rangen. Beordrat att försänkas 1721.

⁶ Förlorade i strid med danskarna i Femerbält. Prinsessan Hedvig Sofia bränd; de övriga tagna.

eskader nära Gotska Sandön. ⁸ Förolyckat på Skagen natten mellan 14 och 15 jan. 1705. Det var detta skepp som under Gustaf Psilanderens befäl utkämpade drabningen vid Orfordness mot en engelsk styrka.

odugi. och slopat, och hvad af Träwärke, som varit dugl. är brukt till andre arbeten». ⁹ Enl. Am. koll. prot. 4.7.1717 planerat att ombyggas till präm. 1718 »Förutit, Göteborgsskaderen och avförd i Karlskrona.

Byggt som spanienfarare; mindre lämpligt som örlogsfartyg. Sjönk vid Karlsholmen, Karlskrona, med en kvantitet krut ombord. ¹³ Förolyckat på Dagö. ¹⁴ Kurländsk pris.

och sjönk vid »Proviantberget», Karlskrona. ¹⁶ Franskt skepp, avsett för Ryssland (?), taget som pris vid Reval. Ansågs i jan. 1716 ej kunna hålla linjen, varför det överfördes till Stockholmskadern. Sält på auktion 1722 och sågs sedan som handelsfartyg ha fått namnet Göta Lejon. Kallades även av sjöfolket »Store Fransosen» o. dyl.

Danmark, där det fick namnet Pommern. ¹⁸ Kasserat och avtacklat 1698, brukat till krutskäpp. 1700 åter upptackat och använt till brännare (jfr dio). 1703 ånyo kasserat, avtacklat och »redskapen» inlämnade i materialboden — »Skeppt bortlagdt at förwara Kruut uth». Kvar ännu 1708.

¹⁹ Apterat till brännare (jfr dio) hösten 1709. Bränd 1712. ²⁰ »Aftacklat och Skräfwet sönderhugget till wed för wachpåsterna, först om året eller om Winteren 1710.»

²¹ 1703-1705 bestyckat med 24 f. kanoner — använt i Finska viken. Försänt norr om Karlskrona. 1715 anbefallde konungen att skeppet skulle bärgas för att brukas i Pommern. Detta synes dock ej blivit gjort.

²² »Bortbliven med man och allo om hösten 1709 i Östersjön.» ²³ Förolyckat på Kogskär vid Reval. ²⁴ Förolyckat i drivisen under Rügen.

²⁵ »Bortbliven med man och allo om hösten 1709 i Östersjön.» ²⁶ Förolyckad på grundet »Eifsten». ²⁷ Erövrade av ryssarna i Ledsund, Åland.

²⁸ Dansk fregatt, byggd på entreprenad. Kallades under byggnadstiden även kronolastdragare. ²⁹ Dansk fregatt, utan till Brennare». Omdöptes efter kriget till *Svalen*.

³⁰ Rysk pris, uppbegrad 7.6.1720. Pinkfregatt.

³¹ Rysk pris, uppbegrad 7.6.1720. Pinkfregatt.

Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förlorad etc.	Dimensioner	Bestyckning
HJÄLPFREGATTER (ombyggda lastdragare etc.)					
(Profeten) Jonas ¹	1698	Stralsund	dec. 1703 ¹	29,7 × 8,0 × 3,0	20 kanoner (förmodl. 18-8 ƒ, 2-4 ƒ).
Ruschenfelz ²	1700	Stralsund	— ²	29,4 × 8,0 × 3,0	-1728 24: 18-8 ƒ, 2-4 ƒ, 4 N. 1717 28: 16-6 ƒ, 6-3 ƒ, 6-2 ƒ.
Habor (ex Putz Weck) ³	1692/1701	Skottland	1708 ³	14,3 × 4,2 × 2,1	1702-6 kanoner, 6 N. N 1704 10: 4-3 ƒ, 6-3 ƒ, 6-3 ƒ, 6-2 ƒ.
Thor (ex Jacobus) ⁴	1694/1701	Karlskrona	sept. 1702 ⁴	16,0 × 4,8 × 2,1	2-2 ƒ, 4-1 ƒ.
Oden (ex Jacobus) ⁵	1695/1701	Karlskrona	1706 ⁵	17,8 × 5,3 × 2,4	N 1704 20: 10-3 ƒ, 10-3 ƒ, 1702 10 kanoner: 8-3 ƒ, 2-1 ƒ.
Frigga (ex Krokodilen) ⁵	1698/1701	Stralsund	juli 1704 ⁵	19,0 × 4,5 × 1,8	1702-8 kanoner, 10 N. -1728 10 kanoner: 2-2 ƒ, 8-1 ƒ.
Wolgast ⁶	1705	Stralsund	—	32,1 × 8,0 × 3,3	1702-6 kanoner, 8 N. N 1704 10: 6-3 ƒ, 2-1 ƒ, 2-16 löd. -1728 8-3 ƒ, 6-1 ƒ.
S:t Mathias (III)	15.8.1706	Stettin	23.10.1709 ⁷	35,6 × 8,0 × 3,3	I 1713 28: 18-4 ƒ, 6-1 ƒ, 4-3 ƒ, 4-3 ƒ, 4-3 ƒ, 4-3 ƒ.
S:t Thomas (IV)	8.9.1706	Stralsund	—	32,7 × 8,0 × 3,3	1709 30: 18-18 ƒ, 4-3 ƒ, 8-3 ƒ, 1728 30: 18-8 ƒ, 2-6 ƒ, 4-4 ƒ, 6-3 ƒ.
S:t Marcus (II) ⁸	20.4.1707	Stralsund	27.12.1711 ⁸	32,7 × 8,0 × 3,3	I 1713 34: 20-8 ƒ, 10-3 ƒ, 4-3 ƒ, 4-3 ƒ, 4-3 ƒ.
Oxen — fr. o. m. 22.2.1712	13.8.1708	Stettin	—	36,2 × 7,7 × 3,3	1711 20: 16-8 ƒ, 4-3 ƒ.
Anklam ⁹	2.7.1708	Stettin	1715 ¹⁰	33,3 × 8,0 × 3,3	I 1713 38: 4-12 ƒ, 18-8 ƒ, 14-3 ƒ, 2-1 ƒ. 1717 36: 4-12 ƒ, 16-8 ƒ, 12-3 ƒ, 2-1 ƒ, 2-3 ƒ.
Dromedarius — fr. o. m. 22.2.1712	Stralsund ⁹				I 1713 36: 4-12 ƒ, 16-8 ƒ, 14-3 ƒ, 2-1 ƒ. 1715 34: 4-12 ƒ, 16-8 ƒ, 12-3 ƒ, 2-1 ƒ.
Karlskrona Vapen (ex Karlskrona)	1703?/1714 ¹¹		24.5.1719 ¹¹	27,9 × 7,1 × 3,0	1719 28: 18-6 ƒ, 8-3 ƒ, 2-16 löd. (Mity 28 kanoner: 6 ƒ, 3 ƒ & 1 ƒ.)
Kiskin	1714?/1715 ¹²		27.7.1720 ¹³	22,6 × 6,0 × 2,8	Nbg 1715 20-6 ƒ. 1720 & Mity 22: 6-8 ƒ, 12-4 ƒ, 4-3 ƒ.
Valkomst från Orient (Willkommen aus Orient)	1714?/1715 ¹²	Stralsund	—		Nbg 1715 20-8 ƒ. 1719 24: 6-8 ƒ, 10-6 ƒ, 8-3 ƒ.
Lilla (Tyska eller Pommerska) Phoenix	1713/1715	Wisnar ¹²	—		1719 12: 6-6 ƒ, 6-3 ƒ.
Packan	1713/1715	Wisnar ¹²	—		1719 10: 4-6 ƒ, 6-3 ƒ.
Vainqueur	?/1720 ¹⁴		27.7.1720 ¹³	32,5 × 8,9 ×	Mity 30: 24-6 ƒ, 6-3 ƒ.

Ann.: Utom de ovannämnda fregatterna seglade även *Gripen* och *Stralsundske Falken* (den senare även benämnd *snau*) över från Stralsundsakademien till Sverige år 1715. De förläste dock redan den 15.11.1715 vid Simrishamn. År 1720 förhyrdes förutom *Vainqueur* två andra Gathenhiemska fregatter: *Defjnen* och *Louis et Anne* (ibland skrivet Louisiana). De återlämnades efter slutad sjöexpedition.

¹ Köpt från kommandör Jonas Ruschenfelt i Stralsund. Förolyckad i Sackervik i Kurland.

² Köpt från Ruschenfelt. 1711–14 använd som brännare.

³ Köpt i juli 1701 från köpmän Theodor Christoffers för Ladogaflottillen. 1708 kasserad och nedhuggen till pråm (jfr d:o).

⁴ Köpt i juli 1701 från Christoffers för Ladogaflottillen. Förolyckad på Neva mellan Nöteborg och Nyen.

⁵ Köpta från justitiarien Sven Adlerstierna (Oden) resp. kommandör Ruschenfelt (Frigga) för Ladogaflottillen. Ombyggda till brigantiner (jfr d:o).

⁶ Köpt från Ruschenfelt i Stralsund. Ankom till Karlskrona i juli 1705.

⁷ Förolyckad vid Reval.

⁸ Köpt från Ruschenfelt. Förolyckad i Trumpervik, Rügen.

⁹ Köpt från Daniel Gumm & Fredrik Schröder, Stettin.

¹⁰ Enligt en annan uppgift 35,6 m. lång över stäv. Förbränd i Nydjupet under Rügen i aktion mot danskar och brandenburgare. Troligen identisk med det fartyg som bärgades av danskarna och under namnet Stralsund införlivades med danska flottan.

¹¹ Från kommissarie Rybeck inköpt handelsfartyg. Enl. beslut 5.6.1714 ombyggt till fregatt. Erövrat av ryssarna nära Gotska Sandön tillsammans med skeppet Wachtmeister.

¹² Fregatter från Stralsundsflottillen, vilka hösten 1715 slog sig fria och seglade över till Sverige.

¹³ Erövrat av ryssarna i Ledsund, Åland.

¹⁴ Ursprungligen gathenhiemsk kaparfregatt; inlöst från Gathenhielms sterbhus.

Namn och fartystyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förloard etc.	Dimensioner	Bestyckning
BRIGANTINER					
Göja (ex Svalan) ¹	27.6.1701	Karlskrona	—	23,8 × 5,3 × 2,1	N 1704 28: 14-3 f, 14-3 fN. I 1713 26: 14-3 f, 12-3 fN.
Höken	30.11.1701	Karlskrona	okt. 1709 ²	23,8 × 5,5 × 2,2	N 1704 16: 8-3 f, 8-16 löd. 1709 18: 8-3 f, 2-20 löd, 6-16 löd, 2-12 löd.
Astrild (ex Narva) ³	1699/1701	Karlskrona	8.5.1703 ³	16,0 × 3,6 × 1,5	1703 6: 4-1 f, 2-8 löd.
Disa (ex galjot Theresia) ⁴	1686/1701	Stralsund	vår 1705 ⁴	17,8 × 5,5 × 2,1	1703- 8 kanoner, 12 N. -1728 18: 12-4 f, 6-1 f.
Pollux	24.3.1702	Karlskrona	31.7.1717 ⁵	23,8 × 5,9 × 2,1	N 1704 22: 14-3 f, 8-3 fN. I 1713 26: 14-3 f, 12-3 fN. Mty (1717) 24: 14-3 f, 12-2 fN.
Castor	24.3.1702	Karlskrona	1.3.1712 ⁶	23,8 × 5,9 × 1,9	N 1704 28: 14-3 f, 14-3 fN. Dp 1710 26: 12-3 f, 14-3 fN. 1712: 24: 12-3 f, 12-3 fN.
Väderen	10.4.1703	Karlskrona	20.9.1712 ⁷	26,7 × 5,5 × 1,5	N 1704 & Dp 1710 28: 14-3 f, 14-3 fN. 1712 24: 14-3 f, 10-3 fN.
Jungfrun Kräftan	10.4.1703 10.4.1703	Karlskrona Karlskrona	— 18.8.1712 ⁸		N 1704 & I 1713 28: 14-3 f, 14-3 N. N 1704 28: 14-3 f, 14-3 fN. 1712 26: 14-3 f, 12-3 fN. Mty (1712) 14-3 f, 11 falkonetter.
Skorpionen	10.4.1703	Karlskrona	26.11.1710 ⁹	19,0 × 4,5 × 1,8 17,8 × 5,3 × 2,4 21,7 × 5,5 × 2,4 18,1 × 4,2 × 1,2	N 1704 & 1710 28: 14-3 f, 14-3 fN.
Frigga	1698/1704	Karlskrona	1714 ¹⁰		1714 12: 6-3 f, 6-16 löd. -1728 14: 8-3 f, 6-1 f.
Oden	1695/1706	Karlskrona	7.8.1710 ¹¹		1710 18: 10-3 f, 6-3 fN, 2-16 löd. -1728 18: 10-4 f, 8-1 f.
Vita Falken ¹²	?/1709	Ryssland	1721 ¹²		12-3 f.
Snappupp ¹³	1715?/1716	Stralsund?	—		(1719) 11 N. I 1728 14-3 fN.

¹ Köpt (på stapeln?) för Ladogaflottillen.

² Förölyckad med man och allt under hemresan från Björkö, Finska viken.

³ Köpt i juli 1701 från skeppsbyggmästare Charles Sheldon och kapten Pley; förloard i strid mot ryska lodjor vid Nyens skans.

⁴ Ombyggd från kronogaljot, försänkt mellan Söderstjärna och Lindholmen, Karlskrona.

⁵ Erövrad av ryssarna.

⁶ Strandade 2,5 mil öster om Kolberg.

⁷ Jagad på land av danskar på Wittow, Rügen, och bränd av den egna besättningen.

⁸ Tagen av ryssarna i Finska viken. Blev rysk PAKb.

⁹ Förölyckad vid Tjurkö.

¹⁰ Ombyggd från hjälpfregatt. Förölyckad i Trumpervik (Tromper Wick), Rügen, 27.11.1711; bärgad och reparerad i Stralsund 1712. Tagen av ryssarna i Livland 1714.

¹¹ Ontacklad från hjälpfregatt; enl. Am.koll. prot. 15.2.1706 galjottacklad. Förlist vid »Koutsari», 4 mil från Vekelaks.

¹² Rysk pris. Såld år 1710; återköpt s. å. varvid lastdragaren Meerman lämnades i vederlag. Uppruten och lagd på grunt vatten redan år 1716. Försänkt vid Amiralitetskrkan. 13 14 par åror. Ankom från Stralsund till Karlskrona i april 1716. Till Stockholmskadern.

Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förlorad etc.	Dimensioner	Bestyckning
SNAUER					
Mjöhunden (Svenske) Jägaren (ex Packan)	8.9.1698 1701/1716 ²	Karlskrona	1700 ¹ —	20,8 × 5,0 × 2,1	<i>I 1700</i> 10: 6–2 $\overline{\text{fl}}$, 4–16 löd. (1718) 8 kanoner.
Danske Jägaren	ca 1697/ 1717 ³	—	—	14,3 × 4,3 ×	(1718) obestyckad.
Lärkefalken	?/1719 ⁴	—	1719 ⁴		

¹ Till Göteborgsskadern. Förlorad vid Arkhangelsk.

² Köpt i april 1716.

³ Erövrad av brigantinen Goja vid Danzig. Tagen i tjänst enl. resolution 19.8.1717. Redan 1718 såsom oduglig förlagd på grunt vatten.

⁴ Dansk kapare, uppbbringad i juni 1719; såld på auktion 1719 till en karlskronabo.

Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förlorad etc.	Dimensioner	Bestyckning
BOMBKITZAR					
Åstedunder	20.5.1698	Karlskrona	—	22,3 × 7,4 × 2,1	<i>I 1713</i> 8: 4–3 $\overline{\text{fl}}$, 4–3 $\overline{\text{flN}}$.
Stromboli	13.4.1701	Karlskrona	—	23,2 × 6,5 × 2,2	<i>I 1713</i> 10: 4–3 $\overline{\text{fl}}$, 6–3 $\overline{\text{flN}}$. } Mörsarbestyckning enl. –1728 2–60 $\overline{\text{fl}}$.
Vulcanus	13.4.1701	Karlskrona	—	22,9 × 6,5 × 2,2	<i>I 1713</i> 8: 4–3 $\overline{\text{fl}}$, 4–3 $\overline{\text{flN}}$.
Vesuvius	22.10.1702	Karlskrona	—	23,8 × 7,1 × 2,4	<i>I 1713</i> 8: 4–3 $\overline{\text{fl}}$, 4–3 $\overline{\text{flN}}$. Mörsarbestyckning enl. –1728 2–80 $\overline{\text{fl}}$.

Ann.: I två skeppslistor från 1702 och 1703, vilka tillhört Sheldon, kallas de tre sistnämnda bombkitzarna Vesuvius, Ætna resp. Stromboli.

Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förlorad etc.	Dimensioner	Bestyckning
HALVGALÄRER — DUBBLA ESCHALOUPER (7 eller 9 par åror)					
Stövaren	okt. 1702	Karlskrona	— ¹	} $\frac{11,9}{13,4} \times 3,0 \times 1,2$	6 å 8 kanoner (1719 4 kanoner).
Mjöhunden	april 1703	Karlskrona	—		
¹ Senare mjölgalär. Synes 1716 även ha kallats Gallejan Nr 1.					
Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förlorad etc.	Dimensioner	Bestyckning
ESPINGAR och ESCHALOUPER ¹					
Laxen (ex Konung Carls esping)	?/1701	Karlskrona	4.9.1701 ²	$16,0 \times 4,2 \times 1,5$	} $\left. \begin{array}{l} 1701 \text{ 6-3 f.} \\ 1703 \text{ 6-1 f.} \end{array} \right\} 1700-4 \text{ kanoner, 4 N.}$
Gäddan (ex Enighetens esping)	?/1701	Karlskrona	8.5.1703 ³	$14,9 \times 4,2 \times 1,5$	
Abborren (eschaloup)	?/1701	Kalmar	1705 ⁴	$14,6 \times 4,5 \times$	$I \text{ 1728 8-3 f.}$
Gårsen (eschaloup)	?/1701	Kalmar	29.8.1702 ⁵		
Aspen (esping) ⁶	1718 ⁷ /1720	Stockholm?	—		

¹ De fyra första ombyggda för bruk på Ladoga.² Förölyckad under storm i Ladoga 3 mil från Nöteborg.³ Förlorad till ryssarna vid Nyens skans tillsammans med brigantinen Astrild.⁴ Gammal och oduglig, »sönderfallen» i Viborg.⁵ Erövrade av ryssarna i Ladoga.⁶ Från Stockholmskadern 1720.

Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förloard etc.	Dimensioner	Bestyckning
BRÄNNARE					
Phoenix (ex skepp)	1651/1700	Stockholm	1703 ¹	30,7 × 7,7 × 3,9	?
Delfin	1677	Se fregatter			
Salamander (ex Patientia)	2/1700	Österbotten	nov. 1701 ²		1701 6-3 $\bar{u}$.
Profeten Daniel (krejare)	2/1700		höst 1700 ³		?
Constantia (krejare)	2/1700		höst 1700 ³		1700 6-3 $\bar{u}$.
Fama (ex skepp)	1678/1709	Kalmar	maj 1712 ⁴	24,4 × 5,4 × 2,4	1712 2-3 $\bar{u}$.
Sophia Lovisa	1693/1709	Stralsund	27.9.1710 ⁵	25,5 × 7,4 × 2,4	1710 2-3 $\bar{u}$.
Kurske Katten	1699/1710	Windau	28.9.1710 ⁵	33,3 × 6,5 × 3,6	1710 4-3 $\bar{u}$.
S:t Simon (ex krejare)	1703/1710	Österbotten	slopad 1715	35,6 × 7,7 × 3,0	I 1713 4-3 $\bar{u}$.
Ruschenfelt (ex fregatt)	1700/1711	Stralsund	1714 ⁶	29,4 × 8,0 × 3,0	I 1713 2-3 $\bar{u}$.
(Lilla) Solen	1709?/1714	Gävle?	6.2.1722 ⁷		(1714 & 1718) 2 kanoner.
Vita Fortuna	c:a 1680/ 1716	Hamburg? ⁸	—	33,0 × 7,1 ×	(1718) 4 kanoner.
S:t Johannes (från Flensburg)	1704?/1716	Flensburg? ⁹	nov. 1721 ⁹	24,9 × 6,6 ×	(1718) 4 kanoner. 1721 2-3 $\bar{u}$.
Ebenetzer	1701?/1717	Holland?	1720 ¹⁰	25,0 × 6,5 ×	(1718) 14 kanoner.
Europa	c:a 1694/ 1717		11.5.1721 ¹¹	36,2 × 7,0 ×	?

Anm.: Tillfälligtvis utrustades även andra fartyg till brännare; 1706 exempelvis lastdragaren Korpen och (enl. Am.koll. prot. 28.4.1710) lastdragarfregatten Oxen (tillsammans med Kurske Katten).

¹ Kasserat; i fortsättningen brukat som krutskepp.

² Furuskepp; köpt april 1700 i Österbotten. Förolyckat vid Libau.

³ Furuskepp, krejare; köpta i Stockholm i maj resp. juli 1700. Förolyckade i finska skären.

⁴ Av danskarna jagat på land mellan Wismar och Lybeck och bränt av den egna besättningen.

⁵ Ombyggda lastdragare (jfr d:o). Brända i slaget i Køgebukt.

⁶ Åter inredd till fregatt.

⁷ En liten flöjt, köpt i april 1714 från Gävle och betald 10,10.1716 med 2 150 dlr. 1722 såld på auktion.

⁸ Grönlandsfarare från Hamburg; 130 läster; tagen som pris 1716 och köpt på auktion.

⁹ Flensburgskepp; 95 läster; taget som pris och köpt på auktion. Förolyckad i finska skären.

¹⁰ Danskt prisfartyg; 80 läster; 1720 inrett till fregatt.

¹¹ Skepp byggt av ek och furu (150 läster), som pris köpt från handelsman Sven Witte. Enl. kungl. beslut 11.5.1721 levererat till handelsman Schacht.

Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förlorad etc.	Dimensioner	Bestyckning
JAKTER					
Neptunus	okt. 1692	Karlskrona	—	14,3 × 4,2 × 1,8	4-1 $\overline{\text{f.}}$
Sophia	27.5.1695	Karlskrona	—	22,3 × 5,9 × 2,2	<i>I 1700</i> 4-3 $\overline{\text{f.}}$, <i>I 1713</i> 8-3 $\overline{\text{f.}}$.
Styrmansjakten	maj 1696	Karlskrona	1712 ¹		<i>I 1700</i> 2-16 lod.
Svan	april 1701	Karlskrona	—	12,5 × 3,6 × 1,5	(1713) 4 kanoner; synes som regel varit obestyckad.
(Lilla) Bråttom	?/1701		23.1.1713 ²		
Nya jakten — Freden	{ 1.5.1707 1711 ³	Karlskrona	1707 ³	} 20,5 × 4,8 ×	4-3 $\overline{\text{f.}}$

¹ 1712 brukad som esping å skeppet Verden »och der mäst fördärfvat», följande år esping å skeppet Livland.

² En gammal esping; i juni 1701 ändrad till jakt. Oduglig; sönderhuggen 23 jan. 1713.

³ 1707 lämnad till greve Arvid Horn i Stockholm. 1711 återlämnad till flottan.

Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förlorad etc.	Dimensioner	Bestyckning
GALJOTER					
Lärkan	1692	Stralsund	sept. 1703 ¹	21,4 × 6,5 × 3,3	2-1 $\overline{\text{f.}}$
Stettin	1693	Stralsund	26.11.1704 ²		2-2 $\overline{\text{f.}}$
Theresia	1686/1693	Stralsund	1701 ³	17,8 × 5,5 × 2,1	2-1 $\overline{\text{f.}}$
Catharina ⁴	?/1693		—	15,7 × 4,8 × 2,1	6-3 $\overline{\text{f.}}$
Uttern	1704	Stralsund	6.10.1708 ⁵	22,9 × 5,5 × 2,7	(urspr. plan 2-3 $\overline{\text{f.}}$), 1708 2-1 $\overline{\text{f.}}$
Profeten Jonas	1704	Stralsund	vår 1716 ⁶	22,3 × 5,4 × 2,7	(urspr. plan 2-3 $\overline{\text{f.}}$), <i>I 1713</i> 2-1 $\overline{\text{f.}}$, 2-3 $\overline{\text{f.}}$.
St Johannes Baptista ⁷	1704/1705	Stralsund	2.11.1705 ⁷	19,9 × 5,4 ×	2-3 $\overline{\text{f.}}$
Postryttaren	10.9.1706	Karlskrona	—	19,3 × 5,1 × 2,1	<i>I 1713</i> 2-3 $\overline{\text{f.}}$ N. (40 läster.)
Oden	1695/1706	Se brigantiner			
Valfiscen	1707	Se prämar			
De Brauer	?/1714	Holland?	dec. 1714 ⁸		
Snar(en)sven (ex Catharina)	1709?/1714 ⁹	Holland	—	21,4 × 5,7 ×	(42 läster.)
Enhörningen (ex Anna Catharina)	?/1714 ⁹	Holland?	1716 ¹⁰		1716 2-3 $\overline{\text{f.}}$

S:t Johannes	?/1715 ⁹			höst 1715 ¹¹
Fortuna (från Hollsten)	?/1715 ⁹	Holstein?		1716 ¹²
Laurentius	?/1716 ⁹			1721 ¹³
Johannes Christoffer	1714? ⁹		21,7 × 7,4 ×	(60 läster.)
	1717 ⁹			
Fortuna	1707? ⁹ /1717 ⁹		17,8 × 5,2 ×	(29 läster.)
Simson	1712? ⁹ /1717 ⁹		14,0 × 4,5 ×	(17 läster.)
S:t Jacob	1713? ⁹ /1717 ⁹	»Apenrade»?	17,4 × 5,2 ×	(30 läster.)
S:t Johannes	1710? ⁹ /1717 ⁹		19,3 × 5,5 ×	(42 läster.)
Junge Bock	?/1718 ¹⁶	Harlingen?		
Patientia	?/1716 ⁹			31.12.1720 ¹⁷

¹ »Förolyckad wid Garnariäs emillan Runneby och Carlshamn sidst i septembri.»

² Förolyckad på Fårön — endast 2 man av besättningen bärgade.

³ Köpt 1693. Ändrad till brigantin (jfr d:o) och omdöpt till Disa.

⁴ Köpt 1693. Uppdragen på land för ombyggnad och ånyo sjösatt 5.11.1713. Ofta upptagen bland *jakterna*.

⁵ Byggt av Ruschenfelt. Förolyckad på Ölands norra udde.

⁶ Byggt av Ruschenfelt. Förolyckad vid Karlshamn.

⁷ Köpt från Ruschenfelt i Stralsund i april 1705. Förolyckad vid »Humblejocka» vid Björkö i Finska viken.

⁸ Lottsäljot; holländsk pris. Förolyckad med man och allt mellan Sverige och Rügen.

⁹ Pristartyg, inköpta av amiralitetet.

¹⁰ Sald i Wisnar »först på året» 1716. Enligt annan uppgift förlorad då Wisnar intogs av fienden.

¹¹ Förolyckad eller tagen av fienden.

¹² Lösgiven sommaren 1716.

¹³ Till kommandör Blum som avräkning på en fordran.

¹⁴ Återställd till förre ägaren.

¹⁵ Låmnat till köpmannen Schacht i Lybeck el. Wismar.

¹⁶ Pris; köpt på auktion i Ystad den 21.9.1718 för 7 000 dlr. Ankom till Karlskrona sommaren 1719; samma år till Stockholmseskadern.

¹⁷ Låmnad till kommandör Prinz.

Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förlorad etc.	Dimensioner	Bestyckning
LASTDRAGARE					
<i>Krejäre</i>					
S:t Judas Thadeus (I)	1684	Petalaks ¹	1700 ²	c:a 35,5 × 9 × 3	(Krejäarna var ofta helt obestyckade.) (1686 2-1 f.)
S:t Matheus (I)	1691?	Österbott.	1700 ²		
S:t Johannes (II)	1692	Kronoby ¹	aug. 1707 ²		I 1700 2-3 f.
S:t Simon (II)	1693	Kronoby ¹	nov. 1701 ³		I 1700 2-3 f. 1701 4-3 f.
S:t Petter (II)	1695	Kronoby ¹	nov. 1701 ⁴		I 1700 2-3 f.
S:t Philippus (II)	1697	Kronoby ¹	nov. 1701 ⁵	29,7 × 8,3 × 3,3	I 1700 2-3 f. 1701 4-3 f.
S:t Jacobus Minor (II)	1695/1697	(köpt)	1706 ²		I 1700 2-3 f. 2-2 f.
(ex Solen)					
S:t Mathias (II)	köpt 1697	Kronoby?	1706 ²		I 1700 2-3 f.
(ex Kronoby)					
S:t Bartholomeus (II)	1698 ⁶	Österbott.	1713 ²	36,5 × 9,8 × 3,0	I 1700 2-3 f.
S:t Andreas (III)	1699	Österbott.	nov. 1701 ⁵		I 1700 2-3 f. 1701 2-3 f. 2-2 f.
S:t Thomas (III)	1699	Österbott.	okt. 1700 ⁷		I 1700 2-3 f.
S:t Paulus (I)	1701	Österbott.	nov. 1701 ⁵		I 1701 2-3 f.
S:t Marcus (I)	1701	Österbott.	25.9.1704 ⁸		1704 4-3 f.
S:t Lucas (I)	1701	Österbott.	1713 ²	35,9 × 9,8 × 3,0	I 1713 2-3 f.
Wasa	1701	Österbott.	2.8.1709 ²		
S:t Paulus (II)	1702	Österbott.	1713 ²	36,5 × 9,8 × 3,0	
S:t Andreas (IV)	1702	Österbott.	1713 ²		
S:t Simon (III)	1703	Österbott.	1710/1715 ⁹	35,6 × 7,7 × 3,0	I 1713 2-3 f.
S:t Philippus (III)	1703	Österbott.	1715 ²		I 1713 obestyckad.
S:t Judas Thadeus (II)	1703	Österbott.	1715 ²		I 1713 4-3 f.
S:t Petter (III)	1703	Österbott.	1715 ²		I 1713 12-3 f.
S:t Johannes (III) ¹⁰	1704	Österbott.	1715/1716 ¹⁰		I 1713 4-3 f.
S:t Jacobus Major (IV)		Österbott.	1715 ²		
S:t Johannes ¹¹	?/1715	Kungsbacka?	1715 ¹¹		
Hopper ¹²	?/1719		1719 ¹²		
S:t Jacob ¹²	?/1719		1719 ¹²		

Ann.: Krejäarna, som var byggda av furu, användes främst till ekvirkestransporter och andra tyngre laster.

¹ Österbotten.

² Kasserade, slopade och skroven sänkta i Karlskrona.

⁴ Förolyckad vid Libau.

⁵ Förolyckad vid Windau.

³ Förolyckad på »Skånske wallen».

⁷ Förolyckad på Domesnäs.

huruddelen av »kipagen» räddat.

⁹ Apterad till brännare (jfr d:o) i juli 1710.

¹⁰ Använd som fregatt

i Stralsundeskadern. Avtacklad och kasserad 1715, skrävet sålt till handelsman Peter Granskog 1716.

¹¹ Taget i tjänst i juni 1715; förlorad vid

Nydjupet under tjänstgöring vid Stralsundeskadern.

¹² Prisfartyg; sålda på auktion 1719 till innevånare i Karlskrona.

Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förlorat etc.	Dimensioner	Bestyckning
<i>Lastdragare av olika typer</i>					
Jungfrun (katt)	1684	Österbott.	1700 ¹	c:a 25 × ×	I 1700 4-3 f.
Vägen (katt)	1686 ²		1700 ¹		
Skytten (katt)	1688 ²		1700 ¹		
Sophia Lovisa (ex Sophia)	1693/1696	Stralsund	1709/1710 ³	22,6 × 7,4 × 2,4	I 1700 4-3 f.
Hoppe ⁴ (galjotskepp)	?/1699	Karlskrona Österbott. Windau	okt. 1701 ³	26,1 × 6,2 × 3,3 27,3 × 7,7 × 3,3 33,3 × 6,5 × 3,6	1701 2-2 f. 1714 4-3 f.
Cecilia ⁴ (höjt)	1697/1700		dec. 1714 ⁴		
(Jungfru) Sophia ⁵	1697/1700		1705/1706 ⁵		
Herzog von Curland (även kallad Kurske Katten el. Katt des Kurfürst) ⁶	1699/1701		1709/1710 ⁷		
Persianske Köpman ⁶ (katt)	1695/1701	Windau	1716/1717 ⁸	27,0 × 6,5 × 3,0	I 1713 4-3 f. (1714) 2 kanoner.
Meerman ⁶	1697/1701	Windau	1711 ⁹	28,2 × 7,1 × 3,4	1701 2-3 f.
Helena ¹⁰	?/1701		nov. 1701 ¹⁰		
Elisabet ¹¹	?/1701		nov. 1701 ¹¹		
Windau (Nya Pinass- skeppet) ⁸	1701/1702		aug. 1715 ¹²		
Karpen	1670/1702	Windau	12.11.1708 ¹³	25,8 × 6,7 × 3,3	1714 2-1 f., 2-16 lod.
Pfägelin ¹⁴	?/1714		13.7.1714 ¹¹		

¹ Kasserade, avvecklade och sänkta.

² Köpt 1696. Apterad till brännare 1709 (jfr d:o).

³ Köpt i Rostock. Förolyckad på »Rigiske botten».

⁴ Köpt från handelsman Theodor Christoffers i Karlskrona. Förolyckad i drifven vid Rügen.

⁵ Mortagen från f. d. slottsproviantmästaren Dahlgren som likvid för en skuld. Avtacklad i april 1705 och sänkt 1706.

⁶ Priser tagna i Windau från hertigen av Kurland.

⁷ Apterad till brännare (jfr d:o) i juli 1709.

⁸ Även använt som sjukkepp. Sald i Stockholm 1716 och avskriven enl. koll. resolution 22.1.1717.

⁹ Lämnat i vederlag för brigantinen Vita Falken till köpman Hans Dittow.

¹⁰ Förhyrt skepp. Förolyckat vid Windau.

¹¹ Taget från en polsk kapare. Förolyckat vid Libau.

¹² Merendels avtacklat 1706. Försänkt 1708.

¹³ Förolyckat vid Bornholm, mars 1714. Förlorat vid Bornholm.

¹⁴ Furuskepp, taget i tjänst i

Namn och fartygstyp	Sjösatt	Byggnads- ort	Förlorad etc.	Dimensioner	Bestyckning
PRÄMAR (med gaffelsegel)					
Älgen	29.6.1694	Karlskrona	9.4.1718 ¹	20,8 × 5,5 × 1,8	1718 2-3 $\bar{u}$.
Kamelen	2.9.1695	Karlskrona	—	22,3 × 5,5 × 1,8	—
Elefanten	aug. 1703	Karlskrona	—	22,3 × 5,5 × 1,8	(1718) 4 kanoner.
Korpen ²	20.7.1705	Karlskrona	17.7.1714 ²	23,8 × 7,1 × 2,4	—
Valfisken ³	30.5.1707	Karlskrona	—	22,3 × 5,5 × 1,8	I 1713 2-3 $\bar{u}$ N. (1718) 10 kanoner.
Habor	(30.5.1708) ⁴	Skottland	⁴	14,3 × 4,2 × 2,1	obestyckad.

¹ Förolyckad vid Sturkö.² Även benämnd *vedgaljot*. Förolyckad i Arpösund.³ Även benämnd *galjot*.⁴ F. d. hjälpfregatt (jfr d:o) byggd 1692 och inköpt 1701. Sänkt vid varvet i oktober 1713 men åter upptagen. Huggen till ved 1724.

Namn	Anmärkningar
VATTENSKUTOR etc.	
Större Korposkutan	anskaffad 1695; kasserad och avtacklad 1705.
Mindre Korposkutan	anskaffad 1695; kasserad och avtacklad 1705.
Vattenprämen	byggd 1704, köpt från Sheldon 1710. Från och med 1715 benämnd Mindre vattenskutan.
Större vattenskutan	byggd i Karlskrona; sjösatt 26.3.1715.

Namn och fartygstyp	Tagen i tjänst	Anmärkningar
PRISFARTYGG, använda som LASTDRAGARE		
Unga Jungfrun (flöjt)	} Sommarens 1712 uppbringade vid Riga juni 1713 1714	1712 förlorad till danskarna vid Rügen. Kvar 1721.
Förlovade landet (katt, flöjt)		1713 återlämnad mot lösen.
Eendracht (katt)		Holländsk. Okt. 1714 lösgiven.
Tolv släkter (smack)		Holländsk. Förlorad vid Åhus i nov. 1715.
Förgylte Ankaret (katt)		Strandat vid Bornholm i okt. 1714.
Lydia (galjotskepp)	maj 1714	Uppbringad i Finska viken av Stockholmsesk. 1714. Till wismarköpmannen Schacht 1721.
Trummaren (Trumman) (skepp)	1715	Köpt från v. amiral Taube.
Stenhuset (katt)	sept. 1715	1718 2 kanoner. Till lybske skepparen Mangels 1719 i vederlag för galjoten Anna Maria und Öllegard.
Förgyllda Ankaret (flöjt)	sept. 1715	Tagna av danska fregatten Svarta Örn 5.12.1715.
Nobis Krog (smack)	1715 }	Från Danzig. Byggd c:a 1710. 35,6 × 6,8 m; 140 läster; 2 kanoner. Senare benämnt Solen.
Hittebarnet (smack)	1715 }	Från Danzig. Byggd c:a 1712. 28,8 × 6,5 m; 90 läster. Använt som sjukskepp. Kvar 1721.
Enhörningen (galjotskepp)	1716	Från Kiel. Byggd c:a 1704. 20,2 × 6,2 m; 60 läster. 1720 till holsteinske (?) skepparen Hans Hindricksen i vederlag för ett vid Uddevalla sänkt skepp. Byggd c:a 1694. 36,2 × 7,0 m; 150 läster. Köpt av handelsman Sven Witte. Använt som brännare (jfr d:o).
Anna Maria (galjotskepp)	1716	Resolution 6.9.1722 — säljes till handelsman Johan Claeson, Stockholm. Holländsk. Kvar 1721.
S:ta Anna (galjotskepp)	1716	Holländsk. Kvar 1721.
Europa (flöjtskepp)	6.2.1717	1720 till handelsman Jacob Christophers.
Sara Elisabeth (pink) ¹	} köpta på prisauktion enl. resolution 27.8.1717	Såld på auktion 1719.
S:t Johannes (huckert) ²		Resolution 5.7.1722: åter till ägaren.
De Liefde (smack) ³		Från Bergen. Förlorad i Finska skären under flyktingtransport nov. 1721.
De Smitt (smack) ⁴		
Grote Mölle (skepp)	1718	
De Liefde (kjalk)	1719	
Rebecka (pinkskepp)	1720	
Gerechtigheit (flöjtskepp)	juni 1720	

¹ Byggd c:a 1697. 18,2 × 4,6 m; 35 läster.² 19,0 × 4,6 m; 44 läster.³ Byggd c:a 1692. 19,9 × 5,6 m; 36 läster.⁴ Byggd c:a 1714. 20,6 × 5,1 m; 37 läster.

Medlemsförteckning över Sjöhistoriska Samfundet

I.II.I970

Stödjande medlemmar

Fahlström, Rune, verkställande direktör, Zeiss Svenska AB, Stockholm
Kockums Mekaniska Verkstads AB, Malmö

Övriga medlemmar

(Tecknet * innebär att vederbörande är ständig ledamot)

HKH Hertigen av Halland

Ahlberg, Sten, ingenjör, Västerhaninge
Ahldin, Lars, redaktör, Stockholm
Anderberg*, Erik, viceamiral, Stockholm
Ankarcrona*, Sten, advokat, Stockholm
v. Arbin, Claës M, direktör, Milano, Italien
Arnell, Nils Gustaf, kommandör, Västra Frölunda
Aspegren, Ebbe, redaktör, Stockholm

Bachér, Gunnar, kommandör, Visby
Barfod, Jörgen, lektor, Lyngby, Danmark
Beckman*, Yngve, direktör, Stockholm
Berg, Gösta, professor, Stockholm, *styrelseledamot*
Berg, Jonas, intendent, Ektorp
Berg*, Lars O., r:e arkivarie, Uppsala
Bergelin, Stig, konteramiral, Nättraby
Bergens søfartsmuseum, Bergen
Bernström, Göran, kommandörkapten, Djursholm
Berthelsson, Bertil, viceamiral, Bromma
Bjernerikull, Stig, överstelöjtnant, Täby
Bjurling, Oscar, professor, Lund, *styrelseledamot*
Bjurman, Christer, löjtnant, Vendelsö
Bjärsjö, Hans, disponent, Bromma
Björklund, Sven, kommandörkapten, Lidingö
Björkqvist, Karl-Axel, stud., Ronneby
Blekinge museum, Karlskrona
Blidberg, Einar, konteramiral, Bromma, *ordförande*
Boldt-Christmas*, Gösta, kommandörkapten, Västra Frölunda
Bogenstam, Curt, marindirektör, Täby
Borås stadsbibliotek, Borås

Brigge, Gösta, överingenjör, Lidingö
 Brinck, Seth, generalkonsul, Stockholm
 Brodin, Lars, skeppsredare, Enebyberg
 Broomé, Bertil, krigsarkivarie, Stockholm, *vice ordförande*
 Broström, Olle, byrådirektör, Stockholm
 Brusewitz, Sven, direktör, Djursholm, *styrelseledamot*
 Brännström, Edvin, lokförare, Spånga
 Bäckman, Johan Olof, fasighetsingenjör, Lidingö

Cederlund, Carl Olof, r:re intendent, Hägersten
 Cederlöf, Olle, styresman, Stockholm
 Celsing, Gustaf, kommendörkapten, Stockholm
 Christiansson*, Eric Th., civilingenjör, Göteborg
 Clason, Edward, kommendör, Stockholm
 Claus, Gillis, byråchef, Stockholm
 Croneborg, Rutger, kommendör, Stockholm

Daggfeldt, Bertil, kommendörkapten, Täby
 Degerström, Anders, stud., Lidingö

Edström, Torsten, tandläkare, Vällingby
 Ekensbergs varv*, aktiebolag, Stockholm
 Ekman*, Gustaf Henrik, fil. kand., Göteborg
 Ellsén, Jarl A. A:son, kommendörkapten, Farsta
 Engdahl, Roland, gränschef, Stockholm
 Englund, Fritz, bankkamrer, Solna, *styrelseledamot*
 Englund, Maj, fru, Solna
 Engwall*, Sven, kapten, Gävle
 Ericson, Stig H:son, riksmarskalk, amiral, Stockholm
 Ericsson, Christoffer, fil. mag., kaptenlöjtnant, Helsingfors
 Ericsson, Göran M., ekon. stud., Stockholm

Fagerholm, Per Olof, sjöfartsråd, Stockholm
 Fahlström, Jan Magnus, redaktör, Stockholm, *styrelseledamot*
 Falk, Sven, aukt. revisor, Stockholm
 Finnboda varv*, aktiebolag, Stockholm
 Florman, Gösta E., direktör, Stockholm
 Forsgren, Christer, tekn. stud., Älvsjö
 Forssell*, Arne, fil. doktor, Stockholm, *ledamot av Samfundets råd, hedersledamot*
 Frölich, Janos, ingenjör, Saltsjö-Boo
 Föreningen Varvmuseets vänner i Karlskrona, Karlskrona

Gerentz, Sven, direktör, Stockholm
 Gihl, Torsten, professor, Stockholm
 Gjöres, Axel, generaldirektör, Bromma
 Glete, Jan, fil. stud., Stockholm
 Gradelius, Erik, kapten, Stockholm

Graffman*, Holger, mariningenjör, Danderyd
 Grisell, Bengt, herr, Stockholm
 Grundström, Torsten, fil. lic., Uppsala
 Gruvberger, Nils, lektor, Jönköping
 Grönstrand, Lars, magister, Åbo, Finland
 Gunnarson, Börje, bankdirektör, Ångskulla, Finland
 Gävle museum, Gävle
 Gävle stadsbibliotek, Gävle
 Göransson, Henrik, byråchef, Stockholm
 Göteborgs bogserings- och bärgnings AB*, Göteborg
 Göteborgs historiska museum, Göteborg
 Göthammar, Hugo, löjtnant, Södertälje

Hafström, Georg, kommandörkapten, Saltsjöbaden, *styrelseledamot*
 Hafström, A. Gerhard G:son, professor, Stockholm
 Haglund, Egon, folkskollärare, Henån
 Hahr, Gösta, överste, Stockholm
 Hahr, Henrik, programdirektör, Stockholm
 Hallands museum, Halmstad
 Hallström*, Sten G:son, sjökapten, Täby, *styrelseledamot*
 Hamilton, Percy, kommandör, greve, Bromma
 Hammar, Maja, fru, Stockholm
 Hammargren*, Henning, kommandör, Stockholm
 Hammarskjöld, Carl-Gustaf, kommandörkapten, Stockholm
 Hansson, Hans, styresman, Stockholm, *styrelseledamot*
 Hasslöf, Olof, docent, Malmö
 Hedin, Sören, kommandörkapten, Stockholm
 v. Heijne, Lennart, advokat, Saltsjöbaden
 Hjermer, Evald, godsägare, Solna
 Holm, Nils F., r:e arkivarie, Bromma
 Holmberg, Svante, byråassistent, Solna
 Holmquist, Åke, fil. mag., Spånga
 Hoogland, Herman, direktör, Stockholm
 Holmsunds aktiebolag*, Holmsund
 Holtze, Bengt, arkivchef, Solna
 Hållenius, Bo R., advokat, Stockholm
 Häggmark, Gunnar, herr, Stockholm
 Hälsingborgs stadsbibliotek, Hälsingborg
 Härlin, Axel, civiling., Göteborg
 Högberg, Staffan, fil. lic., Solna
 Högström, Per Olof, kommandörkapten, Stockholm
 Hörgren, Karl Gösta, direktör, Stockholm

Insulander, Ivar, krigsråd, Stockholm
 Isidorsson, Håkan Isidor, sjökapten, Tollerred

Jakobsson, Carl-Axel, postmästare, Visby
 Jansson*, E. Alfred, fil. dr, Bromma
 Jardal, Jan-Gunnar, departementssekr., Vällingby
 Jedeur-Palmgren, Gunnar, viceamiral, Onsala
 Johnson, Alfred, herr, Sölvesborg
 Jonson, Knut Per-Olov, kommandörkapten, Västra Frölunda
 Johnsonkoncernens arkiv och bibliotek, Stockholm
 Jägerskiöld, Olof, arkivråd, Bromma

Kalmar läns museum, Kalmar
 Kalmar stadsbibliotek, Kalmar
 Karlskrona stadsbibliotek, Karlskrona
 Karlskronavarvet, AB, Karlskrona
 Karlzon, Arthur, finmekaniker, Oskarström
 Kemmer, Gunnar, förste marindirektör, varvschef, Bromma
 Kleingardt, Birgitta, fil. mag., Stockholm
 Klingborn, Iwan, ingenjör, Farsta
 af Klint, Erik, viceamiral, Stockholm
 Kramfors aktiebolag*, Kramfors
 Krigsarkivet, Kungl., Stockholm
 Krokstedt, Oscar, viceamiral, Kristianstad
 Kromnow, Åke, riksarkivarie, Stockholm
 Kull, Allan, kommandörkapten, Stockholm, *styrelseledamot*
 Kullenberg, Börje, professor, Göteborg, *styrelseledamot*

Lamm*, Olof, generalkonsul, Lidingö
 Landström, Björn, konstnär, Saltsjöbaden
 Larsander, Lennart, överste, Stockholm
 Larsson, Erik, direktör, Hälsingborg
 Liljekvist, Gösta, marindirektör, Stocksund
 Lindemalm, Åke, amiral, Stockholm
 Lindgren, Lennart, kommandörkapten, Stockholm
 Lindgren, Torsten, kommandörkapten, Solna
 Lindkvist, Olof, annonschef, Djursholm
 Lindström, Allan, lektor, Lerum
 Lindwall, Åke, byrådirektör, Hägersten
 Lingis, Jozuas, lektor, Bromma
 Ljungqvist, Lennart, inköpsdirektör, Stocksund
 Lundström, Per, museidirektör, Stockholm
 Lundvall, Bengt, viceamiral, Brottby
 Löw, Bengt, förste arkivarie, Enskede

Malmsten, Bror, sjökapten, Viken
 Malmö drätselkammare, historiska avdelningen, Malmö
 Malmö stadsbibliotek, Malmö

Marinens bibliotek, Köpenhamn
 Marinstabens bibliotek, Stockholm
 Mattsson, Paul, kapten, Enskede
 Mellander*, Einar, advokat, Göteborg
 Militärhögskolan, Kungl., Stockholm
 Motala stadsbibliotek, Motala
 Müller, Lennart, överläkare, Hudiksvall

Nettelbladt, Bo, överingenjör, Täby
 Neumeyer, Fredrik, doktoringenjör, Bromma
 Nisser, Marie, fil. lic., Uppsala
 Norberg, Erik, byrådirektör, Stockholm
 Nordiska museet, Stockholm
 Nordström, Elsa, f. arkivarie, Stockholm
 Norman, Olof, laborator, Lund
 Norrköpings stadsbibliotek, Norrköping
 Norrtälje stadsbibliotek, Norrtälje
 Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo
 Notini, Stig, kommendörkapten, Göteborg, *styrelseledamot*

Odelberg, Wilhelm, överbibliotekarie, Stockholm, *ledamot av Samfundets råd*
 Ohrelius, Bengt, kapten, Stockholm
 Oldenburg, Ivar, marinöverdirektör, Stockholm
 Olofsson, Jan, arkivarie, Vallentuna
 Olsson, May, fru, Göteborg
 Olsson, Martin, professor, Stockholm, *ledamot av Samfundets råd*
 Olsson, Mats, civilingenjör, Karlskoga
 Olsson, Nils William, doktor, Minneapolis, Minnesota, USA
 Oskarshamns varv*, Aktiebolag, Stockholm
 Oxenstierna, Johan Gabriel, kommendör, greve, Norrtälje

Palm*, Lennart Th., fil. kand., Stockholm
 Palme, Sven Ulric, professor, Uppsala
 Palmstierna, Christer, friherre, Stockholm
 Papp, David, intendent, Stockholm
 Persson, Stig-Gunnar, tjänsteman, Stockholm
 Petersson, Björn, teknolog, Göteborg
 Petersson, Torsten, generallotsdirektör, Stockholm

Rehnsfeldt, Wilhelm, läroverksadjunkt, Danderyd
 Reichenberg, Olof, lektor, Stockholm
 Rosell, Folke, advokat, Partille
 Rosell, Lennart, arkivarie, Danderyd, *sekr. och redaktör för Samfundets skriftserie*
 Rothfjell, Eric, ingenjör, Stockholm
 Rudling, Lennart, kommendörkapten, Solna
 Rumenius, John, kapten, Göteborg
 Rundquist*, Erik, direktör, Lidingö

Sandberg, Per, rektor, Stockholm
 Sandvall, John, överstelöjtnant, Täby
 Schoerner, Gunnar, marindirektör, Stockholm, *skattnästare*
 Schröder, Karl, civilingenjör, Stockholm
 Segrell, Karl, konteramiral, Stockholm
 Severin, Erik, generaldirektör, Vällingby
 Sjöblom, Ragnar, aukt. revisor, Göteborg
 Sjöfartsmuseet, Göteborg
 Sjökrigsskolan, Kungl., Täby
 Sjöofficerssällskapet, Västra Frölunda
 Sjöofficerssällskapet, Stockholm
 Skantze, Leif, lektor, Östersund
 Soop, Hans, intendent, Tyresö
 Staf, Nils, teol. o. fil. doktor, Hägersten, *styrelseledamot*
 Statens sjöhistoriska museum, Stockholm
 Stendahl, Arne, direktör, Stockholm
 Sterner, Bertil, bokförläggare, Stockholm
 Stetler, Emil, avdelningsdirektör, Farsta
 Stifts- och landsbiblioteket, Linköping
 Stifts- och landsbiblioteket, Västerås
 Stille, Åke, rektor, Uppsala, *ledamot av Samfundets råd*
 Stockholms stadsarkiv, Stockholm
 Sundström, Göran, intendent, Västerhaninge
 Swartz, Carl, bankdirektör, Stockholm
 Svenska Amerikalinjen*, Aktiebolag, Göteborg
 Svenska Amerika-Mexiko linjen*, Aktiebolag, Göteborg
 Svenska Cellulosa Aktiebolaget*, Stockholm
 Svenska Lloyd, Rederiaktiebolag*, Göteborg
 Svenska Sockerfabriksaktiebolaget*, Malmö
 Svensson, Jan Olof, herr, Malmö
 Sveriges Flotta, Föreningen*, Stockholm
 Söderlund, Carl Axel, direktör, Djursholm
 Söderkvist, Göthe, herr, Linköping

Taube, Fredrik, kommendör, greve, Lidingö
 Tellander, Folke, ingenjör, Hägersten
 Tengzelius, Rutger, kommendör, Karlskrona
 Thorburn, Thomas, professor, Tumba
 Traung, Björn, ingenjör, Hisings Kärra
 Törnbom, Olle, studierektor, Stockholm

Uggla, Hans C:son, konteramiral, Stockholm, *styrelseledamot*
 af Ugglas, Oscar, kammarherre, friherre, Stockholm
 Umeå stadsbibliotek, Umeå
 Universitetet i Göteborg, Kungl., Historiska institutionen, Göteborg
 Universitetet i Lund, Kungl., Historiska institutionen, Lund

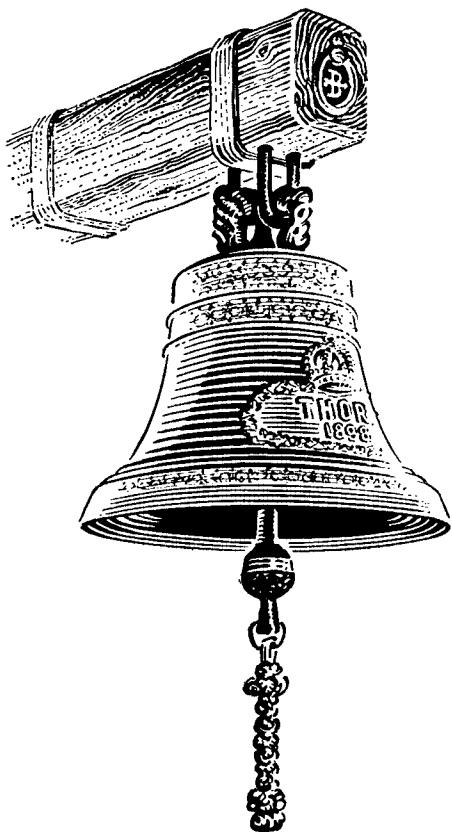
Universitetet i Stockholm, Kungl., Humanistiska biblioteket, Stockholm
 Universitetsbiblioteket, Kgl., Oslo
 University of Washington, Seattle 5, Wash., USA
 Uppsala stadsbibliotek, Uppsala

Wallenberg, Berit, fil. lic., Stockholm
 Wallenberg, Birgitte, konsul, Stockholm
 Wallenberg*, Henry, generalkonsul, Stockholm, *styrelseledamot*
 Vallerö, Rolf, r:e arkivarie, Enskede
 Wallin, Olle, fil. stud., Stockholm
 Webe, Gösta, r:e intendent, Stockholm
 Wedin*, Folke, amiralitetsråd, Stockholm
 Wetter, Erik, konteramiral, r:e hovmarskalk, Solna
 Wetterblad, Ragnar V., konteramiral, Sparreholm
 Wettergren, Nils, krigsråd, Stockholm
 Wiberg, Stig, ingenjör, Solna
 Wichman, Holger, r:e arkivarie, Bromma
 Wickberg, Ingmar, kommendör, Lidingö
 Wiklund, Bo, leg. tandläkare, Solna
 Visby stadsbibliotek, Visby
 Vitterhets-, Historie- och Antikvitets-akademien, Kungl., Stockholm
 Wängberg, Hans Åke, byråchef, Stockholm
 Västerbottens läns museum, Umeå

Zingmark, Bengt, leg. tandläkare, Täby

Åhlund, Gustaf Bertil, kommendörkapten, Täby
 Åkerman, Rolf, plåtslagare, Glumslöv
 Åkerström, Bengt, ingenjör, Lidingö
 Åkesson, Arne, kommendör, Stockholm
 Ångfartygaktiebolaget Tirfing*, Göteborg
 Århus stadsbibliotek, Århus, Danmark

Ödman*, Nils Erik, kommendör, Djursholm
 Ödman, Tor, överingenjör, Stockholm
 Örlogsmannasällskapet, Kungl., Karlskrona
 Örtendahl, Sune, kapten, Enebyberg

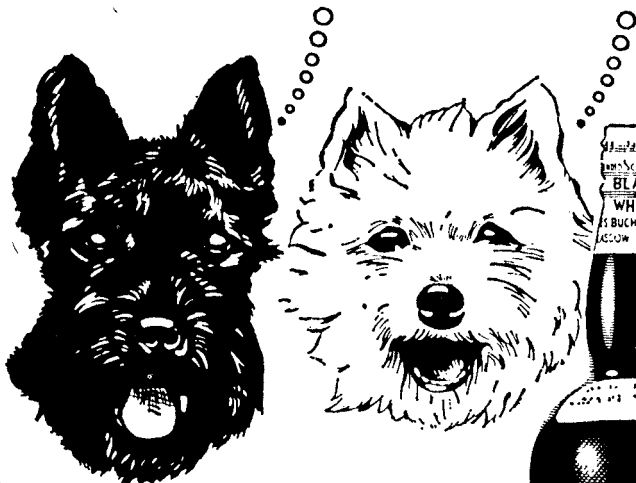


Teckningen visar skeppsklockan på pansarbåten Thor, byggd år 1898 och tagen ur tjänst år 1927.

Klockan överlämnades år 1948 till AB Bofors från Kungl. Sjökrigshögskolan som ett tecken på uppskattning av ett 50-årigt fruktbarande samarbete.

AB BOFORS känner över gåvan samma stolthet som över framgången att allt sedan sekelskiftet vara Marinens främste leverantör av artilleri och pansar.

*Hör White, så dom berömmar oss, Inte alls, Black, det är
alla husse väänner! WHISKYN dom menar!*



**'BLACK
& WHITE'**
SCOTCH WHISKY
"BUCHANAN'S"



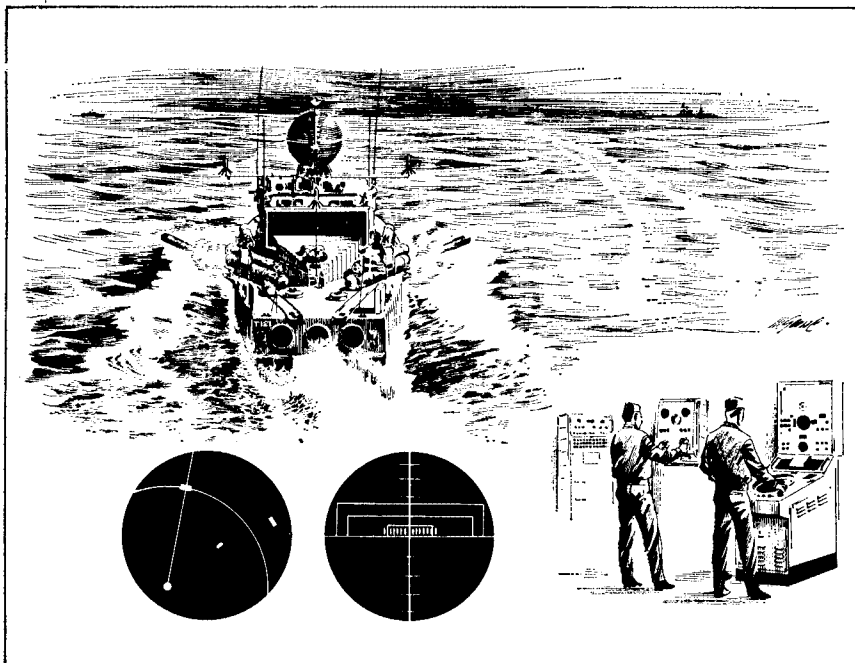
FÖRENINGEN
SVERIGES
SJÖFARTSMUSEUM

I STOCKHOLM

stöder
Sjöhistoriska
museets
verksamhet

STÖD FÖRENINGEN
GENOM ATT
GÅ IN SOM MEDLEM

TELEFON 08/22 39 80
Djurgårdsbrunnsvägen 24
115 27 STOCKHOLM
POSTGIRO 15 46 10



SPICA har radar- och eldledningssystem från Philips

Militärelektronik - systemkunnande

Philips Teleindustri AB producerar:

- Radarstationer
 - Eldledningssystem
 - Kommunikationsmateriel
 - Radionavigeringsutrustningar
- för armé-, marin- och flygbruk såväl i Sverige som utlandet.

Några aktuella leveranser:

- Hoppfrekvensradar för spaning och följning av luft- och sjömål
- Vapenkontrollsystem för torpedbåtar typ SPICA, ubåtar typ SJÖORMEN,

fregatter typ VISBY samt för fasta och rörliga kustartilleribatterier

- Navigeringsutrustningar för DRAKEN och SK60

Bakom Philips Teleindustri AB finns den internationella Philips-koncernens samlade resurser för forskning och avancerat utvecklingsarbete.

DRIFTSÄKERHET

AVANCERAD TEKNIK

SYSTEMKUNNANDE



PHILIPS TELEINDUSTRI AB
Fack. 175 00 Stockholm-Jakobsberg
Telefon 0758/100 00

PHILIPS

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE

Ledamöter av Samfun- dets råd	{	Konteramiral Einar Blidberg, Bromma, ordförande,
		Krigsarkivarie Bertil Broomé, Stockholm, vice ordförande,
		Arkivarie Lennart Rosell, Danderyd, sekreterare och redaktör
		för samfundets skriftserie,
		Marindirektör Gunnar Schoerner, Stockholm, skattmästare,
		Fil. dr Arne Forssell, Stockholm,
		Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Stockholm,
		Professor Martin Olsson, Stockholm,
		Rektor Åke Stille, Uppsala,

Professor Gösta Berg, Stockholm,
 Professor Oscar Bjurling, Lund,
 Direktör Sven Brusewitz, Djursholm,
 Byråchef Gillis Claus, Stockholm,
 Bankkamrer Fritz Englund,
 Redaktör Jan Magnus Fahlström, Stockholm,
 Kommendörkapten Georg Hafström, Saltsjöbaden,
 Sjökapten Sten G:son Hallström, Täby,
 Styresman Hans Hansson, Stockholm,
 Kommendörkapten Allan Kull, Stockholm,
 Professor Börje Kullenberg, Göteborg,
 Kommendörkapten Stig Notini, Göteborg,
 Teol. o. fil. doktor Nils Staf, Hägersten,
 Konteramiral Hans C:son Ugglå, Stockholm,
 Generalkonsul Henry Wallenberg, Stockholm.

Innehåll

<i>Lars O. Berg</i> , Karolinsk flotta. Studier	3
Medlemsförteckning över Sjöhistoriska Samfundet den 1 november 1970	86

ALMQVIST & WIKSELL
STOCKHOLM

Pris c:a 30 kronor

Uppsala 1970. Almqvist & Wiksells Boktryckeri AB 704516