

HISTORISK TIDSKRIFT  
(Sweden)

134:3 • 2014

# Seglande halsgavelhus

Om skulpturer på flöjtskepp i Sverige och Nederländerna under tidigmodern tid

NIKLAS ERIKSSON *Södertörns högskola*

*Under 1600-talet och början av 1700-talet var flöjten den vanligaste typen av handelsfartyg i norra Europa. Men även om tusentals mer eller mindre identiska flöjtskepp byggdes så har det länge saknats handfast information om hur de egentligen såg ut. Under senare år har flera arkeologiska undersökningar av vrak genomförts i Östersjön, vilket gett ny information, bland annat om flöjternas exteriöra skulpturer. Genom jämförelser med samtida örlogsfartyg och även stadsbebyggelse framgår några för flöjter specifika motivval och budskap.*

Den florentinske diplomaten Lorenzo Magalottis skildring av sitt besök i Sverige år 1674 är en välciterad källa.<sup>1</sup> Hans berättelse berör flera maritima teman. Förutom välkända örlogsskepp som skymtar förbi i framställningen gör han även en ingående redogörelse av Sveriges handel med utlandet och gång på gång återkommer han till den nederländska dominansen. En företeelse med bäring på såväl handel som sjöfart nämner han knappt, nämligen flöjten. Den var 1600-talets vanligaste handelsfartyg på Östersjön och norra Europa. Merparten av alla människor, varor och idéer som transporterades mellan Sverige och Nederländerna fram till mitten av 1700-talet gjorde det på just sådana skepp.

Magalottis berömmade utsagor om Stockholms arkitektur, som endast överträffades av byggnaderna i hans hemland, skvallrar om att

*Artikeln har granskats av två externa lektörer enligt modellen double blind peer review.*

1. Lorenzo Magalotti, *Sverige under år 1674: Från italienskan med 23 samtida bilder utgifven av Carl Magnus Stenbock* (Stockholm 1912).

---

Fil. mag. Niklas Eriksson, f. 1976 är doktorand i arkeologi vid Södertörns högskola. Föreliggande artikel baseras på ett kapitel i hans kommande avhandling "Urbanism under Sail: An Archaeology of fluitships in Early Modern Everyday Life". Han har tidigare undersökt skepps-  
vrak från historisk tid och publicerat rapporter och artiklar om dessa. För närvarande är han involverad i undersökningen av vraket efter Erik XIVs krigsfartyg *Mars*.

E-post: niklas.eriksson@sh.se

han både tagit intryck av och reflekterat över huvudstadens offentliga rum. Han kan då knappast ha undgått att registrera alla flöjter som låg uppankrade där. Orsaken till hans bristande intresse är förmodligen väldigt enkel. De fanns att beskåda i vilken hamnstad som helst och var så talrika att de nästan blev osynliga. Han var dock inte ensam om detta ointresse. Faktum är att väldigt få författare funnit någon anledning till att beskriva 1600-talets vanligaste handelsfartyg. Som en följd har det länge saknats mer handfast information om hur en väsentlig del av den tidigmoderna materiella världen såg ut, trots att tusentals närapå identiska skepp byggdes.<sup>2</sup>

De vrak efter förlista flöjtskepp som påträffats och undersökts i Östersjön under senare år kan här belysa aspekter av den tidigmoderna materiella världen som tidigare inte uppmärksammats (fig. 1).

### *Vardagliga ting*

Under senare år har många humanistiska discipliner upplevt ett förnyat och fördjupat intresse för det materiella. Detta vitaliserade engagemang i tingen benämns ibland den materiella vändningen och kan betraktas som en efterföljare till "den språkliga vändningen" som tog sin avstamp i den postmoderna utmaningen.<sup>3</sup> Bland historiker har detta kanske framförallt kommit till uttryck i studier kring vardagsliv och konsumtion.<sup>4</sup> Vardagliga ting, som människor ständigt omger sig med eller konsumerar, erbjuder en ingång till historisk förståelse som är väsensskild från framställningar av händelser, skeenden och förlopp. Genom studier av det materiella kan vi komma åt fenomen som skapat förutsättningarna även för de stora händelserna. Den materiella världen kan på det viset formera "den gräns som skiljer det möjliga från det omöjliga", som Fernand Braudel uttryckt saken.<sup>5</sup>

Från en fenomenologisk utgångspunkt påstås det ibland att de ting som kanske utövar störst inflytande på oss är de vi knappt förnimmer.

2. Ab Hoving, "Seagoing Ships of the Netherlands", i R. Gardiner & P. Bosscher (red.), *The Heyday of Sail: The Merchant Sailing Ship 1650–1850* (London 1992) s. 34–54.

3. För en översikt se Frank Trentman, "Materiality in the Future of History: Things, Practices, and Politics", *The Journal of British Studies*, 48:2 (2009) s. 283–307 eller Dan Hicks & Mary Beadry, *The Oxford Handbook of Material Culture Studies* (Oxford 2010).

4. Se t.ex. Daniel Roche, *A History of Everyday Things: The birth of consumption in France, 1600–1800* (Cambridge 2000).

5. Fernand Braudel, *Civilisation and Capitalism: Fifteenth to Eighteenth Century, vol. 1: The Structures of Everyday Life: The Limits of the Possible* (London 1981) s. 27.

Ting registreras i samband med att de introduceras och integreras i våra vardagliga liv. När vi lärt oss använda dem och leva med dem märker vi dem knappt.<sup>6</sup> Även om tingen varit omistliga har det inte funnits anledning att kommentera, beskriva eller avbilda dem. Dessa ting utgör ”det mest uppenbara och det bäst gömda”.<sup>7</sup> De mest alldagliga som endast ådrar sig uppmärksamhet när de av någon anledning *inte* är till hands. När de tappats bort eller gått sönder.

Arkeologin har sin naturliga utgångspunkt i studiet av det materiella, inte minst av fartygsvrak.<sup>8</sup> Förutom de mer spektakulära vrakfynden som gjorts de senaste åren, såsom *Resande mannen* (förlist 1660), *Mars* (förlist 1564) och *Svärdet* (förlist 1676) har också flera vrak av just flöjtskepp hittats. Som viktiga delar av den tidigmoderna vardagen ger dessa vrak inblick i en annan historia än de spektakulära vraken efter örlogsfartyg. Flöjternas materialitet utgör en sådan aspekt som glömts bort eftersom få bemödade sig med att kommentera eller beskriva dem. Arkeologiska undersökningar av dessa skepp erbjuder därmed en inblick i det triviala normaltillstånd som blir kvar när alla stora ögonblick, unika händelser, katastrofer, och liknande skalats av.

Artikelns syfte är att studera flöjtskeppens skulpturer. I likhet med andra samtida skepp var flöjterna försedda med snidade ornament av olika slag som hade ett budskap. Det finns förhållandevis rikligt med källor som visar utsmyckningen av örlogsfartyg från tidigmodern tid. Förutom ritningar, kopparstick och målningar, finns också från 1600-talets mitt flera välgjorda modeller som återger deras dekor.<sup>9</sup> Förutom *Vasa* (1628) som är det mest kompletta och mest undersökta exemplet, har också andra arkeologiska fynd bidragit med upplysningar. Skulpturerna på stormaktstidens örlogsfartyg utformades för att uttrycka kungamakens ideologiska och politiska ambitioner. Arkeologiska

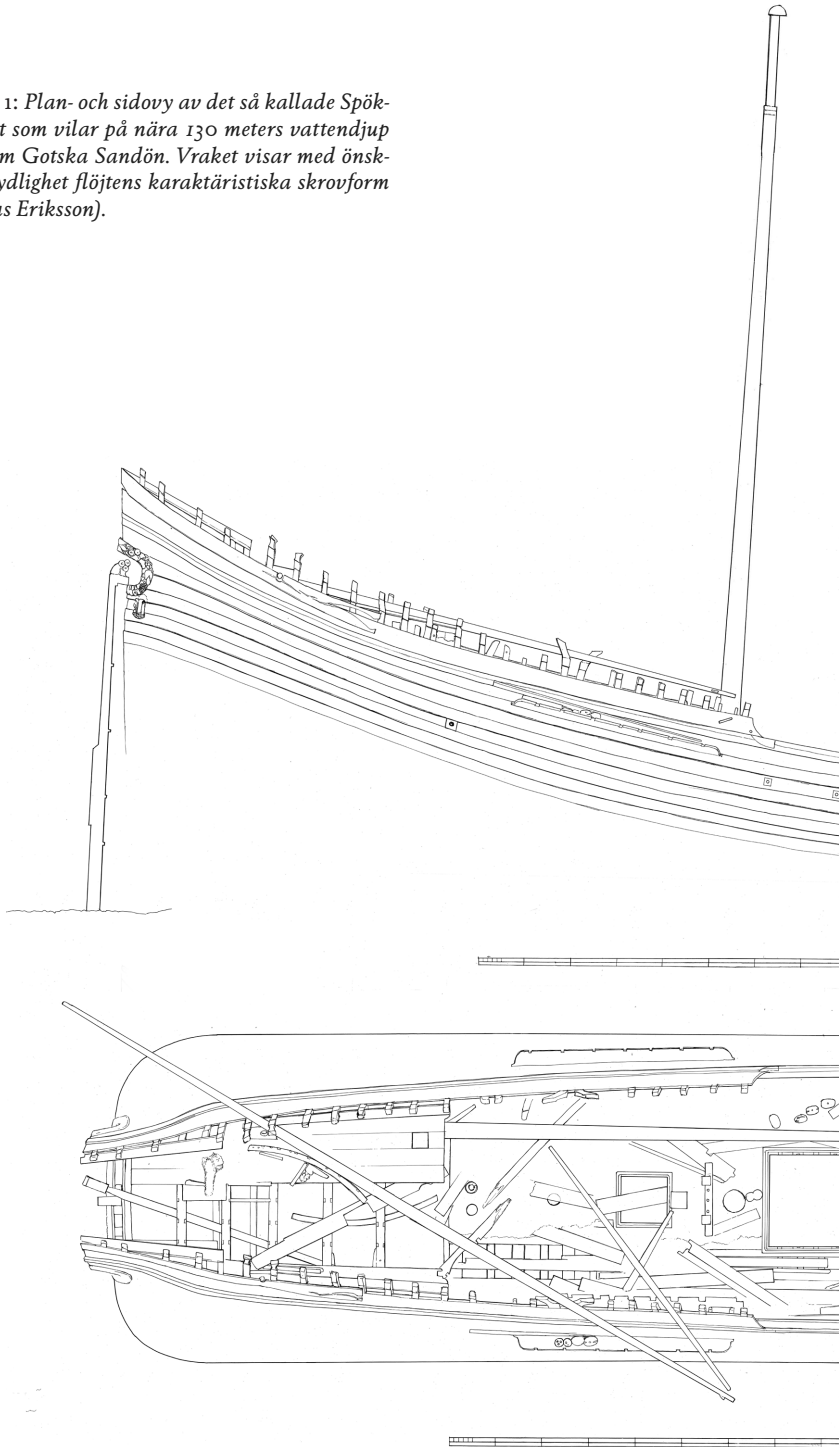
6. Bjørnar Olsen, *In Defense of Things: Archaeology and the Ontology of Objects* (Lanham, New York, Toronto & Plymouth, UK 2010); även Bjørnar Olsen, Michael Shanks, Timothy Webmoor & Christoffer Witmore, *Archaeology: The Discipline of Things* (Berkeley, Los Angeles & London 2012).

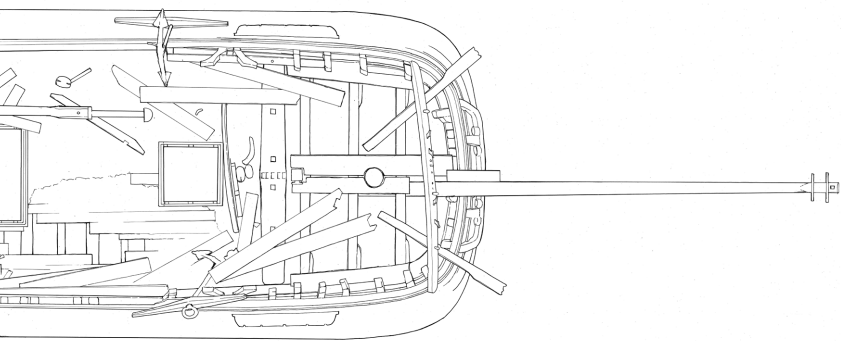
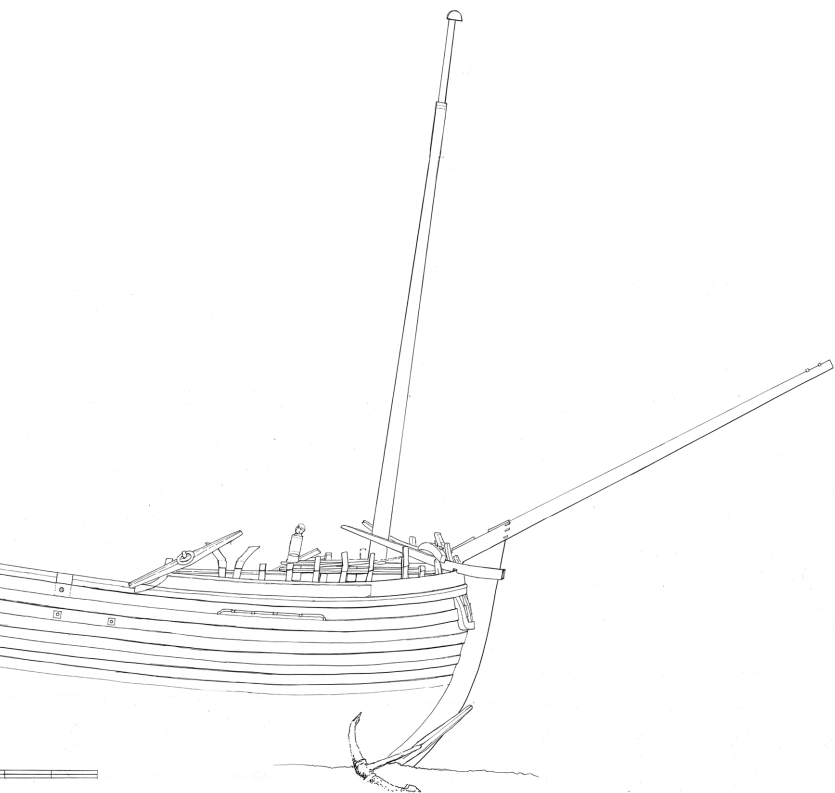
7. Översättning av "the most obvious and the best hidden"; se Henri Lefebvre & Christine Levich, "The Everyday and Everydayness", *Yale French Studies* 73 (1987) s. 7–11.

8. Olsen (2010) även Olsen, Shanks, Webmoor & Witmore (2012).

9. John Franklin, *Navy Board Ship Models, 1650–1750* (London 1989); Andrew Peters, *Ship Decoration 1630–1780* (Yorkshire 2013); Leonard G. Carr Laughton, *Old ship figure-heads & sterns with which are associated galleries, hancing-pieces, catheads and ad divers other matters that concern the "grace and counterance" of old sailing-ships* (Mineola 2001 [1927]).

FIGUR 1: Plan- och sidovy av det så kallade Spökskeppet som vilar på nära 130 meters vattendjup öster om Gotska Sandön. Vraket visar med önskvärd tydlighet flöjtens karaktäristiska skrovform (Niklas Eriksson).





undersökningar av vrak efter flöjtskepp som genomförts under senare år, visar att budskapet som förkunnades i dessa civila handelsfartygs exteriörer delvis var ett annat. Vrak ger på det viset värdefulla upplysningar där mer ingående beskrivningar i skriftligt källmaterial saknas. Med denna utgångspunkt kommer jag diskutera vilka motiv som är specifika för flöjterna och hur dessa motiv särskiljer sig från samtida örlogsfartyg? Hur relaterar flöjtens utsmyckning till samtida stadsbyggnad? Kan vi se flöjternas skulpturer som uttryck för borgerskapets idévärld? Men innan jag mer specifikt går in på vad skulpturerna avsåg kommunicera finns det anledning att dröja något kring flöjten som fartygstyp.

### *Vad är en flöjt?*

Enligt D. Velius krönika från staden Hoorn i provinsen Noord-Holland uppfanns flöjten av en framstående köpman vid namn Pieter Janszoon Liorne år 1595. Genom flöjten skulle han förverkliga sin vision av det optimala handelsfartyget. Enligt Velius, hade skeppet ett längd och breddförhållande på 4:1, vilket ansågs vara exceptionellt långsmalt vid denna tid.<sup>10</sup>

Om man betraktar en flöjt från sidan ser den nästan ut som vilket gammalt skepp som helst. Den har tre master där stormasten liksom fockmasten i fören bär rektangulära råsegel, medan den aktersta masten, mesanen, bär ett trekantigt latinsegel. Det är egentligen först när man ser skrovet från ovan eller akterifrån som den karaktäristiska formen framträder. Från ovan framstår det som en avlång rektangel med något rundade hörn. Sidorna är inåtfallande och i aktern kröns den breda rundade, nedre delen av en påfallande smal akterspegel. Eventuellt är det just akterns karaktäristiska päronform som gav flöjten dess namn. Det fanns nämligen en typ av glas med liknande form som kallades flöjt vid denna tidpunkt.<sup>11</sup> Andra menar på att namnet, som på holländska stavas *fluit* eller *fluýt*, och är besläktat med engelskans fluid (i sin tur besläktat

10. För beskrivningar av flöjten som fartygstyp, se Hoving (1992) s. 47–48; Ab Hoving & Cor Emke, *The Ships of Abel Tasman* (Hillersum 2000) s. 34; Herman Ketting, *Fluitschepen voor de VOC, balanceren tussen oncostelijckheit en duursaemheijt* (Zaltbommel 2006) s. 9–13; Richard Unger, *Dutch Shipbuilding before 1800: Ships and Guilds* (Assen 1978) s. 36; "The Fluit. Specialist Cargo Vessels 1500 to 1650", i Robert Gardiner (red.), *Cogs, Caravels and Galleons: The sailing ship 1000–1650* (London 1994) s. 121, samt André Wegener Sleswyg, *De Gouden Eeuw van het Fluitschip* (Van Wijnen 2003) s. 20.

11. Unger (1994) s. 121–122.

med *flow*), det vill säga flytande.<sup>12</sup> Engelsmännen betecknade sina flöjter som *flyboats*.<sup>13</sup>

Flöjterna var enkla och billiga att bygga tack vare standardisering och vissa tekniska innovationer. Dessutom kunde de seglas med små besättningar, vilket gjorde transporter på flöjter mycket kostnadseffektiva. Fartygstypens effektivitet anses ha bidragit till den nederländska sjöfartens expansion och ekonomiska framgångar under 1600-talet.<sup>14</sup> Flöjter byggdes i likhet med många andra samtida skepp i princip helt utan konstruktionsritningar och skrovets form bestämdes utifrån bestick<sup>15</sup> och tumregler och genom att kopiera fartyg som fungerat bra. Detta var knappast något som sporrade till förändring, nytänkande och experimentlusta; man byggde "samma skepp" om och om igen i olika storlekar.<sup>16</sup>

De minsta flöjterna, som kallades *boot*, eller *bootjens*, var omkring 78 fot (knappt 22 meter), medan de största var uppemot 140 fot (knappt 40 meter) mellan för- och akterstäv.<sup>17</sup> En ofta reproducerad ritning av en flöjt i Scheepvaartsmuseum Amsterdams samlingar, signerad Franz Cornelisz Keyser, har inte mindre än fem skalstockar och visar skepp i fem storlekar, mellan 90 och 130 fot mellan för och akterstäv.<sup>18</sup> Encyklopediförfattaren Åke Clason Rålamb ägnade hela den tionde volymen av sitt verk "Adelig Öfvning" åt ämnet "Skepsbyggerij". I den rikligt illustrerade volymen, som publicerades 1691, visar han en ritning av en "Flöit eller Spanie farer". Beskrivningen att skeppet "för beqwämlichkeit kan

12. Carl Olof Cederlund, "Flöjt", *Longitud: Tidskrift från de sju haven* 24 (1988) s. 45–55.

13. Violet Barbour, "Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century", *The Economic History Review*, 2:2 (1930) s. 279–280.

14. Jan Luiten van Zanden & Milja van Tielhof, "Roots of growth and productivity change in Dutch shipping industry, 1500–1800", *Explorations in Economic History* 46 (2009) 389–403; Milja van Tielhof & Jan Luiten van Zanden, "Productivity Changes in Shipping in The Dutch Republic: The Evidence from Freight Rates, 1550–1800", i Richard Unger (red.), *Shipping and Economic Growth 1350–1850* (Leiden & Boston 2011); Unger (1994) s. 7.

15. Bestick var en uppsättning proportioner som ansågs ge skepp goda seglingsegenskaper. Dessa användes i stället för ritningar.

16. Se Ab Hoving, *Nicolaes Witsen and Shipbuilding in the Dutch Golden Age* (College Station TX 2012); Nicolaes Witsens, *Aeloud: En Hedendaegsche Scheeps-Bouw en Bestier* (Amsterdam 1979 [1671]); Christian P. P. Lemeë, *The Renaissance Shipwrecks from Christianshavn: An Archaeological and Architectural Study of Large Carvel Vessels in Danish Waters, 1580–1640* (Roskilde 2006).

17. Hoving (1992) s. 49, & Carl Olof Cederlund, "Vraket vid Jutholmen – fartygets byggnad", *Statens Sjöhistoriska museu: Rapport 16* (Stockholm 1982).

18. Reproducerad i Hoving (1992) s. 48; Hoving & Emke (2000) s. 45. Original i Scheepvaartmuseum, Amsterdam.



han byggias til 114 Foot lång” ska läsas som att det också kunde byggas mindre.<sup>19</sup>

Även om det främst var storleken som varierade, gjordes vissa justeringar av grundkonceptet. En förlängd variant med portar i för och akter, kallad *Noortsvaarders* (nordfarare) och utvecklades för timmertransporter, medan *Ostervvaarders* (östfarare), var speciellt utvecklade för de grunda hamnarna i Östersjön.<sup>20</sup> Andra varianter var den så kallade *spuensvaerder* (spanienfarare) eller *straetsvaerder* som var avsedda för handeln med Portugal, Spanien och Medelhavet. Exteriört särskilde sig dessa sistnämnda flöjter genom att ha galjon.<sup>21</sup> Flöjter användes av såväl Nederländska Ostindiska Kompaniet (VOC) som vid valfångst.<sup>22</sup> Bland de svenska skepp som genom 1645 års tullförordning beviljades helfrihet mot att de kunde användas av flottan i händelse av krig, återfinns många flöjter.<sup>23</sup> I Östersjön är dock flöjten framför allt känd som lastdragare. De var då i allmänhet helt obestyckade och fick förlita sig på beskydd från konvojer.<sup>24</sup> Begreppet att ett fartyg är bestyckat ”en flute” förekommer ibland i örlogssammanhang och betyder att man avlägsnat merparten av ett fartygs kanoner för att frigöra däcksutrymme.<sup>25</sup>

De nederländska influenserna i det svenska samhället inom industri, konst, arkitektur, skeppsbyggeri och annat har beskrivits i många olika sammanhang tidigare. När Magalotti under sin resa till Sverige år 1674 imponerades av huvudstadens byggnader var många av dessa uppförda av holländare.<sup>26</sup> Men även om byggnadernas utformning har dirigerats av invandrande mästare eller arkitekter handlar det ändå om en regional

19. Rålamb (1943) s. 26.

20. Cederlund (1983) s. 33–34; Carl Olof Cederlund, ”The Ships of Scandinavia and the Baltic”, i Gardiner (red.), (1992) s. 55–76.

21. Hoving (1992) s. 49–50; Richard W. Unger, ”The Fluit: Specialist Cargo vessels 1500–1650”, i Robert Gardiner (red.), *Cogs, Caravels and Galleons: The Sailing Ship 1000–1650* (London 1994) s. 115–130.

22. Ketting (2006).

23. Jan Glete, *Swedish Naval Administration 1521–1721: Resource Flows and Organisational Capabilities* (Leiden & Boston 2010) s. 434–435; Birger Fahlborg, ”Ett blad ur den svenska handelsflottans historia (1660–1675)”, *Historisk tidskrift* 43:3 (1923) s. 205–281.

24. Unger (1978) s. 38.

25. Brian Lavery ”Support Craft”, i Robert Gardiner & Brian Lavery (red.), *The Line of Battle: The Sailing Warship 1650–1840* (London 1992) s. 106–115; Richard Unger, ”Ship design and energy use, 1350–1875”, i Richard Unger (red.), *Shipping and Economic Growth 1350–1850* (Leiden & Boston 2011).

26. Badeloch Noldus, *Trade in Good Taste: Relations in Architecture and Culture between the Dutch Republic and the Baltic World in the Seventeenth Century* (Brepols 2005).

anpassning.<sup>27</sup> Förutom att förutsättningar som klimat och tillgång på byggnadsmaterial påverkat byggnaderna har även byggnadernas skulpturala symbolspråk anpassas till beställarna och det omgivande samhällsklimatet. Ett belysande exempel på detta är hur det spända läget mellan högadeln och kungamakten kommer till uttryck i skulpturer och ornament på adliga palats under 1600-talet.<sup>28</sup>

Till skillnad från palats är skepp och rörliga. De budskap som karvas i trä och fästs i deras exteriör ändras inte när de rör sig mellan världens alla hörn. Skulpturernas budskap framförs på det viset ocensurerat och oredigerat oavsett vilken miljö de uppträder i. Förtöjda i Stockholms hamn utgör flöjten på sätt och vis ett ideologiskt budskap från Nederländerna i koncentrat.

### *Flöjter i Stockholm*

Wolfgang Hartmanns ofta reproducerade gravyr från 1650 (fig. 2) ger en fingervisning om hur det hela gestaltade sig när fartygen från Amsterdam anlant till Stockholm.<sup>29</sup> Betraktaren svävar någonstans över Djurgården och ser ut över huvudstaden från öster. Även om den ändrat karaktär genom de århundraden som passerat, kan man ganska snart urskilja en hel del bekanta byggnader. Kyrkorna, amiralitetshuset, gamla slottet Tre kronor är bara några av alla dem som antingen finns bevarade eller som delvis ingår i dagens hus. Fartygen, som är så framträdande på Hartmanns bild, återfinns däremot inte alls i dagens stadsmiljö. Tittar man lite närmare på dessa farkoster finner man dem uppdelade i tre kategorier som ligger tydligt urskiljbara i stadsmiljön.

Den första kategorin återfinns längs Skeppsholmens östra strand i bildens förgrund. Här ligger örlogsflottans fartyg förtöjda. Övermasterna är nedtagna och skeppen är inte rustade för strid. Trots detta fyller de en viktig funktion där de ligger förtöjda vid inseglingen till huvudstaden. Örlogsfartygens exteriör utgjorde utmärkt medel att kommunicera ideologiskt budskap från en centraliserad kungamakt. Örlogsskeppens utseende var sålunda föremål för livlig diskussion inom amiralitetet un-

27. Noldus (2005) s. 5, 45.

28. Som exempel på detta kan nämnas den propaganda för adelsrepublik som uttrycks i fasaderna på svenska adelspalats. Förhållandet har beskrivits ingående i Frederic Bedoire, *Guldålder: Slott och politik i 1600-talets Sverige* (Stockholm 2001).

29. Gravyren är tillgänglig genom Stockholms stadsmuseums databas Stockholmskällan, <[www.stockholmskallan.se](http://www.stockholmskallan.se)> (7/5 2014).



FIGUR 2: Wolfgang Hartmanns gravyr av Stockholm från 1650 ger en inblick i hur de uppankrade flöjtskeppen påverkade stadsmiljön (Stockholms stadsmuseum).

der 1600-talet.<sup>30</sup> Liknelsen av örlogsfartygens akterspeglar vid "flytande palats"<sup>31</sup> är kanske särskilt välfunnen i just detta sammanhang. Så länge de låg vid kaj kunde såväl inhemska som utländska observatörer i detalj beskåda skeppen och ta del av det skulpturala budskap de förde fram, något som skymtar förbi i skildringar av utländska besökare i Stockholm under 1600-talet.<sup>32</sup> I sitt till synes överksamma tillstånd förkunnar de alltjämt en kunglig ideologi mitt i huvudstadens offentliga rum.

Vid Södermalm, i vattnet nedanför de så kallade ryssbodarna, återfinns den andra kategorin. Det rör sig om de små enmastade och odäckade farkoster som användes av allmogen för att transportera ved, fisk och liknande varor till huvudstaden.<sup>33</sup>

30. Förhållandet har uppmärksamats av Håkan Jakobsson, "The warship in Swedish Seventeenth-Century Society: A cultural construction?", *Scandinavian Journal of History* 24:3-4 (2000) s. 225-243; se även Cederlund (1994) s. 47-86.

31. Soop (2007).

32. Magalotti (1912) s. 22-23, även Ingemar Oscarsson, *Den franske kammartjänarens resa: Minnen från länderna i norr på 1660-talet* (Stockholm 2013) s. 169-170.

33. Marcus Hjulhammar, *Stockholm från sjösidan: Marinarkeologiska fynd och miljöer* (Stockholm 2010) s. 227-231.

Tätt packade utmed skeppsbron återfinns den tredje kategorin, som utgörs av ett antal stora skepp. Av de 14 skepp som ligger förtöjda med aktern mot betraktaren är det nio som utan tvivel har flöjtens karaktäristiska päronformade akter. Även om Hartmanns gravyr är anmärkningsvärt detaljerad och återger allt från drakflygare till piprökare och byrackor, så låter han oss inte veta hur flöjternas akterskepp var utsmyckade. Vi får ingen upplysning om hur de skulpterade budskapen på flöjtskeppens akterspeglar skiljer sig från örlogsskeppen vid Skeppsholmen. Hartmanns i övrigt så avslöjande gravyrnål har inte förmått registrera vad som döljer sig i de ganska schablonmässigt återgivna ornamenten på bildens fartyg.

### *Skulpturer på flöjtskepp*

Som påtalas ovan var flöjterna förvånansvärt standardiserade när det gäller såväl rigg som skrovform och däckarrangemang. Den uppsättning av skulpturer som prydde dessa skepp följer också ett förutsägbart mönster. Sedvänjan att skriva ett fartygs namn med bokstäver på en liten skylt i aktern är ganska sen.<sup>34</sup> Under 1600-talet förekom skrivna namn främst på örlogsfartyg, och i enstaka fall på flöjter. På samma sätt som i exempelvis kyrkorum använde man i stor utsträckning skulpturer och bilder i stället för text. Magalotti lär till exempel ha beskådat ett stort svärd, respektive en krona i aktern på regalskeppen *Svärdet* och *Kronan* som han nämner i sin reseberättelse.<sup>35</sup> Om han låtit blicken vandra bland de övriga ornamenten i skeppens yttre hade han med största sannolikhet också påträffat såväl vapensköldar som andra symboler som knöt dessa örlogsfartyg till Karl XI och den pfalziska ätten. Skeppets identitet (namn) samt dess hemvist (svenska flottan) uttrycktes med symboler. Intressant nog återkommer förhållandet mellan ägare och skepp också på de civila flöjternas akterspeglar även om motivvalet givetvis anpassats.

Om man läser äldre skeppslistor kan man roa sig med att för sitt inre försöka frammana bilder av vilka skulpturer som kan ha varit placerade på skeppens akterspeglar: *Solen*, *Vinfatet*, *PärLAN*, *Gyllene Phoenix*, *Järnvågen*. Man ska nog inte underskatta den praktiska aspekten av att framställa skeppets namn med symboler eller bilder i stället för ord. Bildspråket måste anses betydligt mer universellt. När ett skepp med till

34. Carr Laughton (1927, 2001) s. 155.

35. Magalotti (1912) s. 22–23.



FIGUR 3: Den bevarade akterspegeln i Søndre Harritslev kyrka i Danmark (Niklas Eriksson).

exempel en skulpterad ros seglar in en engelsk hamn kallas det *The Rose* medan det kan heta *Roos* när det lagt till i Amsterdam. Åter hemma vid Skeppsbron kallas skeppet för *Rosen*.

Att uttrycka ett skepps namn med symboler förutsätter givetvis att symbolen är vedertagen och begriplig. De som ser skeppet är någotsånär överens om vad det är som avbildas. Förutom de ganska uppenbara "halvmånarna", "Bruna hästarna" och liknande, förekommer namn som anspelar på välbekanta episoder ur bibeln: *David och Goliat*, *Noe Ark* eller *David i Lejonkulan*.<sup>36</sup>

36. Fahlborg (1923) s. 222.

Ett fint exempel på hur ett sådant namn uttryckts i bild återfinns på en i stort sett helt bevarad akterspegel från en flöjt som är upphängd i Søndre Harritslev kyrka i Danmark (fig. 3). Troligen härrör den från ett skepp som förlit i närheten.<sup>37</sup> Akterspegeln visar en man i romerskt inspirerade kläder, vilket på 1600-talsvis understryker att motivet återger en berättelse som utspelade sig för länge sedan. Mannen svingar ett svärd och är helt tydligt i färd med att hugga huvudet av ynglingen som knäböjer vid hans fötter. En ängel svävar över dem båda och håller en hand på det svingande svärdet som för att hindra den brutala avrättningen från att äga rum. I skeppets samtid hade de flesta ganska snart listat ut att motivet återger Abraham som ska offra sin son för att bevisa Gud sin lojalitet. Ovanför det bibliska motivet återfinns en liten vapensköld som visar ett träd flankerat av två hjortar. Det är staden Hindelopen i Frieslands stadsvapen, där skeppet var hemmahörande. Under de bibliska personernas fötter återfinns ett lite fält som berättar att flöjten *Abrahams offer* från Hindelopen byggdes år 1639. Kompositionen med det större fältet visande skeppets namn och vapenskölden ovanför visande hemmahamnen samt att skeppets byggår, upprepas som vi nedan ska se konsekvent på de allra flesta flöjter.

Delar av symbolframställningar av skeppsnamn har påträffats på vrak efter flöjter. Det så kallade Jutholmsvraket, som ligger sjunket på redden utanför Dalarö i Stockholms skärgård, undersöktes i början av 1970-talet. Under arbetet bärgades en skulptur föreställande en romersk krigare, redo att dra sitt svärd. Det har föreslagits att skulpturen varit placerad i akterspegeln hörn. Efter att ha tittat närmare på den är jag dock av en annan åsikt. Skulpturen är i minsta laget för att ha varit placerad som en "hörnman" (se nedan) i övergången mellan skrovsida och akterspegel. Dessutom visar skulpturens baksida att den varit placerad på ett plant underlag. Mer troligt är att krigaren har ingått som en del i ett större motiv som uttryckt skeppets namn, ungefär som ängeln eller svärdet på *Abrahams offers* akterspegel.<sup>38</sup> Det förefaller således ganska troligt att det ännu oidentifierade vraket vid Jutholmen ursprungligen burit ett namn som anspelat på någon biblisk berättelse.

Det kanske märkligaste arkeologiska fyndet som vittnar om om ett fartygsnamn har dock återfunnits sex sjömil ost om Gotska sandön, på

37. Hoving & Emke (2000) s. 99; Peters (2013) s. 64, fig. 3.

38. Jämför Cederlund (1982) s. 56.

nästan 130 meters djup. Nere i kolmörkret står en i det närmaste helt bevarad flöjt på sjöbotten. Vraket är oidentifierat, men kallas "Spökskeppet". På botten, strax bakom skeppets bastanta flöjtakter, ligger en skulptur som utan tvivel avbildar en fågelkropp. Halsen och fötterna saknas men fågelns form avslöjar ändå att det är frågan om en ganska stor simmande fågel. Mot bakgrund av det namnskick som var rådande vid denna tid är det troligast att det är fråga om en Svan. "Spökskeppets" ursprungliga namn torde således ha varit någonting i likhet med *Svan*, *Vita Svan*, *Två Svanar* eller *Gyllene Svanen*. Även här kan det givetvis vara fråga om en mytologisk svan och att fågelns då endast utgjorde en del av motivet.<sup>39</sup>

Under 1600-talet var det vanligt att akterspeglarna på nederländska skepp flankerades av två skulpterade helfigurer. I Nederländerna kallas de ofta för *Hoekman*, vilket kan översättas som hörnman eller hörngubbe<sup>40</sup>. Dylika skulpturer återfinns på fartyg oavsett storlek från de stora örlogsfartygen till de små men ändå rikligt dekorerade stadsjakterna.<sup>41</sup> Det intressanta är att det finns en tydlig skillnad mellan de hörnmän som avbildas på bevarade modeller och teckningar av örlogsfartyg och dem som avbildas på flöjterna. Medan örlogsfartygens hörnmän bär romerskt inspirerade rustningar är flöjternas motsvarigheter civilklädda.

Även hörnmännen har återfunnits på "Spökskeppets" vrakplats, nedfallna på botten på ömse sidor om aktern. Vid den arkeologiska undersökningen av vraket lyftes en av dessa skulpturer till ytan med hjälp av en fjärrstyrd undervattensrobot. Skulpturen skickades därefter till Nederländerna där bland annat konservering och olika analyser av skulpturen genomförs.<sup>42</sup> Skulpturen avbildar en man i 1600-talskläder, ett urbant modelejon med åtsittande strumpor, puffbyxor, skor med klack och kravatt. Under den vidbrättade hatten brer ett långt lockigt hår ut sig (fig. 4). Hans vänstra hand är dold bakom ryggen medan den högra grabbar tag i den mantel som för att draperas överkroppen och värja sig mot Östersjöns kalla vind. De preliminära resultaten från färganalyserna vi-

39. Niklas Eriksson & Johan Rönnby, "The Ghost Ship: An Intact Fluyt from c. 1650 in the Middle of the Baltic Sea", *The International Journal of Nautical Archaeology* 41:2 (2012) s. 350–361.

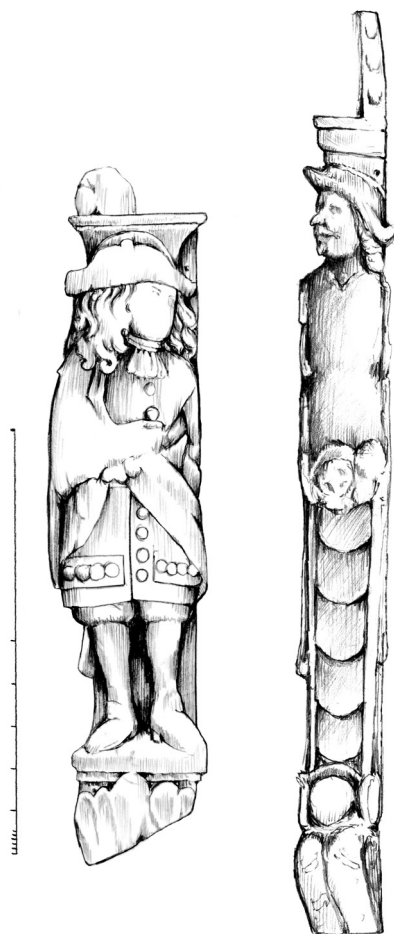
40. I engelsk litteratur benämns de som "strongmen", se Peters (2013) s. 69.

41. Carr Laughton (1927, 2001) ger flera exempel, liksom Peters (2013) och Soop (2007).

42. Marta M. Dominguez, "Tracing the Ghost Ship: Can the *hoekman* reveal her construction date and origin?", opubl. poster på International Symposium on Boat and Ship Archaeology (ISBSA) 13, Amersfoort, 8–12/10 2012.

sar att kläderna i stor utsträckning var svarta medan hatten varit röd. Den bärgade skulpturen var placerad på babordssidan och det förfaller som om motsvarande figur från styrbordssidan var i det närmaste identisk, fast spegelvänd. Kläderna på Spökskeppets hörnmän återger hur välbärgade män i städer som Amsterdam, Enkhuisen eller Stockholm gick klädda vid 1600-talets mitt. Bortsett möjligtvis från deras förhållandevis korta ben torde hörnmännens uppenbarelse knappast skiljt sig från de handelsmän och skeppsredare som investerade i och använde flöjter.

Även på vraket efter den lilla oidentifierade flöjten som kallas Lejonvraket, som hittades norr om Lillsved i Stockholms skärgård år 2009, har en hörnman påträffats i dyn akter om skeppet. Denna skulptur är av en delvis annan typ där endast handelsmannens huvud avbildades (fig. 4). Också Lejonvrakets hörnman har långt lockigt hår. Under den välartikulerade näsan återfinns en kraftig mustasch och på hakan ett spetsigt pipskägg. De bulliga kinderna skvallrar om att det är en välmående man med ett visst välstånd.<sup>43</sup> Dessa i trä skulpterade köpmän är direkta paralleller till de patricier



FIGUR 4: Den vänstra hörnfiguren har bärgats från det så kallade Spökskeppet medan den högra fortfarande vilar på boten nedanför Lejonvrakets akter (Niklas Eriksson).

43. Niklas Eriksson, "The Lion Wreck: A survey of a 17th-century Dutch merchant ship – an interim report", *The International Journal of Nautical Archaeology* 41:1 (2012) s. 24.



som återfinns på målningar av namnkunniga mästare som Jan Steen, Frans Hals eller Rembrandt.

Hörnmän, liksom den övriga kompositionen av skulpturerna på flöjternas akterskepp finns också avbildade på många målningar och kopparstick. Har man väl fått upp ögonen för de karaktäristiska skulpturerna så hittar man dem snart både här och där. Bland annat har Willem van de Velde den yngre, en ledande marinmålare i Nederländerna, ritat av en *buss* (en fartygstyp som var mindre än flöjten och som bland annat användes för fiske). Bussens akterskepp framstår som en nedskalad variant av flöjten. Hörnmännen på van de Veldes buss framstår som närmast identiska med dem som påträffats på Lejonvraket. Letar vi efter bussens namn återfinns en namnsulptur som är påfallande lik Sandro Botticellis "Venus födelse". Under namnbilden avslöjar årtalet "1640" när det lilla fartyget *Venus* byggdes.<sup>44</sup>

I Åke Rålamb's ovan nämnda bok om "Skepsbyggerij" återfinns två ritningar av flöjter. Förutom att återge såväl de båda skeppen med såväl sidovy och spantruta redovisas också deras akterspeglar med viss detalj. Den första är en lite ovanlig variant med fönster i det fält där vi vanligtvis finner skeppets namnsymbol. Den andra akterspegeln är den mer bekanta, en brädvägg med ett skulpterat eller målat motiv. Centrerat på akterspegeln återfinns bilden av en stad vilken namngivit skeppet. Båda varianterna av akterspeglar flankeras av de civilt klädda hörnmännen.<sup>45</sup> Under 1600-talet förefaller det således som om skulpturen i akterspegeln hörn är dedicerad till att redogöra vilket samhälleligt sammanhang skeppet hör hemma i. På flöjterna är hörnmännen borgare, medan hörnmännen på örlogsfartyg ofta är krigarskulpturer. Det är därför placeringen av den romerska krigaren från Jutholmsvraket är så viktig. Placeras den i hörnet betyder det örlogsfartyg, men placeras skulpturen i mitten av akterspegeln blir den en del av skeppets namn.

Paralleller till de avbildade borgarna på flöjterna återfinns bland arkeologiska fynd av örlogsfartyg, men då syftande på det kungahus skeppet tillhörde. Ett välkänt exempel är örlogsfartyget *Vasa* med de olika anspelningarna på Gustav II Adolf själv, såväl som hans alias "Lejonet

44. National Maritime Museum, Greenwich, Inv. Nr. PY 1719. Bussen finns även reproducerad i Unger (1994) s. 128.

45. Åke Rålamb, *Skepsbyggerij. eller Adelig öfvnings Tionde Tom* (1943 [1691]), bilaga G, fig. 3, 5.

från Norden” och hans far Karl IX.<sup>46</sup> Från vraket *Kronan*, som byggdes och även sjönk under Karl XI:s tid, har en skulptur som är misstänkt lik hans far Karl X Gustav bärgats.<sup>47</sup> Den stora skillnaden mellan örlogsfartygen och flöjternas skulpturer är således att de förra kanaliserade associationerna ner till en specifik monark och dennes ätt medan de senare förde fram den urbana borgarklassen som maktfaktor.

Men skulpturerna inskränker sig inte enbart till akterskeppet. Precis som på örlogsfartygen var också flöjternas knektar snidade. En knekt är ett stående timmer på fartygets däck i vilket en eller flera blockskivor för den löpande riggen är fästa. Även här har motivet anpassats till skeppets samhälleliga sammanhang. Under framförallt 1600-talet var det vanligt att knektarna försågs med skulpterade huvuden. Enligt *The Seaman's Dictionary* från 1644 var knektar ”commonly carved with the picture of some head upon them, by which they are easily knowe”.<sup>48</sup> På örlogsskepp, som exempelvis *Vasa*, utgjordes knekthuvudena ofta av romerska krigare med hjälm.<sup>49</sup> De välbevarade Lejonvraket och Spökskeppet kastar nytt ljus över sedvanan att skulptera knektshuvuden eftersom det inte är krigiska motiv som återges här. Det rör sig om skäggiga män iförda någon form av hjälmliknande mössa.<sup>50</sup> Vem eller vilka som avbildas på flöjternas knektar är långt ifrån klart. Jag menar dock att det snarast är fråga om civila motiv eftersom huvudbonaden är mer möss- än hjälmlik. Krigare på däck skulle dessutom kontrastera och sticka ut från den övriga uppsättningen av symboler.

Utöver namnet, hörnmännen, stadsvapnen, årtalen och knektarna var flöjterna rikligt ornerade med blommor, blad, knoppar, vindruvor och liknande. Det är en slags ymnighetssymbolik som återkommer inte minst inom det nederländska måleriet med stilleben och moraliserande motiv med konnotationer till den sköra balansen mellan överflöd och reformert kristen moral.

46. Soop (1986) s. 57–70.

47. Lars Einarsson, ”Artefacts from the Kronan: Categories, preservation and social structure”, i Mark Redknap (red.), *Artefacts from Wrecks: Dated assemblages from the Late Middle Ages to the Industrial Revolution* (Oxford 1997) s. 216.

48. Citat från Shaun Wallace, ”An Interpretative Study of Knightheads: What do human heads carved on the end of rigging bits symbolize”, opubl. stencil, Stockholm 2010, s. vii.

49. Soop (1986) s. 44–45; Wallace (2010); Laughton (2001).

50. En liknande knekt har också påträffats på vraket efter skeppet *St Michael* som sjönk så sent som 1747; se Anna Nurmio-Lahdenmäki & Helena Hökkä (red.), *St. Michel* (Jyväskylä 2006).

En målning som på sätt och vis sammanfattar uttrycket i flöjtens exteriör är Abraham Storcks (1644–1708), ”Holländska valfångare vid en klippig kust” (fig. 5). Målningen visar ett antal valfångare i färd med att övervinna den arktiska vildmarken. I det kalla svarta vattnet blir en val harpunerad och på iskanten i förgrunden dödas två isbjörnar. Den ena med ett muskötskott medan den andra sticks ihjäl med en harpun samtidigt som en person mättar ett slag med en åra mot det stora rovdjurets huvud.

Att nederländsk konst vid denna tid kretsar ofta kring vardagliga motiv med vissa moraliserande undertoner är välbekant och Storcks valfångststavla är inget undantag.<sup>51</sup> Personerna på målningen är avbildade när de är i färd med att förvandla kropparna från den ogästvänliga platsens vilddjur till rikedom och välstånd. Deras främsta verktyg i detta värv är flöjten. Storck har lagt ner stor möda på att återge fartygen så korrekt som möjligt. Ett av fartygen har aktern vänd mot betraktaren. På akterspegeln återfinns en man och en val, varför skeppets namn borde ha varit *Jonah*. Historien om Jonah och valfischen var omåttligt populär vid denna tidpunkt och återkommer i allt från måleri till kritpipor. Storcks komposition, liksom berättelsen om Jonah, bottenar i att om Gud vill så kan du tjäna dig en stor förmögenhet men om du går för långt och hänfaller åt frosseri kommer du att straffas. På Storcks tavla påminns vi om detta ännu en gång genom den sjunkande flöjten i tavlans högra kant.

### *Stationära och mobila byggnader*

Flöjternas skulpturer fyller ett begränsat syfte så länge skeppet är till havs. Visst kan det finnas poänger i att signalera namn och hemmahamn till andra fartyg man möter, men det är egentligen först i hamn som tillfälle finns att verkligen beskåda dem. Det är för den situationen, att ligga förtöjd vid kajen, som bildprogrammet skapades. Den i Amsterdam verksamme arkeologen Jerzy Gawronski har påtalat att hamnen utgjorde en integrerad del av handelsmetropolens stadsplan. Bebyggelsen var placerad utefter ett koncentriskt gat- och kanalsystem runt floden Amstels mynning. Den sektor av cirkeln som lämnades obebyggd av hus motsvaras av hamnen, vilken formerade ”ständigt föränderlig stadsbebyggelse

51. Se t.ex. Michael North, *Art and Commerce in the Dutch Golden Age* (New Haven & London 1997).



FIGUR 5: "Nederländska valfångare vid en klippig kust". Oljemålning av Abraham Storck (1644–1708) (Rijksmuseum Amsterdam).

med en mobil samling fartyg".<sup>52</sup> Stadsplanens cirkel sluts av uppankrade handelsfartyg. Det var för denna miljö som flöjtskeppets bildprogram skapades, som en motsvarighet till husens fasader.

Blommorna, vindruvsklasarna och alla de andra mer eller mindre abstrakta formerna och ornamenten i flöjternas utsmyckning, återfinns på samtida hus. På en promenad i Amsterdam, Enkhuisen, Leiden eller någon annan nederländsk stad med bevarade byggnader från 1600-talet, känner man snart igen många detaljer från flöjterna på de karaktäristiska halsgavelfasaderna. Faktum är att om man tar ett par steg tillbaka från en rad av smala halsgavlar så påminner de väldigt mycket om silhuetterna av flöjter sedda rakt akterifrån. Detta är knappast en slump. Båda formerna av materiell kultur, skepp och hus, var sprungna ur samma urbana sammanhang.

52. Översättning av "bood een constant veranderend stadsdecor met een mobiele verzameling schepen", i Jerzy Gawronski, *Amsterdam, een maritieme stad?* (Amsterdam 2009) s. 17.



FIGUR 6: Ett halsgavelhus placerat bredvid Spökskeppets rekonstruerade akter (Niklas Eriksson).

I likhet med flöjterna så följer utsmyckningen av halsgavelhusen ett nog så förutsägbart mönster. Det är som om samma byggnad byggts om och om igen, det enda som egentligen varierar är storleken. Låter det beaktat? Om stormaktstidens örlogsskepp kan liknas vid flytande palats<sup>53</sup> så är det minst lika befogat att likna flöjterna vid flytande halsgavelhus.

Även om det går att anföra undantag, är många halsgavelhus påfallande lika (fig. 6). Skulpturerna återfinns i gavlarnas övre del, på halsen och axlarna om man så vill. Under kranbalken som skjuter ut vid taknocken sitter en lucka som ger tillträde till vindsvåningen. Våningen därunder har ofta en centrerad lucka som flankeras av två små, runda eller elliptiska fönster under snedtaget. Mellan nämnda våningar återfinns en skylt med byggåret.

Men det finns också många skillnader som kanske är än mer avslöjande än likheterna. Vilka skulpturer förekommer på hus men inte på skepp? Som framförts ovan angavs skeppets hemort genom en liten vapensköld

53. Soop (2007).

strax under akterspegeln krön. Det säger sig självt att sådan information är överflödigt på ett hus. I vissa fall som till exempel bland de mest välborna patricierfastigheterna längs Herengracht i Amsterdam förekommer att fastighetsägaren är representerad genom en vapensköld.<sup>54</sup> Placeringen av denna sköld på husets gavel har sin direkta parallell i hemmahammens vapensköld på flöjtens akterspegel.

Framställningen av skeppsnamnet saknas av förklarliga skäl på husen. Hörnmännen däremot, de skulpterade borgarna, är en annan detalj som också saknas. Det kan givetvis inte uteslutas att det någonstans även finns hus med sådana skulpturer, men det är tydligt att de inte alls är ett lika obligatorisk inslag på husfasader som på flöjternas akterspeglar. En del av förklaringen till varför de förekommer på skepp, men inte på hus, kan vara att det urbana sammanhang som huset finns i redan avslöjar fastighetens tillhörighet.

För att förstå förekomsten av skulpterade borgare på flöjterna finns det anledning att återerindra den viktiga skillnaden mellan flöjter och halsgavelhus, nämligen skeppets förmåga att förflytta sig. Det semiotiska budskapet som uttrycks på akterspegeln är detsamma oavsett om skeppet ligger förtöjt i Lissabon, Amsterdam eller Stockholm. Däremot kan själva avkodningen av symbolerna skilja avsevärt beroende på de olika rumsliga sammanhang som skeppet uppträder i. Som påpekats ovan är arkitektur alltid mer eller mindre regional.<sup>55</sup> Det sker alltid en anpassning till rådande normer, byggnadsmaterial, klimat med mera. Ett skepps exteriör ändras inte när det förflyttar sig. Det budskap som kommuniceras genom flöjternas enhetliga yttre skulpturerna framförs oförändrat. Som kopior av böcker, flygblad eller kungörelser framför de sitt budskap i oredigerad form världen över.<sup>56</sup> Flöjterna proklamerar således ett budskap om handelsmannens förmåga och framgång.<sup>57</sup>

54. Simon Schama, *Mellan Gud och Mammon: Nederländerna under guldåldern 1570–1670* (Stockholm 1989) s. 321–323.

55. Även Noldus (2005) s. 4, 45.

56. Bruno Latour har beskrivit fenomenet som "Immutable mobiles"; se Bruno Latour, "Drawing Things Together", i Michael Lynch & Steve Wolgar (red.), *Representation in Scientific Practice* (Cambridge 1990) s. 19–68; Bruno Latour, *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory* (Oxford 2005) s. 223, 227; även John Law, "Objects, Spaces and Others", Centre of Science Studies, Lancaster University, Lancaster, <<http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Objects-Spaces-Others.pdf>> (7/5 2014).

57. Jfr resonemang hos Stefan Lundblad, *Hedersam handelsman eller verksam företagare: Den ekonomiska kulturens omvandling och de ledande ekonomiska aktörerna i Gävle 1765–1869* (Uppsala 2007) s. 173–204.

Från de nederländska handelsstäderna seglade flöjterna ut för att sedan inta centrala positioner i världens handelsstäder. Det finns flera bilder som belyser hur det hela tog sig ut. Wolfgang Hartmanns stockholmsgravyr har nämnts ovan men fenomenet återfinns även i Dahlbergs Sveciaverk och andra samtida bilder. Flöjterna formerar stadskvarter av nederländsk karaktär i alla hamnar de lägger till i, ett slags flytande Amsterdam av trä!

### *Vrak som fragment av stadsdelar*

Undersökningar av vrak efter förlista flöjtskepp har under senare år bidragit med nya insikter kring hur dessa vanliga handelsfartyg såg ut. Genom marinarknologin kan vardagliga, bortglömda ting, återigen ingå i framställningen av den tidigmoderna materiella världen. Ovan har jag försökt diskutera flöjtskeppens exteriör i relation till å ena sidan samtida örlogsfartyg och andra sidan samtida stadsbebyggelse. Informationsmässigt finns en avgjord skillnad mellan dessa tre former av materiell kultur. Flera av de gamla nederländska hamnstäderna har bevarat bebyggelse från den så kallade guldåldern. I Stockholm står de palats som uppfördes för De Geer, van Der Noot, Momma-Reenstierna och andra familjer och påminner om handelsutbytet. På motsvarande sätt ger bevarade modeller, ritningar, målningar och litteratur i form av handböcker i skeppbyggeri förhållandevis handfast information om hur de tidigmoderna örlogsfartygen var dekorerade.

Att det offentliga rummet i handelsstäderna också präglades av långa rader av förtöjda flöjtskepp är emellertid ett ganska ouppmärksammat kapitel. Orsaken är att den ständigt föränderliga stadsdelen vars byggnader bestod av tillfälligt uppankrade flöjter, sedan länge är borta.<sup>58</sup> I sin frånvaro riskerar de att glömmas bort. Vrak av flöjtskepp utgör spridda fragment av en sedan länge förlorad stadsmiljö. "Spökskeppet" är en bevarad byggnad från till exempel Amsterdam eller Stockholm även om vraket nu vilar långt ute till havs.<sup>59</sup>

Arkeologiska studier av tidigmodern tid, erbjuder möjligheten att röra sig mellan olika källmaterialkategorier. Ett vanligt synsätt är att arkeologin fyller ut luckor och kompletterar en historieskrivning baserad på skriftliga källor. Men fynd och undersökningar av till exempel skepps-

58. Gawronski (2009) s. 17.

59. Eriksson & Rönby (2012).

vrak kan också förstärka och rikta uppmärksamheten på redan tillgängliga bilder och dokument. Att flöjtskeppens skulpturer i varierande utsträckning kan iakttas på såväl ritningar som kopparstick har visats ovan. Men trots detta har flöjtskeppens skulpturer knappast uppmärksamats. I den mån flöjtskepp överhuvudtaget behandlas i översikter kring äldre skeppsskulptur betraktas deras bildprogram som nerskalade versioner av de betydligt mer utförligt belysta örlogsfartygen.<sup>60</sup> Det jag försökt att lyfta fram här är att flöjtskeppen förmedlar eget budskap.

Medan örlogsfartyg med hjälp av romerska krigare, götiska sagokungar och liknande syftade till att glorifiera kungamakten och berättiga kriget<sup>61</sup> är flöjternas dekor av mer fredlig, civil karaktär. De romerska rustningar som förekommer på flöjtskepp, på såväl akterspegeln i Harritlevs kyrka som i fragmentet från Jutholmsvraket<sup>62</sup> har varit delar av framställningen av skeppens namn. Med denna placering i skeppets exteriör har de inte symboliserat skeppets ägare utan syftat till att bestämma och förmedla skeppets identitet. Hörnmännen däremot, de skulpterade borgarna placerade på vardera sidan om namnskulpturen anspelar direkt på skeppets ägare. Den väsentliga skillnaden mellan örlogsfartygen och flöjterna är således inte *hur* de manifesterar sina ägare utan *vilka* ägare de manifesterar. Flöjtskeppens skulpturer ska ses som ett uttryck för en borglig ideologi, för köpmannen som maktfaktor. De kan ses som reklampelare för nederländska attityder till kommers, synlig i varje hamn de lade till.

Denna förmedling av idéer har länge varit förlorad. Kulturkrockar som bottnade i skilda attityder till kommers och köpenskap har beskrivits av flera historiker.<sup>63</sup> I den tidigmoderna staden var detta budskap ett brus och allmängods. Från vår nutida horisont är det en viktig del av den dåtida vardagen. Östersjöns välbevarade vrak erbjuder möjligheten att återigen ta del av dessa alldagliga skepp och skymta något av det som var alltför vanligt, alldagligt och trivialt att reflektera över.

60. Peters (2013) s. 70.

61. Soop (1986) s. 235–240.

62. Cederlund (1982) s. 56.

63. Se exempelvis Fahlborg (1923) s. 208–209 eller György Nováky, "Den ansvarsfulle handelsmannen", i Stellan Dahlgren, Anders Florén & Åsa Karlsson (red.), *Makt och vardag: Hur man styrde, levde och tänkte under svensk stormaktstid* (Stockholm 1993) s. 215–232.



## Floating neck-gable houses: On the sculptures of the fluyt in early modern Sweden and the Netherlands

Early Modern warships are sometimes compared to floating palaces. The sculptural decoration on their transoms, galleries and beakheads follow a carefully thought out symbolic language that aimed to legitimize royal ambitions and claims to power. But merchant ships also carried elegantly carved ornaments and figures. However, the message conveyed by these sculptures was different from that of contemporary warships.

Among early modern merchant ships the so-called *fluyts* hold a prominent position. Originating in the Netherlands, thousands of more or less identical ships were built during the 1600s and ensuing centuries. But despite the large number of ships built, surprisingly little information about their decoration has survived in our time. In recent years, several archaeological investigations of fluyts, have been carried out in the Baltic Sea which has resulted in new knowledge about the ships. It has been found that the decoration of the *fluyts*, just as on contemporary naval vessels, follow a clear pattern.

The ship's home port was communicated by its city coat of arms. Ships' names such as the *White Swan*, *The Rose* or *Crescent* as well as familiar characters from the Bible were also represented by sculptures on the ship's transom. But the sculptures served not only a practical purpose. Like the contemporary warships, they expressed their owners' ideology and societal ambitions. *Fluyts* should perhaps not be compared to floating palaces; they are rather a counterpart to the merchants' neck-gabled houses in cities like Amsterdam.

In the Swedish context, the vessels appear as a kind of billboard for a Dutch attitude towards trade. This article aims to discuss the message communicated by the *fluyts'* exteriors against this fond. How did these ships affect the urban environment in which they were moored?

*Keywords:* Fluits, sculptures, Stockholm, the Netherlands, shipbuilding