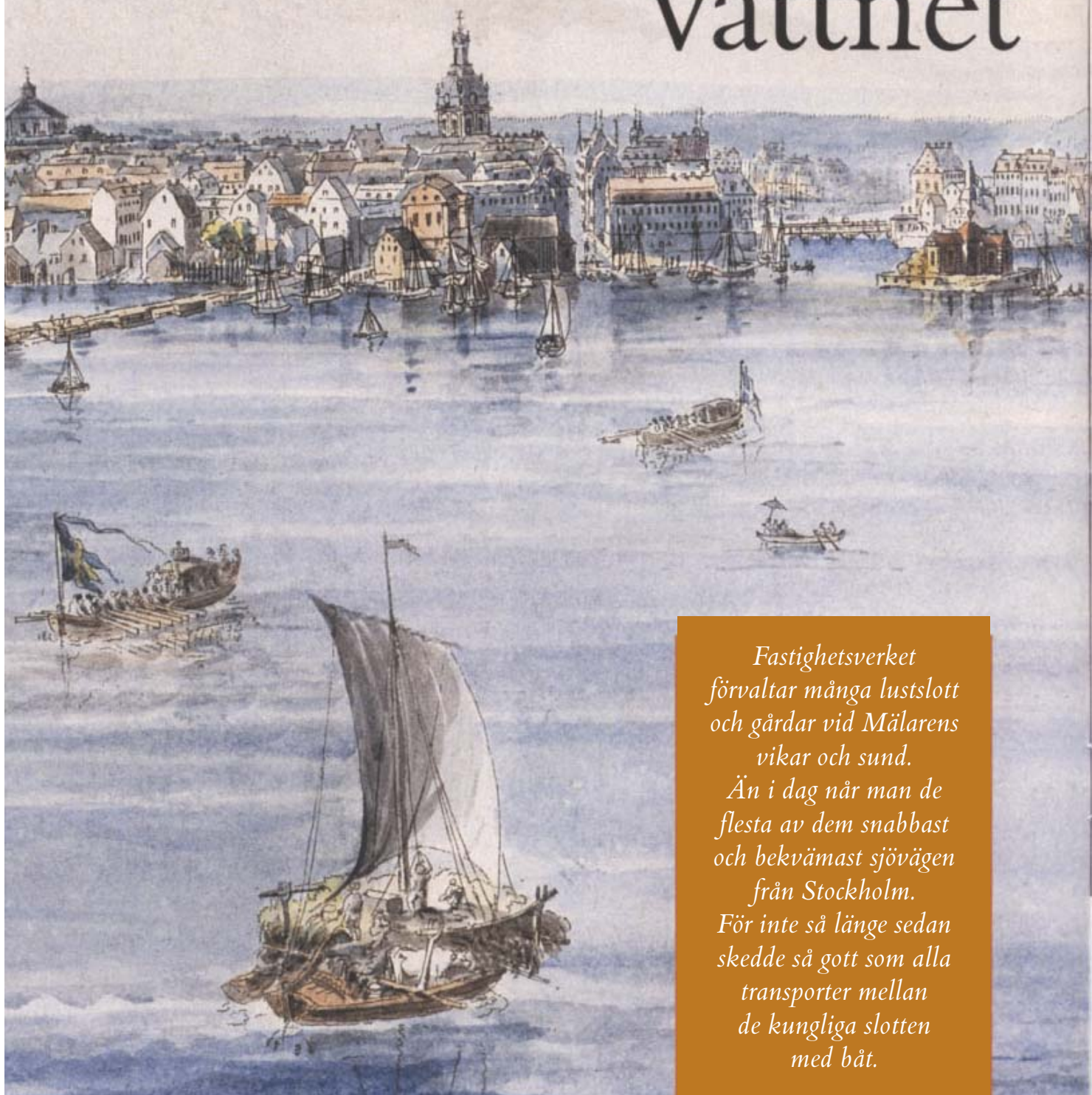


Vägen över vattnet



*Fastighetsverket
förvaltar många lustslott
och gårdar vid Mälarens
vikar och sund.
Än i dag når man de
flesta av dem snabbast
och bekvämast sjövägen
från Stockholm.
För inte så länge sedan
skedde så gott som alla
transporter mellan
de kungliga slotten
med båt.*



Staden sedd från Långholmen en sommardag i början av 1780-talet. Två av Jaktvarvets salsslupar möter en hövbåt och en av hovets segeljakter då de stryker fram längs Kungsholmsstranden efter att ha hämtat kungafamiljen vid Hovstallets brygga på Helgeandsholmen. Akvarell av J. F. Martin, Nationalmuseum.

Ända in på 1900-talet var de naturliga färdvägarna de som följde vattenlederna. Att resa med båt gick snabbt och bekvämt jämfört med att skramla fram med häst och vagn över berg och backar på dåliga eller näst intill obefintliga vägar. För kungen och hovet fanns tidigare en numer avvecklad organisation som hade hand om sjötransporterna och hovets båtar. Organisationen var på många sätt en marin parallell till Kungliga hovstallet. Men medan Kungliga hovstallet, som inrättades av Gustav Vasa år 1535, finns kvar än i dag försvann Kungliga hovjaktvarvet som inrättning redan för 150 år sedan. Som en sista rest av den flotta av olika roddfarkoster som en gång användes av hovet återstår i dag den kopia av Gustav III:s salsslup Vasaorden som ibland används vid statsbesök och högtidliga tillfällen.

Hovjaktvarvet och dess verksamhet spelade en gång en betydelsefull roll för resorna mellan de slott och kungsgårdar som Fastighetsverket i dag förvaltar, framför allt i Mälardalen. I Kulturvärden nr 4 1997 berättade Catrine Arvidsson om det logement för Hovjaktvarvets båtsmän som finns bevarat i stallet vid Drottningholms slott, och då flera läsare hört av sig med frågor om just Hovjaktvarvet kan det vara på plats med en kortfattad historik.

Roddarjakter, salsslupar och slangor

Hovjaktvarvets historia går tillbaka till Karl den XI:s tid. År 1683 förordnades en kommandör att ha uppsikt över alla de olika båtar och små fartyg som kungen och hovet brukade till nytta och nöje och som inte tillhörde örlogsflottan. Påföljande år köpte kronan en tomt på Kungsholmen av rådmannen Hans Preuss, som, enligt köpebrevet daterat 24 september 1684, kungen ville tillhandla sig «för dess jakter». Till tomten skulle höra «i sjön så mycket



Hertig Karls blivande maka, Hedvig Elisabeth Charlotta, gör sitt intåg i Stockholm 7 juli 1774. En samtida skildring ger en förteckning över sluparna i processionen. 1) slup med pukor och trumpeter, 2) pagerna i två slupar, 3) hovmarskalkernas slup, 4) Hovstaten i fyra slupar, 5) «Rådsslupen» med riksmarskalken och riksens råd, 6) hertig Karls slup, 7) änkedrottningens slup, 8) kungens lilla slup «Tre Kronor», 9) Kungens stora slup, «Vasaorden», med bruden ombord, omgiven av fyra slupar med musikanter, 10) drottningens slup, «Sveriges vapen», 11) hovfröknarna i en slup, 12) «Tvänne andra slupar för fruntimret», 13) slup med pukor och trumpeter. Oljemålning av Pehr Hilleström.

behageligt är att intaga». Här på Kungsholmens södra strand, inte långt från våra dagars Rålambshovspark, började så vid slutet av 1600-talet ett kungligt småbåtsvarv att växa fram där kungens segeljakter och roddslupar värrustades och vinterförvarades. I dag minner bara namnet Jaktvarvsplan vid Polhemsgatan på Kungsholmen om varvets existens.

Enligt ett inventarium från 1689 stod jakterna Carolus, Leijonet, Prins Carl, Machrillen och Wrangel till Karl XI:s disposition vid Hovjaktvarvet men med tiden blev det betydligt fler småfartyg av olika typer som kom att få sin hemmahamn vid Kungsholmsstranden. Här fanns segeljakter, roddarjakter, salsslupar eller 'Escaleupaer' som var försedda med en liten kajuta där man satt skyddad för väder och vind, sundeckslupar där man istället för kajuta hade ett kapell eller soltak av segelduk, slangor som var långsmala snabba roddbåtar, jollar, fisksumpar som transporterade färsk fisk till hovet samt skärbåtar och pråmar för transporter av

olika slag. Varvet skulle även ha uppsikt över hovets isjakter.

Båtarna bemannades med båtsmän från Stockholms båtsmanskompani som mönstrades till tjänstgöring två gånger i månaden. De som togs ut till tjänstgöring fick bara ersättning för de dagar de var i tjänst och fick till skillnad från annat kronans manskap inte någon kost in natura annat än 1 1/4 mark bröd om dagen. Brödet levererades från Kronobageriet. I en skrivelse den 23 oktober 1698 från dåvarande kronobagaren Peter Lorentz framgår att leveranserna från bageriet bland annat gick till just «jachtwarfssoldaternas underhåll» (om Kronobageriet se Kulturvärden nr 4 1998).

Dansmästare, möbler, hö och drabanter

Enligt ett beslut 1756 kom Hovjaktvarvet att lyda under Överstemarskalksämberet, en föregångare till Riksmarskalksämberet. I februari samma år skriver dåvarande jaktvarvskommendören Johan Adam Heldenhielm ett

brev till Överste marskalken greve Claes Ekeblad där han noga redogör för varvets arbetssituation och inventariernas tillstånd och skick. Man kan ana att Överstemarskalksämberet har liten förståelse för att det ska krävas så mycket folk för att ro omkring med några båtar och att det dessutom ska behöva kosta så mycket pengar. Heldenhielm förklarar i sitt brev att sjötransporterna ökat betydligt i omfattning den senaste tiden. Speciellt «sedan Kongl. hofvet med Prinsar och Prinsessa blifwit ökt, hwars betjening måste transporteras [...] utom det at flere slags Läro- Språk- och Dansmästare med mera skola utföras [till Drottningholm], hwartil kommer at mycket landvägen förr torde hafwa färdats, som nu går Sjövägen [...] I lika måtto är transporter af Meubler sedan Kongl: Huset blifwit ökt, långt större, som nu skjer sjöledes, utan twifvel at lisa allmogen från skjutsningar, då stundom fyra wagnar eller flera, som fordra 16 ja oftast 24 hästar ej kunna föra, hwad en eschaloupe förer».



Vid den här tiden höll regentparet Adolf Fredrik och Lovisa Ulrika som bäst på med att planera utbyggnaden av det nya Kina slott vid Drottningholm och man anar att resorna kunde bli många. Tidigare regenter tycks inte ha rest lika flitigt med roddjakterna och kommandör Heldenhielm jämför med

hur det var på Karl XI:s tid då «sådana jakter ansågos för äfwentyrliga, hwareför wid Statens inrättning ett mindre antal manskap warit tillräckeligt». Likaså framgår det att drottning Ulrika Eleonora inte trivdes på sjön och därför «resorna med Eschaluepe woro sparsammare».

Det var inte bara kungahuset och hovet som skulle transporteras. För kungliga rådet stod en speciell slup till disposition och dessutom hade man två 'kavaliersslupar' som skulle stå till tjänst för «ministrar och annat sammanhanda». Hela vartiden, skriver Heldenhielm, var man också i färd med att transportera is och iskällaredricka från Karlbergs iskällare till den kungliga taffeln. Dessutom skulle de kungliga livdrabanterna hämtas två gånger om året i Arboga och sedan efter avlösningen ros hem igen. Ungefär två och en halv månad var 'Drabantjakten' upptagen med deras transport. Höpråmarna var i gång från islossningen tidigt på våren till dess isen åter lade sig på senhösten och förde stora mängder hö från kungsgårdarna till Kungliga hovstallet. År 1755 beräknas de två höpråmarna «Gripsholm» och «Ekholmsund» ha levererat 200 parmar hö till Hovstallet under de cirka 20 resor de hunnit med under seglationssäsongen. Parmen var ett hömått av varierande storlek men motsvarade i Stockholm cirka 17,7 kubikmeter.

Han förklarar även den höga sjukfrånvaron hos båtsmännen. «Orsaken hwarför manskapet wid denna Comendering så mycket sjukna, [är] at de

efter en sträng rodd, måste bära oräkneliga bördor af vin- och driks-fat, samt stora korgar och kistor, mellan förråds källaren och hamnen wid gamla Kungshuset, och sedan vid Drottningholm från sjön till källaren och annorstädes.»

'Det var bättre förr'

Det var inte bara manskapet som slets av den ökade arbetsbelastningen. I brevet till Översternarskalksämberet redogör jaktvarvskommandanten också för materiel som blivit försliten och som måste bytas ut. Man förvånas över den detaljerade nivå som redogörelsen håller. Roddjakten Leijonets fånglina behöver bytas, höpråmen Ekholmsunds fockbrassar, 22 famnar långa, är färdiga att kasseras. Sidenflaggan och vimpeln till drottningens slup är sönderblåsta och urblekta och måste bytas ut. Heldenhielm tror dock det blir svårt att få tag på tyg av en sådan kvalitet som den gamla var gjord av: «warandes at märka hwad den casserade siden flaggan och wimpelen angår at de äro gjorda til högst Sahl: Kongl: Maj:ts Konung Fredricks Eschaloupe år 1744 och altsedan blifwit brukade vid samma Eschaloup, som nu sedermera Klädt sig namn af hennes Kgl: Maj:ts drottningens, och således warit brukade öfwer elfwa år, men den tiden köptes här ett ganska gott taft emot det som nu för tiden finnes». Att anse att det var bättre förr och att det inte längre går att få tag på bra kvalitet är alltså inte något som bara hör vår tid till.

I brevet berättas även om förhållan-



På många av de Stockholmsutsikter som målades under 1700-talet av konstnärer som Sevenbom och Martin är roddsluparna ett mycket vanligt inslag. På Johan Sevenboms målning till vänster, från 1777, är en privat salsslup på väg längs Skeppsbron mot Fersenska terrassen. Till höger en målning i Sevenboms anda där en av hovets 'sundecksslupar' - med soltak - möter en höbåt utanför Rödbodtorget.

dena på Kungsholmen där den ökande kriminaliteten gjort att man nu, år 1756, måste hålla vakt vid varvet på ett helt annat sätt än bara något årtionde tidigare. Något som även det låter välbekant, liksom Heldenhielms uppgivna önskan att hans uppdragsgivare skulle kunna lära sig att planera lite bättre och inte komma med sina beställningar i sista stund.

Bevarade arbetsjournaler ger en inblick i vardagen på varvet. På höstarna dras sluparna upp och vädras ur. Man reparerar och byter bord som börjat bli dåliga och smider spikar och beslag. Vårrustningen börjar i april och mål- arverkstadens arbetsjournal för april och maj låter oss följa arbetet som påminner om vårarbetet på en båtklubb eller vilket småbåtsvarv som helst.

«MÅLARE WÄRK STADENS ARBETS
JOURNAL ÅR 1792.

April 23 Strukit sals slupen Economien in och utvändigt samt diverse åror.

April 24 Continuerat med samma slups sals strykande in och utvändigt.

April 25 Rifvit färg och strukit Roddjakten Arken invändigt.

April 26 Strukit Slangorna No 4, 5 och No 10 invändigt jämte bregong och berholt och åror.

April 27 Strukit Roddjakten Cora in och utvändigt samt Stora Fisksumpen invändigt.»

Man kan även bilda sig en god uppfattning om jakternas färgsättning med hjälp av de noggrant förda journalerna över materialåtgång:

«Åtgång april 21 Sals slupen Örn struken in och utvändigt jämte åror och båtshakar

terpentin	halft Skålpund
linolja	En och half Kanna
Blyvitt	Två Skålpund
Silverglitt	Halv Skålpund
Koppar rök	åtta lod
Ljusåker	Två Skålpund
Rödfärg	Trä Skålpund
Berlinerblott	4 lod
Mynia	Två Skålpund
Kimrök	half Bössa»

Hovjaktvarvets glansperiod

Under Gustav III:s tid hade varvet sin glansperiod och hovets flotta utökades med en mängd nya jakter och slupar.



Utsikt mot Riddarholmen från Rödbodtorget. Två målarskutor lossar sin hölast vid kajen och från vänster kommer «Vasaorden» med kungens flagga och vimpel på flaggspelet i stäven. Till höger försvinner en öppen roddarjakt med cinnoberröda fribord ut mot Riddarfjärden. Oljemålning av Elias Martin, 1780-talet.

Våren 1774 började man förbereda mottagandet av hertig Karls blivande maka Hedvig Elisabeth Charlotta av Holstein Gottorp. Den blivande bruden skulle göra sitt intåg i Stockholm sjövägen men kung Gustav tyckte inte att den dåvarande kungaslupen Tre Kronor, som byggts för Fredrik I år 1729, var tillräckligt representativ för hans blivande svägerska. Han beställde därför en ny något större, betydligt luxuösare inredd och överdådigt utsmyckad salsslup. Slupen ritades av Fredrik Henrik af Chapman, tidens främste skeppskonstruktör, och färdigställdes under våren på Djurgårdsvarvet. Den 7 juli 1774 gjorde slupen sin jungfruresa från Nyckelviken till Logårdstrappan med den blott 15-åriga bruden ombord. I Hovjaktvarvets handlingar kallas slupen först bara «Den för Hennes Kongl. Höghet Hertiginnan byggda Stats Eschaloupen». Senare samma år får slupen namnet Vasaorden efter den nyligen av Gustav III instiftade utmärkelsen. Vasaorden kom sedan att utnyttjas flitigt av kungafamiljen för utflykter och officiella uppdrag såväl i Mälaren som i Saltsjön i 150 år innan den förstördes i

en eldsvåda på Galärvarvet 1921. Den kopia som används i dag byggdes efter originalritningarna 1922 efter en landsomfattande insamling.

Kungen trivdes utmärkt på sjön och önskade sig ett större lustfartyg som gav tillfälle till längre resor. Sommaren 1777 utarbetade af Chapman ritningarna till en liten skonert som fann kungens gillande. Beställningen lades på Djurgårdsvarvet i Stockholm och fartyget betalades med ett förskott på följande års stat för Hovjaktvarvet. I juli 1778 var det nya lustfartyget, som döpts till Amphion, färdigt att tas i bruk. Premiärturen med kungen ombord gick från Karlskrona till Stockholm och höll på att sluta i katastrof. Amphion visade sig vara både en usel seglare och alldeles för tung och klumpig att ro. Efter en stormig seglats längs kusten var fartyget nära att förlisa vid inloppet till Stockholms skärgård då det pressades ned av en kastby. Kungen som hade fått nog klev iland i Dalarö och fortsatte till Drottningholm med skjutshästar. Amphion låg sedan på somrarna vid Drottningholm varifrån utflykter då och då gjordes på Mälarens lugnare vatten. Under vintrarna, åt-



minstone efter 1785, drogs hon upp i ett skjul på Skeppsholmen som ursprungligen byggts för att rymma hästgalärer. Hon var alldeles för stor för att hanteras på Hovjaktvarvets område på Kungsholmen.

Efter Gustav III:s död blev Hovjaktvarvet efter ett kungligt direktiv 2 juni 1792 ställt under Arméns flottas stock-

holmseskaders styrelse med innebörd att varvet upphörde som självständig organisation. Verksamheten vid varvet fortsatte ungefär som tidigare även efter Gustav III:s bortgång. Kungens metjolle målades cinnoberröd och sjösattes som vanligt på vårarna. Salssluppar som «Oeconomien, Ordinansen, Tri Kronor, Draken och Swerges Wapen» ilade med kungligheter och hovfunktionärer mellan kungsgårdar och slott ytterligare några decennier men glansen från 70- och 80-talen återkom aldrig och några nya hovjakter kom inte längre att byggas.

Stralsund tur och retur

Även om sjöresorna oftast förlöpte väl så kunde det ibland vara nog så tålamodsprövande att vara helt utlämnad åt vädrets nycker för sin transport. Dagboksanteckningar av Johan Lagerbielke beskriver en resa som man får hoppas hör till undantagen i sin meningslösa långdragenhet.

På senhösten 1804 befann sig Gustav IV Adolf tillsammans med drottningen och den blott tvååriga prinsessan Sophia Wilhelmina i Stralsund. I hamnen låg de båda små hovjakterna Amadis och Esplendian, under befäl av friherre Johan Lagerbielke, beredda att föra kungafamiljen hem till Sverige. Jakterna var helt små, 16 meter långa, och förde storsegel med toppsegel, bredflock och klyvare och kunde också vid behov ros med två par åror. De var byggda 1782 efter Chapmans ritningar

vid örlogsvarvet i Karlskrona och hade använts ofta av både Gustav III och hertig Karl för resor i skärgården och runt Östersjön.

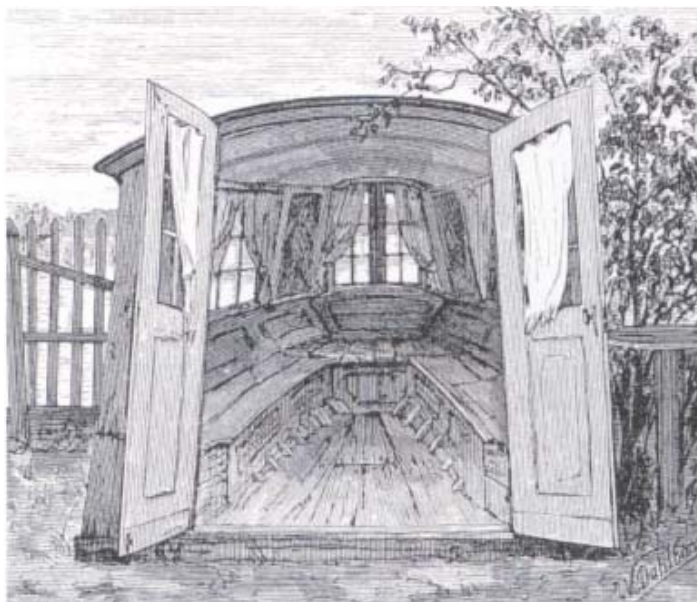
Den 14 november gav kungen order om att göra klart för avfärd mot Ystad och Sverige men på grund av det ovanligt låga vattenståndet kunde inte jakterna ta sig ut ur hamnen och avresan fick skjutas upp till den 20:e. Det hade varit oerhört kallt för årstiden och ett tunt istäcke hade redan hunnit bildas i hamnen. Först på eftermiddagen den 21 november hade jakten Amadis med kungafamiljen ombord lyckats krängla sig ut på öppet vatten, men eftersom det hade börjat blåsa en besvärlig motvind så beslöt man att ankra direkt utanför hamnen.

Fram mot kvällen friskade vinden i och vred mot nordväst. Isen kom på drift och drog med sig Amadis ner mot kusten i lä. Först klockan två på natten, strax innan man skulle ha drivit iland på Rügen, lyckades man ankra och få stopp på fartyget. Morgonen därpå kryssade man tillbaka till Stralsunds redd där man blev liggande till nästa dag då ett nytt försök gjordes att segla mot Ystad.

Vinden var nu rent västlig och ökade under förmiddagen till kuling. Trots det hissade man segel och gav sig av, bara för att strax åter vara tvungna att ankra eftersom jakten inte klarade av att kryssa mot den grova sjön. Sent på eftermiddagen hade vinden bedarrat så pass att det var möjligt att sätta segel



Tv. Gustav IV Adolf på kryss med Amadis hösten 1808, pennteckning av J. Hägg.
Th. Amphion som kasernfartyg strax innan upphuggningen på 1880-talet.
Akerspegeln och kajutan finns bevarade på Statens sjöhistoriska museum.



Ovan. Chefsbostaden vid Jaktvarvet kom senare att tjäna Pontonjärregementet och Svea ingenjörskår och levde kvar i starkt ombyggt skick ända in på 1930-talet.

T.v. Då Jaktvarvet avvecklades och sluparna högs upp kom några av sluparnas kajutor att leva kvar ett par decennier som lusthus vid utvårdshuset Blåsuts trädgård på Kastellholmen. Teckning av W. Dahlbom.

igen, men eftersom det snart blev mörkt valde man att åter ankra. Nu hade det gått fyra dagar sedan man påbörjade resan, men man hade ännu inte lämnat redden utanför Stralsund.

Den 24 november blåste en nordvästlig kuling som ökade till storm. Amadis och Esplendian lyckades under dagen ta sig till Jellen där man åter tvingades ligga stilla för att invänta bättre väder. Vinden ökade dock ännu mer och övergick senare i full snöstorm varpå man tvingades att återvända till Stralsund, dit man anlände på förmiddagen den 28:e.

Två dagar senare var man åter på väg. Bogserade av två kanonslupar nådde jakterna den yttre delen av red- den och ankrade där för natten. I gryningen den 1 december kunde man så för en ökande sydvästlig vind sträcka förbi Dornbuch och ut på Östersjön.

Redan vid halvfyratiden på eftermiddagen var man strax utanför Ystad, men vinden hade nu ökat så mycket att det var omöjligt att löpa in i hamnen i den grova sjön. Amadis tvingades nu att kryssa med bottenrevade segel utanför skånska sydkusten hela påföljande natt.

Sent på efternatten slog vinden om till nord och ökade till storm. Det blev därmed helt omöjligt att nå Ystad och kungen beslöt att man skulle försöka nå någon annan lämplig hamn. Den lämpligaste hamnen visade sig, med tanke på vindriktning och strömmar, vara Stralsund och redan strax efter lunch kunde man påbörja inseglingen.

Stormen hade emellertid blåst bort prickar och märken i farleden med den påföljd att Amadis med kungafamiljen gick på grund vid Hiddensee. Sedan man lämpat ur ballasten lyckades man dra sig av grundet med hjälp av ankaret men kungen som tröttnat på äventyret lät ro sig iland.

Den 4 december lade sig isen kring Amadis och Esplendian och kungen som gett upp försöket att segla hem begav sig med häst och vagn till Danmark för att ta sig över Öresund och sedan vidare upp genom Sverige med hästskjuts.

Avvecklingen

Efter att ha fört en alltmer tynande tillvaro på 1820- och 30-talen var Hovjaktvarvet 1840 moget för avveckling. En motion vid 1840/41 års riksdag föreslog att varvet skulle läggas ner med motiveringen att hovet kunde disponera den lilla ångjakten Nordstjernen som tillhörde Stockholms örlogsstation för sina resor till lustslotten. Enligt beslut av 1844/45 års riksdag upplöstes så Hovjaktvarvet och överlämnades påföljande år till Förvaltningen för sjöärendena. År 1847 arrenderades delar av varvsområdet ut till ett slakteri och följande år fördes några av sluparna över till flottans station i Stockholm där ett särskilt slupskjul uppfördes på norra stranden av Kastellholmen.

Genom ett kungligt brev den 22 maj 1850 beslöts så att hela varvet skulle avvecklas och området arrenderas ut. De slupar och jakter som var värda att be-

hållas skulle tillfalla Stockholms örlogsstation och resten skulle auktioneras bort. De som behölls fick göra tjänst sina sista år som roddslupar vid Skeppsholmen och klassades efter hand ner till arbetsbåtar eller så kallade travalfartyg. Vid mitten av 1860-talet var alla de nu nära 100-åriga salsluparna, med undantag av Vasaorden, nedklassade till travalfartyg och efter ytterligare något decennium hade de helt försvunnit ur rullorna. Några av de utrangerade salsluparnas salar eller kajutor kom dock att leva vidare en tid som lusthus och paviljonger i trädgården till det beryktade utvårdshuset Blåsut på Kastellholmen.

Amphion som hade följt Gustav III till de finska krigsskådeplatserna 1788–90, och där förvärrat sitt rykte som oduglig, stod länge och torkade i sitt skjul innan hon slutade sina dagar som flytande kasern för sjöreserven på Skeppsholmen. År 1885 lämnades hon till upphuggning sedan galjonsfigur, akterspegel och den kungliga salongen, som i dag finns att beskåda på Statens sjöhistoriska museum, tagits undan och bevarats. Esplendian gjorde sin sista resa 1845 och Amadis fördes över till Lotsstyrelsen 1866 där hon byggdes om till fyrskepp och under namnet Diana förlades till Öresund. Först år 1900 försvann den gamla kungajakten för gott sedan hon sålts som skrot av Lotsstyrelsen för 900 kronor. Sic transit gloria mundi. ■

Hans Landberg