

Vraket

Det är ingen konst att hitta till *Riksäpplets* vrakplats. Om man dyker ner vid Äppelskärets västra sida kommer man ganska snart att simma på vraket. Studier av själva vraket har länge lyst med sin frånvaro och kanske bottenar det i den utbredda uppfattningen att endast en andefattig hög av sjödränkta spillror återstår. Jämfört med *Vasa*, vars skrov återfanns intakt upp till övre däck, så framstår *Riksäpplet* onekligen som ganska trasigt. Men vid jämförelse med vraken efter exempelvis *Kronan* och *Svärdet* finns det knappast mindre bevarat av *Riksäpplets* skrov. Däremot har det länge saknats en ordentlig arkeologisk beskrivning av hur det egentligen ser ut nere på botten.

Ett första steg för att närma mig *Riksäpplet* från ett mer renodlat arkeologiskt perspektiv har därför varit att kartera och upprätta en planritning av vrakplatsen.

Vrakkarta

Det finns många olika sätt att kartera vrak. Fotomosaiker, där flera fotografier fogas samman till en större helhet, är en populär metod, inte minst sedan den digitala tekniken medfört ett till synes sömlöst resultat. I skrivande stund börjar allt fler använda sig av fotogrammetri, som resulterar i ett tredimensionellt foto som kan vridas och vändas på. Ett kameraobjektiv betraktar dock världen på ett annat sätt än det mänskliga ögat. Det skiljer inte ut vad i synfältet som är väsentligt att registrera och förmedla. Eroderade plankor, skräp, vegetation, sediment och andra totalt irrelevanta objekt, som knappast behövs för att förstå ett vrak som det skepp det en gång var, avbildas i lika hög utsträckning som betydligt viktigare fynd och skeppsdelar. Det råder knappast något tvivel om att fotomosaiker och fotogrammetrier är utmärkta medier för att kommunicera intrycket av vrakplatser. Men det är lätt att förblindas av tekniken och glömma bort att de färgskiftningar som visas på undervattensfotografierna sällan eller aldrig

motsvarar de kulörer som skeppet hade då det fortfarande flöt. De löst liggande delarna, de flammigt mörknade plankorna liksom rosten och kolonierna av havstulpaner och blåmusslor är direkt vilseledande i den arkeologiska analysprocessen. En vrakplats som *Riksäpplet*, som i stor utsträckning täcks av lösa och i sekundärt läge avsatta föremål, är svår att förstå vid en första anblick. Därför har jag valt att i stället dokumentera vrakplatsen med en ritning.

Att rita beskrivs ibland som ett sätt att aktivt se. Innan pennan sätts mot pappret måste motivet betraktas, de betydelsefulla detaljerna och formerna måste registreras av ögat och ett urval måste göras. Att rita handlar om att förmedla vissa *utvalda* delar av vad man ser. Det handlar således om att tvådimensionellt på en yta som motsvarar inte mer än en handflata presentera utvalda aspekter av en över 50 meter lång tredimensionell fornlämning.

Medan kameraobjektivet är just objektivt, i den meningen att det inte självt gör någon skillnad på vad som är relevant och inte, är skisandet en i högsta grad subjektiv dokumentationsmetod som involverar den som håller i pennan. Två arkeologer som dokumenterar samma material kommer tvivelsutan att leverera olika resultat beroende på tidigare erfarenheter och framför allt på vilka aspekter av det dokumenterade objektet som de valt att förmedla.

På en vrakplats som *Riksäpplet*, som täcks av en stor mängd lösa deformerade träbitar vilka för länge sedan förlorat sin ursprungliga form, handlar dokumentationen i stor utsträckning om att sälla, sortera och välja ut. Att se förbi eroderade pinnar, sediment, sjögräs, skräp och annat som skymmer och stör mer väsentlig arkeologisk information. Att dokumentera handlar således om att ställa frågor till lämningen, att söka efter och registrera vissa specifika delar och detaljer (se diskussion hos Sjömar 2000:71; Sjömar et al. 2000; Eriksdotter 2005:120; Johnson 2006:93–95; Eriksson 2014a:41–49).

Det går utmärkt att mäta och rita med blyertspennor på konventionell ritfilm under vattnet (fig. 6.1) (jfr Adams 2013). Ett annat sätt som visat sig vara effektivt är att filma vraket under vatten och sedan rita utifrån filmen. Materialet till min planritning har i stor utsträckning samlats in med hjälp av filmkamera. Genom att simma utmed måttband som placerats i på förhand bestämda stråk över vraket, går det att få en viss rumslig orientering i materialet. Urvalet av vad som är relevant att inkludera på planritningen kan med denna metod ske i efterhand, när fältarbetet är avslutat. Planer tecknade från video eller



Fig. 6.1. Dokumentation av *Riksäpplet* med hjälp av blyertspenna, ritskiva, tumstock och en liten filmkamera i pannan. Foto: Oskar Sander.

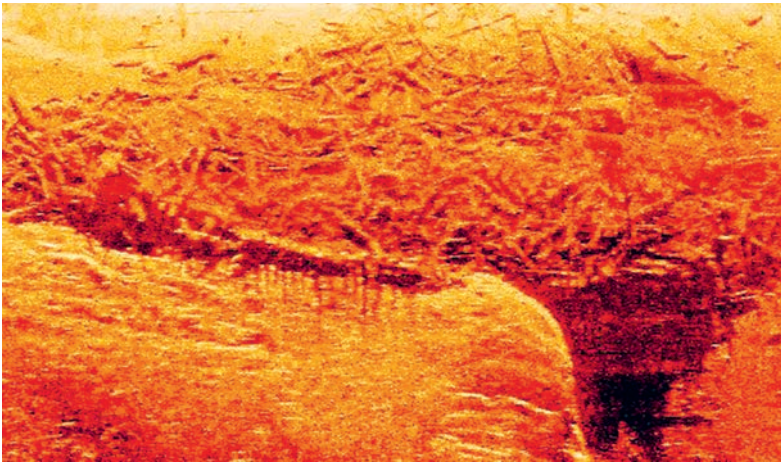
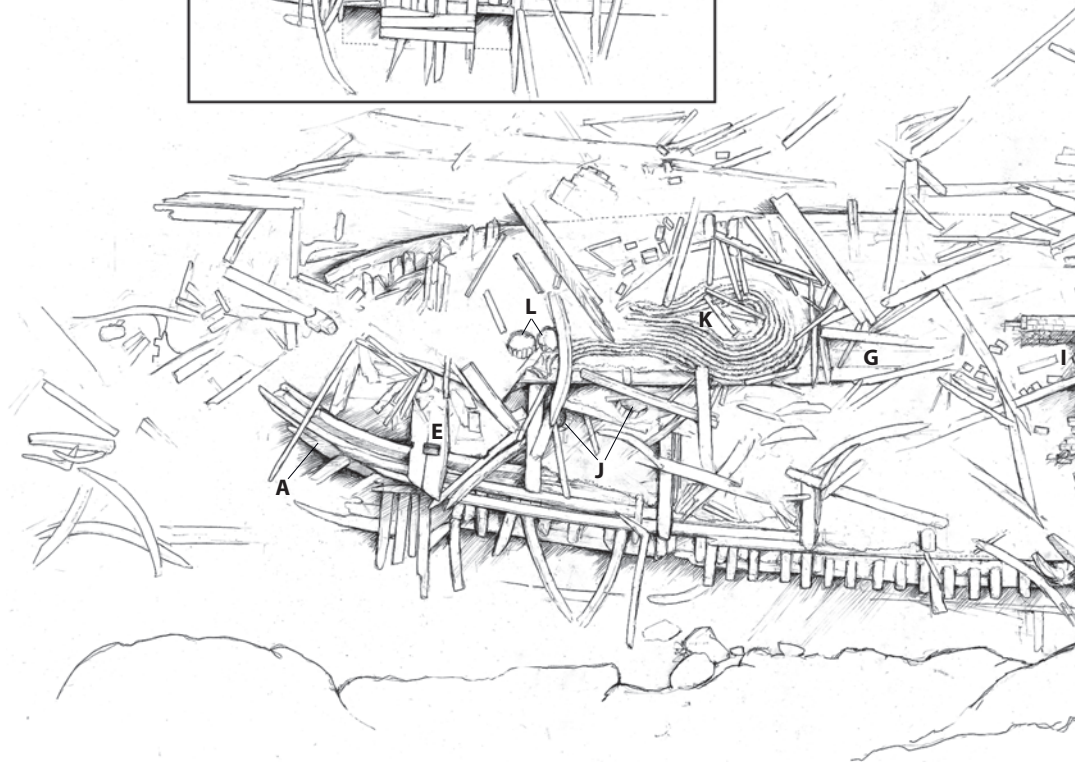
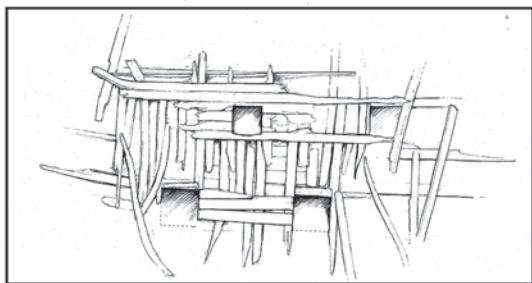


Fig. 6.2. *Side-scan sonar*-bild av vrakplatsen: Anders Näsman, dykfartyget *Viola*.

på plats under vatten kan göras förhållandevis riktiga när det gäller detaljer. Det är dock betydligt svårare att få precision i de lite större proportionerna, att avgöra om en balk är fem eller sju meter, om den ligger parallellt med eller i vinkel i förhållande till en skrovsida och liknande (se även diskussion hos Eriksson 2014a:40–51).



För att få reda på skalan, kan olika karteringar användas som underlag för den slutliga renritningen. För *Riksäpplets* del fanns en *side-scan sonar*-kartering att tillgå, en bild upprättad med hjälp av ett sidotittande ekolod (fig. 6.2). Sonarbilden ställdes till projektets förfogande av Anders Näsman som tagit den med dykfartyget *Viola*. Den skrevs ut i skala 1:30 och användes som stöd när planen ritades upp med blyertspenna på konventionell ritfilm hemma på köksbordet.

Renritning är ett tidskrävande och ibland väldigt långtråkigt arbete med mycket raderande och förnyade försök. Detta är emellertid något som vägs upp av de nya insikter och rena aha-upplevelser som

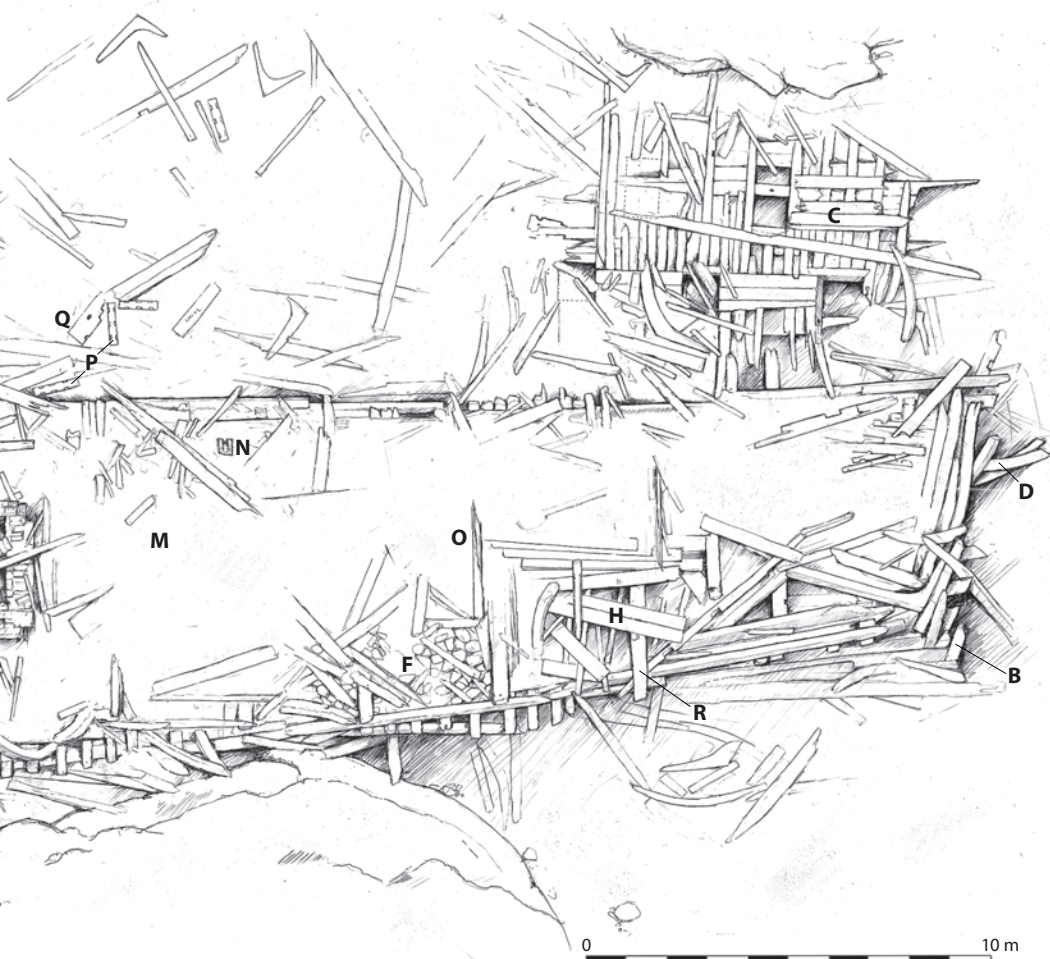


Fig. 6.3. Vrakplatsen med skeppets för till vänster i bild. Det inramade partiet uppe till vänster ligger egentligen ungefär 50 meter akter om vraket. A: förstäv, B: akterstäv, C: styrbords låring som är bevarad upp till mellersta överloppet, D: böjda bordläggningsplankor som avslöjar skeppets karaktäristiska engelska *round tuck*, E: fockmastfoten, F: barlast i form av sten, G: trossdäcket, H: rester av plattform på trossdäck, I: tegelkabyssen, J: tjärtunnor i hålskeppet, K: ankarkabel, L: tunnor på trossdäck, M: område med ved, N: pumpränna, O: pumprör, P: lösa karvlar som förstärkt däcket mellan balkarna, Q: lavettsida, R: mesanmastfot. Illustration: Niklas Eriksson.

infinner sig när man plötsligt förstår hur olika saker hänger ihop, när en bevarad däcksnivå plötsligt blir uppenbar eller när man förstår att det suttit ett fönster eller liknande på ett visst ställe. Att rita planritningar kan jämföras med arkeologiska utgrävningar, där bit för bit av gravar, hus eller andra under jorden dolda strukturer systematiskt friläggs och där olika detaljer och mörkfärgningar successivt kommer i dagen. Så småningom framträder nya, tidigare okända rumsliga och kontextuella sammanhang som arkeologen kan ta vara på i sin analys.

Min ambition har varit att göra planritningen så exakt som möjligt, men det är viktigt att komma ihåg att den inte utgör en exakt avbildning av verkligheten. Jag menar dock att precisionen är tillräckligt hög för att den ska kunna fungera som utgångspunkt för en illustration av hur mycket som finns kvar av skrovet samt för en diskussion om hur skeppet såg ut och hur det var rumsligt organiserat, det vill säga skeppets arkitektur.

Fälтарbetet som legat till grund för karteringen har inte bestått av en stor kostsam fältextpedition med ett stort antal båtar, arkeologer och dykare. I stället har arbetet utgått från foto- och filmmaterial som tidigare samlats in, vilket sedan kompletterats med dykningar utförda tillsammans med entusiaster från Marinarkeologiska sällskapet (MAS) och Kungliga Tekniska högskolans dyksällskap (KTH Dyk) som har hjälpt till och bidragit på frivillig basis.

Vad finns kvar på vrakplatsen?

Sedan *Riksäpplet* hade törnat mot klippan, bordläggningen hade krossats och skrovet vattenfyllts, lade sig skeppet tillrätta med kraftig slagsida åt styrbord (fig. 6.3). Kölen är ännu bevarad i sin fulla längd och vilar mot undervattensbergets fot. I söder återfinns en stump av förstäven och i aktern en kort del av akterstävén. Skrovet lutar omkring 35 grader åt styrbord. Babordssidan bröts sönder i samband med Hofstädters och senare Libertons kanonbärgningar redan på 1600-talet och under 1860-talet finfördelades den ytterligare med dynamitens hjälp. En mindre del finns kvar och framträder likt en palissad av kraftiga spant utmed Äppelskäret.

När bröderna Olschanski påbörjade sina bärgningsarbeten rapporterade dagstidningarna att däcksnivåerna låg staplade på varandra. Men eftersom däcksbalkarna innehöll relativt få dymlings- och spikhål i förhållande till volymen trä, så bärgades de. Idag finns endast något

enstaka fragment av dessa balkar kvar på vraket (jfr AB 1921-09-30). Mycket av det som en dykande besökare upplever som löst bråte är så kallade karvlar, halvbalkar och däcksplankor, vilka en gång utgjort de tre överloppens beståndsdelar men nu ligger utspridda över de sammanhängande partierna av skrovet.

Riksäpplets styrbordssida är bevarad upp till nivån för det undre överloppet, det vill säga det undre batteridäcket. Längs denna nivå har skrovsidan knäckts och de övre delarna av skrovsidan har lagt sig platt mot botten. I aktern återfinns ett ganska stort sammanhängande parti med kanonportar och fönsteröppningar medan en del av bogpartiet ligger löst ett femtiotal meter akter om vraket (fig. 3.3 samt infällt parti på fig. 6.3).

Längst akterut på styrbordssidan står ett par kraftiga böjda bordläggningssplankor upp ur dyn och visar att *Riksäpplet* byggdes med så kallad *round tuck*. Det innebär att skarven mellan den nedersta delen av akterspegeln, den så kallade vattenspegeln, och skrovsidan byggdes ihop och ersattes av en rundning. Konstruktionen är karaktäristisk för engelska skepp (Laughton 1925:105–106; Landström 1980:105) och *Riksäpplet* var ett av de första som byggdes med denna eleganta konstruktion i Sverige.

Riksäpplets rum

Arkitektur beskrivs ibland som ”konsten att organisera rummet” (Markus 1992:8, även Upton 2002). Rummet som omsluts av exempelvis väggar, golv och tak är en artefakt i sig. Hur väggar, dörrar, fönster och annat placeras och dimensioneras i en byggnad påverkar möjligheterna att leva i och röra sig i byggnaden och styr på det viset mänskliga beteendemönster. Människor måste helt enkelt underkasta sig arkitekturen. Rumsarrangemang kan således aktivt användas för att styra människors beteenden. Att neka vissa grupper tillträde till olika utrymmen är att samtidigt inskränka deras handlingsutrymme. Rumsliga arrangemang i byggnader, städer och landskap avspeglar intentioner hos den kultur som skapat dem. Det är därför som rum i byggnader, stadsplaner och landskap även uppmärksammas av arkeologer (se t.ex. Tilley 1994; Delle 1998; Johnson 2002; Eriksdotter 2005).

Ombord på ett krigsfartyg tvingas ett stort antal människor att samexistera inom ett begränsat utrymme. Analys av rumsarrange-

mang ombord på skepp kan vara en ingång till förståelse av dem som byggt och använt fartyget. Skeppsvrak är därför utmärkta studieobjekt för den som är intresserad av hur människorna delade upp rummet i privata och gemensamma sfärer, vilka dagliga rutiner som utfördes gemensamt och vad som var enskilt (se t.ex. Eriksson 2013b; 2014a; 2015a).

Riktigt intressant blir analysen av byggnadens rumsliga dimension när den befolkas, när rummet ses som en inramning för brukarnas vardagliga praktiker. Hur har rummet använts för arbete, boende och måltider? Hur har olika grupper samexisterat? Rum används inte minst för att upprätthålla maktrelationer. Beroende på tid och rum kan hierarkier grunda sig på allt från kön och ståndstillhörighet till kompetens- och ansvarsområde ombord på skeppet (jfr Stadin 2009; Eriksson 2014a; Höglund 2015). Analyser av dåtida praktiker blottar normer och värderingar och kan förvåna en sentida betraktare. En besökare på Vasamuseet kanske lyfter på ögonbrynen vid åsynen av de avträden som var ämnade för besättningen, som till skillnad från de adliga befälens silverpottor i skeppets akter är placerade under bar himmel längst förut i skeppets galjon. Attityderna till såväl hygien som vad som anses privat har onekligen ändrats sedan 1620-talet, och museibesökaren hänvisas till mer avsides belägna inrättningar uppdelade utifrån biologiskt kön eller eventuella handikapp.

De kulturella skillnaderna mellan det tidigmoderna Nederländerna och det tidigmoderna England var sannolikt inte lika stora som mellan oss och 1600-talsmänniskorna, men de var ändå så stora att rummet ombord på respektive flottas fartyg organiserades på olika sätt. *Riksäpplet* är intressant i detta sammanhang eftersom det var ett av de första skeppen som byggdes på engelskt manér i Sverige, ett land vars flotta under lång tid stått under nederländsk influens. Skillnaderna mellan skrov byggda på holländskt manér och på engelskt påverkade såväl utseende som seglingsegenskaper, men även utrymmet inuti skeppet. Introduktionen av skepp med engelsk skrovform ledde till livliga diskussioner inom amiralitetet, som gärna ville organisera skeppen invändigt enligt hävdvunna principer (jfr Jakobsson 1999; 2000). *Riksäpplets* vrak ger förhållandevis klara besked: skeppet framstår som en sammansmältning av skeppsarkitektoniska influenser, inte minst avseende rumsarrangemanget.

Förhållandet åskådliggörs med ritningen av skeppet i genomskärning (se fig. 6.4). Det finns all anledning att förmoda att *Riksäpplets*

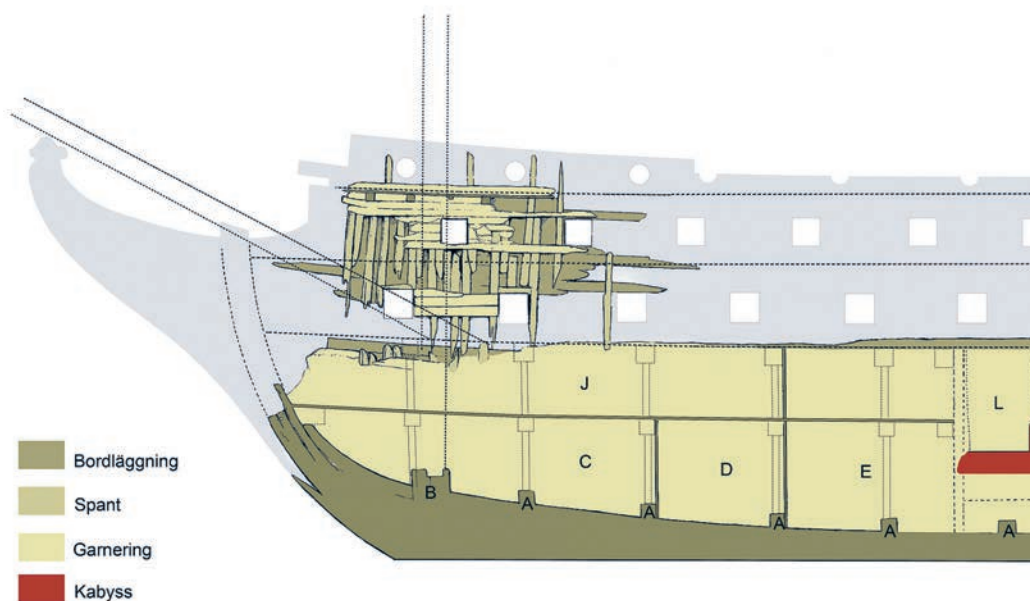
däcksarrangemang liknade modellen Ö 3 med tre fasta överlopp utan backdäck i fören. Kurvaturen på stävarna liksom kanondäckens sträckning är därför lånade från Hugo Åkermarks uppmätning av modellen Ö 3 från 1930 (SMM inventarienummer 759_1).

Hålskeppet

Längst ner i ett skepp återfinns hålskeppet, eller hålrummet som det ibland kallas. Undervattensskrovets insida är klädd med kraftiga längsgående plankor, så kallad garnering, och tvärs över dessa löper de kraftiga kattspåren som bidragit till skrovets förstärkning tvärskepps. I facken mellan kattspåren har barlasten, bestående av sten, varit placerad. På vrakplatsen är barlasten synlig i den aktre delen av skrovet. Stenen i den förliga delen avlägsnades av marinens dykare (SSHM Dnr 1891/68).

Uppskattningsvis finns omkring 40 procent av trossdäcket, som löpt ovanför hålskeppet och bildat dess tak, kvar i något så när ursprungligt läge, om än begravt under sediment och lösa skeppsdelar. Längst akterut där skrovet är väldigt smalt har skeppet saknat trossdäck. I stället bildas ett rum som är öppet från kölen och upp till undre batteridäck. Ritningar till andra skepp som förvisso är något yngre än *Riksäpplet* visar ett liknande däckarrangemang (jfr Sutherland 1717:86, Plate V; Lavery 1981:75; 1987:152). Ett fint exempel på en sådan ritning visas i fig. 6.5. Ritningen är till ett 70-kanonersskepp och återfinns i den engelska skeppsbyggmästaren Anthony Deanes manuskript från 1670, som numera är känt under titeln *Doctrine on Naval Architecture* (jfr Lavery 1981:75; 1987:152). Modellen Ö 3 visar ett liknande arrangemang. Omedelbart för om detta aktersta rum är trossdäcket ofta uppbyggt av en lättare konstruktion, som ibland ligger något under nivån för det övriga däck (jfr *ibid.*, även ritningar i Sutherland 1717). Syftet har sannolikt varit att förbättra ståhöjden i utrymmet ovanför (fig. 6.4, M), vilket då kunde användas som boutrymme. Flera lösa trossdäcksplankor, vilka delvis är sammanbundna, härrör från en sådan plattform i akterskeppet.

Delar av de rumsavskiljande skotten är bevarade och rumsarrangemanget i skeppets lägsta delar kan således rekonstrueras med relativt stor säkerhet. Ritningar som visar engelska skepp i genomskärning, däribland Deanes till 70-kanonersskeppet (fig. 6.5), skvallrar om att däcksbalkarna ofta placerats ovanför kattspåren. Tyngden och påfrest-



ningarna från kanondäcken fördelades ner till trossdäcket och vidare ner i kattspåren genom stående stöttor. Själva skotten bestod av liggande brädor som spikades mot kattspår, däcksbalkar och däcksstöttor. Sedan spikarna rostade bort har brädorna lossnat och vilar nedfallna i anslutning till ursprungligt läge.

Krutdurken

När den engelske skeppsbyggmästaren Thomas Day visade upp sitt första bygge underkände amiralitetet det omedelbart på flera punkter. Bland annat var skeppets ”achter Under skarpt byggt efter English Fason” (citat i Jakobsson 1999:234). Att hålskeppet var så smalt och skarpt i aktern innebar bland annat att krutkammaren fick placeras för om stormasten (jfr *ibid.*). Den engelske sjöhistorikern Brian Lavery (1987:144) menar att krutkammaren på större engelska skepp i allmänhet var placerad i förskeppet. Som holländaren Nicolaes Witsen (1671:90) visar i sin samtida bok om det inhemska skeppsbygget, föredrog de holländska mästarna att placera krutet i aktern (se även Hoving 2012:157–158). Även det svenska amiralitetet menade att det var den rätta platsen för krutförrådet.

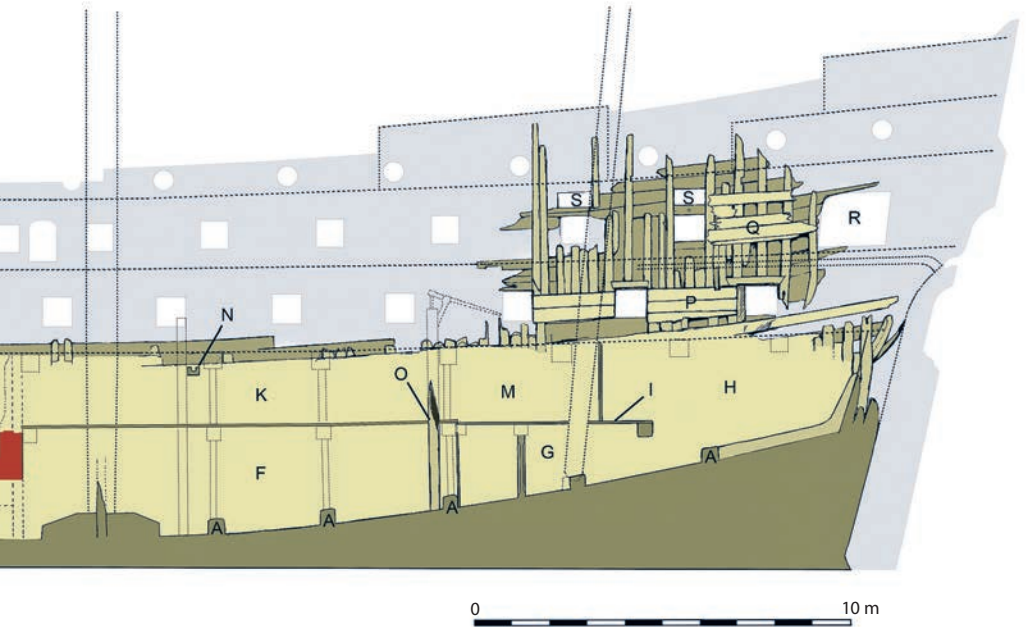


Fig. 6.4. Rekonstruerad genomskärning längdskepps. Stävarnas form liksom däckens höjd och språng följer Hugo Åkermarks uppmätning av modellen Ö 3 (SMM Inv nr ÖR 759_1). A: kattspår som är kraftiga tvärskeppsgående timmer, B: fockmastfot, C: eventuellt målarförråd, D–F: rum i hålskeppet, G: eventuellt krutkammare, H: akter rum, I: plattform i akterskeppet, J: rum för ankarkabeln, eventuellt boutrymme, K: vedförråd, eventuellt boutrymme, L: kabyssen, skeppets kök – sannolikt bodde kocken i närheten, M: det akter rummet på trossdäck som eventuellt utgjort boutrymme för de lägre befäl, kallades *cockpit* i engelska flottan och nyttjades som operationsutrymme och sjukstuga under strid, N: pumpränna, O: länsypump, P: arkliet, Q: stora kajutan, R: öppning mot låringsgalleri, S: fönsteröppning ovan kanonport. Illustration: Niklas Eriksson.

Det finns inga belägg för att *Riksäpplet* skulle ha gett upphov till samma slags muttrande som Days skepp, men det förefaller ganska troligt. Sheldons första stora skrov var onekligen av "Englisk Fason" och dessutom väldigt långsmalt. Trots detta placerades *Riksäpplets* krutförråd i aktern. Christer Boije berättar i samband med sin rapport från förlisningen att sedan skeppet kommit loss "drev skeppet och de andra ankaret fälltes, dock för sent att vi drev med sidan uppå klippan och togo mest mid akter uppå låret och begynte genast vattnet skvala in i krutkammaren" (renskrift i Lundgren 2001:228). Ordalydelsen "på

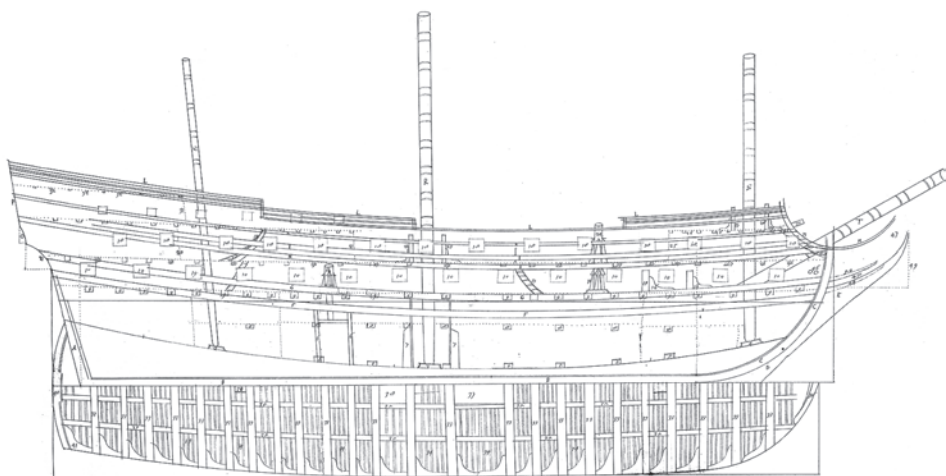


Fig. 6.5. Även om Anthony Deanes ritning av ett 70-kanonersskepp är något yngre än *Riksäpplet* så ger den en bra bild av hur däcksbalkarna placerats ovanför varandra samt hur utrymmet mellan balkarna förstärkts med så kallade halvbalkar och karvlar. (By permission of the Pepys Library, Magdalene College, Cambridge.)

låret” syftar på låringen, vilket betyder att det var den aktre hälften av skrovet som törnade mot klippan. Krutförrådet ombord på *Riksäpplet* fanns troligen i utrymmet G eller H i fig. 6.4.

Inom parentes ska sägas att från slutet av 1600-talet och senare finns uppgifter om att stora skepp hade flera krutförråd. Åke Rålamb visar en ritning av ett skepp ”uthi *profil* när Masten Pompar Decker kiölswinet Stammar och Sielfwa köln är mitt igenom skuren” (fig. 6.6) med ett krutförråd i aktern samt ytterligare ett i den förliga delen (1691:26–34, Tafl. H). Den engelska skeppsbyggmästaren William Sutherlands bok i ämnet, *Britain's Glory: or, Shipbuilding Unvail'd*, avslöjar att liknande arrangemang förekom i engelska flottan, om än ett par decennier senare (jfr Sutherland 1717, fig. A).

Kronans vrakplats visar med önskvärd tydlighet att det fanns skepp i den svenska flottan där en stor mängd krut förvarades i fören. Förskeppet är nämligen i det närmaste utplånat. Det kan dock inte uteslutas att även *Kronan* hade sitt huvudsakliga krutförråd i aktern och att endast en mindre mängd förvarades i skeppets för. Ombord på *Svärdet*, som byggdes enligt holländskt manér, är däremot aktern söndersprängd.

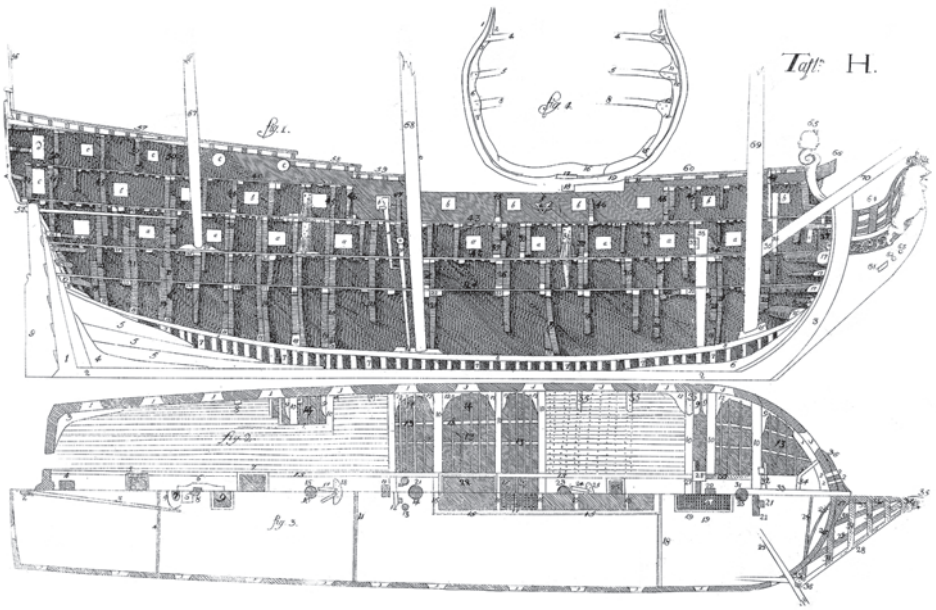


Fig. 6.6. Åke Rålamb's ritning "uthi profil när Masten Pompar Decker kiölswinet Stammar och Sielfwa köln är mitt igenom skuren". Notera holländska drag som till exempel placeringen av mesanmastfoten på undre batteridäck i stället för i hålskeppet som på *Riksäpplet*. Efter Rålamb 1691, Tafl. H.

Kabyssen

Omkring 450 personer fanns ombord på *Riksäpplet* under det sista sjötåget. För att alla dessa människor skulle få den mat och dryck de behövde krävdes, förutom omfattande förråd av mat, vatten och öl, även en spis med ordentlig kapacitet. Många av de dykare som besökt *Riksäpplet* under vattnet har nämnt kabyssen. Redan Liberton, som på 1600-talet sprängde delar av skeppet, menade att det kunde finnas kanoner kvar under kabyssen (Lundgren 1997:217). Likaså var Stockholms dykeribolag "inne i linieskeppets kokhus eller kabyss" på 1860-talet (citrat i Cederlund 2012:12). Även Olschanskis dykare, som 1921 sökte efter kanoner och andra intressanta detaljer på *Riksäpplet*, fascinerades av den bastanta tegelugnen. Enligt dagstidningarna bärgades den till ytan och fördes till Kastellholmen i Stockholm. Spisen sägs ha varit uppmurad i en halvcirkel, men dessvärre saknas ytterligare beskrivningar (ST 1921-09-27). Hur stor del av kabyssen som



Fig. 6.7. Tegelkabyssen är till stor del intakt på vrakplatsen. På bilden syns ena sidan av kabyssen avbildad från styrbord. Notera brädbeklädnaden som delvis är bevarad. Nere i sedimenten finns fortfarande delar av trossdäcket. Foto: Mirja Arnshav.

Olschanskis fick upp ur djupet är okänt. Stora delar ligger fortfarande kvar (fig. 6.3, I och 6.7).

Det kanske mest intressanta med kabyssen på *Riksäpplet* är dess placering. Var i skrovet den bäst hörde hemma var ett spørsmål som genererade många åsikter och diskussioner och mycket huvudbry för Europas flottor. Om den placerades på något av batteridäcken stal den utrymme från såväl kanoner som manskap, vilka dessutom skulle plågas av den värme som alstrades. Risken var också att den skulle skjutas sönder i samband med strid. Om den placerades i förskeppet, vilket diskuterades inom den engelska flottan, vållade omständigheten att krutdurken var placerad nere i hålskeppets förliga del en hel del oro eftersom glöd kunde leta sig ner dit med minst sagt förödande konsekvenser (jfr Lavery 1987:195–196).

Alternativet var att placera kabyssen långt ner i skeppet, under vattenlinjen. Där var den förvisso väl skyddad från beskjutning, men till nackdelarna hör att röken letade sig ut via de övre däcksnivåerna samt att värmen fick trävirket att torka med läckande fribord som följd. Dessutom mätte de i hålskeppet förvarade matförråden bäst av att skeppets nedre delar hölls svala.

Att avgöra kabyssens placering var något av ett val mellan pest och kolera. Det engelska amiralitetet beslutade 1618 att kabyssens rätta plats var i förskeppet på batteridäck (Goodwin 1987:160; Lavery 1987:195–201). Det fanns dock de som alltjämt menade att det var bättre att ha den midskepps (t.ex. Mainwaring 1922:132). En omständighet som säkerligen bidrog till engelsmännens beslut att placera kabyssen högt upp var de engelska skeppens speciella form, med ett djupt och smalt undervattensskrov där hålskeppet var för smalt för att hårbärgera en stor murad tegelspis.

Det holländska manéret erbjöd bredare utrymme i hålskeppet. Nederländska örlogsfartyg hade därför ofta kabyssen placerad nere i hålskeppet, för om stormasten (Witsen 1671:58, plansch XLII; Hoving 2012:157–158). Två holländska praktmodeller daterade till 1660–1670 samt 1698 har rökhuvar som skvallrar om att kabysserna var placerade ganska långt för ut i hålskeppet, mellan fockmasten och stormasten (jfr Hoving 2005:28, 48–51; Winter 1978). Det svenska ordet kabyss härrör från nederländskans *kombuis*. Utöver ordet anammade det svenska amiralitetet sedvanan att placera kabyssen nere i hålskeppet, fast aningen längre akterut, närmare stormasten.

I bevarad korrespondens mellan amiralitetet i Stockholm och skeppsgården i Lybeck från åren 1664–1667 framskymtar diskussioner som rör kabyssens placering. Vid nybyggen menade Amiralitetskollegiet att den rätta platsen var ”nedre i Rummet, som det befinnas på de andra Skeppen här i Flottan” (citat i Jakobsson 2000:36). Hur var det egentligen med placeringen ombord på de nyrekryterade engelska skeppsbyggmästarnas skepp?

När det gäller fregatten *Postiljonen*, som Sheldon byggde parallellt med *Riksäpplet*, diskuterades kabyssens placering i ett brev. Daniel Strussflycht skrev till amiralitetet att ”cabyssan kommer stå ett stycke akter om betingen mitt i Skeppet, som på de Engelske Fregatter brukas” (Strussflycht till riksamiralen 1662-04-28, Skoklostersamlingen, RA). Detta var alltså ett tydligt avsteg från det gängse arrangemanget inom svenska flottan vid denna tid. En fartygsmodell i Sjöhistoriska museets samlingar, som felaktigt identifierats som Sheldons *Postiljonen* men som avbildar en annan svensk fregatt från samma tid, visar att kabyssen på dessa mindre örlogsfartyg var placerad midskepps under däck (SM inventarienummer Ö 24).

Liknande diskussioner har inte påträffats i korrespondensen som rör *Riksäpplet*, men här ger å andra sidan vrakplatsen mer klara be-

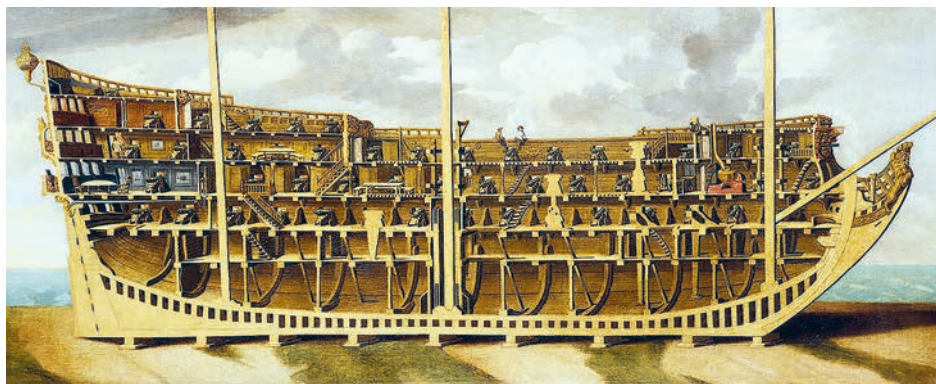


Fig. 6.8. Den engelska militäringenjören Thomas Phillips gjorde i slutet av 1600-talet ett kopparstick av ett stort krigsfartyg i genomskäring. Om han även är upphovsman till denna oljemålning, som uppenbarligen har sticket som förlaga, är inte känt. Den kolorerade versionen understryker med önskvärd tydlighet hur mycket mer påkostad interiören var i skeppets akter. (© National Maritime Museum, BHCo872.)

sked. Tegel förekommer förvisso med två koncentrationer, dels i fören, dels midskepps, vilket kan framstå som lite förvirrande eftersom båda ställena faktiskt är tänkbara platser för kabyssen. En av Olschanskis dykare menade att han hade sett två spisar på vraket (ST 1921-09-28). Detta är dock knappast troligt eftersom det var tillräckligt svårt att hitta placering för *en* rykande, värmealstrande, utrymmeskrävande potentiell eldspridare ombord. Förvisso förekom att manskapets och befälets matberedning separerades, något som tydligt redovisas med Sutherlands (1717:1–6, fig. A) ritningar i *Shipbuilding Unvail'd*. De båda matberedningsplatserna är dock i dessa fall placerade i direkt anslutning till varandra för att inte sprida riskerna över skeppet.

Såväl Liberton, som dök på *Riksäpplet* under 1600-talet, som Stockholms dykeribolag, som dök där 180 år senare, nämner kabyssen i singular, vilket utgör ytterligare ett indicium för att det endast har funnits en eldstad. Den ursprungliga placeringen är just för om stormasten, som på andra svenska örlogsfartyg. Eldstadens botten har befunnits sig under trossdäckets nivå, men den tycks inte ha stått direkt ovanpå kölsvinet (jfr fig. 6.3, I och 6.4, L).

Kabyssen är uppmurad i vad som kan liknas vid en stor trälåda och murverket är format efter fyra kraftiga hörnpelare som nu är försvunna. Kabyssens konstruktion och placering påminner mycket om *Vasas*, som vid bärgningen 1961 var i det närmaste helt intakt

(Cederlund 2006:371–375). Men det finns vissa skillnader. Medan *Vasas* kabyss består av ett golv och två väggar har *Riksäpplets* kabyss haft åtminstone tre murade väggar, akterut samt mot båda sidorna. Hur höga dessa väggar har varit och om kabyssen varit öppen föröver har inte kunnat fastställas.

Ett intressant jämförelseobjekt är skeppet *Svärdet*, som alltså byggdes samtidigt som *Riksäppet*. *Svärdets* skrov är tvärt avbrutet vid stormasten, omedelbart akter om den förvånansvärt intakta kabyssen. Förutom att placeringen motsvarar *Riksäpplets* så har även *Svärdets* kabyss väggar åt åtminstone tre håll. Om den varit öppen föröver, med någon form av eldningslucka, är i skrivande stund inte känt. De i halvcirkel lagda tegelstenar som Olschanski lyfte från *Riksäpplets* vrakplats och som fördes till Kastellholmen kunde eventuellt vara valvet till en sådan eldöppning (jfr *ST* 1921-09-28). Såväl *Vasas* som *Svärdets* kabysser har slutat i nivå med undre batteridäck och det förefaller rimligt att så även varit fallet på *Riksäppet*.

Placeringen av *Riksäpplets* kabyss är således ett tydligt avsteg från rumsarrangemanget ombord på engelska flottans skepp. Francis Sheldon fick därmed anpassa konstruktionen efter det svenska amiralitetens idéer och organisation, trots att underskrovet var djupt och smalt i enlighet med det engelska manéret. Som en parentes kan nämnas att vraket efter skeppet *Prinsessan Hedvig Sofia*, som byggdes år 1694 av Francis Sheldons son, Francis John Sheldon, visar att den gamla hävdvunna placeringen även framgent kom att praktiseras (jfr Auer & Schweitzer 2012:15–20).

Förråd i hålskeppet

Många av de föremål som genom åren bärgats från *Riksäppet* härrör från de nedre delarna av skrovet. Det gäller bland annat riggdetaljerna, vilka varit stuvade som reservdelar i något av de förråd som återfinns på trossdäck eller i hålskeppet. Förvånansvärt mycket ligger dock orört, trots den hårdhänta hantering som vraket utstått genom åren. Till de mer iögonfallande föremålen hör tunnorna. Åtminstone den förligaste av dessa innehåller fortfarande flytande trädjära. Eventuellt har utrymmet nyttjats som målarförråd (fig. 6.4, C). Sjöhistoriska museet och marinen bärgade en tjärtunna från vraket redan 1955, men det framgår inte var i vraket denna påträffades (Hamilton 1957:178).

De övriga tydligt urskiljbara rummen i hålskeppet har sannolikt nyttjats som vatten- och matförråd samt för förvaring av tagvirke och

annan extra utrustning. En systematisk arkeologisk utgrävning skulle säkerligen avslöja hur utrymmena var organiserade samt upplysa om i vilken utsträckning några av de 450 personerna ombord var hänvisade till att bo i detta mörka, fuktiga, möjligen och dåligt ventilerade utrymme långt nere i skeppets inre.

Trossdäcket

Ovanför hålskeppet finns alltså trossdäcket. Som namnet indikerar användes däcksnivån som förråd och förvaring för skeppets egen utrustning men även som sovplats för delar av besättningen.

Flera tvärskeppsgående skott (mellanväggar) som delat in utrymmet i åtminstone tre olika rum kan urskiljas på trossdäcket (fig. 6.4, J, L och K). Den kanske mest iögonfallande detaljen på trossdäcket är den gigantiska ankarkabeln som fortfarande ligger prydligt ihoprullad på däcket (fig. 6.3, K och 6.9). Den återfinns utmed styrbordssidan och en motsvarande har säkerligen varit kvajlad utmed babordssidan. De gångspel som användes för att bärga ankarna var placerade på det undre batteridäcket (undre överloppet) och ankarkabeln togs in i skeppet via öppningar i skeppets för, de så kallade klyshålen, och vidare ner till trossdäcket via en lucka i däcket. En svindlande tanke är att skeppet kanske inte alls hade legat här på botten om denna ankartross varit i bruk (fig. 6.9).

Andra skrymmande objekt på trossdäcket är ved. Vedförrådet var placerat akter om kabyssen och stormasten (fig. 6.3, M och 6.4, K). Vedtravarna har spritts ut över det som återstår av styrbordssidan och bottenskrovet men på enstaka ställen går det att urskilja att veden ursprungligen varit prydligt staplad.

Flera hundra personer krävdes för att göra *Riksäppet* till ett fullt fungerande örlogsfartyg. För att dessa människor skulle samspela fanns en utarbetad befälsordning med vilken de ombordvarande delades upp i olika kategorier med särskilda funktioner och ansvarsområden. Under det fåtal veckor som *Riksäppet* faktiskt var under segel bodde merparten av manskapet mellan kanonerna på de täckta batteridäcken, det undre och det mellersta överloppet, medan högre befäl bodde längre akterut.

Även lägre befäl och personer som tilldelats särskilt ansvar särskildes rent rumsligt från de övriga på kanondäcken. Dessa personer kunde inhysas på trossdäck. Det kan vid första anblick tyckas som ett nedköp



Fig. 6.9. Vy över *Riksäpplets* ankarkabel som fortfarande ligger prydligt ihoprullad på trossdäck. Foto: Mirja Arnshav.

att vara hänvisad till de lägre nivåerna i skeppet, eftersom de riktigt exklusiva delarna av skeppet fanns högre upp och längre akterut. Utplaceringen ska dock förstås som en social hierarkisk distansering som tagit sig ett rumsligt uttryck. Kocken och timmermannen inhystes i anslutning till sina ansvarsområden. Som påpekats av historikern AnnaSara Hammar var indelningen av det begränsade rummet ombord en del av disciplineringen. Medan högre befäl förfogade över tillträdet till kajutan var det endast kocken som hade tillträde till kabyssen och enkom proviantmästaren och hans underlydande som hade tillträde till proviantmagasinen (Hammar 2014:177).

I engelska flottans skepp bodde kocken i ett rum i direkt anslutning till kabyssen (Sutherland 1717:4). Eftersom de engelska skeppen hade kabyssen placerad högre upp i skeppets för så återfanns kockens boutrymme i denna del av skeppet. Det finns således all anledning att misstänka att *Riksäpplets* kock hade sin hemvist på trossdäck. Varför inte i utrymmet precis för om *Riksäpplets* kabyss?

Det är relativt tunnslätt med källor som beskriver innandömet på stora örlogsfartyg i detalj. Men det finns vissa ledtrådar. På Rålambs ritning av ett örlogsskepp (fig. 6.6) syns att i undre batteridäcket, som löper ovanför trossdäcket, finns "Luckan neder uti Högbåtsmans Kammaren eller Krut Kammaren" (1691:31, Tafl. H, fig. 2, nr 29).

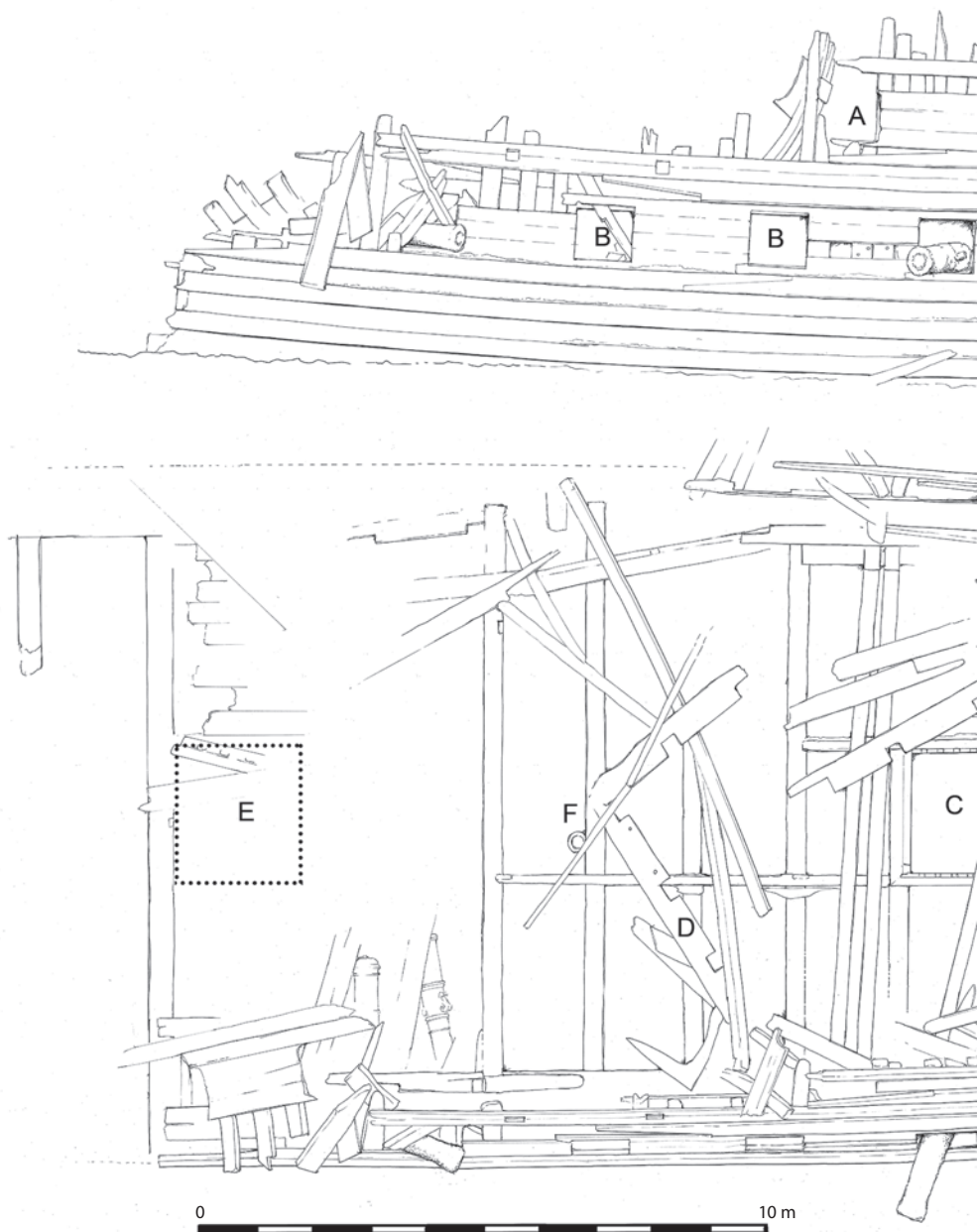
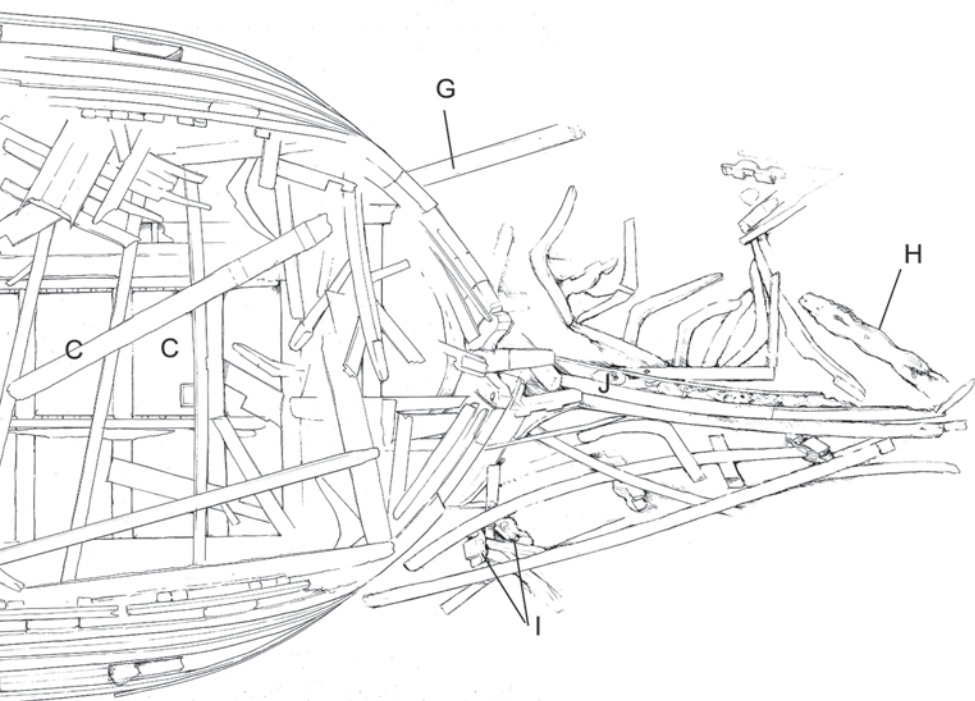
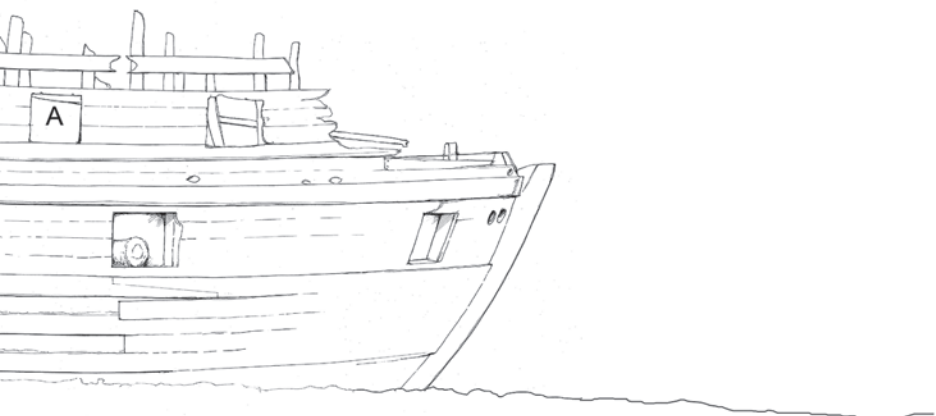


Fig. 6.10. *Svärdet*s minst sagt skamfilade skrov visar tydliga spår av den våldsamma strid som sänkte skeppet. Akterskeppet är helt bortsprängt och galjonen ligger nedfallen på botten. A: portar på övre överloppet, B: portar på undre överloppet,



C: plats för gretingar eller trall som släppte igenom luft, D: balkvägare från övre däck, E: kabyssen, F: länsypump, G: kranbalk för att lyfta ankare, H: galjonslejon, I: lösa skulpturer, J: galjonsfris. Illustration: Niklas Eriksson.

Högbåtsmannen var den lägste bland befälen (se Glete 2010:610). Det är därför inte så konstigt att vi hittar denna persons tillhåll ombord långt ner och långt förut. Generellt sett gäller att ju längre akterut och ju högre upp i skrovet som en person håller till, desto högre är också personens sociala status. William Sutherland (1717:4) återger en liknande placering för "Apartments for Boatswain's and Carpenters Stores".

Motsvarande utrymme på *Riksäpplet* är den förliga delen av trossdäcket (fig. 6.4, J) och då troligtvis för om den hoprullade ankarkabeln. I det området har ett antal tunnor med okänt innehåll observerats, (fig. 6.3, L). Det var inte alls ovanligt att personliga tillhörigheter förvarades i tunnor, som alltså fyllde samma funktion som personliga sjömanskistor. Sådana tunnorna fanns på *Vasa*, och förmodligen skulle innehållet i tunnorna från *Riksäpplet* ge närmare upplysning om hur denna del av trossdäcket har använts (jfr Cederlund 2006:380–400; Rathcliffe 2012).

Merparten av dem som inkvarterades på trossdäcket höll dock till i utrymmet akter om stormasten och vedförrådet, där takhöjden var lite mer tilltagen tack vare den försänkta durken (fig. 6.4, M). I engelska flottan kallades detta utrymme för *cockpit*. Enligt Brian Lavery nyttjades mitten av detta utrymme som sovplats för de lägsta officerarna och under sjöslag fungerade rummet som operationskammare för sårade. Utmed sidorna fanns ytterligare hytter för bland annat läkaren (Lavery 1987:194–195). Motsvarande utrymme på *Kronan* har tolkats som kvästlaven, där de sårade – kvästa – personerna förvarades (jfr Einarsson 2016:189). Kanske har utrymmet ombord på *Riksäpplet* fyllt en liknande funktion?

Pumpar

Alla skepp läcker. Ett stort skrov som *Riksäpplet* var utrustat med flera läns-pumpar för att avlägsna det vatten som letat sig in i skeppet från ovan i form av regn eller underifrån genom läckor i skrovet. På engelska örlogsskepp hade pumpar av kedjekonstruktion använts sedan slutet av 1500-talet. Under följande sekel kom de att dominera på de stora skeppen. Kedjepumpar är till sin konstruktion tämligen ineffektiva och dessutom ganska bräckliga och sårbara. Till deras förtjänster hör att de drevs med en vev, vilket innebar att flera personer samtidigt kunde hjälpas åt att pumpa vatten ur skeppet. Den begränsade pumpeffekten hos kedjepumpen kunde således kompenseras med att veven helt enkelt förlängdes så att ett större antal starka armar kunde

veva samtidigt. För om det var något som det fanns gott om på ett örlogsfartyg så var det människor. Att kedjepumparna inte var särskilt tillförlitliga kompensrades också med flera pumpar. På de engelska skeppen var dessa placerade i ett område runt stormasten som kallades *the well*, brunnen (se genomgång hos Lavery 1987:66–74; Goodwin 1987:138–144; Oertling 1996).

Alternativet till kedjepumpen var sugpumpen, som manövrerades med hävarm och som därför endast gav plats åt ett begränsat antal pumpande personer. Det var denna typ som var vanlig i den svenska flottan och det är sådana som påträffats på vraket. Christer Boije nämner i sitt vittnesmål från förlisningen att efter att bordläggningen krossades och vattnet rusade in ”pumpades med 4 st pumpar och vattnet tog allt mer och mer överhanden att skeppet begynte först sjunka fram uti om styrbord” (efter renskrift i Lundgren 2001:229).

Det finns tydliga lämningar efter dessa pumpar på vraket, dels ett pumprör i form av en urborrad trädstam i skeppets aktre del (fig. 6.3, O och 6.4, O), dels ett urborrat trästycke i styrbordssidan genom vilket det uppsugna vattnet från ytterligare en pump lämnat skeppet (fig. 6.3, N och 6.4, N). Utöver det bevarade pumpröret har inte mindre än tre så kallade pumpkannor, vilka fungerat som sugpumpens backventiler, påträffats lösa och bärgats från vraket. Ombord på vraket efter det samtida skeppet *Svärdet* har ett rör efter en sugpump observerats i förskeppet (positionen framgår av fig. 6.10). Delar av sugpumpar har även påträffats på *Kronans* vrakplats.

Artilleriet

Från omkring 1500-talets mitt och ungefär 300 år framöver var mynningsladdade kanoner, placerade i portar utmed skrovets sidor, krigsfartygens huvudsakliga beväpning. Åke Rålamb's klargörande plansch illustrerar detta (fig. 6.11). I den ”Adeliga öfningen” ingick nämligen elementära kunskaper i hur en dylik pjäs fungerar.

Eldröret placerades i en fyrhjulig lavett av trä och dess elevation – alltså dess riktning i höjddled – justerades med hjälp av rikt Pilar som sköts in under dess bakstycke. I sidled riktades eldröret genom att det i sin helhet baxades med spakar och spett. Krutet, som alltså förvarades i krutkammaren nere i hålskeppet, portionerades ut i påsar, så kallade karduser, och bars upp till kanonerna i särskilda svarvade träbehållare. Krutkarduserna skickades in i kanonens lopp via mynningen med

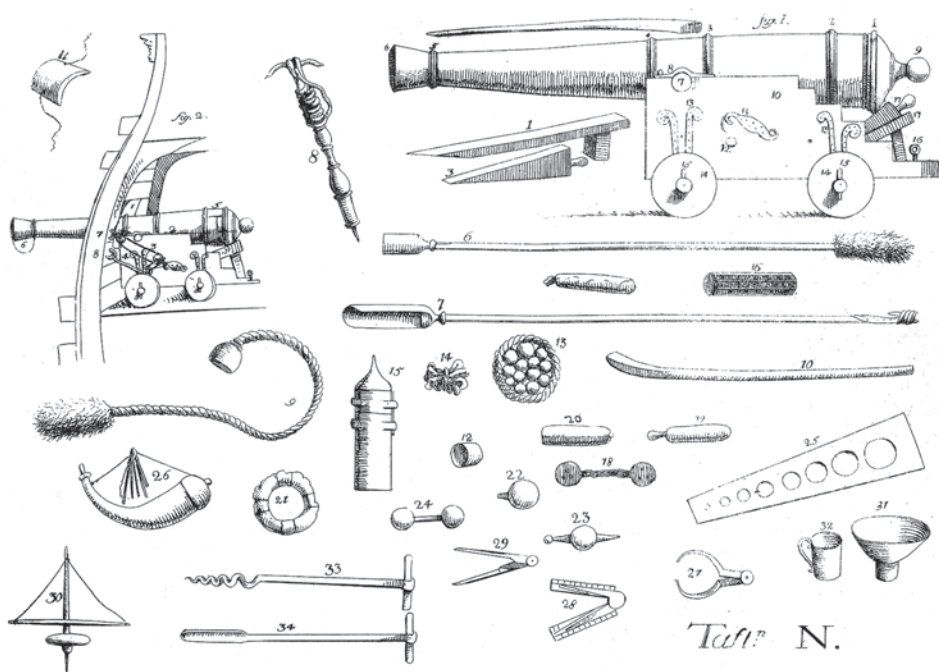


Fig. 6.11. Åke Rålamb's illustration N som visar en "Constapels behörige redskaper". Den förklarande texten lyder "Fig. 1. Ett stycke med beslag och kallas *Rampert*. N:o 1. Bedda, 2. Koofoot, 3. Stellkill (riktikil), 4. Krass, 5. Wijskarn, 6. Försättare, 7. Ladsköf-fel, 8. Luntstäck, 9. 10. Handspijk, 11. Capell eller Bly, 12. Skroot Propp, 13. Tog Krass för Kulor, 14. Förladning, 15. Kokor, 16. Ett Skrootfoder, 17. Een Skrotsäck, 18. Kädie Kula, 19. *Cardus Patron*, 20. *Cardusa Sydd*, 21. Bek Krans, 22. *Granat*, 23. Spess Kula, 24. Stång kula, 25. Kulmått, 26. Krut, 27. *Crum Circel*, 28. Een tumstäck, 29. *Circel*, 30. Renspel, 31. Tratt, 32. Ett Mått, 33. Bår til Fånghålet, 34. Een bår *Dito*. Fig. 2. Wijsar huru Stycket står till bols med sina talior. N:o 1. Är Porten, 2. Löparn af talian som belägges om, 3. Sielfwa Talian, 4. Bläck, 5. *Cabel*, 6. *Cabel*. Garn till *Propper*, 7. Hack bult til Talien och går twärt igenom som klinckas uthan till, 8. Ringbulten som går igenom sedan till backen." Efter Rålamb 1691:52.

hjälp av en särskild krutskyffel. Därefter stoppades själva projektilen in samt ytterligare en förladning som packades samman inne i kanonens lopp med hjälp av en stång försedd med en kolv längst ut i änden, en så kallad ansättare.

Kanonen avfyrades genom att en mindre krutladdning antändes i fångpannan. När skottet small rullade kanonen in i skeppet och dess fart bromsades av ett kraftigt rep som var fäst i skeppets sida

och i hål på vardera sidan om lavetten. Innan kanonen kunde laddas om behövde den rensas och kylas ner vilket skedde med hjälp av en viskare, ett slags borste som var försedd med ett skaft av antingen trä eller styvt tågvirke.

Merparten av de omkring 450 personer som fanns ombord på *Riksäpplet* skulle inte sköta segel och rigg utan hantera kanonerna. Enligt skeppsbyggmästaren Thomas Rajalins *Underrättelse om en Inventarie constapels giöremål och plikter under påstående Siö-resor*, som trycktes 1741, krävde en 24-pundig kanon sju eller åtta man medan en 12-pundig krävde fem till sex man och en 3-pundig fyra man (1741:16). Även om varje kanon till såväl utförande som funktion var den andra lik, så varierade storleken och framför allt tyngden markant. De stora tunga pjäserna fick av stabilitetsskäl placeras på undre batteridäck, medan de övre delarna av skrovet bestyckades med mindre och lättare pjäser.

Som påtalats tidigare saknas pålitliga uppgifter om hur många kanoner som fanns ombord på *Riksäpplet*, men bronskanonerna bärgades efter förlisningen. De gjutjärnskanoner som inte intresserade 1600-talets kanonfiskare fick ligga kvar, men har lyfts senare. Ett antal lavetter har lyfts från vraket och de har härbärgerat bland annat sådana bronskanoner som bröderna Olschanski lyfte från *Riksnyskeln* och som inledde deras vrakfeber.

Kanonerna användes inte primärt för att sänka fiendliga skepp utan för att få fienden att ge upp. En lång rad specialprojektiler utvecklades och fynd från *Riksäpplet* kan användas för att belysa detta (fig. 6.12). ”De funna projektilerna erbjuda en provkarta på nära nog alla de typer som begagnades under senare hälften av 1600-talet”, förklarar Lenny Stackell i en tidningsintervju (*ST* 1921-09-15). Efter att ha sårat, dödat och demoraliserat motståndarna kunde man erövra deras skepp.

För att såra den fiendliga besättningen besköts skrovet med rundkulor. En nyligen genomförd provskjutning med en kopia av en av *Vasas* 24-pundskanoner har visat att det utan vidare går att genomborra en kraftigt upptimrad skeppssida av ek med en sådan pjäs. På utsidan framträder träffen som ett prydligt stansat cirkelrunt hål, medan insidan är kraftigt splittrad och sargad. De som under strid befann sig på batteridäcken riskerade inte bara att lemlästas eller krossas av rundkulor som brakade rakt genom skeppet. Farligast var de vassa ekflisorna som yrde i luften och kunde skära och spetsa besättningen (Hocker, under utgivning).

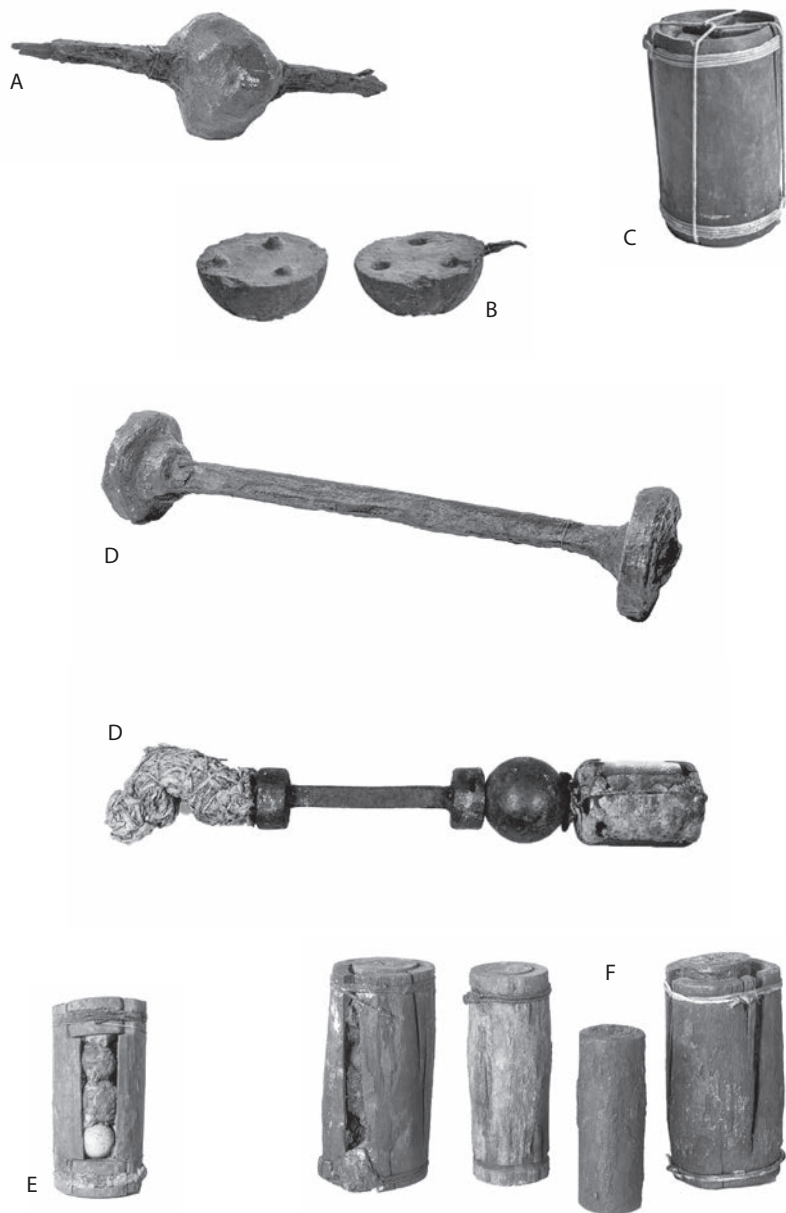


Fig. 6.12. Ett stort antal projektiler har lyfts från *Riksäpplet*. A: piklod, B: kedjelod (själva kedjan bortrostad), C: kartesch, D: stånglod, D: komplett laddning med "dubbelt skarpt", E: kulskrå, F: olika kartescher. Foto: SMM.



Fig. 6.13. Skothålsproppar består av koniska trästycken som användes för att täta skrovet efter fientlig beskjutning. De bankades helt enkelt in i kulhålen med spetsen först. Ett stort antal proppar i olika kalibrar har lyfts från *Riksäpplet*. Proppen på bilden är 57 centimeter lång och har en diameter på 13,6 centimeter. Sjöhistoriska museets inventarienummer 24460.

Vraket efter *Svärdet*, som besköts under en och en halv timme innan hon slutligen fattade eld och sprang i luften, visar tydligt hur skrovsidorna genomborrats av kanonkulor. För att hjälpligt täta kulhålen användes så kallade skothålsproppar, ett slags koniska träpluggar vilka bankades in i hålen (fig. 6.13).

En variant av rundkulan var de så kallade pikloden, vilka var rundkolor som försetts med en ingjuten genomgående spetsad järnten. För att inte piken eller tenen skulle skada kanonloppet vid avfyrning gjordes speciella distanser som kallades styrträn. Redlösa och manöverodugliga skepp var lätta byten. Därför utvecklades kedjelod, där kulan delats i två och förbundits med länkar. När de avfyrades så roterade de i luften och slet sönder segel och tagvirke. En enklare variant var stångloden, där de båda halvorna förbundits med en stång.

Uppdelningen av projektiler i sådana som utvecklats för att beskjuta rigg och sådana som utvecklats för att skjuta skrov kan förefalla logisk. Verkligheten är dock nästan alltid mer komplicerad än så. När marinen lyfte en 18-pundskanon från *Riksäpplet* på 1950-talet visade den sig vara laddad med en krutkardus, förladdning av tjärat tagvirke samt både en rundkula och ett stånglod (fig. 6.12, D och 6.14). Kanonen var således laddad med ”dubbelt skarpt” (Hamilton 1957:172–173). Förmodligen hade kanonen förblivit laddad sedan slaget vid Öland. Liknande laddningar med dubbla projektiler har påträffats i loppet på de kanoner som sedan 1980-talet har lyfts från regalskeppet *Kronan*.

Särskilda projektiler utvecklade för att skada och döda människor på däck fanns i många olika varianter. Framför allt rörde det sig om så kallade kartescher som fylldes med ett antal mindre kulor eller



Fig. 6.14. Den 18-pundiga gjutjärnskanonen som bärgades av Marinen. Foto: Sjöhistoriska museet.

med stenkross, flintbitar och liknande hårda och vassa föremål. När de nådde fiendens skepp splittrades de och skar ordentliga köttår i dem som stod i deras väg.

Flera varianter av kartescher har bärgats från *Riksäpplet*, dels öppna kulskrån uppbyggda av två runda träskivor sammanbundna med tre stavar som omslutit de gjutna järnkulorna, dels svarvade träcylindrar fyllda med skrot. I de senare har särskilda triangulära gjutna järnklumpar påträffats vilka virvlat i oberäknliga banor när de studsat omkring ombord på skeppen.

Kastade projektiler

Även om 1600-talets örlogsfartyg var utrustade med ett stort antal kanoner som kunde avfyras på avstånd från fienden, så kom stridens slutliga avgörande ofta att ske genom att skeppen lade sig tätt intill, bordades och striden avgjordes man mot man. För närstriden utvecklades olika anordningar som kastades för hand. På Rålambs plansch

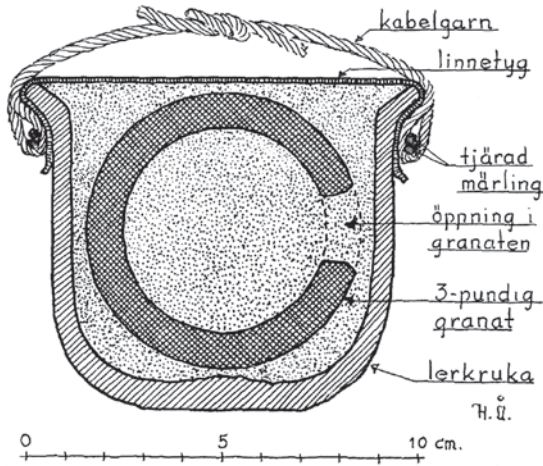


Fig. 6.15. Principskiss av pottgranaten som bärgats från *Riksäpplet*. Efter Hamilton 1957:175.

återfinns till exempel en beckkrans, gjord av tjärat tågvirke, som antändes innan den slungades iväg.

En så kallad pottgranat (se genomgång hos Grundell 1705:234) bärgades av marinen (fig. 6.15). Den ser ut som en ordinär blomkruka förutom att den saknar hål i botten. I krukans återfanns en ihållig gjutjärnskula med en öppning i. Såväl kruka som kula var fyllda med krut och ”förkappade” genom ett lock av linnetyg, som hölls på plats med hjälp av tjärad märling. Tvärs över locket satt ett handtag av snöre för att man skulle kunna bära och slänga iväg granaten. Pottgranaten antändes genom att en lunta, som fästs på krukans utsida, antändes innan den kastades iväg. Vid nedslaget krossades krukans och granaten briserade (jfr Hamilton 1957:174–175). Detta var ett väldigt frekvent använt vapen inom flottan. År 1630 saknades exempelvis pottgranater och det beslutades att 10 000 ”tegelpottar” måste köpas in (se Alm 1954:24).

Det understa överloppet och arkliet

På sjöbotten vilar alltså *Riksäpplets* styrbordssida intakt upp till det understa överloppet, däcksnivån där de största och tyngsta kanonerna stod. På vrakplatsen kommer stumpar av de balkar som burit upp däckets upp ur bråten och dyn. Som förstärkning mellan balkarna fanns

ett regelverk bestående av karvlar och halvbalkar, vilka har påträffats lösa på vrakplatsen i mängd (se t.ex. fig. 6.3, P). I anslutning till dessa ligger även en isärfallen lavett (fig. 6.3, Q).

I dokumentet med den planerade bestyckningen från 1675 anges att 26 kanoner ska ställas på det understa överloppet. Enligt Jan Glete gjordes planerna utifrån antalet portar som skeppet hade utmed skrovets sidor, de så kallade bredsidesportarna (jfr Glete 2002:5). I så fall skulle *Riksäpplet* ha haft tretton portar utmed sidan på det understa överloppet. Utöver dessa fanns det portar som pekade rakt akterut. Modellen Ö 3 har fyra portar med denna placering och det förefaller rimligt att även *Riksäpplet* hade det. De tre aktersta bredsidesportarna är helt eller delvis bevarade (jfr fig. 6.3, C) och i det löst liggande bogpartiet återfinns de två förligaste (se infällt parti på fig. 6.3). Det understa och mellersta överloppen rymde inte bara kanoner utan var också boutrymme för merparten av de 450 personer som fanns ombord. De sov således direkt intill kanonerna.

Arkli är en äldre benämning på vapenförråd, såväl till lands som till sjöss (se artikel i *SAOB*, uppslagord arkli), och ombord på skepp återfanns arkliet vanligtvis längst akterut på det understa batteridäcket (fig. 6.4, P).

Archelie är et afstängt rum på andra däck där roderpinnen vandrar. Där hafva Artillerie Officerare och Constaplar sina hyttor, men på skottet hänga kruthorn, kokerskor (*dvs. koger till förvarande af laddningar*) och flere persedler (Dalman 1765:3).

Där förvarades handvapen såsom pistoler, musköter, svärd, bomber, handgranater och annat (se diskussion i Höglund 2015:183–204). Kanske rotades den tidigare omtalade pottgranaten fram ur dyn i *Riksäpplets* arkli. Tillgängligheten till detta utrymme begränsades, helt enkelt för att undvika att manskapet plötsligt beväpnade sig och brukade vapen i de konflikter som tidvis uppstod ombord. De personer som erbjöds tillträde till arkliet hade befälet ett särskilt förtroende för. Följaktligen var just underofficerare inkvarterade i detta utrymme.

I den nederländska flottan kallades arkliet *Konstapels Kamer*, konstaplarnas rum (Witsen 1671:178). De tre portarna från undre batteridäck skvallrar således om att det var lika tätt mellan kanonerna i arkliet som längre föröver.

Det mellersta överloppet

Att takhöjden på det mellersta överloppet var i minsta laget var en av de få anmärkningar som amirallöjtnanten Daniel Strussflycht hade på *Riksäpplet* (RA, Strussflycht till amiralitetet 1663-07-06). Mot fören avslutades utrymmet på mellersta överloppet av ett tvärskeppsgående skott. En eller flera dörrar i denna vägg ledde ut mot galjonen. I den del som brutits från styrbords bog (infälld i fig. 6.3) finns en intressant ledtråd till hur detta skott var utformat. Det består av ett liggande knä, ett L-format timmer, som förenat skottet med skrovsidan. Knäets vinkel är väldigt flack vilket innebär att skottet mellan galjonen och övre batteridäck haft en elegant svängd form betraktat ovanifrån.

Det svängda skottet ut mot galjonen är ett lite udda drag även om det dyker upp på flera skepp under 1600-talet. På Rålambs ritning (fig. 6.6) visas två olika skott mot galjonen. Dels ett rakt skott, dels ett ”skot effter det Ängelska maneret som löper mit uti på Bogsprötet” (Rålamb 1691:32). Det konvexa skottet var således något som Rålamb förknippade med engelskt skeppsbyggeri. Det ska dock påpekas att merparten av de engelska skepp som byggdes under Rålambs livstid hade plana skott ut mot galjonen. *Riksäpplets* svängda skott liknar skotten på modellen Ö 3 och det förefaller således troligt att också skottet ut mot galjonen varit utformat ungefär som på modellen (fig. 6.16).

Den förligaste kanonporten på mellersta överloppet sitter förhållandevis långt akterut, förmodligen för att ge rum åt en kanon som skulle peka mer eller mindre rakt föröver genom en port i skottet mot galjonen. När det gäller portar akterut ger vraket inga besked men såväl *Kronan* på Møinichens målning, som *London* på de välgjorda avbildningarna, och även modellen Ö 3, har två runda portar i akterspegeln på övre batteridäck. Utöver dessa återfinns runda portar i de så kallade låringsgallerierna (jfr Glete 1990:12, 2002:5–6).

Kajutan

Längst akterut på det mellersta överloppet fanns kajutan dit tillträdet var förbehållet befäl och deras tjänstefolk (fig. 6.4, Q). Fint folk, såväl befäl som medresenärer, gick under det gemensamma paraplybegreppet ”kajutpersoner” (Glete 2010:609; Hammar 2014:102ff). Kajutpersonernas tillvaro i detta utrymme var väsensskild från övriga personers tillvaro ombord.

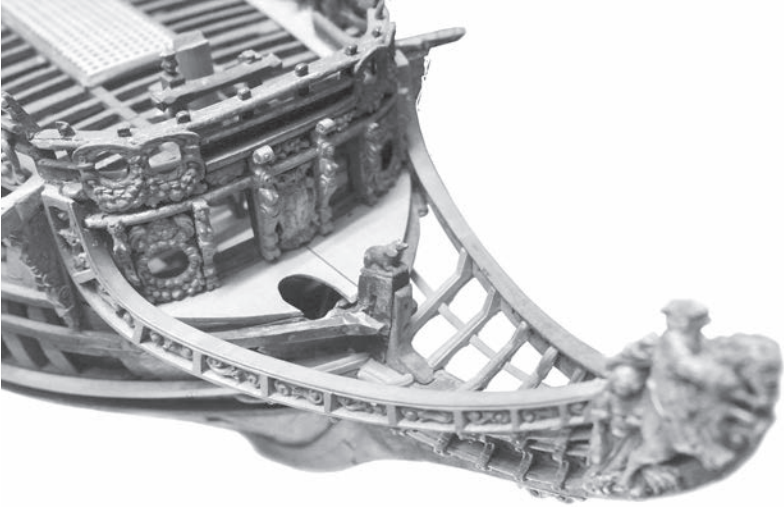


Fig. 6.16. Väggen ut mot galjonen på modellen Ö 3 har en elegant rundad form som ger intrycket av att smälta ihop med skrovsidan. *Riksäpplet* tycks ha haft ett liknande skott. Foto: Niklas Eriksson.

En komponent som tvivelsutan kom att utmejsla kajutfolkets exklusiva särart och överordnade position var själva kajutan. Den kanske mest påtagliga skillnaden bestod i att detta utrymme inte alls var lika trångt som boutrymmena ute på batteridäcken. Redan en flyktig blick på det fåtal genomskärningsritningar av seglande örlogsfartyg som finns bevarade från 1600-talet är egentligen nog för att man ska kunna sluta sig till att det rādde en klar prestigeskillnad mellan dem som bodde i kajutan eller något av de andra utrymmena akterut, underofficerarna på trossdäck och dem som uppehöll sig i övriga delar av skeppet.

En bild som med önskvärd tydlighet illustrerar prestigeskillnaden mellan befälsutrymmena och de övriga utrymmena är den gravyr som gjordes av den engelske kaptenen Thomas Phillips i slutet av 1600-talet (fig. 6.8). Den visar ett stort tredäckt örlogsfartyg i genomskärning längdskepps. I de akterliga utrymmena är väggarna klädda med prydliga paneler, som avdelats med vertikala pilastrar och små skurna kapitäl. Frågan är hur det egentligen kan ha sett ut på *Riksäpplet*.

I tidningen *Aftonbladet* kunde man den 21 september 1921 läsa att ”dykaren [har] nämligen lyckats tränga in i akterrummet, den del av fartyget, där kaptenen och officerarna hade sin bostad” (AB 1921-

09-21). Men det framgår samtidigt att det ingalunda var frågan om något intakt sammanhängande skrov som dykaren gav sig in i (ibid.):

i fartygets akterskepp väntar man sig finna ännu mycket av intresse. Svårigheten ligger i att få tag på något. Akterskeppets balkar äro nämligen intryckta och hota lätt kunna falla över den som tränga sig fram.

Trots 150 år av i det närmaste ohämmad bärgariver så återstår faktiskt en hel del av *Riksäpplets* styrbordssida i den del som bildat ena väggen av kajutan. Panelerna har för länge sedan lossnat och små gersågade stumpar av elegant profilerade lister vilar löst på vraket tillsammans med tunna hyvlade bräder efter speglar i kajutans panelverk.

Längst akterut på den bevarade delen av styrbordssidan finns kanten av utgången till styrbordssidans läringsgalleri (fig. 6.4, R), som var en skulpturpydd, burspråksliknande utbyggnad som förutom att släppa in ljus även inrymde kajutfolkets avträde. Den stora merparten av alla de människor som fanns ombord på ett stort seglande krigsfartyg fick hålla tillgodo med avträden i skeppets galjon eller ett arrangemang i skrovsidan ungefär midskepps (Munday 1978:120–145, Simmons 1998:41–56). Att ha denna facilitet i direkt anslutning till kajutan ska ses mot bakgrund av att kajutpersonerna i stor utsträckning odlade sin auktoritet genom att uppehålla sig i sin genom börd, rang, stånd eller befattning tillskrivna plats i skeppets akter.

Väggarna i de panelade rummen var även utstyrd och dekorerade med olika skulpterade och målade ornament. På Phillips gravyr (fig. 6.8) kan eleganta väggmålningar med bland annat nautiska motiv urskiljas (jfr NMM, inventarienummer BHCo872. Målningen är även publicerad i Winfield 2010:122–123).

Riksäpplets interiör skymtar fram i förbifarten i den ovan nämnde franske kammartjänarens reseberättelse. Även om redogörelsen saknar mer ingående beskrivningar så sammanfattar den ändå det intryck som *Riksäpplets* och *Svärdets* interiörer gjorde på honom (Oscarsson 2013:169–170).

Några av skulpturerna som Olschanskis bärgade från kajutan finns i Sjöhistoriska museets samlingar. De består dels av ett ornament med blommor och frukt, eventuellt ett ymnighetshorn, dels av ett skulpterat kvinnoansikte (fig. 6.17). Konturen på ornamentet med kvinnoansiktet är format så att det ska passa in i något slags ramverk på väggarna som

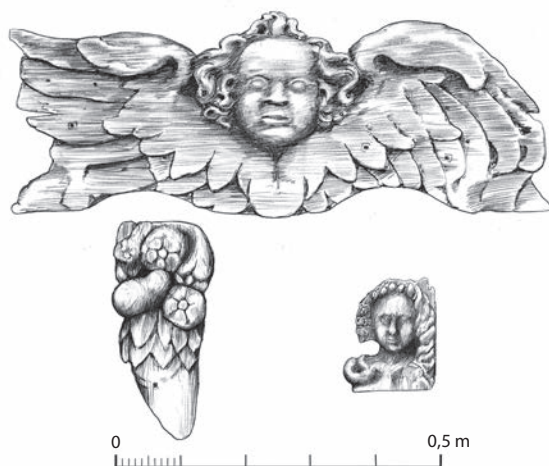


Fig. 6.17. Några av de ornament som suttit som dekoration i *Riksäpplets* kajuta. Såväl ängeln som blomsterornamentet är påfallande lika de ornament som lyfts från skeppet *Kronan*. Kvinnoansiktet har att döma av dess yttre kontur varit placerat i ett hörn på ett panelverk. Illustration: Niklas Eriksson.

tillsammans med gyllenlädertapeten bildat den helhet som den franske kammartjänaren häpnade inför. Tyvärr har sammanhanget gått förlorat och de lösryckta skulpturerna framträder som brottstycken av en överdådigt dekorerad högeståndsmiljö.

Det finns dock en arkeologisk motsvarighet som kan användas för att ge en fingervisning om vilket sammanhang *Riksäpplets* lösryckta fragment kommer från. På *Kronan* är skulpturerna i de aktre utrymmena bevarade i ursprungligt läge utmed babordssidan. Även här finns såväl ymnighetsornament i form av frukt- och blomarrangemang som listverk, speglar och bevingade kerubhuvuden och andra välbekanta skulpturer. Att döma av de fynd av skurna kapital som påträffats var väggarna i *Riksäpplets* kajuta, precis som i *Kronans*, försedda med kolonnliknande pilastrar som delade upp väggen i olika speglar och fält.

Träsniderierna i *Kronans* kajuta utfördes av bildhuggaren Hans Jacobsson Hilleman, som tydligen bodde ombord på skeppet under tiden (Lundgren 1997:32). Resultatet kan numera beskådas på Kalmar läns museum, där *Kronans* stora kajuta är rekonstruerad i full skala. I rekonstruktionen är skulpturerna målade i guld och uppfästa på gråmålade väggar, vilket ger ett närmast gustavianskt intryck (jfr Wallace 2013:112).

Om färgskalan ombord på engelska skepp skvallrar exempelvis Phillips gravyr (fig. 6.8) men även skriftliga källor. I ett kontrakt upprättat inom det engelska amiralitetet i samband med byggandet av skeppet *Newark* avtalas att "the great cabin and round house", alltså stora kajutan och hyttan, skulle målas i "walnut or stone colour", vilket direktöversatt betyder "valnöt eller stenfärg" (Laughton 1925:266). Det som åsyftas är sannolikt att innerväggarnas paneler skulle målas så att de liknade ädelträ eller huggen sten, eventuellt marmor.

Modellen Ö 24, som felaktigt identifierats som *Postiljonen*, är ett intressant exempel på hur ett svenskt skepp målats invändigt. Färgen på såväl utsidan som insidan förefaller vara ursprunglig. Modellens aktere kajuta har målats grå i två toner, ljusgrått upptill och en mörkare bröstning nedtill. Väggarna framstår som marmorerade, vilket emellertid kan vara en missuppfattning eftersom ytan är ganska smutsig. Runt dörrhålet in till kajutan samt på däcksbalkarna i kajutans tak syns röd dekormålning. Utrymmet för om kajutan är målat i en brun träimiterande ton. Rummen ombord på modellskeppet passar således in på beskrivningen "walnut or stone colour".

Kanske är det denna typ av målning som åsyftas när det står att Hilleman färdigställt "Flammeverket" på *Kronan* (Lundgren 1997:32). Det med såväl *Kronan* som *Riksäpplet* samtida skeppet *Nyckeln* försågs förutom med "flammeverk" även med en avancerad parkett, bestående av inte mindre än 1 800 målade träklotsar lagda i eleganta mönster (Börjesson 1942:272–273).

Den elegant rundade öppningen mot låringsgalleriet från *Kronans* kajuta känns igen också på den hårt eroderade och skamfilade babordssidan på *Riksäpplet* även om endast den förliga kanten finns kvar. Bevarade räkenskaper skvallrar om att Sheldon beställde hela 460 kvadratfot glas till byggandet av *Riksäpplet* (Strussflycht till riksamiralen 1661-10-07, Skoklostersamlingen RA). Merparten av dessa rutor var placerade i stora fönster som genombröt akterspegeln och låringsgallerierna. Men ombord på både *Kronan* och *Riksäpplet* nådde ljuset även in från sidorna. I *Kronans* styrbordssida finns ett antal rektangulära öppningar placerade ovan de aktersta kanonportarna. Det har framkastats att dessa ska ha fungerat som skottportar för muskoter, ventilation eller endast som ljusinsläpp (jfr Nilsson 1987:100; Einarsson 1997:285). Det förefaller dock svårt att avfira en musköt genom dessa öppningar när det står en kanon precis under. Det är därför troligare att det rör sig om regelrätta fönster och ljusinsläpp. Intressant nog

återfinns liknande rektangulära öppningar på *Riksäppet* (fig. 6.4, S). Hur många de ursprungligen var är svårt att utreda eftersom endast en mindre del av *Riksäpplets* övre skrovsida finns bevarad.

De små ljusinsläppen på *Kronan* och *Riksäppet* är lite udda. Bilder visar att många skepp i engelska flottan var försedda med ljusöppningar i form av små fönster (se bilder i t.ex. Winfield 2009 eller Fox 1980). Öppningarna på de engelska skeppen är dock i huvudsak placerade mellan kanonportarna. De har därmed kunnat kasta ljus i de underofficershytter som är karaktäristiska för engelska flottans fartyg och som var placerade mellan kanonportarna i den aktre delen av batteridäcken (jfr Endsor 2009:65). Liknande hytter mellan kanonerna kan även iakttas på Phillips gravyr (fig. 6.8). Att *Riksäppet* och *Kronan* i stället har de rektangulära öppningarna direkt ovanför kanonportarna kan således användas som ett argument för att dylika små hytter inte var i bruk inom den svenska flottan, eller att de åtminstone saknades längst akterut. Öppningar ovanför kanonportarna utgjorde inte en lika stor strukturell försvagning av skrovsidan som öppningar på andra ställen i skrovet.

I sitt skriftliga vittnesmål berättar Christer Boije att hans dotter uppmärksammade att *Riksäppet* kommit på drift när hon kikade genom ett fönster ”uppå sidan” (efter renskrift i Lundgren 2001:229). Därefter sprang de båda genast ut på överloppet. Tyvärr berättar han inte vilket av de tre överloppen. På modellen Ö 3 finns en spiraltrappa som leder från det mellersta överloppet och kajutan upp till det övre överloppet. Den är placerad bredvid mesanmasten. Kanske kastade sig Christer Boije och hans dotter upp för en motsvarande trappa ombord på *Riksäppet* medan stormen drev skeppet mot klipporna?

Att befolka *Riksäppet*

Det totala antalet sjöslag som ägde rum under stormaktstiden är egentligen förvånansvärt litet (jfr Glete 2010:karta 2). Flottan gjorde mycket annat än att drabba samman med fienden i avgörande kraftmätningar till havs. Örlogsfartygen hade en ouppmärksammas funktion som bostäder. Vid *Riksäpplets* tid var flottans hemmabas Skeppsholmen i Stockholm. Men eftersom färden ut genom skärgården till öppet hav kunde ta flera veckor var de stora skeppen ofta förlagda vid Dalarö under långa perioder. Under skånska kriget låg krigsfartyg med delar av sina besättningar där mer eller mindre året runt. Skeppen fungerade

således som förlängningar av befästningsverken på land. När befästningarna i Dalarö byggdes så användes uppankrade örlogsfartyg som förläggningar (Sobéus 1998:22).

Att kvinnor i högsta grad deltog i det tidigmoderna kriget till lands har uppmärksamrats under senare år (se t.ex. Sjöberg 2008; Hacker & Vining 2012). Enligt de så kallade sjöartiklarna fick hustrur medfölja på skeppen förutom när de gick mot fienden (Sjöartikel 58, i Haverling 1948:110). Om forskningen fokuserar på de fåtal tillfällen då skeppen faktiskt seglade mot fienden blir konsekvensen att de resor då kvinnor fanns ombord prioriteras bort. Konvojerna, ambassaderna, spaningsuppdragen samt alla de virkes- och förnödenhetstransporter som var avgörande för att stormakten runt Östersjön skulle kunna upprätthållas har inte på samma sätt letat sig in i det maritimhistoriska medvetandet, något som i förlängningen fått konsekvenser för vilka grupper som associerats med flottan (för flera exempel se Hammar 2014 och översikt hos Arnshav 2017).

När flottan i slutet av maj 1676 seglade ut från Dalarö för att möta den dansk-nederländska flottan blev de anhöriga fruarna och barnen kvar iland. När den decimerade flottan återvände hade många blivit änkor och åtskilliga barn faderlösa. Att Christer Boijes dotter kom ombord sedan *Riksäpplet* återvänt från sjötåget har redan framkommit. Boije berättar vidare att han dagen efter förlisningen ”var något opasselig och min hustru mycket sjuklig”. Familjen Boije klarade sig således helskinnad från förlisningen. Men han beklagade att hans häst följt med till botten (citat i Lundgren 2001:229, även Arnshav 2017:26).

Rummen ombord på ett skepp som *Riksäpplet* har således fyllt många olika funktioner beroende på vilken situation som skeppet befunnit sig i. När dessa rum presenteras som i exempelvis fig. 6.4 framstår de dock endast tomma behållare. När byggnader eller andra rumsavgränsande anläggningar diskuteras poängteras ibland att den fysiska strukturen, själva huset, parken, stadsplanen eller för den delen skeppet, endast utgör halva arkitekturen. Den andra hälften består av människor. När *Riksäpplet* lämnade Dalarö och seglade ut mot vad som skulle bli det ödesdigra sjötåget 1676 fanns 450 personer ombord. Dessa var inhysta i olika utrymmen utifrån sina roller. Utplaceringen stod i direkt relation till deras plats i stånds- och befälsordningen.

Men att utplacera människor i olika rum är inte samma sak som att placera saker i olika behållare. Till skillnad från ting är människor tänkande subjekt som agerar utifrån sina egna upplevelser av posi-

tionen i rummet. En fenomenologisk rumsanalys har det mänskliga varat som en självklar utgångspunkt för diskussioner kring det omgivande rummet. Medvetandet är sammanbundet med kroppen, som alltid finns på en bestämd plats i rummet. Följaktligen har vi alltid en spontan rumsuppfattning som påverkas av var vi befinner oss och vilka möjligheter vi har att röra oss. Varje människa förfogar över ett visst rum, som kan betecknas som *egendomsrum* (se diskussion hos Bollnow 1994:111–119; Eriksdotter 2005:237–240; Eriksson 2014a:102–104).

Rumsuppfattningen bottnar i en rad faktorer, inte minst individens förutsättningar att röra sig genom rummet. Fysiska barriärer i form av däcksnivåer, skott och öppningar ombord på *Riksäppet* diskuterar jag ovan. Men egendomsrummet begränsas också när man träder in i rum som andra individer eller grupper av människor förfogar över. Det finns all anledning att anta att rummet hade en viktig funktion under 1600-talet, då agerande eller handlande utanför en persons ståndstillhörighet på sikt hotade rubba hela samhällsordningen.

Så är också de lägsta och de högsta sociala kategorierna ombord på ett örlogsfartyg de lättast urskiljbara. Däremellan fanns personer och befäl som rumsligt separerats från kajutfolket och manskapet genom att inhysas i separata rum. Det rörde sig om olika underbefäl, högbåtsmän, konstaplar och andra som gavs en exklusivitet genom att avskiljas från de gemena som bodde bland kanonerna. Även om de inte stod tillräckligt högt i rang för att räknas in bland kajutfolket, hade de ett avskilt rum som de förfogade över.

Identiteter och hierarkier upprätthålls genom handlingar. Allt från ceremoniella tillställningar till de mest triviala och till synes obetydliga rutiner genererar identiteter och upprätthåller maktrelationer. Kajutfolkets materiella kultur, från själva kajutan till de kläder som ståndstillhörigheten påbjöd, fungerade som markörer och det gjorde även deras handlingar. Det återkommande ätandet är en upprepad handling som markerar social status. Det faktum att mat och måltider är något som alla i någon mening kan relatera till gör det också till ett effektivt redskap för att göra åtskillnad mellan olika kategorier av folk.

Det kan handla om *vad* som äts, men också *hur* man äter och med *vem*. Hur man sitter vid bordet, formen på bordet, vem som tillåts läsa bordsbön, vem som förväntas prata och så vidare. Måltider kan vara utformade på många olika sätt, men poängen är att gemensamma måltider kan användas för att stärka banden inom en viss grupp samt för att utesluta andra. Ätandet är därmed en vardaglig praktik genom



Fig. 6.18. När Olschanskis dykare "trängde in i akterrummet" påträffade de flera välbevarade rödgodstallrikar. Foto: SMM.

vilken hierarkier och relationer omförhandlas (jfr Fahlander 2010; Landon 2002:220–221; även Eriksson 2013b:105–106; 2014a:105–110).

En noggrann utgrävning av *Riksäpplets* vrak skulle sannolikt kunna kasta nytt ljus över praktiker och rutiner kring matlagning ombord, men viss klarhet kan man få redan från fynden som bärgats i kommersiellt syfte. Bland dessa finns rödgodstallrikar som Olschanskis dykare påträffade i skeppets akter (fig. 6.18) (AB 1921-09-09). Medan de gemena ombord fick hålla tillgodo med trätallrikar av relativt blygsamt format och nöja sig med att äta mellan kanonerna, omgav sig kajutpersonerna med stora, rikligt ornerade och glaserade rödgodstallrikar. Att de åt i kajutan framgår av fyndläget även om reportern från *Aftonbladet* inte avslöjar närmare position än "akterrummet". Det finns dock åtskilliga skriftliga redogörelser för hur kajutpersoner ätit tillsammans (jfr Hammar 2014).

Kajutfolket hade även en egen meny. Som ingående beskrivits av ekonomhistorikern Ulrica Söderlind var det en avsevärd skillnad mellan kajutpersonernas diet och de gemenas, med avseende på såväl kvantitet som näringsinnehåll. Det kommer knappast som en överraskning att det även fanns en glidande skala avseende kvaliteten på födoämnen. Året då *Riksäpplet* gick till botten var den dagliga rationen öl inom flottan fyra liter (Söderlind 2006:52). Men ölet fanns

i flera olika kvaliteter. Den stora merparten av de ombordvarande fick hålla tillgodo med den sämsta sorten, som kallades skeppsöl. Inte helt oväntat fick befälen det bättre ölet, som även hade en högre alkoholhalt. Detta öl, som var förbehållet kajutfolket, kallades just kajutöl (Söderlind 2006:50–69).

Kajutkosten tillredes i anslutning till den stora kabyssen midskepps och fick bäras till kajutan i skeppets akter, förmodligen via det mellersta överloppet. Under maträttens färd från kabyssens grytor till kajutans tallrikar kunde den observeras av de ombordvarande. Frambärandet av kajutkosten fungerade således som en till synes trivial rutin, men upprätthöll skillnader mellan olika kategorier av människor. Om besättningen kunde se maten som bars in i kajutan eller om den var dold under lock eller i någon form av behållare är okänt, men doften, som rimligtvis var annorlunda än den från de gemenas mat, torde ha letat sig ut även till avlägsna delar av skeppet som en återkommande påminnelse om åtskillnad mellan kategorier människor (se diskussion hos Eriksson 2013b:105–106).

Utformning av rumsarrangemang påverkar rörelsemönster och får sociala återverkningar. Väggar, dörrar och fönster bestämmer förutsättningarna för till exempel privata sfärer och utrymmen som övervakas. De möjliggör eller omöjliggör möten. De fysiska rummen kan därför anses reflektera sociala relationer mellan dem som vistas i en byggnad (se diskussion hos Johnson 1996). Arkitektur kan således användas som ett medel för att utöva makt och kontroll, genom att till exempel få människor att känna sig små, utsatta eller iakttagna (Foucault 1995; Nagbøl 1983).

Kajutan var tvivelsutan ett rum som utstrålade makt och dess dörrar stängdes sannolikt av och till. Men ett låst rum kunde även generera misstankar. Stängda och låsta kajutdörrar har väckt misstankar om sexuella övergrepp (jfr Hammar 2014:168–169).

Skeppsdagböckerna från sjötågen 1675 och 1676, som är publicerade i Kurt Lundgrens böcker (1997, 2001), visar tydligt hur mycket som avhandlades vid sammanträden och middagar i kajutorna på de olika skeppen. Sammanträdena med riksamiralen är de som i störst utsträckning kommit på pränt. Då han fanns ombord på skeppet *Kronan* så var det också den kajutan som var platsen för de viktigaste rådslagen. Kajutan betraktades som ett slags representationsvåning där besökare kunde träffa höga befäl eller kanske kungen (se även diskussion hos Wallace 2013:114–118).

Hur allt från landskap, stadsplaner, till parker och arkitektur gestaltades till ett offentligt rum där makten kunde uppträda till undersåtarnas beskådan har tidigare uppmärksammats av historiska arkeologer (se t.ex. Hall 2000:15–42; Johnson 2002; Hansson 2006). Krigsfartygen hade en viktig symbolisk roll när kungamakten skulle framhållas. Samuel von Pufendorfs pampiga plansch som visar Karl X Gustavs begravning är en utmärkt illustration av detta (Pufendorf 1915). På planschen ligger i stort sett hela flottan uppankrad och saluterar på Strömmen i Stockholm.

När begravningsceremonin ägde rum var *Riksäpplet* fortfarande under byggnad. Det är dock känt att skeppet ingick i ett annat noga arrangerat evenemang. När *Riksäpplet* tillsammans med *Hjorten* användes för att transportera prinsessan Fredrika Amalia av Danmark tillsammans med Karl XI:s morbror, hertig Kristian Albrekt av Holstein–Gottorp från hemlandet till Sverige för ett besök, hade amiralerna gjort upp noggranna planer för hur de skulle hälsas välkomna. Eftersom det kunde ta flera veckor att segla ett stort skepp genom skärgården så lämnade gästerna *Riksäpplet* i Dalarö och fortsatte färden mot huvudstaden med mindre jakter. Välkomstceremonin finns nedtecknad i ett protokoll (Amiralitetskollegiums protokoll 1674-07-04, KrA):

När jakterna, vilka är förordnade att löpa härifrån till Dalarö, där de tar ombord de furstliga personer som komma hit över från Holstein med skeppen Äpplet och Hjorten, kommer tillbaka, hälsa de först för flaggan med svenskt lösen [två skott], då svaras dem därmed 10 skott, och när de passera skeppen, då skjutas av vart skepp som ligger på strömmen dubbel svenskt lösen [fyra skott]. När nu jakterna komma till slottsbacken, där bemälda furstar landstiga, då skjutas åter på jakterna, varpå de sedan svaras med 10 halva kartover [en typ av kanoner] vid Corps de Garde [högvakten] och sedan återigen på vart skepp dubbelt svenskt lösen.

Transport mellan olika fartyg eller mellan fartyg och land skedde således med medförda mindre båtar och jakter. En nyhet som introducerades i svenska flottan med skeppen *Nyckeln* och *Riksäpplet* var att de försågs med en dörr i skrovsidan strax för om stormasten (Börjesson 1942:265). Dörren återfinns även på modellen Ö 3 och är belägen på babordssidan. Prominenta gäster klev upp från roddbåten till porten via en lejdare som fälldes ner. Sedan de klivit in genom porten befann de sig under

tak på det mellersta överloppet för om stormasten. Kanonsalut ingick som en viktig del av hälsningsritualerna. Trofékanoner imponerade ju på diplomater och andra under 1600-talet. Gick man akterut från *Riksäpplets* entréport skulle man passera åtminstone åtta trofékanoner innan man nådde fram till den representativa och rikligt dekorerade interiörerna i aktern, kajutfolkets domäner (jfr fig. 6.4).

Att styra människors rörelsebanor kan delvis vara ett sätt att upprätthålla deras identitet (Lefebvre & Levich 1987:7–11; Delle 1998; Hacking 1999:161–171; Upton 2002:719). Kajutfolket blev kajutfolk genom att bo och uppehålla sig i kajutan. Genom att göra entré genom porten på mellersta överloppet, äta kajutkost, dricka kajutöl och nyttja det avskilda avträdet i låringsgalleriet. På samma sätt upprätthöll de gemena sin underordnade position genom att bo, äta och sova på kanondäcken, genom att hålla sig till exponerade avträden i skeppets galjon och uppe på däck. Resultatet är en hierarkisk struktur som pågår inom det fysiska ramverk som skeppets olika rum utgör. Drivkraften bakom denna närmast självgenererande struktur är vissa grundläggande återkommande mänskliga behov som mat och sömn, vilka alltid har en rumslig dimension. Det måste finnas platser där man kan äta och sova.

När Francis Sheldon och hans engelska kollegor kom till Sverige förde de med sig ett nytt tekniskt kunnande och en ny arkitektonisk stil. *Riksäpplet* hade ett i flera avseenden karaktäristiskt engelskt utseende, vilket återspeglas i skrovets form och i detaljer som den rundgattade aktern, det skarpa bottenkrovet och den ovanpå kölstocken förankrade mesanmastfoten (fig. 6.3, R).¹¹

Dessa tekniska aspekter tycks inte ha bekymrat herrarna i amiralitetet i samma utsträckning som själva rumsfördelningen ombord. Att fördelningen av människorna invändigt skulle behöva ändras tycks ha varit ett större bekymmer än att skeppen skulle uppföra sig annorlunda i sjön. Skeppsbyggeriet kunde ändras i hydrodynamiskt avseende men de mellanmänskliga relationerna ombord på flottans skepp, som de kom till uttryck genom rumsfördelningen, kunde inte Sheldon eller någon annan skeppsbyggmästare ändra på. Detta låg helt i händerna på skeppets brukare och beställare.

Riksäpplet hade ett engelskt skrov, men dess inre organiserades enligt svenska principer. Det kan vara en överdrift att tala om standardisering, men i alla fall skulle befäl och andra snabbt känna igen sig som i sin egen ficka. Rumsorganisationen kan betraktas som implicit eller tyst

kunskap, som en materiell förlängning av flottans organisation och verksamhet. Om *Riksäpplet* inre hade arrangerats som samtida engelska skepp, exempelvis med kabyssen i fören, hade det blivit främmande för dem som skulle använda det. Dissonanser mellan människor och ting skulle uppstå.

Beskrivningar av örlogsfartyg och berättelser om dem har en tendens att cirkulera kring sjötågen samt hur förödande bredsidor mot fienden har varit. Även om sådant givetvis skedde så var regelrätta bataljer ganska sällsynta. Under de tretton år som *Riksäpplet* var i tjänst var skeppet till sjöss under ett par månader totalt. Skeppet deltog förvisso i strid och användes som färdmedel av kungligheter, men i omkring tio år låg det helt stilla vid Skeppsholmen i Stockholm. Det är hög tid att lämna utrymmena i *Riksäpplets* inre, kliva iland och begrunda hur skeppet tog sig ut i sin omgivning och omgestaltade den.