

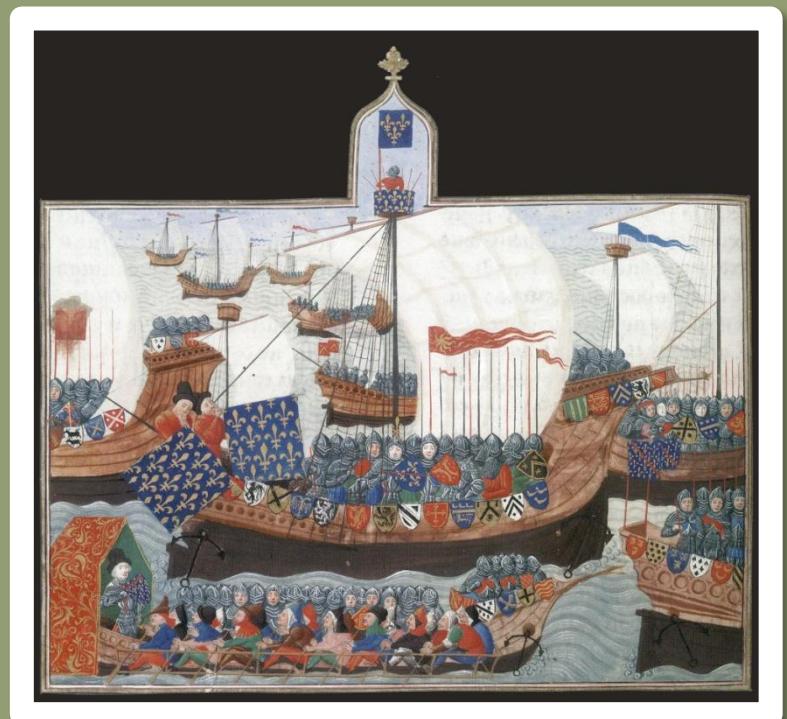
# BLEKINGE MUSEUM

Rapport 2015:21

## Gribshunden (1495)

Skeppsvrak vid Stora Ekön, Ronneby, Blekinge

Marinarkeologisk undersökning 2013–2015



MARIS Södertörns högskola/Blekinge museum





# Innehåll

1. Inledning .....	5
2. Skeppsarkeologisk analys .....	13
3. Identifiering och historiskt sammanhang .....	33
4. Metod och tillvägagångssätt.....	50
Summary .....	61



# 1. Inledning

Av Johan Rönnby

## 1.1 Undersökningarna 2013–15

Vid Stora Ekön utanför Ronneby i Blekinge ligger på knappt 10 meters djup ett stort senmedeltida skeppsvrak (RAÄ 728) (fig. 1). Fartyget har identifierats som danske kungen Hans skepp *Griffen* eller *Gribshunden* från 1495. Vraket har varit känt bland dykare sedan slutet av 1970-talet och Kalmar läns museum har i samverkan med dykarklubben Doppingarna genom åren genomfört flera fältinsatser på platsen (se nedan). Fältinsatserna har initierats av Länsstyrelsen i Blekinge län.

År 2013 påbörjade det marinarkeologiska forskningsinstitutet MARIS vid Södertörns högskola som en del av projektet "Ships at War" en ny studie av 1400-talskravellen vid Stora Ekön. En besiktning under våren 2013 indikerade lämningens stora potential avseende skepparkeologiska studier och dokumentation på vraket bedrevs i augusti och oktober detta år. Eftersom det råder förbud för bland annat dykning i fornlämningssområdet, genomfördes arbetet med tillstånd av Länsstyrelsen i Blekinge (dnr 431-2423-13 och dnr 431-3048-13).

Planerade undersökningar under hösten 2014 (dnr 431-2595-14) fick ställas in på grund av blåsigt väder. Ett nytt fältarbete med målsättning att fortsätta den skepparkeologiska dokumentationen genomfördes i juni 2015 (dnr 431-1856-15). I augusti samma genomfördes i samråd med länsstyrelsen en skyddsbärning av den balk med en träfigur som hittades i juni



Fig. 1. Karta med Stora Ekön angiven. Vrakplatsen ligger nordost om ön.



Fig. 2. Foto taget från Gribshundens förlisningsplats, Stora Ekön i bakgrunden (Foto J. Rönnby)

(dnr 431-2767-15 tillstånd till Blekinge museum i samarbete med Södertörn högskola). Träskulpturen är omhändertagen av Blekinge museum i väntan på konservering.

De skeppsarkeologiska slutsatserna från det nya dokumentationsarbetet 2013 och 2015 är i denna rapport sammanfattande av Niklas Erikson, MARIS. Vrakets historiska identitet och skriftliga källor i anslutning till förlisningen behandlas av Ingvar Sjöblom MARIS/Försvarshögskolan. En redogörelse för de olika metoder och tillvägagångssätt som används vid dokumentation och bärsgning är sammanställd av Joakim Holmlund MMT/MARIS och Mikael Björk. Vetenskaplig ansvarig och redaktör för rapporten har varit Johan Rönnby, MARIS.

MARIS nya marinarkeologiska undersökningar av *Gribshunden* sker i nära samarbete med Blekinge museum och i samråd med Länsstyrelsen. I forskningsarbetet har även MMT, Southampton universitet, Syddansk Universitet, Kalmar läns museum, dykarklubben Doppingarna, Deep Sea Productions samt ett flertal frivilliga kollegor och dykare deltagit.

## 1.2 Tidigare undersökningar

Sportdykning på vraket vid Stora Ekön har förekommit under en lång tid och redan på 1970-talet skall enligt uppgift bland annat armborstpilar plockats upp på platsen. Det finns goda skäl att tro att även andra föremål och skeppsdelar bärgats från vraket under åren (se Einarsson & Wallbom 2001:4, 2002:2). Vintern 2001 kontaktades Kalmar läns museum av representant för dykarklubben Doppingarna i Ronneby som visade bilder från vraket föreställande lavettstockar till kanoner av senmedeltida typ. Länsstyrelsen i Blekinge gav i samband med detta Kalmar läns museum uppdraget att utföra besiktnings- och provtagningsarbeten på vraket. Länsmuseet i Kalmar har därefter genomfört undersökningar på platsen under fyra olika tillfällen (se Einarsson & Wallbom 2001, 2002, Einarsson & Gainsford 2007, Einarsson 2012).

Vid den första dyketappen år 2001 identifierades vissa specifika skeppsdelar. Man observerade även flera lavettstockar till bakladdade järnkanoner (fig. 3), men också bland annat ytligt liggande delar av laggstavar. Vid tillfället togs även sammanlagt nio träprover för dendrokronologisk analys (Einarsson & Wallbom 2001:5). Dessa prover kompletterades med två prover

2011 (Einarsson år 2012). Ett av proverna hade bevarad vankant och indikerar fällning vintern 1482/83. De andra saknar fällningsår men understöder denna datering. Proveniensen för samtliga träprover har bestämts till nordöstra delen av dagens Frankrike, närmare bestämt floden Meuse (Maas) dräneringsområde på Ardennernas västra och norra sida (Lindesson 2012).

År 2002 genomfördes bårgning av nio lavettstockar av trä (två lämnades kvar på bottnen). Själva eldrören och kammarna till de bårgade stockarna saknas och har antagits vara borttade. Positionen för de olika fynden bestämdes grovt genom båring och avstånd från en fixpunkt vid akterstäven. Intrycket från grävrapporten är utifrån detta att kanonerna verkar varit placerade akteröver på vraket. Vid tillfället bårgades också i förliga delen av vraket ett mindre gångspel (Einarsson & Wallbom 2002:3 samt bilaga 1). Såväl lavetter som gångspel finns idag utställda på Blekinge museum.

Hösten 2006 utförde Kalmar läns museum en provgrävning på vraket (se Einarsson och Gainford 2007). Syftet var att genom datering av föremål testa hypotesen om en identifiering som *Gribshunden* samt att inhämta ytterligare information om skeppets konstruktion, fyndmaterialets karaktär och dess omfattning. Provschaktet lades i anslutning till skeppets köl drygt fem meter framför vrakets akterstäv, styrbord om vrakets centrumlinje. Bottensedimentet i utgrävningssområdet bestod enligt rapporten av ett cirka 1 meter tjockt lager dy över ett lager av lera med grus och stenar. Schaktet storlek uppges varit 1,0 x 0,8 m stort och 1,1 meter djupt. Längst ned i botten påträffades innergarnering. Den kravellbyggda bottenbordläggningen kunde observeras genom en skada i garneringen.

Utgrävningen gav trots den mycket begränsade ytan ett förvånansvärt stort och varierande fyndmaterial. Sammanlagt 647 enskilda objekt fördelade på 30 fyndposter bårgades ur schaktet. Det handlar bland annat om träkärl, tallriksfragment, glas, knapp, läder, metall, körsbärskärna och hasselnötter. Men även tegelsten, flinta, korroderat järn och släkt kalk från en tunna. Det osteologiska materialet som grävdes fram består huvudsakligen av styckade djurben av nöt och tolkades som att de förmodligen varit packade i de laggkärl vars rester påträffades i området (Boetius 2011). Även 19 armborstpilar och rester av ett ringbälte påträffades. Ett märkligt fynd är även en liten miniatyr av en kanonlavett (se Jahrehorn 2009). Någon arkeologisk lagerföljd eller skiktning av fyndmaterialet i schaktet omnämns inte i grävrapporten. Vilken form av ”rum” och platskontext ombord, eller möjligtvis ”site formation process”, som kan ge upphov till ett så disparat och omfattande fyndmaterial på en sådan liten yta berörs inte.

I samband med den nya dendroprovtagningen 2011 utförde Kalmar läns museum i samarbete med kustbevakningen även en sidescan sonar-undersökning runt vrakplatsen. Inga skeppsdelar skall ha påträffades på grundare vatten närmare Stora Ekön, det anges dock i rapporten att det fanns indikationer på större föremål på annan plats, bl.a. öster om vraket (Einarsson 2012).



Fig. 3. Lavettstockar utställda på Blekinge museum bärgade år 2002.

### 1.3 Vrakets betydelse och sammanhang

I slutet av medeltiden var fortfarande de nordtyska Hansastäderna ledande inom såväl handel som skeppsbyggnad runt Östersjön. Slutet av 1400-talet var dock en övergångstid när det gäller såväl maktpositioner som konstruktionen av större fartyg. En del av det för tiden nya sättet att bygga skepp var att man ibland började bygga bordläggningen med plankorna lagda kant i kant, på kravell, istället för med överlappande klinkteknik (se Adams 2013). Även riggen förändrades då man på större skepp började ha flera master och kombinera fyrkantiga råsegel på de förliga masterna med ett latinsegel på mesanmasten i aktern. Utvecklandet av de nya skeppen är nära kopplat till en allmän förändring i Europa som handlar om mäktigare, kungastydda nationalstater. Behov av stora skepp handlade om försvar och erövringar, men också om kampen om resurser och om möjligheten att frakta hem rikedomar från en värld som under denna tid av geografiska upptäckter blivit mycket större (se Glete 2000, 2002).

Andra hälften av 1400-talet var också en omtumlande och tämligen rörig period i Skandinavisk historia. Kalmarunionen, där Danmark och Sverige var förenade, var fortfarande en realitet även om inhemska riksföreståndare under långa tider styrde över det svenska området. Dessa mäktiga män ägde förutom talrika gods och gårdar även en del större och mindre fartyg. Sten Sture den äldre skall bland annat på 1490-talet haft en egen liten flotta där det bland annat ingick ett stort kravellbyggt skepp. Men även andra stormän kunde äga örlogsskepp. Ett exempel är den danskättade ”gotlandshövdingen” Ivar Axelsson-Tott som år 1485 skall ägt minst en stor modern ”kravel” (Glete 1976:46).

Störst resurser i Norden under andra hälften av 1400-talet för innehav av egna moderna örlogsskepp hade de oldenburska unionskungarna, även om danske kungen vid behov av en

större flotta även fick ”låna in” skepp från olika stormän. Från år 1487 finns en tidig uppteckning av kung Hans (1455–1513) krigsskepp där 12 stycken fartyg nämns. Med hänvisning till namn och storlek så kan man förmoda att flera av dem bör varit relativt stora kravellbyggda skepp. Ett av de fartyg som här nämns, och som ett av de största är *Griffen*. Om kung Hans redan vid denna tid faktiskt lät bygga egna örlogskraveller eller om han lät inköpa vissa nya moderna skepp är oklart, även om senare alternativet kanske är mest troligt. När svenska ”riksbyggaren” Gustav Vasa cirka 40 år senare ska skaffa sig en flotta så köper han den första omgången fartyg från Lübeck. Vissa av dem var ”kravlar” (Adams, J. & Rönnby, J. 1996, 2013). Ett inhemskt svenskt örlogskeppsbyggeri tar sedan snabbt fart i slutet av 1520-talet (Rönnby & Sjöblom 2015).

Skeppet *Griffen* figurerar kortfattat i några olika källor efter år 1487 och hennes förlisning finns beskriven från år 1495. I början av sommaren detta år är Kung Hans på väg till Kalmar för att förhandla med Sten Sture den äldre för att försöka återupprätta unionen. Den svenska stormannen hade under lång tid förhalat Hans sedan länge beslutade och överenskomna tronbestigning i Sverige. På grund av dåligt väder har kungen sökt skydd med sin flotta på en redan då förmodligen välkänd ankringsplats innanför Stora Ekön utanför dåvarande danska staden Ronneby i Blekinge. Eld utbryter på ombord på *Griffen* eller *Gribshunden* som hon nu kallas i dokumenten. I källorna står det att många frälsemän, guld, silver och kungens ”bästa fatabur” gick förlorad när Hans stora kravell gick till bottnen. Förlisningsplatsen, datering, skeppskonstruktionen, storleken och fyndinnehåll talar entydigt för att det är just detta skepp som ligger vid Stora Ekön. Identifiering som *Gribshunden* ger en möjlighet att kombinera skriftligt och arkeologisk källmaterial, det placerar också vraket i ett intressant skede av nordisk historia (se mer utförligt Sjöblom nedan).

Vraket är dock oavsett sin identitet som just *Gribshunden* ett skeppsvrak med mycket stor forskningspotential. *Gribshunden* är det bäst bevarade exemplet i världen på den teknik och den nya typ av fartyg som lite senare skulle utvecklas till stora välkända nordeuropeiska örlogsskepp som *Mary Rose* (1545), *Mars* (1564), *Vasa* (1628) och *Kronan* (1676). Det är ett fartyg samtidigt med Christoffer Columbus omtalade skepp *Santa Maria* från 1492 (fast större). Skeppet har konstruktionsmässigt mycket gemensamt med vad man kan se hos den välkända katalanska så kallade Mataromodellen från mitten av 1400-talet, en modell som ofta brukar avbildas när konstruktionen av senmedeltida skepps diskuteras (se vidare Niklas Eriksson nedan). Den ovan nämnda bågade träfiguren som satt längst fram i skeppet, föreställer ett grinande monster, en drake eller rent av en grip, slukande en skrikande man. Den ansluter på ett intressant sätt symboliskt och ikonografiskt till de ”monsterbilder” och skulpturer man kan se i senmedeltida kyrkor och katedraler. Vidare kan fyndmaterialet ombord ge en inblick i den såväl krigiska som vardagliga föremålsvärld som omgav en av de nya furstar som under denna tid höll på att förändra Europa. *Gribshunden* tillhör fortfarande medeltiden men är i full fart på väg att möta det nya tidigmoderna när hon brinner och sjunker vid Stora Ekön utanför Ronneby.



Fig. 4. Gribshundens "monsterfigur" bärgades sommaren 2015 (foto Ingemar Lundgren). Den är i princip samtidig med Bernt Notkes skulptur Sankt Göran och draken i Storkyrkan i Stockholm. Trots stockholmsdrakens mer renässansmoderna utförande (se Svanberg & Qvarnström 1998) så tillhör de samma historiska kontext. Monumentet i Storkyrkan restes efter Sten Stures seger över kung Hans far Kristian I vid Brunkeberg, och draken antas föreställa dansken. Det är just den svenska stormannen Sten Sture kung Hans ska möta i Kalmar när förlisningen sker vid Stora Ekön. När Hans till sist krönts till unionskung år 1497 så sker det i Storkyrkan bredvid den svenska segerskulpturen. Hans egen medeltida "gripdrake" i fören på Gribshunden ligger då sedan två år på havsbotten utanför Ronneby.

## Das trüre buch

han den selbē rubin mit geschen/vnd meint man es sei in allerwelt kein so  
gütter/so schöner over so grosser· wann er ist so gar rot vnd glesct d; man  
in gar ferre sicht· Vnd meinet man er sey des landes grösser schatze· Vnd  
so das land em künig er welet so geben sy im den stein zu getuerde· vnd fü  
rent in durch die hauptstat des lands· vnd so d; volck den stein ob jm sicht  
so synt sp im gehorsam vnd haleint in für em künig· Den steine treit er ann  
einer kronen· Vno der gros Can/der da meinte herre zefpn über alle welt  
der hette gern den selben stein gekauft· aber er mocht jm nit werde wed  
vñ trawung/vñ güt/noch vñ bette· Auch ist der künig von macamerō  
ein recheer richter in synem lande· vnd lashet nyeman kein vnrecht thün/  
vñ züchte man sicher durch syn land· vnd hat syn land by ruisent myle weit



**D**as. xv. Capitel  
Fylen ist auch ein wpt land· vnd hat wol acht hundert myl be  
griffen· vno züchte man von macameron dar· Aber fremde leut  
mugent nit wol durch dasselbe land komē on der lantleut hilff  
h ij

Fig. 5. En grip slukande en man avbildad i *The Travels of Sir John Mandeville* från andra hälften av 1300-talet. Av bilden framgår att en medeltida gripavbildning inte nödvändigtvis hade ett örnhuvud.

## Referenser

- Adams, J. 2013. *A Maritime Archaeology of Ships. Innovation and social change in medieval and early modern Europe.* Oxbow Books. Oxford.
- Adams, J. & Rönnby, J. 1996. *Furstens fartyg – marinarkeologiska undersökningar av en renässanskavall,* Stockholm
- Adams, J. & Rönnby, J. 2013. One of His Majesty's 'BesteKraffwells': the wreck of an early carvel-built ship at Franskastenarna, Sweden, In *The International Journal of Nautical Archaeology*, Vol.42.1, Sid. 103–117.
- Adams, J. & Rönnby, J. From Medieval to Modern: Ships, power and agency in the development of modern Europe. In Prep.
- Einarsson, L. & Wallbom, B., *Marinarkeologisk besiktning och provtagning för datering av ett fartygsvrak beläget i farvattnen syd Saxemara, Ronneby kommun, Blekinge län.* Rapport. UV/marinarkeologi 2001. Kalmar: Kalmar läns museum, 2001.
- Einarsson, L. & Wallbom, B., *Fortsatta marinarkeologiska undersökningar av ett fartygsvrak beläget vid St. Ekö.* Rapport. UV/marinarkeologi 2002. Kalmar: Kalmar läns museum, 2002.
- Einarsson, L. & Gainsford, M. 2007. *Rapport om 2006 års marinarkeologiska undersökningar av Skeppsvraket vid St. Ekö. Saxemara, Ronneby kommun, Blekinge län.* Kalmar: Kalmar läns museum.
- Einarsson, L. 2012. *Rapport om hydroakustisk kartering och kompletterande dendrokronologisk provtagning och analys av vraket vid St. Ekö, Ronneby kommun, Blekinge län.* Kalmar: Kalmar läns museum.
- Linderson, H. 2012. *Dendrokronologisk analys av Ekö-vraket, Saxemara i Blekinge skärgård.* Nationella Laboratoriet för Vedanatomi och Dendrokronologi Rapport 2012:1. Lund
- Jahrehorn, M. 2009. *Föremål från ett medeltida skeppsvrak St. Ekö, Ronneby kommun.* Konserveringsrapport. Kalmar: Kalmar läns museum.
- Glete, J. 1976. Svenska örlogsfartyg 1521–1560. Flottans uppbyggnad under ett tekniskt brytnings-skede. *Forum Navale Nr 30.* Stockholm.
- Glete, J. 1977. Svenska örlogsfartyg 1521–1560. Flottans uppbyggnad under ett tekniskt brytnings-skede. *Forum Navale Nr 31.* Stockholm.
- Glete, J. 2000. *Warfare at Sea. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe.* London: Routledge.
- Glete, J. 2002. *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as fiscal-military states, 1500–1660.* London: Routledge.
- Svanberg, J. & Qwarnström, A. 1998. Sankt Göran och draken. Rabén Prisma. Stockholm
- Rönnby, J & Sjöblom, I. 2015. Havsguden från Västervik – om skeppet Neptunus och vasakungarnas nya stora kravlar. Red Palm, V. *Västerviks historia II. In print.* Västerviks Museum.

## 2. Skeppsarkeologisk analys

Av Niklas Eriksson

Föreliggande text sammanfattar arkeologiska resultat och intryck från de besiktningar som gjorts på *Gribshundens* vrakplats under 2013 och 2015. Syftet är att redogöra för skrovets bevarandegrad samt göra en beskrivning och härledning av skeppets konstruktion i relation till uppgifter om andra senmedeltida och tidigmoderna skeppskonstruktioner. Framställningen syftar till att redogöra för vrakets arkeologiska potential samt bilda underlag för diskussioner om eventuella fortsatta undersökningar av vraket.

### 2.1 Dokumentation

Som stöd för denna beskrivning har en planskiss av vrakplatsen framställts för att redovisa de olika skeppsdelarnas inbördes förhållande. Planskissen ska inte betraktas som en definitiv kartering av vraket, utan ska snarast ses som ett provisorium. Insamlande av material för planskissen har skett på flera olika sätt.

Till att börja med har platsen karterats med multistrålelod (Multibeam), vilket givit en god inblick i vrakets huvudsakliga proportioner och förhållande till topografin (se även Holmlund och Björk på annan plats i denna rapport). Även om multistrålelodet ger upplysning om orientering och storlek på olika timmer så är det svårt att utifrån det material som insamlats med denna metod kunna avgöra vad för slags skeppsdel det är frågan om (fig.6).

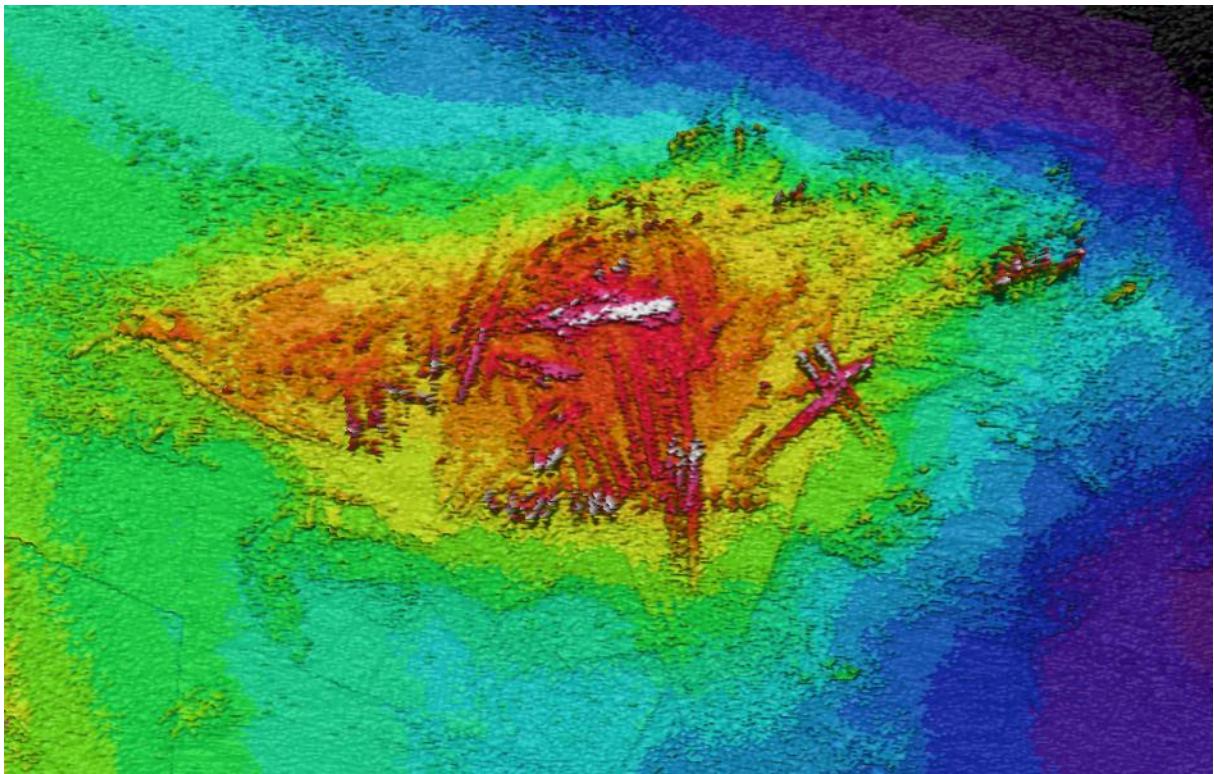
Ett alternativ till multistrålelod är så kallad fotogrammetri där ett stort antal fotografier bearbetas digitalt till en tredimensionell fil. En inledande test att upprätta en fotogrammetri av hela vrakplatsen har gjorts (se avsnitt 4). Dessa fotogrammetriska uppmätningar har använts som underlag för upprättande av den preliminära skissplanen.

Utöver detta har vrakplatsen filmats i lod med hjälp av GoPro filmkamera. Genom att sammanfoga stillbilder från denna film har fotomosaiker av delar av vrakplatsen kunnat framställas. Planskissen har ritats upp utifrån fotogrammetrin och filmen med multistrålekarteringen som bakgrund.

### 2.2 Vrakplatsen

Vraket ligger orienterat vinkelrätt i uppgrunden till St Ekön med fören pekande in mot stranden. Aktern är belägen ungefär nio meter från ytan medan djupet i det förliga partiet är omkring två meter grundare. Botten utgörs av en svagt sluttande sandbotten. Vraket är kraftigt övervuxet med sjögräs och tycks fungera som fälla för omkringdrivande tång och annat material. Den stora mängden skräp är påtaglig vid dyk på platsen, vilket hör samman med att området innanför Stora Ekön alltjämt är en frekvent utnyttjad ankringsplats.

Kölen är inte synlig men förefaller vara bevarad i dess fulla längd. Dess ungefärliga sträckning framgår av fig. 7, A. Akterstäven (fig. 7, B) och de i läge bevarade bottenstockarna i aktern (fig. 7, C) indikerar att de nedersta delarna av skrovet vilar med ungefär 10–15 graders



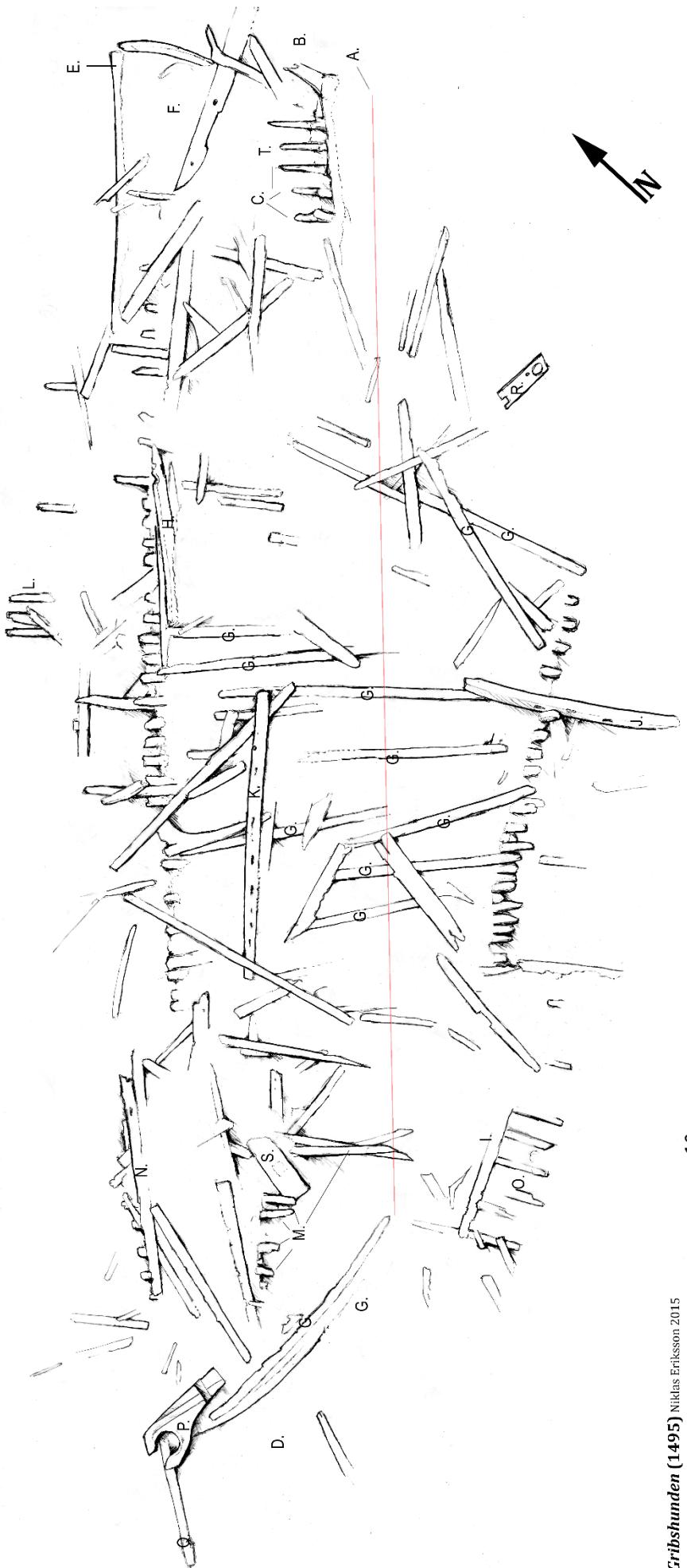
*Fig. 6. Multistrålebild av vrakplatsen sedd i plan (Joakim Holmlund).*

Slagsida åt styrbord. Sannolikt var det så som skrovet lade sig tillräcka på botten efter förlisningen. De övre delarna av styrbordssidan har med tiden lossnat och lagt sig platt utmed botten. Även om styrbordssidan brutits loss och deformerats så tycks den ändå till största delen finnas kvar. Midskepps finns även delar av det höga klinkbyggda akterkastellet bevarat, vilket är intressant eftersom det utgör en separat byggnadsfas (se nedan). I fören är styrbordssidan bevarad upp till förkastellet.

Babordssidan har brutits loss och fallit ut. De förligaste två tredjedelarna förefaller utgöra en mer eller mindre sammanhängande enhet, medan den aktersta delen av babordssidan är mer nedbruten. Däcket har fallit in i skrovet när sidorna separerats och de olika däcksbalkarna vilar nu löst i skrovet. Ställvis finns dock till och med däcksplankor bevarade, vilket vi får anledning att återkomma till nedan.

### 2.3 Stävar

Förstäven vilar löst platt utmed botten och förefaller vara bevarad i nära dess fulla längd (fig. 7, D). Den är svagt böjd och har en uthuggen spinning, det vill säga en anliggningsyta mot vilken bordplankorna har fästs. I spinningen finns tydliga hål efter de spikar som hållit bordläggningen på plats (fig. 8). Förstäven är påfallande lång, vilket är ett typiskt karaktärsdrag för senmedeltida skepp, vilka var försedda med höga förkastell ämnade för äntringsstrid.



Gribshunden (1495) Niklas Eriksson 2015

10 m

*Fig. 7, sid. 15. Preliminär planskiss av vrakplatsen. Bokstäverna anger, A: uppskattad körsträckning, B: akterstäv, C: bottensockar, D: förstäv, E: berghult, F: roder, G: däcksbalkar, H: balkvägare, I: balkvägare, J: betingbalk, K: eventuellt fäste för kanon, L: upplängor från akterkastellet, M: bevara däck i förskeppet, N: förkastellets styrbordssida, O: förkastellets babordssida, P: klysförtimring (ligger ovanpå ytterligare en dito), Q: kastelltimmer (numera bärget, se Fig. 12 och 13), R: lagring för gångspel?, S: foockmastfot, T: mesanmastfot (Niklas Eriksson).*

De nedersta 1,5–2 metrarna av akterstäven är bevarade intakt i ursprungligt läge på kölen (fig. 7, B). En tydlig spunning är urskiljbar i hela stävens bevarade längd. Två bordplankor återfinns bevarade på ursprunglig plats på vardera sidan akterstäven. Eventuellt är utgörs dessa av de så kallade samborden, som är de nedersta borden, närmast kölen (fig. 9).

Eftersom den övre delen av akterstäven – liksom bordhalsarna i bottenskrovet – saknas, kan det i dagsläget inte med säkerhet fastställas huruvida aktern varit rundgattad eller uppbyggd med platt vattenspegel. Samtida bilder visar framförallt skepp med rundgattad akter. Att den översta delen av skeppets akter varit plattgattad avslöjas dock av ett välbevarat berghult, en kraftigare bordläggningsplanka som placerats i eller strax ovan vattenlinjen (fig. 7, E). Den aktre änden av berghultet är intakt och är format för att ansluta till en akterspegel snarare än att inpassas i en spunning.

## 2.4 Klink eller kravell?

De äldsta plankbyggda båtarna och skeppen i norra Europa är vanligtvis klinkbyggda. Det innebär att bordläggningsplankorna, vilka är de längsgående yttre plankorna på skrovet – som bildat dess skal – har lagts med visst överlapp och sammanfogats inbördes. I slutet av medeltiden börjar de största skeppen att byggas med så kallad kravellteknik, där bordläggningsplankorna lagts kant i kant. Eftersom *Gribshunden* var ett av de absolut största skeppen i kung Hans flotta och då det byggdes vid detta skeppsbyggnadstekniska brytningsskede så är utformningen av skeppets bordläggning mycket intressant.

Enligt traditionen byggdes det första kravellbyggda fartyget i östersjöområdet i Danzig år 1465. Det ska ha skett genom att ett stort västeuropeiskt kravellskepp, *Peter av Rochelle*, övergivits i den tyska stadens hamn. De lokala båtbyggarna ska då ha tagit tillfället i akt att studera skeppets konstruktion och sedan själva börjat bygga liknande skepp (Adams & Rönnby 1996:52, Litwin 2014:50–51). Det är givetvis svårt att kontrollera huruvida traditionen om Östersjöns första kravellskepp stämmer. Oavsett sanningshalt understryker dock berättelsen att kravellbyggda fartyg var särlingar i Östersjön under slutet av 1400-talet.

Vid tidigare besiktningar av vrakplatsen har konstaterats att ”(v)raket, eller åtminstone delar av det, förefaller (...) vara byggt på klink, med överlappande bordläggning” (Einarsson & Wallbom 2001:7). Tidigare analyser av skeppets konstruktion har därför utgått från att skrovet skulle ha varit byggt med denna teknik (Einarsson & Wallbom 2001:8). Antagandet är emellertid ganska problematiskt eftersom det talar mot att vraket skulle vara *Gribshunden* (Einarsson & Wallbom 2002:10). Krönikorna omtycker nämligen *Gribshunden* som en ”Kraffweel” (se Sjöblom denna rapport), vilket betyder att skeppet var kravellbyggt. Skulle vraket visa sig till största del vara byggt på klink så skulle kunna hållas som ett ganska säkert argument mot att vraket faktiskt är *Gribshunden*.



Fig. 8. Tumstocken vilar på förstäven som ligger plant utmed botten. Bortom tumstocken anas den så kallade spunningen, vilken utgjort bordplankornas anliggningsyta. En däcksbalk ligger lös ovanpå förstäven (Foto: Johan Rönnby).



Fig. 9. Till vänster i bild ses den bevarade delen av akterstäven. Notera hur en bordplanka sitter i ursprungligt läge. För om akterstäven ses de Y-formade bottenstockarna, vilka indikerar formen på Gribshundens skarpa akterskepp (Foto: Johan Rönnby).

Vid de provschaktundersökningar som genomfördes 2006 konstaterades i botten av schaktet att skrovets botten är byggd på kravell (med bordläggningsplankorna lagda sida vid sida). Skrov med kravellbyggd botten och klinklagda sidor var vanligt förekommande under medeltiden. Merparten av de fynd av koggar som gjorts i Sverige och utomlands är exempelvis uppbyggda med sådan, blandad bordläggning (Adams 2003:52, Crumlin-Pedersen 2000). I den skriftliga rapporten diskuteras om den iakttagna skeppsbyggnadstekniken är en modernisering av denna (jfr diskussion hos Einarsson 2006:4–5). Det förfaller tveksamt att ett skepp med kravellbyggd botten och klinkbyggda sidor, såsom koggarna, skulle benämñas som en ”kravell” under senmedeltid.

Vid besiktningarna 2013–15 konstaterades dock att skrovet uteslutande är byggt på kravell, vilket observerades genom att systematiskt följa spant och bordläggning i konstruktionen, från köl till reling. De nedersta delarna av skrovet är blottade i aktern, där akterstävens spunning, samt de aktersta bottenstockarna med önskvärd tydlighet visar att bottenbordläggningen är lagd sida vid sida. Även de utfallna skrovsidorna, bestående av spant med fortfarande vidhängande bordläggning, understryker detta, liksom förståven som saknar spunningshak.

De klinkbyggda delar som iakttagits på vraket härrör från förra respektive akterkastellen, vilka varit uppbyggda ovanpå det kravellbyggda skrovet. St Ekövraket är således ett renodlat kravellskepp, vilket alltså styrker identifieringen av vraket som det på ”Kraffweel” uppbyggda skeppet *Gribshunden*. Mot bakgrund av den senmedeltida dateringen är världsunikt. Skeppet är därmed det äldsta exemplet på den teknik och de fartyg som ersätter koggarna i slutet av 1400-talet (se diskussion hos Adams 2003, 2013).

Som nämnts ovan påträffades i den utfallna, men till stor del fortfarande sammanhängande, styrbordssidan, ett berghult (fig. 7, E), vilket är en kraftigare bordgång som varit placerad i eller strax ovan fartygets vattenlinje. Berghultet är mycket kraftigt, omkring 20–25 cm tjockt och kvadratiskt i tvärsnitt. Berghultet tycks ha behållit formen väldigt väl och ger följaktligen information om läringens språng.

## 2.5 Spant

Spanten utgör skrovets invändiga förstärkning tvärs skeppets längdriktning. Skrovets ”revben” om man så vill. *Gribshundens* spant tycks i stor utsträckning vara tillverkade av naturligt krumvuxna timmer. Mest iögonfallande i detta avseende är de skarpa bottenstockarna i akterskeppet. Under senare perioder tillverkas motsvarande bottenstockar med separata fyllnadstimmar så kallade dödträn. *Gribshundens* bottenstockar är i stället tillverkade ur homogena självvuxna trädstammar som förgrenat sig till Y-form (fig. 7, C, samt 9 och 10).

En av dessa ligger lös och avslöjar att de varit ”tappade” i själva kölstocken. En liknande konstruktionslösning finns på vraket efter *Sparrowhawk* (1626) (Adams 2003:123). Bottenstockarna och akterstäven avslöjar att *Gribshundens* undervattenskropp har varit mycket skarp.



Fig. 10. Bottenstockarna sedda förifrån. De är samtliga uthuggna ur naturligt vuxna Y-formade timmer (Foto: Johan Rönnby).

## 2.6 Garnering

Garneringsplankor, det vill säga längdskeppsgående plankor, spikade på spantens insida har iakttagits på flera ställen i skrovet. Att döma av anliggningsytor på knän som varit infästa mot garneringen, har garneringsplankorna varit placerade med visst mellanrum, vilket känns igen från andra medeltida skepp, som exempelvis flera av koggfynden (se t ex Crumlin-Pedersen 2000) samt även det i Wales påträffade så kallade "Newport Ship" vilket är daterat till efter 1468, men som till skillnad från *Gribshunden* är helt och hållet byggt på klink (Nayling & Jones 2013).

## 2.7 Roder

Rodret har fallit förut och ligger ett par meter styrbord om akterstäven (fig. 7, F). Rodrets nedre del är nerbäddad i sediment medan den övre änden är exponerad. Genom sondering kunde rodrets totala längd uppmätas till 6,5 meter. Konturen på rodrets överdel ger viss upplysning om akterns övriga utformning. Rodrets förliga kant är rundad för att harmoniera med det utskjutande, så kallade valvet, vilket således skvallrar om att skeppet haft ett utskjutande akterparti ovanför rodret i likhet med mästaren "WA":s avbildning av en "Kraek" från omkring 1470 (fig. 11).

Rodret har två genomgående hål. Det nedre är till för en lina som fungerat som extra säkring om rodret av endera anledningen skulle lossna från rodermaljorna (gångjärnen). Även denna detalj känns igen från "WA":s nyss nämnda bild. I det övre har rorkulten varit infäst (fig. 12). Utformningen av rodrets övre ände liksom rorkulten har en direkt parallell i det drygt 160 år yngre skeppet *Mars* roder (jfr Eriksson 2013:15). Rorkulten påträffades i direkt anslutning till rodret och består av ett kraftigt timmer med ett fyrkantigt urtag i ena änden, i vilket rodret inpassats. Rorkulten har låsts mot rodret genom att en bult drivits genom såväl rorkult som nyss nämnda hål i själva rodret. Den andra änden av timret, som pekar snett uppåt, är tvärt avbruten.

## 2.8 Däck

*Gribshunden* har ursprungligen haft åtminstone ett genomgående däck. Ett antal däcksbalkar ligger nedfallna i skrovet. Däcksbalkarna har vilat i en balkvägare placerad längs skrovsidans insida. Balkvägare har iakttagits i ursprungligt läge, dels längs styrbordssidan strax akter om midskepps (fig. 7, H, samt 12), dels i bogen vid babordssidan (fig. 7, I). Balkvägarna har tydliga urtag i vilka däcksbalkarna har vilat (fig. 14). På medeltida fartyg med klinkbyggda skrovsidor är det vanligt att balkändarna sticker ut på skrovets utsida. Syftet med detta har varit att förankra och låsa fast däcksbalken i skrovsidan, ungefär som en knuttimmerkonstruktion. På *Gribshunden* slutar däcksbalkarna innanför bordläggningen. För att erhålla ytterligare förankring mot skrovsidan har balkvägaren gjorts extra tjock vilket har medfört att balkänden kunnat förankras mot balkvägaren genom en så kallad laxstjärt. Att balkvägaren placerats på insidan av garneringen är en lite udda lösning som jag inte återfunnit på senare tiders kravellbyggda skepp.

Balkarnas infästning i skrovet har varit förstärkt med ett antal knän. Knäna är påfallande kraftiga. Intrycket är att flera av dessa knän varit infästa stående på ovansidan av däcksbalkarna, i likhet med de stående knäna på *Mary Rose* (1545) (jfr Marsden 2009) och även det vrak man tror är *Lomelinna* (1516) (Guéröt och Rieth 1998).

I fören återfinns flera däcksbalkar som av allt att döma fortfarande sitter kvar i sina ursprungliga lägen i balkvägaren (Fig. 7, M). Ovanpå dessa finns till och med delar av själva däcket bevarat (se även nedan angående förkastellet).

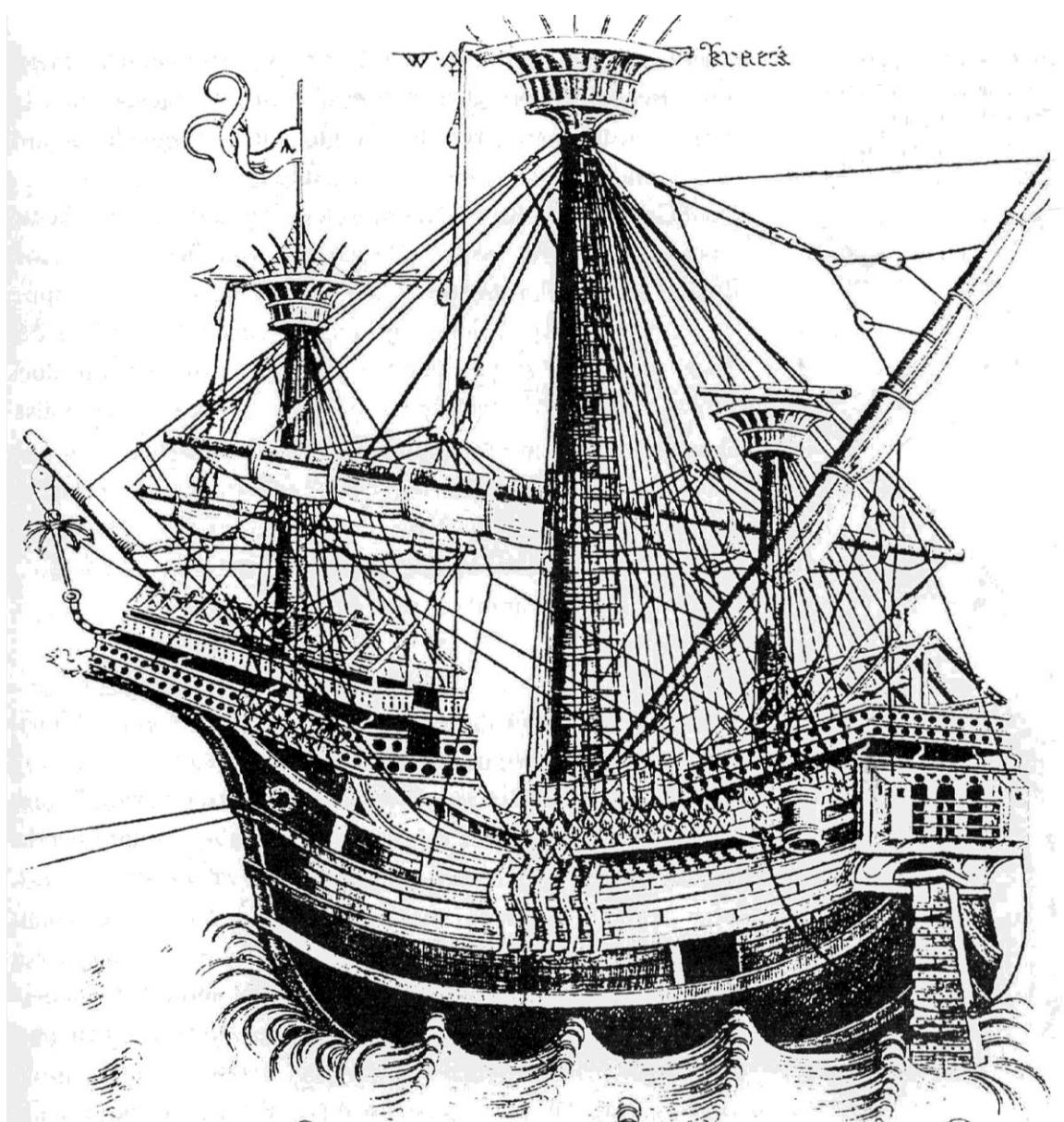


Fig. 11. Den okände mästaren "WA" ritade denna "Kraek" – karrack – omkring 1470. Gribshunden har sannolikt haft en akter uppbyggd på liknande sätt.

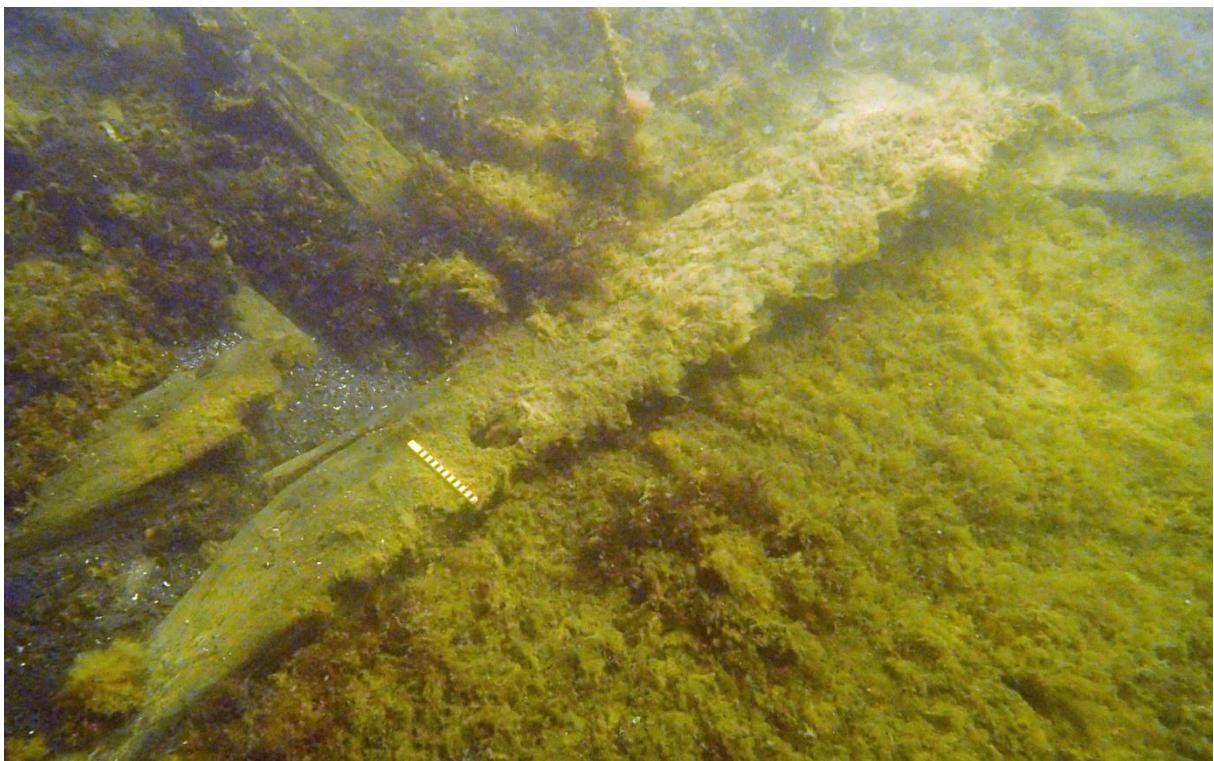


Fig. 12. Det löst liggande rodret med dess övre del närmast kameran. Den rundade konturen har varit placera mot själva skeppet. I anslutning till tumstocken ses det genomgående hålet som hållit fast rorkulten (Foto: Johan Rönnby).



Fig. 13. Dykaren befinner sig strax utanför styrbordssidan ovanför resterna av det utfallna akterkastet. I förgrunden skymtar den så kallade balkvägaren, ett kraftigt längsgående timmer, ovanpå vilket däcksbalkarna har vilat (Foto: Johan Rönnby).



Fig. 14. Balkvägaren sedd från ovan. Till höger om tumstocken syns urtaget i vilket de tvärsgående däcksbalkarna har vilat (Foto: Johan Rönnby).

## 2.9 Betingbalk

En särskilt kraftig balk har påträffats lös i vraket (fig. 7, J). Den har ursprungligen varit placerad i förskeppet. På balkens ovansida finns två urtag i vilka korta stående timmer varit placerade. Denna typ av balkar kallas betingbalk och har använts för att fästa ankartrossen. Konstruktionen finns redan på Bremerkoggen och det finns även yngre arkeologiska exemplar, däribland vraket som kallas Kraveln i Nämndöfjärden (cirka 1525) (Adams & Rönnby 1996:31) och den så kallade ”Ringaren” från omkring 1540 (*Ibid.* Svenwall 1994:60).

På den med *Gribshunden* någotsnär samtida kalatanska så kallade Matarómodellen (se genomgång hos De Cervin 1967:19–24) finns en liknande balk (fig. 15 och 16). Även om Matarómodellens proportioner är minst sagt naiva så förefaller detaljerna vara desto mer vederhäftiga. På Matarómodellen sticker betingbalken ut genom skrovsidan medan övriga däcksbalkar slutar innanför bordläggningen. Matarómodellens betingbalk är placerad ovanför däcket (fig 16A). Huruvida *Gribshunden* haft ett arrangemang som liknar modellen i detta avseende kan sannolikt avgöras genom att frilägga en del av skrovet, vilket vi får anledning att återkomma till nedan.

## 2.10 Klys

Ankartrossen har löpt genom två stora så kallade klyshål i bordläggningen på vardera sidan förstäven. Klyset har förstärkts genom en kraftig klysförtimring, en naturvuxen trädklyka som ursprungligen varit placerad mot bordläggningens insida (Fig. 7, P). Att döma av multi-

strålebilden (fig. 6.) ligger det andra klystimret under detta. Klystimret är försedd med tydliga klinkhak (jfr Einarsson 2001:4), vilket indikerar att det varit relativt högt placerat, ovanför det kravellbyggda skrovet. Klinkhaken avslöjar att brädbeklädnaden av förkastellet varit diagonalt orienterad, vilket är ett typiskt medeltida drag som bland annat kan iakttas på den så nyss nämnda modellen (se nedan fig. 15 och 16).

## 2.11 Kanoner och kastell

Centralt i vraket finns ett kraftigt timmer med flera hål och urtag (fig. 7, K). Att döma av timrets placering och det faktum att den påträffats vilande ovanpå de tvärsgående däcksbalkarna har den varit placerat i skrovets längdriktning, förmodligen i det lägre partiet mellan för- och akterkastellet. Vid tidigare undersökningar har nio lavettstockar avsedda för smidda järnkanoner bärgats från vrakplatsen (se Einarsson & Wallbom 2002) och ytterligare två finns fortfarande kvar på vrakplatsen. Samtliga lavettstockar är av sådan typ att de har varit vilat i en gaffel. Den nedre delen av gaffeln – ”gaffelskaftet” om man så vill – har varit nedstucken i relingen. Sannolikt är timret markerat med ”K” på fig. 7, just ett sådant timmer i vilket gafflarna varit nedstuckna. Tyvärr mättes inte lavetterna in i relation till detta timmer innan de avlägsnades från vraket.

## 2.12 Akterkastell

Det finns relativt många kopparstick och målningar som avbildar de stora krigsfartyg som började byggas vid skarven mellan medeltid och nyare tid. Till de mer iögonfallande karaktärsdragen på dessa skepp är de höga för- och akterkastellen, som nyttjades i samband med bordningsstrider. De stridande skeppen seglade upp nära och striden avgjordes genom att slåss man mot man. Att ha ett högt skepp var en avgjord fördel när bataljerna i stor utsträckning handlade om att kasta pikar, fotanglar, brinnande beckkransar och liknande mot fienden.

Även om *Gribshunden* förde ett antal kanoner så var det främst byggt som just ett sådant änterringsskepp, varför skrovet har varit försedd med sådana höga kastell i för och akter. I jämförelse med de nedre delarna av skrovet var kastellen relativt lätta konstruktioner. Medan de nedre delarna av skrovet, från kölen upp till och med brädgången, var byggda med den nymodiga kravelltekniken, var kastellen uppbyggda på klink med överlappande längsgående plankor. Kastellen kan närmast liknas vid separata byggnader som stod ovanpå det kraftiga kravellbyggda skrovet.

I den aktra hälften av skeppets styrbordssida, ovanför den ovan nämnda balkvägaren, finns flera i läge bevarade upplängor (de översta spanten) vilka knäckts och fallit ut utmed botten (fig. 7, L). Dessa visar att skrovets sidor rest sig åtminstone två meter över det övre däcket. Upplängorna har tydliga klinkhak och härrör således från den typ av högresta akterkastell som är karaktäristiska för karrackskeppen. Att så högt belägna delar av skrovets sidor är bevarade är väldigt ovanligt. Delar av liknande akterkastell finns från vraken efter *Mars* (1564), *Mary Rose* (1545) *Lomellina* (1516) samt "Kraveln" (1525), men *Gribshunden* är det i sammhanget avgjort äldsta skeppet



Fig. 15 Den katalanska, så kallade Matarómodellen som daterats till omkring 1450 (Foto: Wikimedia commons).

## 2.12 Förkastell och ”drakhuvud”

I likhet med Matarómodellen har *Gribshunden* haft ett ordentligt förkastell i form av en plattform som vilat ovanpå förstäven. En hel del av denna konstruktion finns kvar på vraket. I fören är skrovsidorna förhöjda (jfr Fig. 7, N och O), vilket innebär att utrymmet under själva plattformen kan rekonstrueras med relativt god tillförlitlighet. Som nämnts ovan finns delar av det underliggande däcket bevarat i just detta parti (fig. 7, M) varför det sannolikt även kan påträffas orörda kulturlager där.

Även delar av den stridsplattform som funnits högst upp i förkastellet har påträffats på vraket. Den kanske mest anmärkningsvärda detaljen är det kraftiga timmer som varit placerad i plattformens mitt. Balken lyftes från vrakplatsen i augusti 2015 och är för närvarande under konservering. Den påträffades i skeppets för, instucken under klysförtimringen (se fig. 7, Q).

Mest iögonfallande är den skulpterade yttre änden av timret (fig. 17 och 18), vilken består av ett groteskt grinande monster med vassa tänder. Det först under 1600-talet som den skulpturala skeppsdekorationen till fullo blommar ut. Medeltida skepp var inte alls utsmyckade med skulpturer i samma utsträckning utan dekorationerna inskränktes dekorationerna till målade ornament och mönster, sköldar, samt just ett skulpterat huvud längst ut på förkastellet. De medeltida krigsfartygen är i detta avseende en fortsättning på den ornamentik som återfinns

på vikingatida skepp, med bemålning och stävpydnader i form av drakhuvuden. En illustration som kan ge en fingervisning om hur *Gribshundens* dekorationer kan ha gestaltat sig är den scen som visar en fransk flottexpedition från omkring 1483. Omgivet av ett antal mindre farkoster tronar ett stort krigsfartyg med ett antal bepansrade knektar ombord. De kanske mest framträdande detaljerna är de kulörta sköldarna som bjärt framträder mot det mörka, förmodligen tjärade skrovet. Längst ut på förkastellet återfinns ett drakhuvud (fig. 19).

Gribshundsmonstret är unikt i sitt slag genom att vara det enda bevarade från denna tid. Ur dess gap sticker det fram ett människohuvud som skriker i panik och i vidundrets panna finns utsparsade fästen för horn och under vilka återfinns dess små ilsket plirande ögon. Öronen har strålar likt fiskfenor vilket gör den groteska figuren än mer draklik. Symboliken kring *Gribshundens* besynnerliga stävprydning återstår fortfarande att utreda, inte minst vad som avsågs med den svalda alternativt utspyrda personen i dess gap.

Men det aktuella timret erbjuder även intressanta upplysningar om förkastellets uppbyggnad. För att förstå timrets placering hänvisas återigen till Matarómodellen. Bokstaven B i fig. 16 markerar det aktuella timret, som alltså har vilat direkt ovanpå förstäven. Tvärs timret, infällt i de urtag som markerats med A på fig. 17, har de tvärskeppsgående balkar som burit upp själva förkastellsplattformen varit placerade. På timrets ovansida har en stående stolpe varit infälld (fig. 17, B), vilket har sin motsvarighet på Matarómodellen (jfr fig. 16, C). Det bårgade timret är avbrutet i den inre delen varför det bårgade stycket torde motsvara den del som befunnit sig framför förstäven

## 2.13 Gångspel och rigg

Vid undersökningen 2001 och 2002 bårgades ett gångspel från förskeppet (Einarsson & Wallbom 2002:8). Gångspelet har använts för att lyfta rår, ta hem på förtøjningar eller andra göromål där större kraft har behövts anbringas med hjälp av tågvirke. Placeringen är vanligtvis akter om stormasten. Enligt rapporten ska det bårgade gångspelet ha påträffats i närheten av klysförtimringarna. Vid besiktningen iakttoqs även vad som med stor sannolikhet är den nedre lagringen för ett gångspel (fig. 7, R, samt 20). Ett stort skepp som *Gribshunden* har dock sannolikt haft flera gångspel.

Under slutet av 1400-talet hade fartyg av *Gribshundens* storlek ofta tre master (jfr fig. 19). Med tanke på det förhållandevis ringa vattendjupet har en stor del av riggen varit synlig ovan ytan efter förlisningen. Segelduk, tågvirke, rundhult och beslag har sannolikt tagits tillvara. Inga direkta spår av själva riggen har heller iakttagits vid besiktningen. Däremot finns spår efter masternas infästning mot skrovet. Under medeltiden var stormasten avsevärt mycket större än övriga master och dess fot var oftast förankrad med en kraftig mastfot

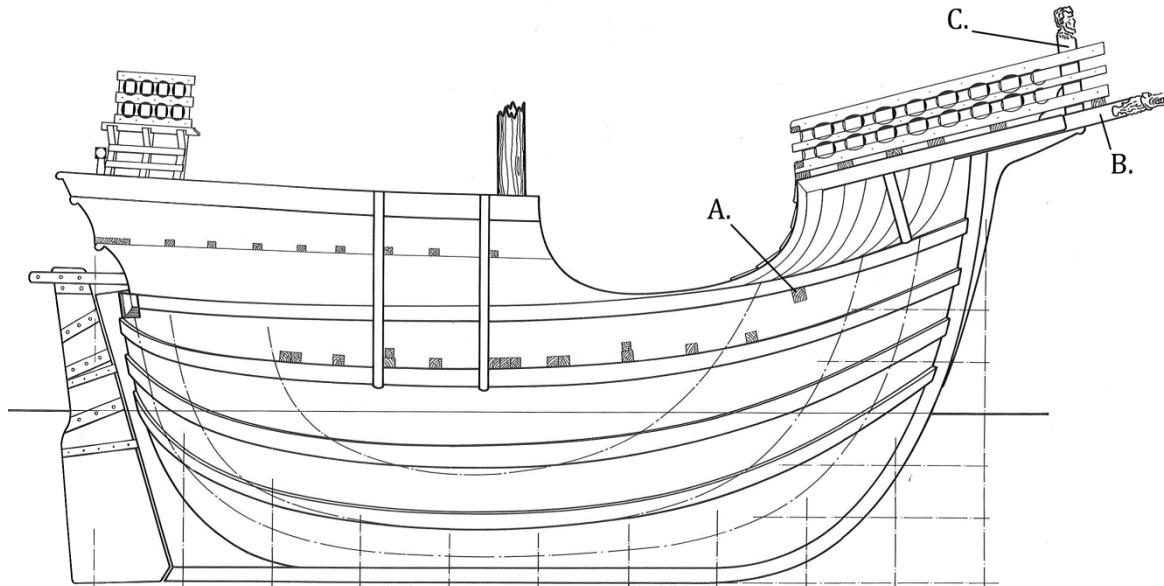


Fig. 16. Ritning av Matarómodellen. Bokstäverna anger A=betingbalk, B=förfäststellstimmer, C=stående timmer som ställts i ett urtag i förfäststellstimret (efter De Cervin 1967, med tillägg av författaren).

direkt ovanpå kölen (jfr Fig. 11 och 19). Stormastfoten finns sannolikt bevarad nere i sedimenten. Fockmasten i fören, liksom mesanmasten i aktern var betydligt mindre och stod ofta med foten uppe på däck.

Vad som sannolikt är foten för fockmisten har påträffats lös i förskeppet (fig. 7, S). Den har varit infäst i den del av däcket som fortfarande är bevarad i förskeppet. Fockmisten har fått ytterligare stagnation, genom att löpa genom förkastellets däck.

Ett timmer med kvadratiskt urtag påträffades ungefär 3 meter för om akterstäven och är eventuellt en fot till mesanmasten (fig. 7, T, samt 21).

## 2.14 Gribshundens dimensioner

Fartygets huvuddimensioner har uppskattats vid tidigare undersökningar. Med reservation för den deformation som kan antas uppstått har skrovet uppskattats till 20–30 meters längd och 10 meters bredd (Einarsson 2002:5ff). Genom att förståven vid besiktningarna 2013 och 2015 har lokaliseras kan längden över stäv uppskattas till omkring 30–32 meter. Utöver detta har förkastellet, med det skulpterade monstret stuckit ut ytterligare ett par meter föröver och akterkastellet hängt ut någon meter över aktern, vilket ger en totallängd på omkring 35 meter. *Gribshunden* är således ett väldigt stort skepp med medeltida mått mätt.

Eftersom skeppet vilar med styrbords slagsida och skrovets sidor dessutom fallit isär så är avståndet mellan de båda skrovsidorna avsevärt större än ursprungligen. Vid besiktningen mättes dock längden på en löst liggande däcksbalk. Den visade sig vara 7,4 meter. Även om balkens ursprungliga placering i skeppet inte kunnat fastställas med exakthet så ger måttet en fingervisning om att skrovet inte gärna har kunnat vara smalare.

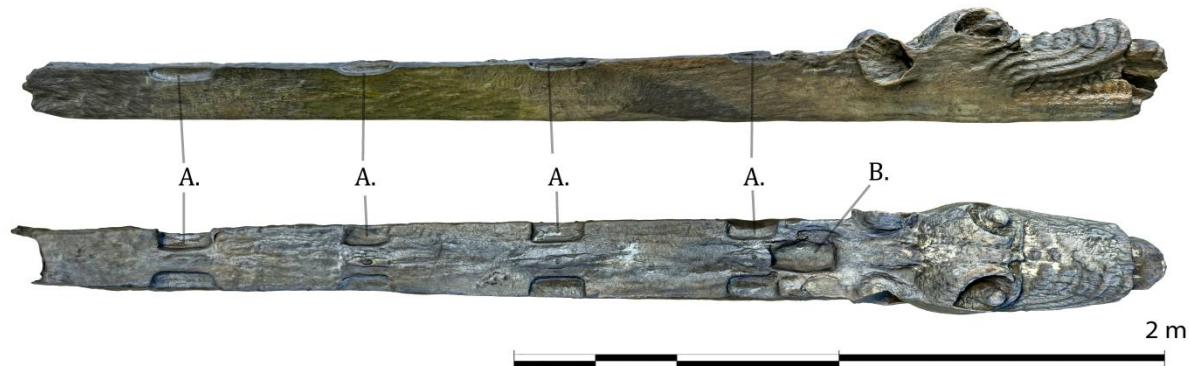


Fig. 17. Det bärgade förkastellstimret med det grinande monsterhuvudet. Balkens ursprungliga placering framgår av figur 11, B (Fotogrammetri Ingemar Lundgren).



Fig. 18. Ur monstrets gap tittar ett skräckslaget människoansikte fram (Foto: Niklas Eriksson).



Fig. 19. Bilden föreställer en fransk flottexpedition omkring 1483. Det stora krigsfartyget i bildens mitt torde ge en förhållandevis god bild av hur Gribshunden såg ut (efter Flatman 2009:98).

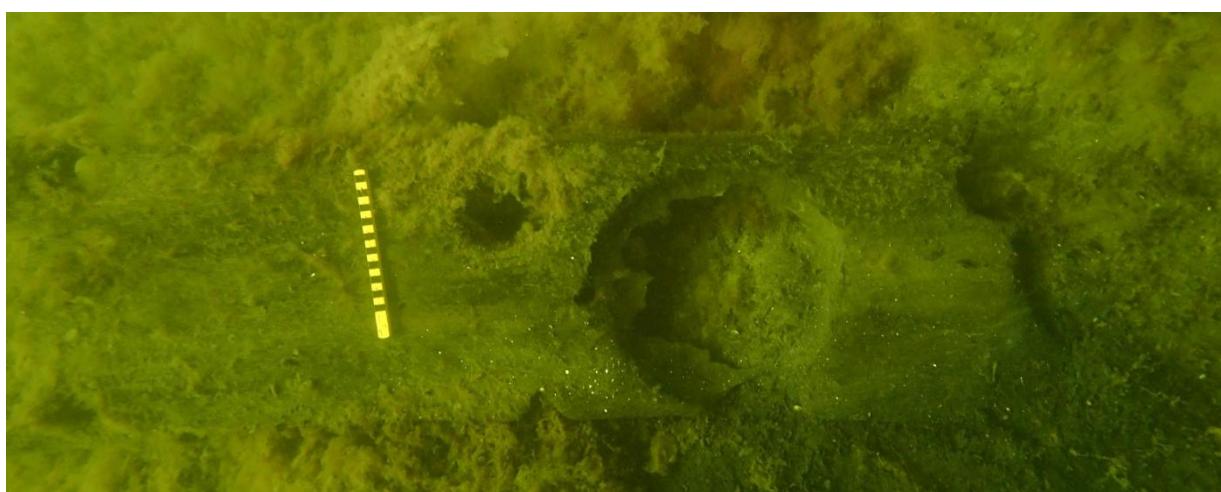


Fig. 20. Timret med det runda urtaget har sannolikt utgjort lagring för ett gångspel (Foto: Johan Rönnby).

## **2.15 Arkeologisk potential och rekommendation inför eventuella vidare arkeologiska insatser**

Under medeltiden var de största skeppen kombinerade handels- och krigsfartyg. Inför en förestående konflikt samlades ett antal stora skepp ihop, bemannades med knektar och försågs med vapen. Under renässansen förändras detta genom att nationalstater etableras och kungamakten koncentreras. Detta påverkar Europas flottor. Från att ha utgjorts av skepp som samlats inför en specifik händelse, kom flottan att bli en mer permanent institution som administrerades av staterna. Det är i detta skede som de första mer specialiserade krigsfartygen byggs. Högteknologiska krigiska vidunder som byggts med kravellbyggnadsteknik, med höga kastell och moderna kammarkanoner. De fanns ett fåtal av dessa skepp i varje land i slutet av 1400-talet. De var ovanliga redan då och *Gribshunden* är det enda som överlevt till vår tid.

Men även om skeppet och händelsen med kung Hans färd mot Kalmar i sig är unika så fartyget anses vara en representant för de stora skepp som började byggas och användas i andra ländernas flottor, i andra delar av världen, vid samma tidpunkt. Skeppet och vraket kan därför anses vara av stor internationell betydelse.

Det som är mest unikt med *Gribshunden* är därför just skeppet. Lösfynden bestående av kammarkanoner, armborstpilar, ammunition och annat är inte unikt i sig själva utan är föremål som påträffas på annat håll. Däremot är kontexten ombord på och i relation till själva fartyget viktig. Om armborst och tillhörande pilar påträffas i ett särskilt avstånt och kontrollerat förråd ombord på skeppet är viktigare att fastställa än pilarna i sig själva, om kanonerna varit placerade utmed relingen midskepps eller uppe i akterkastellet är viktigare att utreda än att bevara själva kanonerna.

En fortsatt undersökning av *Gribshunden* måste därför ta hänsyn till och förhålla sig till skeppskonstruktionen. Som antyds ovan i den skeppstekniska beskrivningen kan orörda kulturlager förväntas påträffas på flera ställen i skrovet. När det gäller förkastellet finns sannolikt bevarade lager till och med på övre däck. Före dess att ingrepp görs i dessa lager måste en mer detaljerad skeppsteknisk dokumentation av de ovan bottensedimenten tillgängliga delarna av vraket göras. Detta sker med fördel genom fotogrammetri.

Inför en sådan dokumentation föreslås dock att vrakplatsen städas och rensas från sjögräs som täcker lämningen. I samband med detta kan även ytliga sediment avlägsnas för att blotta ytterligare konstruktionsdetaljer. Detta kan med fördel göras för hand av dykare. Förslagsvis fokuserar en fortsatt arkeologisk undersökning av *Gribshunden* på skeppets förparti. Dokumentation av framrensade skeppstimmer i detta område kan sannolikt erbjuda intressanta inblickar i hur ett förkastell var uppbyggt, hur det var tänkt att fungera i stridens hetta.



Fig. 21 Timret med det kvadratiska urtaget har sannolikt fungerat som mesanmastfot (Foto: Johan Rönnby).



Figur 22. Blykulor påträffade löst i skrovet. Platsen och lägesangivelsen där de påträffas är viktigare än kulorna i sig själva (Foto: Johan Rönnby).

## Referenser

Adams, J. 2003. *Ships, Innovation and Social Change – aspects on carvel shipbuilding in Northern Europe 1450–1850*, Stockholm

Adams, J. 2013. *A Maritime Archaeology of Ships: Innovation and Social Change in Late Medieval and Early Modern Europe*, Oxford: Oxbow

Adams, J. & Rönnby, J. 1996. *Furstens fartyg – marinarkeologiska undersökningar av en renässanskgravell*, Stockholm

Adams, J. & Rönnby, J. 2013. One of His Majesty's 'Beste Kraffwells': the wreck of an early carvel-built ship at Franska stenarna, Sweden, In *The International Journal of Nautical Archaeology*, Vol.42.1, Sid. 103–117

Bound, M. (red.), 1998. *Excavating Ships of War*, International Maritime Archaeology Series 2, Oxford/University of Oxford

Crumlin-Pedersen, O. 2000. To be or not to be a cog: the Bremen Cog in perspective, *The International Journal of Nautical Archaeology* (2000) 29.2: 230–246

De Cervin, R. 1967. The Catalan Ship – 15th century, I. Jobé, J. (Red.) *The Great Age of Sail*, Edita Lausanne, s. 19–24.

Einarsson, L. & Wallbom, B. 2001. Marinarkeologisk besiktning och provtagning för datering av ett fartygsvrak beläget vid St Ekö, Ronneby kommun, Blekinge län. Rapport Kalmar Läns Museum

Einarsson, L. & Wallbom, B. 2002. Fortsatta Marinarkeologiska undersökningar av ett fartygsvrak beläget vid St. Ekö, Ronneby kommun, Blekinge län. Rapport Kalmar Läns Museum

Eriksson, N. 2013. Skeppssarkeologisk analys, I Rönnby, J., (red.) *Skeppet Mars* (1564) Fältrapport etapp II, s. 11–22.

Flatman, J. 2009. *Ships and Shipping in medieval manuscripts*, London: The British Library.

Guéröt, M. & Rieth, E. 1998. The wreck of the *Lomellina* at Villefranche sur Mer, In Bound, M. *Excavating Ships of War*, International Maritime Archaeology Series 2, Oxford/University of Oxford, sid. 38–50

Litwin, J. 2014. Medieval Gdansk – centre of shipbuilding and maritime trade in the Baltic, I Ossowski, W. (red.) *The Copper Ship: A Medieval Ship and its cargo*, Gdansk: Nardowe Muzeum Morskie, s.15–56

Marsden, P. 2009 (red.) *Your Noblest Shippe: Anatomy of a Tudor Warship*, Archaeology of the *Mary Rose*: vol. 2, Portsmouth

Martin, L., R. 2001. *The Art and Archaeology of Venetian Ships and Boats*, College Station: Texas A&M University Press/ Chatham Publishing.

Nayling, N. & Jones, T. 2013. The Newport Medieval Ship, Wales, United Kingdom, International Journal of Nautical Archaeology, Vol. 43.2, s. 239–278,

Svenwall, N. 1994. *Ett 1500-talsfartyg med arbetsnamnet Ringaren*, Diss, Stockholm University

### **3. Identifiering och historiskt sammanhang<sup>1</sup>**

*Av Ingvar Sjöblom*

#### **3.1 Inledning**

Gribshunden förliste i början av sommaren 1495 utanför danska ön Stora Ekö vid Ronneby. Blekinge utgjorde danskt gränslandskap mot Sverige ända till freden i Roskilde år 1658. Det var därför inga konstigheter att den danska flottan sökte hamn vid Stora Ekö. Kung Hans var på väg till Kalmar för att återigen föra Sverige tillbaka till unionen. Det här förhållandet gör att händelserna runt detta vrak framförallt är en del av dansk historieskrivning.

Redan på 1970-talet hade dykgruppen ”Doppingarna” funnit vrakrester på platsen (Einarsson & Wallbom 2002:1). En marinarkeologisk undersökning genomfördes 2001 (Einarsson & Wallbom 2001) men själva identifieringen skedde 2002 utifrån ett samarbete mellan undertecknad och Lars Einarsson vid Kalmar Läns Museum. Dendrokronologisk analys visade initialt på avverkningsår från 1482/1483 och det diskuterades utifrån detta om vraket kunde härröra från kung Hans tid i Ronneby eller från Sören Norbys flotta på 1520-talet (Einarsson & Wallbom 2001:9, Einarsson 2002:103). Avgörandet kom dock genom min upptäckt att vrakplatsen vid Ekösund nära Ronneby stämde överens med platsangivelser från danska och lybska källor avseende den danske kungens förlista fartyg *Gribshunden* från 1495. Min identifiering i historiska källor har senare legat till grund för framställningen i flera artiklar och rapporter av Lars Einarsson (Einarsson & Wallbom 2002:8–10, se även not 20, Einarsson 2003a:10–11, se även not 2, 2003b:13, 2008b:34–37, 46 not 25, 2008c:8–10, 14 not 26, Einarsson 2012:8, 2013:34). Genom åren har flera undersökningar gjorts av vrakplatsen av Kalmar läns museum, på uppdrag av Länsstyrelsen i Blekinge. Det gäller grävandet av ett så kallat provschakt år 2006 och ”hydroakustisk kartering” samt ny dendrokronologisk provtagning år 2011 (se Einarsson 2006, Einarsson & Gainsford 2007, Einarsson 2008a, 2012) Enligt Hans Linderssons dendrokronologiska undersökning kan avverkningsåret fastställas till 1482/1483 med proveniens i Meusefloden vid Ardennerna i nordöstra Frankrike (Einarsson 2012, bilaga 2). De marinarkeologiska resultaten, såväl de äldre som de nya 2013–15, stödjer entydigt identifieringen som *Gribshunden*.

Tanken var att själv göra ett större arbete om såväl skeppet som identifieringen redan 2002, men annat kom i vägen. Syftet med den här texten är att fördjupa den källkritiska analysen av källorna som beskriver förlisningen och följa skeppet i dess fartygsbiografiska och politiska kontext. Mitt nuvarande intresse av vraket är också kopplat till min verksamhet vid MARIS Södertörns högskola och projektet ”Ships at War” (finansierad av Östersjöstiftelsen). Min forskning handlar där om sjökrigstaktik fram till 1600-talets slut med flera vrak som fallstudier. Det kan nämnas att avsnitt om bestyckning och sjökrigstaktik i anslutning till *Gribshunden*

---

<sup>1</sup> Artikeln är skriven inom ramen för projektet ”Ships at War”, som är knuten till marinarkeologiska institutet (Maris) vid Södertörns högskola och finansieras av Östersjöstiftelsen. Ett stort tack till professor Kekke Stadin vid Södertörns högskola och redaktör Roger Axelsson vid Svenskt Biografiskt lexikon, Riksarkivet. De har kommit med viktiga synpunkter på texten.

*den* har lyfts ut ur den här texten för att publiceras senare. Vrakplatsen är dessutom suggestiv och inspirerande. Som sportdykande krigsvetare och historiker har det även getts mig tillfälle att besöka vraket. Det är onekligen i sådana sammanhang som historiskt källmaterial och texter fått nytt liv! *Gribshunden* berättar många olika sorters historier, särskilt om ting och text kan kombineras.

### **3.2 Bakgrund och historisk kontext**

Den inledande hypotesen att vrakplatsen kunde härröra från Sören Norbys tid och hans operationer i Blekinge kunde snabbt avföras genom bland annat dateringarna (Om Sören Norbys verksamhet i Blekinge, se senast i Kragh-Nielsen 2010). Identifieringen skedde i samband med att jag gjorde en recension av Jørgen Barfods böcker om den danska örlogsfloppan (Barfod 1990 och 1995). Barfod refererade till kung Hans fartyg *Gribshunden*, som förliste vid hamnen Egesund vid Rendebye, vilket gjorde det hela närmast banalt och enkelt. Samtidigt var det heller inte konstigt att ingen uppmärksammat det tidigare eftersom svensk historie-skrivning rörande händelsen huvudsakligen utgått ifrån den svenska *Sturekrönikan*. I den redogörelsen står att kung Hans fartyg *Gribshunden* gick under i Kalmar sund och inte i Ekesund (Egesund). Sammanblandningen var känd redan från 1940-talet av historikern Karin Hagnell i sin avhandling om *Sturekrönikan*. Här framgick att kung Hans visserligen var på väg till Kalmar, men att krönikan förväxlat vrakplatsen med destinationsorten (Hagnell 1941:324–325).

Parallelt med kung Hans planerande möte med Sten Sture år 1495 i Kalmar ändrades de politiska förhållandena i öster. Det inleddes med att storfurstendömet Moskva erövrade Novgorod. Dessutom slöt Danmark år 1493 ett förbund med det moskovitiska ("ryska") riket (Lindkvist & Ågren 1985:125). Ett ryskt anfall mot Sverige skulle onekligen underlätta för Hans att bli vald till svensk kung. I Sverige rådde valkungadöme, vilket innebar att riksråden i de tre rikena utsåg och valde kung. Detta utgjorde inget problem efter unionsmötet i Kalmar 1397, då Erik av Pommern kröntes till unionskung. Efter Erik valdes Kristoffer av Bayern år 1440. Då gjordes stora eftergifter till svenska riksrådet, eftersom den nyvalde kungen förband sig att följa de lagar som riksrådet inrättat och att det svenska riksrådet skulle väljas av män födda i Sverige. Efter Erik av Pommerns plötsliga död i januari 1448 var det politiska läget förändrat. Efter drygt 50 år av unionsstyre under en nordisk monark fanns inte längre inrikes-politiskt stöd för att återigen välja ny gemensam kung. Kalmarunionen hade kanske kunnat fortgå i ytterligare några årtionden om Kristoffer fortsatt att leva. De följande nära 50 åren fram till kung Hans slutliga regeringstillträde över Sverige var turbulent. Det visas inte minst en redogörelse över de valda kungarna i Sverige: Karl Knutsson Bonde 1448–1457, Kristian I 1457–1464, Karl Knutsson Bonde 1464–1465, Karl Knutsson Bonde 1467–1470, Hans 1497–1501.

Tidenrämen mellan regerade olika svenska riksföreståndare, Sten Sture d.ä. (1470–1497, 1501–1503), Erik Trolle (1503), Svante Nilsson (1503–1511) och Sten Sture d.y. (1512–1520) (Lindkvist & Ågren:122–123). Danske kung Kristian avled år 1481 och hans son Hans besteg den danska tronen samma år. Därefter började återigen försöken att ena Norge och Sverige i en nordisk union under Danmark. Frågan var vilka villkor för ett samgående som de båda

länderna ställde? I Halmstad recess från den 1 februari 1483 genomfördes en kungaförsäkran som gällde Danmark och Norge. Recess var en överenskommelse, en uppgörelse mellan två förhandlande parter som resulterade i ett underskrivet protokoll (traktat) (SAOB 1956 ”recess”). När det gällde de svenska villkoren uttrycktes de i Kalmar recess från år 1483. De byggde på en översättning av de norska villkoren (Halmstad recess), men var förstärkta med ytterligare punkter. Politikern och rikshistoriografen Anders Schönberg uttalade år 1772 rörande Kalmar recess att ifall anarki kunde stadgas med lag så borde det kallas en anarkistisk regeringsform (Carlsson 1955:1, 38–40). Bland de villkor som kopierats från Halmstad recess var att kung Hans skulle styra riket genom ”inländska män” utan främlingar i sitt råd. Dessutom skulle endast svenska aristokrater och frälse få tillhöra svenska riksrådet och nyinvanda föreslogs på inrådan av samma riksråd. Även högre värlidliga och andliga befattningar skulle beträdas av infödda svenskar. Avslutningsvis fanns det en rätt att göra uppror ifall unionskungen inte följde Kalmar recess (Tunberg 1910:678, Carlsson 1955:39–41). Av ytterligare svenska villkor kom bestämmelser om att fyrmannakollegiet (ett utskott från riksrådet) skulle styra Sverige i kung Hans ställe under två år för varje treårsperiod. (Klemming 1935:146–147) Gottfrid Carlsson menar att kungen med Kalmar recess ”i stort sett degraderades till en skuggkonung”(Carlsson 1955:41).

En stor stötesten från dansk sida gällde utrikespolitiken och att få kontroll över Gotland, där Ivar Axelsson (Tott) styrde. Därifrån påverkades den internationella handeln. Det förvärrades efter 1487 efter att Sten Sture krossat Ivar Axelssons välide och erövrat Stegeborg, Raseborg och Öland (Fabricius 1904:294). Kung Hans fruktade att riksföreståndaren även skulle överta makten på Gotland. Enligt Gottfrid Carlsson följde ett latent krigstillstånd mellan Sverige och Danmark. Det föranledde också att kung Hans med en stor sjöexpedition begav sig till Visby, där den hårt trängde Ivar Axelsson lät underkasta sig kung Hans som ny herre på Gotland (Carlsson 1955:49). För tillfället hade Hans stoppat Sten Stures maktanspråk. Kalmar recess kom aldrig att fullföljas och fick aldrig kung Hans sigill, men den var hela tiden ett mörkt moln som påverkade politiken och tankarna på en nordisk union. Klart är att Sten Sture d.ä. lyckades fördröja ett samgående med Danmark i 14 år, samtidigt som det fanns svenska krafter både för och emot en union under kung Hans.

Oppositionen i Sverige utnyttjade Sten Stures problem i öster, vilket ledde till att riksföreståndaren var tvungen att ansluta till rådet och slutligen 1497 erkänna Hans som Kung. Allt var långt ifrån svart eller vitt. Samtidigt hade kung Hans ett finger med i spelet med sin allians med ryske tsaren. Kalmarmötet planerades redan 1494 och datum för kungavalet sattes till midsommar 1495. Alla dokument hade packats och låg klara för underskrifter på *Gribschunden*. Den svenska politiska utvecklingen under 1490-talet finns framförallt beskriven av Sven Ulric Palme, Karin Hagnell, Gösta Kellerman, C. C. Sjödén och Paul Sjögren. (Palme 1968, Hagnell 1941, Kellerman 1935, Sjödén 1950 och Sjögren 1944). Det pågår samtidigt ny forskning, både vad gäller den svenska militära organisationen och *Sturekrönikan* som ideologiskt uttryck. Martin Skoog undersöker de militära strukturerna i Sverige under senmedeltiden medan Margaretha Nordquist går igenom hur *Sturekrönikan* på olika sätt argumenterar för makt (Skoog In prep, Nordquist 2015). Dessa kommer i framtiden att lämna viktiga bidrag till förståelsen av den svenska kontexten runt händelserna kring Kalmarmötet 1495.

Situationen i Sverige var minst sagt turbulent under 1490-talets början. Här rådde inre stridigheter mellan kretsen kring riksrådet Sten Sture, kyrkan med ärkebiskopen Jakob Ulvsson i spetsen och en splittrad aristokrati där delar förde danske kung Hans sak. Flera i kyrkan sympatiserade med danska prästerskapet, liksom svenska adelsmän med fränder i Danmark (Palme 1968, Sjögren 1944:284–287, Kellerman 1935:181–190). Danska krav framfördes på att Hans skulle väljas till kung även i Sverige, men fick år 1492 avvisande svar från svenska rådet. Oppositionen mot Sten Sture var stark. Vid rådsmötet i Tälje i juni 1493 avgick riksföreständaren i vredesmod, men återupptog det igen eftersom rådet inte kunde enas om någon annan på riksföreståndarposten. Resultatet blev att nya eder svors till Sten Sture, men mötet i Tälje blev i praktiken ett nederlag för Sture gentemot den mer unionspositiva riksrådsoppositionen. Riksföreständaren blev förpliktigad att lyda och följa riksrådets beslut, även om Sten Sture inte verkar ha följt överenskommelsen fullt ut i praktiken (Palme 1968:189–190, Sjödén 1950:97–98, Kellerman 1935:184–185). En viktig ingrediens var de dansk-ryska förhandlingarna. Framförallt väckte detta ”okristliga förbund” stort missnöje och borde avvärjas (Kellerman 1935:191).

Rådet tvingade fram nya förhandlingar om kung Hans kröning under våren 1494. En fullmakt utfärdades av Sture för fyra ombud till ett möte i frågan som skulle äga rum i Nya Lödöse. Att ombuden hade stark koppling till oppositionen mot Sten Sture, visades inte minst av att två av ombuden, Arvid Trolle och Arvid Knutsson Stenbock, tillhörde riksrådsoppositionen. Själva mötet följde också oppositionens linje. Kalmarunionen skulle bekräftas av alla tre rikenas råd och Hans skulle hyllas till kung i Kalmar 1495. Tanken var att Kalmar recess från 1483 skulle bekräftas på kommande möte i Kalmar (Kellerman 1935:191–192, Palme 1968:191, Sjödén 1950:99). Utfästelserna i Lödöseöverenskommelsen om att faktiskt mötas i Kalmar och komma överens i unionsfrågan skulle bekräftas på ett rådsmöte i Stockholm.

En i sammanhanget intressant detalj var Sten Stures sigill på överenskommelsen som utfärdades den 29 augusti 1494. Överenskommelsen skulle sändas åter till kung Hans, men Sten Stures sigill blev bortsrapat. Det finns hypoteser om att han gjorde det själv, men samtidigt med invändningar att han i så fall borde ha klippt sigillbandet. Eller så handlar det helt enkelt om ett tillrättalagt narrativ. Kellerman menade att han helt enkelt ångrade sig (Sjögren 1944:293–294, se speciellt not 5, Kellerman 1935:194–195). När kung Hans fick tillbaka skrivelsen beslöt han att själv åka till Kalmar och närvara vid det kommande mötet 1495. Samtidigt spelade kung Hans ett spel, där han skrev till ryske tsaren att vänta med ett anfall mot Sverige i ett eller två år, tills Hans valts till kung i Sverige. Till Sten Sture förnekades samtidigt att kung Hans son skulle gifta sig med tsarens dotter (Sjögren 1944:296, Kellerman 1935:208–209).

De från den svenska delegationen som dök upp till Kalmar vid midsommar var biskop Brynolf Gerlaksson i Skara, Arvid Trolle, Nils Bosson, Arvid Knutsson och Påvel Kyle. Troligen deltog även biskop Henrik Tidemannsson i Linköping. Riksrådet Sten Sture och troligen Erik Trolle (Arvid Trolles son), anlände till Kalmar först i augusti och skyllde sin försening på dålig vind (Sjögren 1944:298–299, se speciellt not 8). Enligt Gösta Kellerman berodde förseningen även på att slottshövitsmannen på Viborg avlidit och hotet om ett ryskt anfall hade ökat (Kellerman 1935:218). Det här var den något förvirrade bakgrunden till varför danske

kung Hans avsegglade ombord på *Gribshunden* mot Kalmar. Äntligen fanns chansen att bli kung över alla tre nordiska rikena.

Trots olyckan och händelserna i Ronneby anlände Hans i god tid till Kalmar för ”kröningsmötet”, det vill säga före midsommar. Det innebar att *Gribshunden* torde ha förlist under maj eller juni 1495, oklart när. Redan från början var det klart att Sten Stures försening inte berodde på dåligt väder, utan även den politiska oenigheten i Stockholm. Till exempel ville Stockholms stad skicka meningsmotståndaren Anders Svensson Bjur som representant till Kalmar, men han förbjöds av Sten Sture att delta i mötet. Fortfarande de 14 juli 1495 hade ingen avsegling skett och rådet fattade då beslut om utrustning och avlöning inför seglatsen. Avresedatumet sattes till den 17 juli (Sjödén 1950:103). När Sten Sture väl anlände i augusti hade kung Hans tröttat och återvänt till Danmark (Sjögren 1944:298, Sjödén 1950:103). De torde bara ha missat varandra med några dagar. Kung Hans avreste dagarna efter den 31 juli och den 10 augusti befann sig Arvid och Erik Trolle i Hossmo, en mil sydost om Kalmar (Sjögren 1944:298, not 8). Tiden för avresa och ankomst torde ligga mellan dessa datum. Det finns till och med uppgifter att de ska ha använt samma vind för ankomst och avresa (Kellerman 1935:213–214). Känt är att ärkebiskop Jakob Ulvsson var orolig över Sten Stures försening, eftersom det ledde till att konflikten mellan Sten Sture och kung Hans ytterligare förstärktes samtidigt som ryska hotet hägrade (Sjödén 1950:103). Kung Hans föreslog ett nytt möte nästa sommar i Nylödöse (Kellerman 1935:214). På hösten 1495 genomfördes dock det ryska anfallet mot östra Finland och Viborg. (Kellerman 1935:215–226, Larsson 1997:355–362, Åselius 2003:33–39). Händelserna kring det misslyckade mötet i Kalmar är utifrån svensk forskning, relativt väldokumenterade. I framtiden är en gemensam dansk/svensk redogörelse utifrån nuvarande forskningssläge intressant. Katastrofen i Ronneby hade dock förmodligen bara varit en fotnot om *Gribshundsvraket* inte återfunnits, eftersom huvuddelen av fartygen och kungen faktiskt anlände till Kalmar trots olyckan. Skeppet och dess förlisning ger oss dock en möjlighet att komma närmare och förstå mer om den viktigaste aktören i denna historia, Kung Hans.

Nedan följer en genomgång av omständigheterna före och omkring förlisningen, framförallt utifrån den danske marinhistorikern Jørgen Barfød och de bevarade källmaterialet. Källorna har dessutom renskrivits och finns med som bilaga i slutet av artikeln. Härnäst följer en fartygsbiografisk genomgång, en kronologisk redogörelse över perioden 1486 till 1495, det vill säga den period som *Griffen*, senare *Gribshunden* – återfinns i danskt historiskt källmaterial. Därefter följer en källkritisk genomgång av bevarade källor om förlisningen från tiden. Här har Karin Hagnells avhandling om den svenska *Sturekrönikan* varit ett viktigt underlag. (Hagnell 1941). Historien tar sin början för mer än 500 år sedan.

### 3.3 Gribshunden – en skeppsbiografisk redogörelse

Inte oväntat är den tidigare maritima forskningen rörande *Gribshunden* – dansk. Eller rättare sagt är det bara den danske marinhistorikern Jørgen Barfød som studerat tidsperioden där *Gribshunden* var verksam. Nedan följer en redogörelse utifrån Barfød över de tillfällen då han återfunnit *Gribshunden* före förlisningen år 1495. Enligt den dendrokronologiska analysen fälldes eken till bygget av *Gribshunden* under vintern 1483. Första gången fartyget

nämns är under våren 1486 i samband med ett skyddsbrev till bönderna i danska (norska) landskapet Jämtland. Det undertecknades den 16 maj 1486 med kommentaren, ”in navi nostra GRIFFONE” (Barfod 1990:80–81, se not 12). Kungen befann sig helt enkelt ombord på det relativt nybyggda fartyget ”Griffone”, vilket var det latinska ordet för *Grip*. Följande år skulle fartyget ingå i en stor dansk flotta till Gotland.

Den 7 mars 1487 gav den danske kungen Hans order om att länsmännen i Danmark skulle gå till Köpenhamn med fartygen – utrustade och provianterade för hela sommaren fram till Sankt Michaels dag (Barfod 1990:72). Sankt Michaels dag var normalt datumet (mickelsmäss) för höstlönen. Syftet var att samlas för en sjöexpedition till Gotland för att överta kontrollen och samtidigt förhindra Sten Sture att tillskansa sig makt där. Det här är den första danska bevarade räkenskapen somräknar upp fartyg och antalet besättningsmän (fig. 23). Väl i Köpenhamn skulle personalen avlönas inför resan. Det här är andra gången som vi möter fartyget *Gripen*, eller ”*Griffen*”. Från våren finns följande skeppslista med kungens egna fartyg:

Fartyg	Skeppmän
David	41
<b>Griffen</b>	<b>30</b>
Christoffer	23
Michael Skottes kravel	19
Holken	18
Den gule kravel	16
Axels kravel	12
Dugerent	10
Snekken	5
Skytternes kravel	1
Barken	1
Bardsen	1

Fig. 23. Källa: Barfod 1990:72–74.

Som framgår av listan var inte alla fartyg fullt bemannade. I själva expeditionen deltog enligt Barfod 29 fartyg. Endast 30 skeppmän (sjömän) ska ha funnits ombord på *Griffen*. Det låter kanske inte så mycket, men här handlar det inte om samtliga ombordvarande. Vi får reda på

att skepparen Henric Snycke precis ersatt den tidigare skepparen Tønnis. Gerd Friis var hövitsbåtsman. Här fanns en styrman, en timmerman, 25 pötkere, en knekt och 2 skeppsdrängar (Barfod 1990:73). Den här lönelistan beskriver knappast antalet ombordvarande vid själva sjötåget. Med tanke på det vi vet om taktik och strid för 1500-talets början kan vi ha en hypotes om att det torde saknas ungefär två tredjedelar knektar för äntringsstrid (jfr Sjöblom in prep). Detta stöds av en redogörelse från förlisningen beskriver att det 1495 ska ha funnits 150 personer i besättningen ombord. (Caspar Weinrich krönika:309). Här framgår dock inte fördelningen av sjömän och knektar. Som framgått ovan hade Sten Sture framgångsrikt besegrat Ivar Axelsson (Tott) genom att erövra Stegeborg, Raseborg, samt att besegra honom i strid på Öland. Det föranledde kung Hans att snabbt rusta flottan och genomföra sjöexpeditionen till Visby (Fabricius 1904:294–295). Sammantaget var den danska flottan en mäktig maktdemonstration mot Sten Sture och riksföreständarens framgångar i Sverige.

När *Griffen* låg i den Gotländska hamnen ”Garbehavnen” erhöll två timmarmän 2 mark i reparationskostnad (Barfod 1990:74). Reparationen och det ovan redovisade bytet av skeppare ger vid handen att fartyget är äldre än 1487. Jørgen Barfod har även en diskussion att kungen själv fått bygga fartyget beroende på namnskicket då fartyget hade ett egennamn (Barfod 1990:74). Utan att dra sådana stora växlar kan vi konstatera att kungen ägde fartyget och sannolikt köpt in det från nordöstra Frankrike. Intressant är också kungens order till länsmännen där de skulle möta upp med färdigutrustade och provianterade fartyg. Det tyder på en kvarleva från ledningen med skyldigheten att vid händelse av krigshot mobilisera fartyg från olika landsändar för att sammanstråla i en flotta. Möjligt har händelserna på Gotland lämnat spår i Ivar Axelssons (Tott) räkenskaper (i Riksarkivet, Stockholm), vilket skulle kunna vara ytterligare en ingång i källmaterialet.

Att just *Griffen* var ett av de fartyg som kung Hans själv ofta använde, visas av att han under 1491 skulle använda fartyget på en resa till Norge. Med sig skulle han ha ett beväpnat följe av 15 personer. Kungens order undertecknades i juni ”på vort skib GRIFFEN i øresund” (Barfod 1990:81).

Nästa tillfälle *Griffen* har satt spår i de skriftliga källorna var i samband med en resa till England 1493. Farvattnet omkring Island domineras av engelsmännen, vilket ledde till kamp om handeln och fisket. Redan från 1486 utrustade kung Hans fribytarfartyg som patrullerade på Nordsjön. Efter år av stridigheter slöts år 1490 en ”evig fred” mellan Danmark och England. Ett par år senare (1493) skickades sändebud till England under ledning av kansler Johan Jepsen. Två fartyg är kända från resan, *Griffen* och *Svanen*. Skepparen Anders Bryggere omnämns på *Griffen* (Barfod 1990:81). Här får vi också för första gången redan på bestyckningen på ett av de två fartygen, oklart vilket. Här skulle det ha funnits 56 bössor, 12 bössor med silverkammare, 10 skeppsglavind (svärd), stöpformar och 200 blylod (Barfod 1990:81, 128).

Sammantaget återfinns *Gribshunden*, i dansk tjänst från 1486 fram till förlisningen 1495. Fartyget hette dessutom *Gripen* (*Griffen*) under nästan hela sin levnadshistoria. Det var bara under sista året som det är känt med namnet *Gribshunden*.

### 3.4 Gribshundens förlisning år 1495 – en källkritisk analys

Det finns fem viktiga källor som lyfter fram händelsen och händelseförfloppet. Det gäller hovjunkern Tyge Krabbe som blev ögonvittne till förlisningen. Det gäller Danzigerkrönikören Capar Weinrich, den lybska krönikan författad av Reimari Kock, Sturekrönikans senare del (1488–1496) samt den danske historikern Arild Huitfeldts krönika över kung Hans. Vissa av dem är beroende (bygger på) varandra och en del påvisar också tydlig tendens. Historikern Karin Hagnell gjorde i sin avhandling en källkritisk genomgång av Sturekrönikan (Hagnell 1941). Hon diskuterar där textpassager i krönikan.

Eftersom just händelserna kring år 1495 och förlisningen av *Gribshunden* ges stort utrymme, har det varit en viktig ingång till diskussionen om vrakplatsangivelsen och förlisningsförfloppet. Hon ser där en skiljelinje mellan de oberoende källorna i Krabbe och Weinrich å ena sidan vilka anger Ronneby som förlisningsplats. Å den andra sida menar hon att Sturekrönikan och Kocks lybska krönika anger Kalmarsund som förlisningsplats (Hagnell 1941:324). Så vitt jag kan se finns en notis i en not hos Kock som anger ”Blekinge prope Ronneby”. Noterna förefaller ha tillkommit i en senare utgåva och hänvisar bland annat till en krönika från 1560 (Kock Ex Chronicum Lubecensi:244, not g). Om den tillkommit senare kan man tolka det som att varken Ronneby/Ekesund eller Kalmarsund nämns hos Kock. Viktigare kanske är att han ej heller nämner skeppets namn.

Raimari Kock förlägger händelsen till 1494, men anger inget under 1495 utan först år 1496. Tyge krabbe anger också år 1494 (”Itemb det aar, mand schreff 1494”). Sturekrönikan anger något kryptiskt rätt år: ”Tha man schriffuer nyetie iiiii och eeth meer”, det vill säga nio tio (nittio) 4 och ett mer, som tillsammans blir 95. Krönikören har här tagit sig friheten att linda in det för att få det till dåtidens versmått och rim. Utifrån en kvalitativ textanalys med Sturekrönikan som grund skulle man kunna dra slutsatsen att beroende mellan Sturekrönikan och Kock framförallt gäller textpartier som berör den medföljande doktorn och att fler fartyg förlistie. Tolkningen är, vilket också Hagnell är inne på, att notiserna om den utländske doktorn istället bekräftas av Krabbe, Koch och Weinrich (jfr citaten nedan och renskrifterna i bilagan) Slutsatsen är istället att det inte bara är två grupper av oberoende källor, utan tre och kanske fyra källor som har ett visst beroende eller bekräftar vissa delar av varandras texter.

Först studerar vi Tyge Krabbes ”ögonvittnesskildring”, då Krabbe befann sig ombord, även om själva källan är att betrakta som ett avsnitt ur en memoarbok. Han beskriver själv den våldsamma förlisningen av *Griffen* som numera bytt namn till *Gribshunden*:

”Itemb det aar, mand schreff 1494, da vaar berammit enn herredag at staa i Kalmarn imellem kong Hans, gammell h. Steen Sture och Suerrigis rigis raad (om riget), och da løb kong Hanns affsted med Danmarckis och Norgis raad; (da var jeg hans naades dreng og medfølgede), och (vi) komb i enn haffnn vden Rendebye, (som) kaldis Egesund, och der kom ild vdi hans (naades) hoffuitskib, som kaldis Gribhund, och bleff der mange

riddermendtzmend och fattige karle brendt ihiell och der bleff denn bugende doctor med (og jeg fik og nogen skade der).”

Det odaterade brevet från Krabbe är skrivet till kanslern Hartvig och är en redogörelse över då Krabbe i ungdomen deltog i kung Hans hov. Brevet finns i flera avskrifter och enligt uppgifter i källutgåvan kan det vara tillkommit efter kung Hans död. Åtminstone tyder rubriceering och feldateringen av Kalmarmötet på detta (Brev från Tyge Krabbe till hr Hartvig. Odat. i Missiver fra kongerne Christiern I og Hans tid. Bd 2. Utgivna av William Christensen. Köpenhamn 1914). Krabbe beskriver hur adelsmän, besättningsmän och doktorn brändes ihjäl. Krabbe själv blesseras.

I Caspar Weinrich krönika från Danzig återfinns noteringen under redogörelsen för år 1495. även här är redogörelsen ganska kortfattad.

”Anno 1495. - - - Item disz voryor reidede konig Hans von Danmark stark zu mit schiffen und aller macht zu Kalmer einen Tag zu halden kegen her Steen aus Schweden und kwam vor Rottenbue, do verbrante im der Grifun vol mit 150 man, und der konig verlosz do gros gut ynne und von der tagefart war nichts, so das der konig widerumb in Denmark zog,”

Uppgiften om antalet personer som gick under i samband med förlisningen finns endast hos Weinrich. Den är viktig eftersom den samtidigt säger en del om fartygets storlek och också gör att det går att ifrågasätta andra uppgifter. Till exempel redogör Sturekrönikan för att *Gribshunden* ska ha haft v c, det vill säga 500 skerpentiner ombord (jfr *Sturekrönikan*:121). En skerpentin var en smidd bössa av järn (liten kanon) som låg i en micka och placerades vid fartygsrelingen. Artillerihistorikern Jonas Hedberg pekar på orimligheten av att fartyget ska ha haft 500 skerpentiner i sin bok över artilleriet under medeltiden och äldre vasatid (Hedberg 1974:127–128). Detta förstärks av Weinrich uppgift om 150 personer ombord. En mer rimlig uppgift är de 68 bössor som möjligen *Gribshunden* hade på resan till England 1493 (Jfr ovan och Barfod 1990:81, 128).

Även den lybska krönikören Reimari Kock beskriver händelsen. Kock beskrivning är väldigt intressant. Dels får vi här reda på förlisningens våldsamma förlopp och dels finns en beskrivning över värdefulla föremål som gick förlorade. Det framgår också att kung Hans begivit sig till land med en skeppsåt då brand utbröt ombord. Elden spreds snabbt och många dyrbara föremål försvann ”mit alle des königes kleidern, klenodien, segel vnde breuen, vnde is dem könige grott schade wedderfahren.” (Kock Ex Chronico Lubecensi:244).

Kungens kläder, klenodier och segel gick förlorade. Orsaken till att kungen begav sig från fartyget berodde på att hans personliga astrolog såg järtecken på himlen. Enligt Reimari Kocks krönika hade kung Hans med sig en matematiker på *Gribshunden* som utgav sig för att vara en astronom/astrolog ("sternkiker"). Han var uppskattad av kungen och det fanns även ett rykte att han skulle vara magiker. Matematikern hade sett ett ovänligt (elakt) ansikte på himlen och lyckades förhindra att kungen befann sig ombord på skeppet. På land blev kungen åskådare till hur elden spred sig till krutet och astronomen sprängdes i luften och försvann.

Just den här mustiga passagen går igen i Tyge Krabbes skildring där ”denn bugende doctor” brändes ihjäl. Kanske vittnar ”bugende” om ett burgundiskt ursprung?

Sturekrönikan är en betydelsefull källa även om den förlagt förlisningen till Kalmarstrand. Just den sista delen av krönikan (1488–96) med händelserna år 1495, sägs ha skrivits av ärkebiskop Jakob Ulvsson omkring år 1500, då dess tidigaste version av krönikan finns. Krönikan återger händelsen noggrant och enligt historikern Karin Hagnell med en starkt patriotisk, till och med ”Sten-Sture fientlig-tendens” med både direkt och indirekt kritik (Hagnell 1941:87–88). Till exempel anförs passagen ”ther war ynne nogh badhe sölffuer och gull/och peninga ganzske manga”, det vill säga att allt silver, guld och penningar – med slutklämnen: ”mik frykther the ey alla waare wäl fanghna” (Hagnell 1941:87, se speciellt not 7). Pengarna ombord skulle alltså ha erhållits på ett orättmägtigt sätt. Då kung Hans förstår Sten Stures övermakt flyr han från mötet i Kalmar tillbaka till Köpenhamn. Detta handlade om Stunes flotta med tre kraveller och ytterligare stora som små fartyg. Ett av fartygen tillskrevs enligt krönikören med 300 skerpentiner. Uppgiften är naturligtvis orimlig men min tolkning är att det hela syftar till att läsaren ska förstå att efter att *Gribshunden* med 500 skerpentiner gått förlorad är maktbalansen förskjuten till Sten Stures favor (jfr Sturekrönikan :120–121). Även om Hagnell påtalar tendensen så menar hon att detaljerna är riktiga. ”Granskas emellertid detaljerna i framställningen [avseende kalmarmötet 1495], finner man, att dessa ej lämna stoff för allvarligare anmärkningar” (Hagnell 1941:323).

Detaljerna är också spännande. Krönikan beskriver hur elden nådde krutet och att den utländske doktorn flög i luften, över märsen och landade i havet. Med många ärliga män som gick under avses säkert de frälsemän som fanns ombord. Här finns också en redogörelse över silver, guld, privilegiebrev och kungens bästa fatabur som ska ha funnits ombord och försvann med *Gribshunden*. Avslutningsvis får vi också reda på att även andra fartyg förliste. Tre fartyg ska ha brunnit och två gått på grund (*Sturekrönikan*:121).

De fyra ovan redovisade källorna ska här kompletteras med en beskrivning från Arild Huitfeldts krönika över kung Hans. Trots att det gått mer än 100 år efter *Gribshundens* förlisning, framkommer delvis nya, men fullt rimliga uppgifter i Huitfeldts danska krönika som utgavs år 1599. Där beskrivs händelsen ingående. Det märks ett tydligt beroende av andra källor, vilket inte är så konstigt med tanke på tidsaspekten. Det intressanta är att det framkommer nya uppgifter, vilket enligt min tolkning leder till en möjlig förklaring att Huitfeldt helt enkelt hade tillgång till andra, försvunna källor i sin beskrivning. Huitfeldt går igenom hur den danska flottan seglade mot Kalmar, men ankrade vid hamnen ”Eggesund” utanför Ronneby. Så långt ser vi överensstämmelsen med andra källor. Sedan beskriver Huitfeldt att några av skeppen kom att hamna i hamnen Espesund (Aspösund?). Då kungen ville sammanträffa med några i riksrådet, begav han sig från Eggesund till Espesund. Samtidigt utbröt elden ombord på stora kraveln *Gribshunden*. Huitfeldt tolkar det att antingen berodde det på handhavandefel (Skiodesløshed) då elden antingen antändes i arkliet eller i byssan av ett fyrfat (kiokenet aff Fyrstedet). Just det här tyder på att Huitfeldt hade två olika källor som beskrev händelseförlloppet. Vidare redogör han för hur skeppet och besättningen förbrändes eller kastade sig i vattnet (Arild Huitfeldt, Kong Hansis Krönike. 1599:1011).

Därefter följer en repetition av händelsen där Huitfeldt beskriver hur det om natten utbröt en stor storm. Fartygen skingrades och kom ifrån varandra. Sedan kommer en passage som sannolikt bygger på Sturekrönikan. Här berättas det om ett skepp som hade med sig kungens fatabur, dokument och brev som skulle användas på rådsmötet i Kalmar. Där fanns också en ”Welsk Doctor”, det vill säga en utländsk (välsk) doktor. Enligt svenska akademiens ordlista betyder välsk också en person med ursprung i Italien eller Frankrike (Huitfeldt 1599:1011, om Välsk (Walsker), se SAOL [Välsk] s 1090).

Som ovan framgått så återfinns samma formuleringar i Sturekrönikan och Krabbes beskrivning (Krabbe skrev bugende, vilket möjligen kan förstas som burgundisk). Det handlar naturligtvis om personen som var mathematicum eller astronomen (Sternkiker), vilket Raimari Kock beskriver i den lybska krönikan. I stormen gick några fartyg även på grund, vilket också nämns i Sturekrönikan. En tolkning kan också vara att stormen gjorde att några fartyg samlades i Egesund medan andra hamnade i Espesund. Huitfeldt måste åtminstone ha haft Sturekrönikan och Tyge Krabbes beskrivning som grund till sin historiska redogörelse. Frågan är vilka ytterligare källor han hade tillgång till?

### 3.5 Sammanfattning

Den viktigaste forskningen belysande *Gribshundens* ”levnadshistoria” har gjorts av den danske marinhistorikern Jørgen Barfod. Egentligen har ingen ny forskning gjorts, utan moderna framställningar bygger på hans genomgång i boken *Flådens födsel* från år 1990. Den här skeppsbiografiska genomgången lämnar i det avseendet inget nytt under solen. För det politiska händelseförloppet på svensk sida under 1490-talet finns relativt god tidigare forskning. I grunden handlade det om kampen om att Sverige skulle förmås att ingå i en nordisk union under ledning av den danske kung Hans. Från svensk sida fanns både unionsföreträdare inom kyrkan, riksrådet och frälset. Motståndarsidan leddes av gruppen kring riksföreståndaren Sten Sture d.ä. Kung Hans utnyttjade även kontakter med Ryssland och ett förestående ryskt anfall mot Sverige som påtryckningsmedel för att få till stånd ett unionsfördrag. Den politiska kontexten är både komplicerad och utgör en mycket intressant ingrediens runt tiden för *Gribshundens* förlisning. När det gäller att sprida nytt ljus på själva förlisningen i Ronneby, torde inte svenskt källmaterial ha så mycket att bidra med. Här torde en ny genomgång av de danska källorna och dansk forskning vara viktigare. Virket till det stora fartyget *Gribshunden* fälldes omkring 1483 förmodligen i nordöstra Frankrike. Om skeppet även byggdes i detta område och på vilka vägar det slutligen hamnade hos kung Hans i Danmark återstår att undersöka. Klart är att det fartyget med 150 personer ombord, ett 60-tal smidda järnkanoner av mindre kaliber och delar av kungens hov förliste i samband med stormen 1495. Det framgår tydligt att *Gribshunden* var flitigt utnyttjat för den danske kungens räkning. Det gällde inte bara på resor in i Östersjön till Gotland, utan även till Norge och England.

Omständigheterna kring *Gribshundens* undergång är kända genom flera källor. En traumatisk händelse av den här digniteten när kungens fartyg gick under har satt spår i flera länders krönikeskrivningar. Här är Karin Hagnells avhandling av stort värde. Hennes källkritiska genomgång av den svenska *Sturekrönikan* tar även avstamp och jämför med andra källor. Inte minst gäller det händelsen kring *Gribshundens* förlisning. Just krönikor eller senare historie-

berättelser brukar anses som dåliga källor till vad som egentligen hände. Därför är en källkritisk analys välmotiverad och viktig. Fem källor som också redovisas explicit i bilagan är hit-tills kända, framförallt genom Hagnell. Den här framställningen diskuterar en del av Hagnells resultat, men går även vidare med den senare danska krönikan om kung Hans som författades av Arild Huitfeldt nära 100 år senare.

De fem källorna består av hovmannen Tyge Krabbes beskrivning från sina memoarer, samt fyra krönikor från Danzig, Lübeck, Sverige och Danmark. De är samtliga berättande källor som ur ett källkritiskt perspektiv har ”sämre” värde eftersom tendens kan föreligga. Trots att flera av berättelserna författats långt efter händelserna och de källkritiska svagheterna som föreligger så går det att få ut en hel del intressanta fakta. Den främsta slutsatsen är att det inte bara var två oberoende källor som bekräftar varandra, utan att framställningarna bygger på tre eller kanske till och med fyra källor som delvis bekräftar varandra. Ett exempel är Arild Huitfeldts historieskrivning, som trots källkritiska invändningar trots allt utgör en bra källa till omständigheterna kring förlisningen. Det beror på att den förutom Tyge Krabbe och *Sturekrönikan* haft ytterligare okända källor som grund för sin framställning.

Avslutningsvis finns det flera mycket intressanta uppgifter i de olika källorna. Uppgiften om de 150 besättningsmännen ombord vid förlisningen i Capar Weinrich, Danzigerkrönika ger viktig information om fartygsstorleken. I Reimari Kocks lybska krönika anges att dyrbara föremål försjöngs. Föremål som kanske kan bekräftas genom marinarkeologiska undersökningar på vrakplatsen. Redan tidigt bårgades stockar till smidda järnkanoner och fyra pilskäfte till armborst (Einarsson 2002:98–99). Även provschaktet som gjordes år 2006 visade på flera föremål som kan kopplas till örlogsverksamhet. Det gäller bland annat delar av en ringbrynja och ytterligare 19 armborstpilar (Einarsson & Gainsford 2006, bilaga 1 Fnr 008-06 och 015-06. Se även Jahrehorn 2009). I samband med dykningarna 2015 upptäcktes ett par stenkulor till kanonerna. Säkerligen kommer ytterligare undersökningar att visa spår från kungens hov och militär verksamhet. Det gäller säkert även fynd av mynt som *Sturekrönikan* ger vid handen. Kanske finns det till och med ytterligare vrak i närheten från stormen 1495? Ombord på *Gribshunden* torde finnas spår efter kungen och de aristokrater som var ämnade att föra in Sverige i den gemensamma unionen under dansk ledning. Och tänk om även de viktiga politiska dokumenten inför mötet överlevt? Det vore ett sant möte mellan marinarkeologi och historia!

## Referenser

- Barfod, Jørgen, H., *Flådens födsel – Den danske flådes historie – 1533*. Marinehistorisk Selbskabs Skrift nr 22. København: Marinehistorisk Selskab, 1990.
- Barfod, Jørgen, H., *Christian 3:s flåde – Den danske flådes historie 1533–1588*. Marinehistorisk Selbskabs Skrift nr 25. København: Marinehistorisk Selskab, 1995.
- Carlsson, Gottfrid, *Kalmar recess 1483*. Historiskt arkiv 3. Stockholm: Kunliga vitterhets, historie och antikvitetsakademien, 1955.

Einarsson, Lars & Wallbom, Björn, *Marinarkeologisk besiktning och provtagning för datering av ett fartygsvrak beläget i farvattnen syd Saxemara, Ronneby kommun, Blekinge län*. Rapport. UV/marinarkoologi 2001. Kalmar: Kalmar läns museum, 2001.

Einarsson, Lars & Wallbom, Björn, *Fortsatta marinarkoologiska undersökningar av ett fartygsvrak beläget vid St. Ekö*. Rapport. UV/marinarkoologi 2002. Kalmar: Kalmar läns museum, 2002.

Einarsson, Lars, ”Ett skeppsvrak i Ronneby skärgård”. *Tidskrift. Arkeologi i sydöstra Sverige*. 2002/2 Kalmar: Kalmar läns museum, 2002., s. 93–105.

Einarsson, Lars, *Ett skeppsvrak i Ronneby skärgård*. Kalmar: Kalmar läns museum, 2003a.

Einarsson, Lars, ”Ett skeppsvrak i Ronneby skärgård”, i *Marinarkeologisk tidskrift* 2003 nr 3. Stockholm: Marinarkoologiska sällskapet, 2003b., s 6–15.

Einarsson, Lars, *Preliminär rapport om de marinarkoologiska undersökningarna av vraket vid Stora Ekö 2006*. Rapport 2006-11-17. Dnr 49-787-06. Kalmar: Kalmar läns museum, 2006.

Einarsson, Lars & Gainsford, Matthew, *Rapport om 2006 års marinarkoologiska undersökningar av Skeppsvraket vid St. Ekö. Saxemara, Ronneby kommun, Blekinge län*. Kalmar: Kalmar läns museum, 2007.

Einarsson, Lars, *Undersökningsprogram. Vraket vid St. Ekö. Saxemara, Ronneby kommun, Blekinge län*. Kalmar: Kalmar läns museum, 2008a.

Einarsson, Lars, ”In navi nostra Griffone – Griffen i djupet” i *Gränsland. Blekingeboken*. Årg 86, 2008. Karlskrona: Blekinge hembygdsförbunds förlag, 2008b.

Einarsson, Lars, ”Ett skeppsvrak i Ronneby skärgård”, i *Ale. Historisk tidskrift för Skåne, Halland och Blekinge*. Nr 2008:2. Lund: De skånska landskapens historiska och arkeologiska förening och Landsarkivet i Lund, 2008c., s 1–15. Artikeln finns även registrerad

Einarsson, Lars, *Rapport om hydroakustisk kartering och kompletterande dendrokronologisk provtagning och analys av vraket vid St. Ekö, Ronneby kommun, Blekinge län*. Kalmar: Kalmar läns museum, 2012.

Einarsson, Lars, *Ett skeppsvrak i Ronneby skärgård: en utställning om danske kungens skepp Gribshunden eller Griffen: 28 oktober 2012–10 mars 2013*. Kalmar: Blekinge läns museum, 2012.

Einarsson, Lars, ”Ett skepp från medeltiden” i *Utställningskatalog. Blekinges dansktid*. Karlskrona: Blekinge museum, 2013., s 31–35.

Fabricius, Knud, ”En nordisk lensmands liv i det 15de århundrede” i *Historisk tidskrift 1904*. Stockholm: Svenska historiska föreningen, 1904.

Hagnell, Karin, *Sturekrönikan 1452–1496: studier över en rimkrönikas tillkomst och sanningsvärde*. Lund: PH. Lindstedts, 1941.

Hedberg, Jonas, *Kungl. Artilleriet. Medeltid och äldre vasatid*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1975.

Huitfeldt, Arild, *Kong Hansis Krønicke*. 1599.  
<http://books.google.se/books?id=VNBDAAAcAAJ&pg=PA1049&dq=kong+Hansi&hl=sv&sa=X&ei=tjOXUYFkx-E8ke-AsAU&ved=0CFEQ6AEwBg#v=onepage&q=kong%20Hansi&f=false>.  
Hämtad 2013-05-18.

Jahrehorn, Max, Föremål från ett medeltida skeppsvrak St. Ekö, Ronneby kommun. Konserveringsrapport. Kalmar: Kalmar läns museum, 2009.

Kellerman, Gösta, *Jakob Ulvsson och den svenska kyrkan. Under äldre Sturetiden 1470–97*, (Del 1). Aa Stockholm: Svenska kyrkans diakonistyrelse, 1935.

Krabbe, Tyge, ”Brev från Tyge Krabbe till hr Hartvig. Odat”. i. *Missiver fra kongerne Christiern I.s og Hans's tid. 2 b. Missiver fra brevskrivere uden for den danske kongefamilie*. Utg. av William Christensen. Selskabet for udgivelse af kilder til dansk historie. Köpenhamn 1914.

Kock, Raimari. ”XXVI. Ex Chronico Lubecensi” ur *Scriptores Rerum Svecicarum. Medii aevi*. Cladius Annerstedt (red). Tome (del) III. Uppsala 1871 och 1876.

Kragh-Nielsen, Niels H. *Søren Norby – en handlingens mand på Christian 2.s tid*. Köpenhamn 2010.

Larsson, Lars-Olof, *Kalmarunionens tid. Från drottning Margareta till Kristian II*. Stockholm: Tiden Athena, 1997.

Nordquist, Margaretha, *A Struggle for the Realm: Late-medieval Swedish rhyme chronicles as ideological expressions*. Aa. Stockholm: Stockholms universitet, 2015.

Palme, Sven Ulric, *Sten Sture den äldre*. (Ny utökad utgåva, tidigare utgiven 1950) Stockholm: LT förlag, 1968.

Sjöblom, Ingvar, ”Kronan går under. Öland 1676” i *Svenska slagfält*. Ericson, L., Hårdstedt, M., Iko, P., Sjöblom, I., Åselius, G. Stockholm: Wahlström & Widstrand/Publisher Produktion, 2003.

Sjödén, C. C. *Stockholms borgerskap under Sturetiden med särskild hänsyn till dess politiska ställning. En studie i Stockholms stads historia*. Stockholms stads monografier. Stockholm, 1950.

Sjögren, Paul, *Släkten Trolles historia intill år 1505*. Aa. Uppsala, 1944.

Skoog, Martin, *Våldsproduktion, legitimitet och statsformering i Sverige 1434–1544*. (In prep)

Sturekrönikan, i *Svenska medeltidens rimkrönikor. 7 häftet. Nya krönikans fortsättningar 3*. Samlingar utgivna av svenska fornskriftssällskapet. Stockholm 1868.

Svenska Akademins Ordlista (SAOL) [Välsk].

[http://www.svenskaakademien.se/svenska\\_spraket/svenska\\_akademiens\\_ordlista/saol\\_pa\\_natet/ordlista](http://www.svenskaakademien.se/svenska_spraket/svenska_akademiens_ordlista/saol_pa_natet/ordlista)  
Hämtad: 2015-11-05.

Svenska Akademins Ordbok (SAOL), ”Recess”, Spalt: R480. Tryckår: 1956.

<http://g3.spraakdata.gu.se/saob/show.phtml?filenr=1/207/115.html>. Hämtad: 2015-11-05.

Tunberg, Sven, ”Kalmar recess”, i *Nordisk familjebok. Konversationslexikon och realencyklopedi*. Band 13, 1910.

Weinrich, Caspar. "XXXVII. Chronico Gedanensi" ur *Scriptores Rerum Svecicarum. Medii aevi.* Tome (del) III. Cladius Anerstedt (red). Uppsala 1871 och 1876.

Åselius, Gunnar, "Miraklet i Karelen. Viborg 1495" i *Svenska slagfält*. Ericson, L., Hårdstedt, M., Iko, P., Sjöblom, I., Åselius, G. Stockholm: Wahlström & Widstrand/Publisher Produktion, 2003.

## Bilaga:

Här följer avsnitten från de fem källorna där händelseförloppet omkring Gribshundens förlisning återfinns:

### Tyge Krabbes beskrivning

"Itemb det aar, mand schreff 1494, da vaar berammit enn herredag at staa i Kalmarn imellem kong Hans, gammell h. Steen Sture och Suerrigis rigis raad (om riget), och da løb kong Hanns affsted med Danmarckis och Norgis raad; (da var jeg hans naades dreng og medfølgede), och (vi) komb i enn haffnn vden Rendebye, (som) kaldis Egesund, och der kom ild vdi hans (naades) hoffuitskib, som kaldis Gribhund, och bleff der mange riddermendtzmend och fattige karle brendt ihiell och der bleff denn bugende doctor med (og jeg fik og nogen skade der)."

Brev från Tyge Krabbe till hr Hartvig. Odat. i. Missiver fra kongerne Christiern I.s og Hans's tid. 2 b. Missiver fra brevskrivere uden for den danske kongefamilie. Utg. af William Christensen. Selskabet for udgivelse af kilder til dansk historie. Köpenhamn 1914., s 415.

### Caspar Weinrich Danzigerkrönika

"Anno 1495. - - - Item disz voryor reidede konig Hans von Danmark stark zu mit schiffen und aller macht zu Kalmer einen Tag zu halden kegen her Steen aus Schweden und kwam vor Rottenbue, do verbrante im der Grifun vol mit 150 man, und der konig verlosz do gros gut ynne und von der tagefart war nichts, so das der konig widerumb in Denmark zog; "

Caspar Weinrich. XXXVII. Ex Chronico Lubecensi ur *Scriptores Rerum Svecicarum. Medii aevi.* Tome (del) III. Cladius Anerstedt (red). Uppsala 1871 och 1876., s 309

### Raimari Kocks lybska krönika

"Idt was auerst könige hansen ein besöndrich vngelucke wedderfahren, als he to Calmeren was gekamen), denn als baldt e könink van sinem schepe im bothe tho lande gefahren was, kum dat de köninck datt landt anrörede, quam dat fuer im schepe int puluer vnde dat ganze schip is verbrandt mit alle des königes kleidern, klenodien, segel vnde breuen, vnde is dem köninge grott schade wedderfahren. Idt hedde der köningk by sick im schepe einen mathematicum, der sick vor einen sternkiker vthgaff, auerst he hedde dat geruchte, dat he ein töuerer sin scholde; disse hadde de könig gantz leeff. Disser hade der könik upgeholden, datt he nicht tho schepe gahn scholde, darumme dat de teken im hemmel noch keen frudlick, sondern ein vngunstig angessichte thom könige gewandt hadden.

*Auerst nu hade he idt recht gedrapen, denn do datt krudt, vpginck, förede dat fuer dissen sternekiker in der lufft höger, als de mast was, dat ock der König vp dem lande sampt denen, so by ehme weren, idt angesehen, auerst de sternkiker wartt na dem dage nicht mehr gesehen. Dem köninge hefft idt ock vp dat mahl na sinem willen nicht gegahn, vnde dewiele des Russen vernemendt ock gefeilet, hefft he den dudischen knechten orloff gegeuen, wente [e :welche] als se wedder in Dutschlandt kemen nicht wusten, wo spöttisch se van dem köninge reden velden [e :wolden]. Idt hefft de könink van Dennemarcken ditt jahr veel schepe verbrandt sin; de orsake will ick dy seggen. Vor disser tidt wuste nicht, dat men geschütte thor seewardt öhren konde, armbörste weren allene thor seewart de wehre, derhaulen wuste dat volk mit dem puluer so nicht vmthogahn; idt weren vp dat mahl de bussen, de men thor see gebrukede, auer 3 vote nicht lanck; van missinges geschutte thor seewart thoföhren dede men noch anno 1511 ock noch nicht weten, denn tho der tiidt habben de lubischen erstmals sölcke grote geschutte gegen den könink vnde der könink de Lubische gebruket.”*

*Raimari Kock. XXVI. Ex Chronico Lubecensi ur Scriptores Rerum Svecicarum. Medii aevi. Tome (del) III. Cladius Annerstedt (red). Uppsala 1871 och 1876., s 244*

### **Sturekrönikan**

*”Tha man schriffuer nyetie iiiii [niotiofyra, 94] och eeth meer/ wunderlich ärende i swerige oc danmark skeer/ ä ho thz hörer/ sorgelighit är thz jak framförer/ riksesn raadh aff rike try/ komma tiil hopa i kalmara by/ och som för är sakth/ alle mz stora makth/ konungh haniss leeth siik tydheligha liidha/ och motte äpther her steen iiiii wikor bydha/ alla motte thz see/ her steen hadhe stora kraffuela tree/ flera annar skiipp och smaa/ saa leeth han tiil kalmara gaa/ och giik aff hans färdh stoort gny/ och thz skeedde för thy/ paa een kraffweel waare skärpentynner meer än c try [300]/ tha konungh haniss her steens makt förnam/ han dragher aather tiil köpmanna hampn/*

*hoo kan siik wara för waadha/ han hadhe en kraffweel som heeth griphundh/ han opbran i kalmara sundh/ paa honum war v c [500] skerpentiner oc än meer/ tha thz ärendith saaönkeligha skeer/ eeldin in i pulffuerith full/ ther war ynne nogh badhe sölffuer och gull/ och peringa ganzske manga/ mik frykther the ey alla waare wäl fanghna/ ther waare saa manga ärlighe män/ som alle ladhe liffuit i gän/ siit fathabur konunghen ther ynne ladhe/ och saa thz bästa som han hadhe/ ther war och priuilega breff och scripther/ huru wndherlich gudh thz om skipther/ saa illa hände eenom thz pulffuer spilla/ thy foro the alle illa/ ther war och een walsker docter mädher/ och fiik han eeth wnderligith wädher/ ä hoo thz hörde/ pulffuer honom öffuer märsen förde/ och i samma stundh/ aather nidher i haffsens grundh/ thz sägher jak idher/ all danmarks makth gaffs ther widher/ kom och eeth annath gny/ thy för honum brunno skiipp annar try/ och stötte än tw ther tiil/”*

*Sturekrönikan, i Svenska medeltidens rimkrönikor. 7 häftet. Nya krönikans fortsättningar 3. Samlingar utgivna av svenska fornskriftssällskapet. Stockholm 1868.*

## Kong Hansis Krønicke av Arild Huitfeldt år 1599

"Dette Aar bleff Danske huide affset till Lebenssow/tilforn galt fire en Skilling Lybsk. Oc som forhandlet var/ at kong Hans skulle vare der saa naer hos ved Calmarn / naar alle tre Riger-nis Raad foretog hans Erinde oc Anliggende/ at mand kunde haffve Raad oc Daad med han-nem/ da lod hand tillfly oc udruste nogle OrlogsSkipe/ huor med hand begaff sig til Skibs at Bleginde/ oc kom hand sielff udt en haffn/ heder Eggesund/ icke langt fra Rodneby/ men nog-le hans Skibe kom udi ett anden hafn/ icke langt der fra/ som heder Espesund/ oc som hand der laa/ fick hand udi Sinde/ at ville tale med nogle hans Raad/ som lag udi Espesund/ hu-ilcke hand lod fordre til sig/ oc som hand nu haffde beraadslaget sig med dem/ kom der wfor-vatendis Ild udi en stor Cravel/ hand haffde/ heed Grybshunden/ Mand veed icke/ huor aff den Ild kom/ dog skal det gierne vaere skeet aff Skiodesløshed/ at der enten erkommen Ild udi Arklyet/ eller kiøkenet aff Fyrstedet/ fornefnde (sic) Skib opbrende aldelis/ en deel Folcket bleff forbrendt/ en part spranck sig udi Senck/ Natten der efter bleff saa stor en Storm/ at kongens Flaade aff Storm och Wvaer bleff split oc skilt ad/ at det ene Skib icke viste huor det andet vaar/ it aff Skibene/ som førde hans eget Fadebur/ oc hues Documenter oc breffve/ som skulde brugis paa den handels Dag til Calmar/ bleff aldelis/ der vaar en Welsk Doctor, disli-geste bleffve endda andre tre Skibe/ oc nogle kom paa Grunden/ men der Stormen skilledis/ begynte Skibene igien at sancke dennem udi Eggesund/ oc de vaare samlet/ befantis/ at ingen dennern vaar/ som jo haffde fanget Skade/ udi den Storm/ huilcket vaarit Forvidne til eff-terfølgendis Krig oc Wlycke"

Huitfeldt, Arild, Kong Hansis Krønicke. 1599. Del 2. Tryck 1652.

<http://books.google.se/books?id=VNBDAAAcAAJ&pg=PA1049&dq=kong+Hansis&hl=sv&sa=X&ei=tjOXUYFkx-E8ke-AsAU&ved=0CFEQ6AEwBg#v=onepage&q=kong%20Hansis&f=false>. Hämtad 2013-05-18.

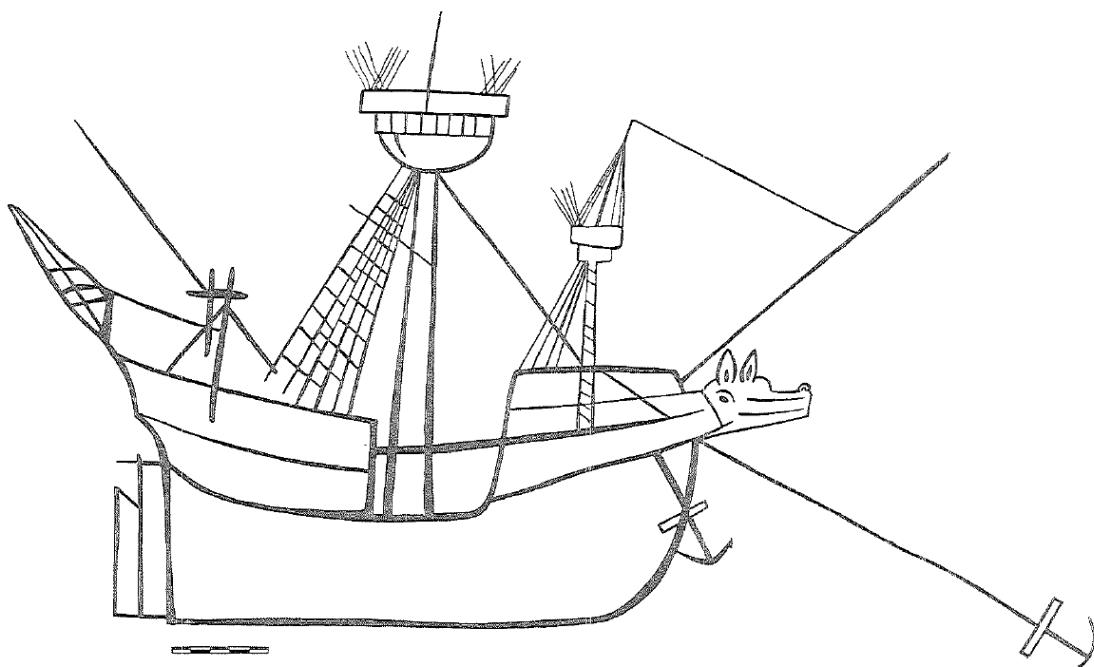


Fig. 24. Ristning i kalkputsen i Sæby kyrka, föreställande stort örlogsskepp med djurfigur i stäven från cirka 1500 (efter Christiansen sid. 87 fig. 4).

## 4. Metod och tillvägagångssätt

Av Joakim Holmlund och Mikael Björk

### 4.1 Introduktion

Att utföra arkeologiskt dokumentationsarbete under vatten innebär självfallet andra förutsättningar än vid motsvarande arbete på land. *Gribshundens* förhållandevis grunda vrakplats gör dock att traditionella arbetsmetoder med fördel kan användas på platsen. Det går att dyka enkelt med vanlig luft, det finns naturligt ljus från ytan och exponeringstiderna är långa för undervattensarkeologerna. Vid de nyupptagna undersökningarna har därför en hel del av dokumentationen skett genom inmätning för hand, uppritning och foto (se fig. 25 och 26 nedan).

MARIS bedriver dock sedan ett flertal år ett utvecklingssamarbete med företaget MMT avseende ny teknik för undervattensdokumentation och MMT har även varit involverade i *Gribshunden*projektet sedan 2013.

Mätfartyget M/V *Triad* har utfört översiktlig kartering av platsen med MBES (multibeam-lod). Detta har använts som arbetsunderlag för vidare kartläggningar med andra metoder såsom Blueview och fotogrammetri. År 2015 så användes MMTs katamaraner *Svanen* och *Gnarly* som arbetsbåtar i samband med de olika fältetapperna.



Fig. 25. Dykare som mäter det stora klyshålet för ankartampen i skeppets för (Foto: Johan Rönnby).

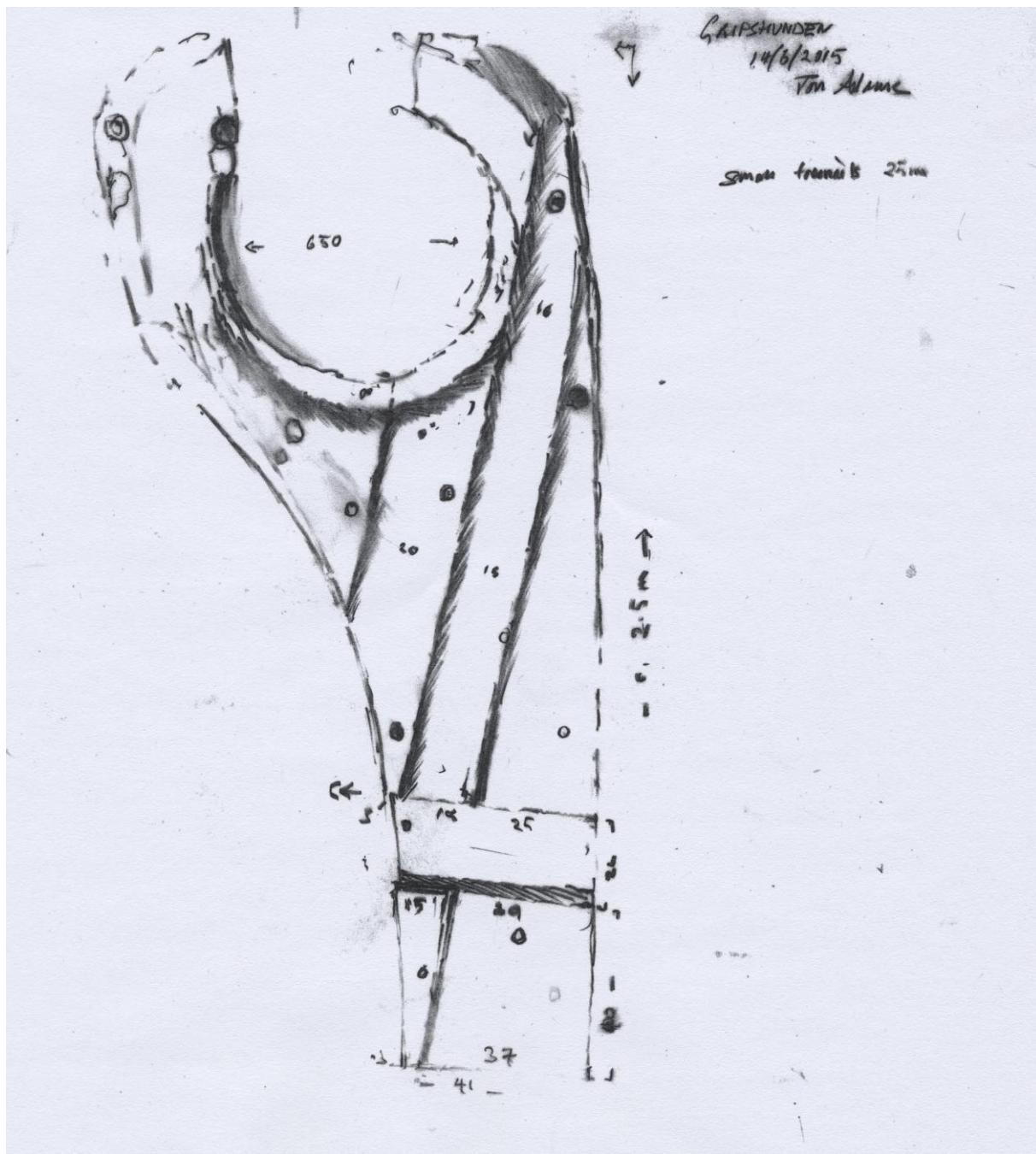


Fig 26. Undervattenskiss med mått av klystimsret (Teckning: Jon Adams).

Olika metoder kompletterar varandra då de har olika räckvidd och upplösning. Generellt sett så är ljudvågor optimalt för att kartlägga stora ytor och områden med begränsad sikt. När man väl har en översiktsbild eller har hittat en arkeologisk lämning så kan man använda ljusbaserad inmätning för kartläggning av själva platsen om siktförhållanden tillåter detta. På *Gribshunden* så är förhållandena även goda för fotogrammetri.

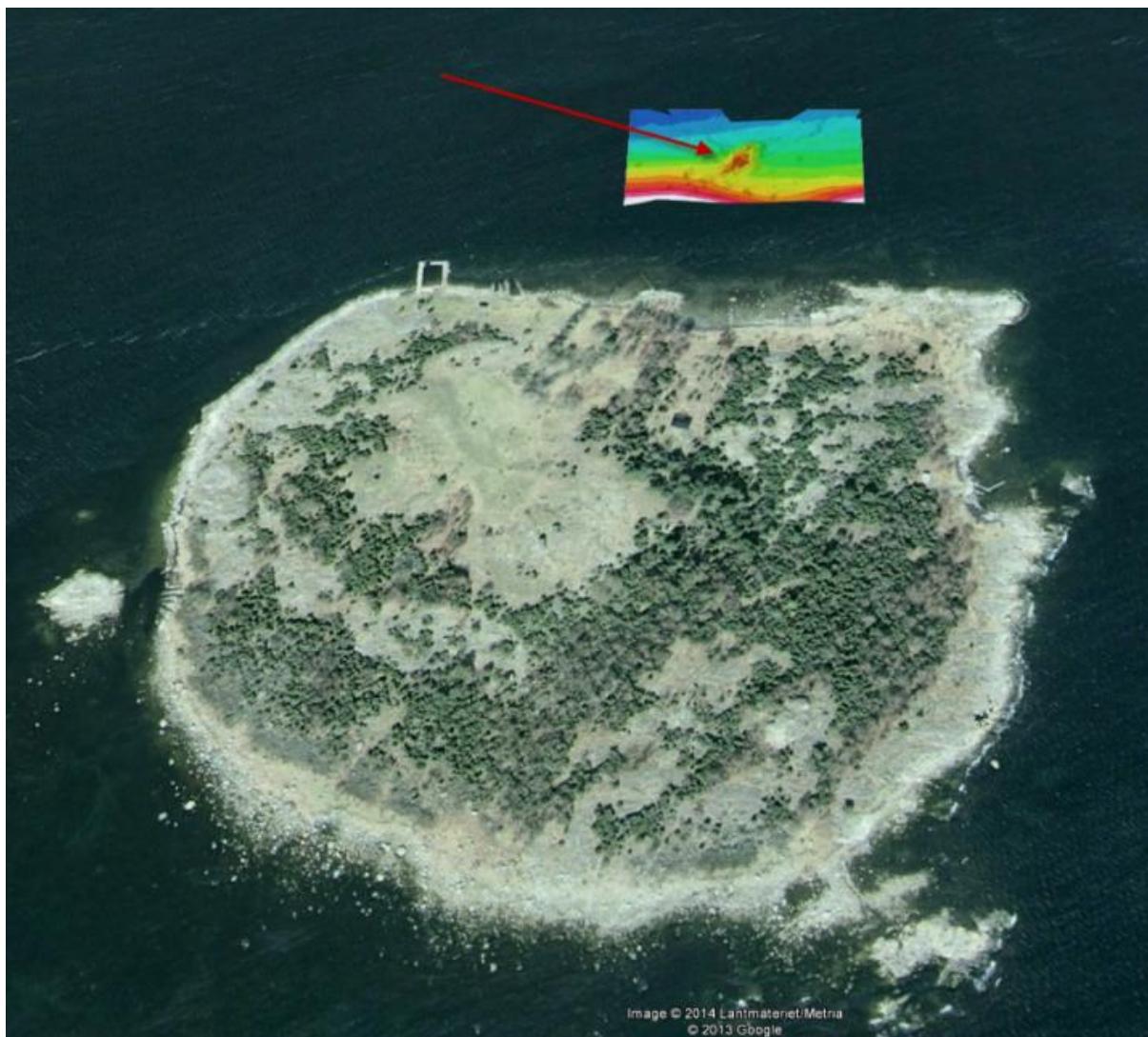


Fig. 27: EM2040 MBES från Triad georefererat till Google earth tillsammans med Stora Ekön. De röda färgerna visar grundare vatten, pilen pekar ut vrakplatsen i dess orientering (Montage: Joakim Holmlund).

## 4.2 MBES från M/V Triad

Resultaten från multibeam-undersökningen visar att vrakplatsen täcker ett ca 40m x 15m stort område. Ett flertal områden runt själva kärnan indikerar att det kan finnas mer spridda delar runt vraket eller delar av andra fartyg som sjunkit vid samma tidpunkt.

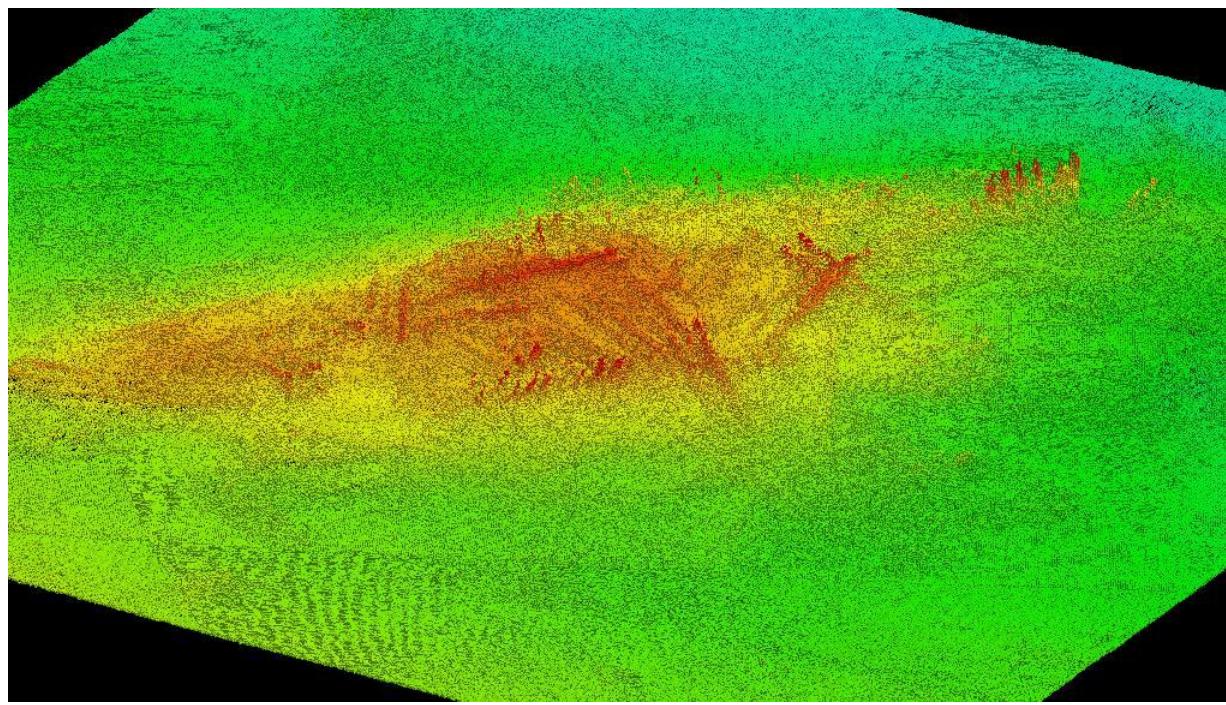


Fig.28: Multibeam, översikt av punktmoln över vrakplatsen, aktern är till höger i bild.

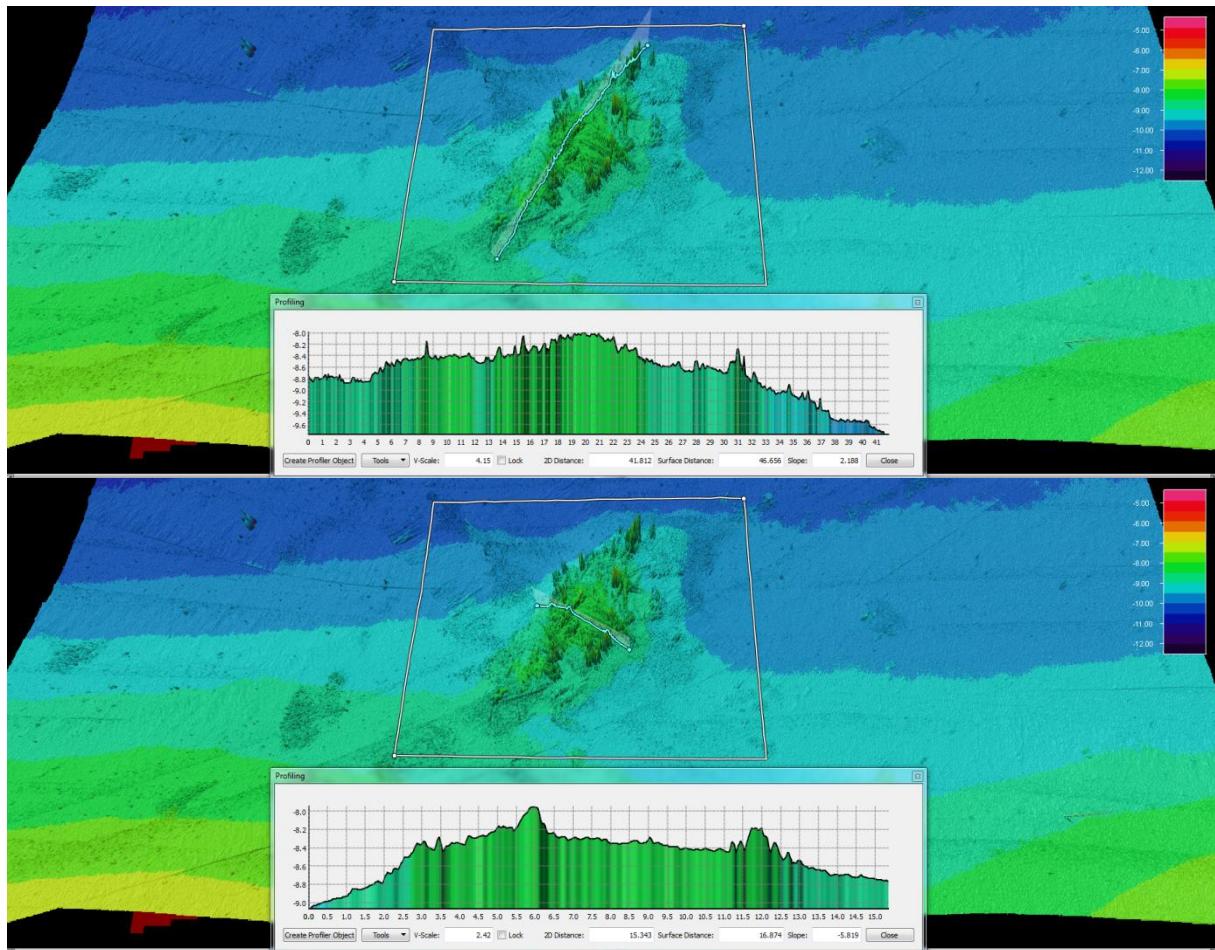


Fig.29. Multibeambilderna visar utbredningen av vrakplatsen och dess höjd över botten.

### 4.3 Blueview

Blueview BV5000 är ett 3D-skannande instrument som pulsar ut ljudvågor, med en maximal räckvidd om cirka 30 meter och med god upplösning på ca 15 meter. Metoden är enkel och ger omedelbart en 3D-bild av det som ligger inom räckvidden av instrumentet i form av ett punktmoln. Instrumentet är lämpligt när man vill ha ett snabbt resultat och sikten är för dålig för att kunna göra 3D-fotogrammetri.

Blueview har 256 ljudstrålar på 45 grader, varje stråle har en öppningsvinkel på 1.5 grader. Instrumentet kan riktas i olika riktningar och snurrar 360 grader runt sin egen axel, vilket skapar en fullständig 3-dimensionell bild av omgivningen. Stativet kan sedan flyttas runt på vrakplatsen och resultatet av de olika punktmolnen kan sedan sättas samman till en heltäckande bild. En inledande Blueviewscanning av *Gribshunden* har påbörjats men ännu inte slutförts.

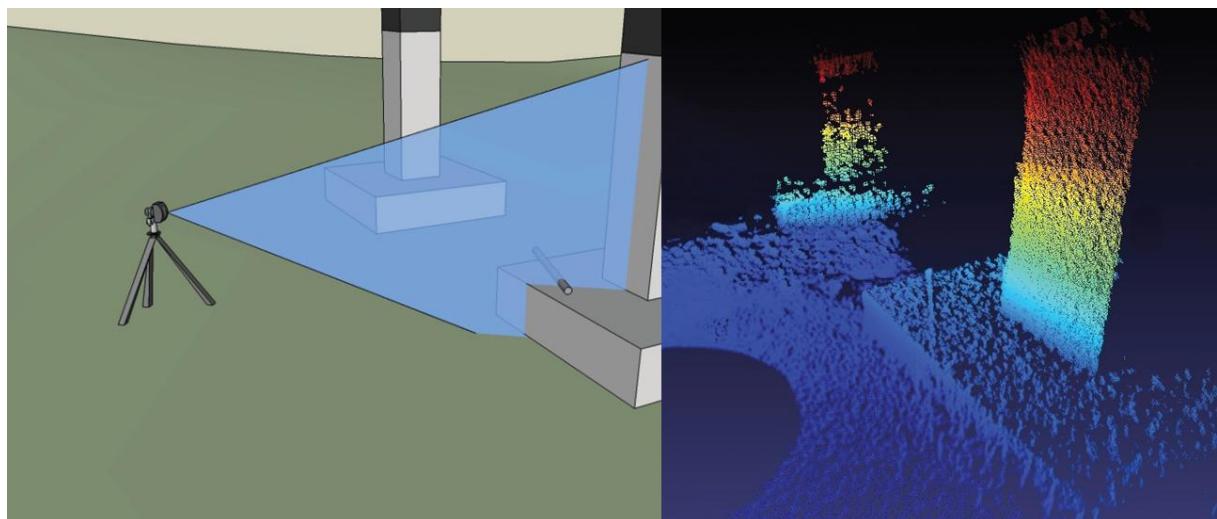


Fig. 30. Bilden visar ett exempel på en skannad bropelare med ett järnrör på fundamentet.

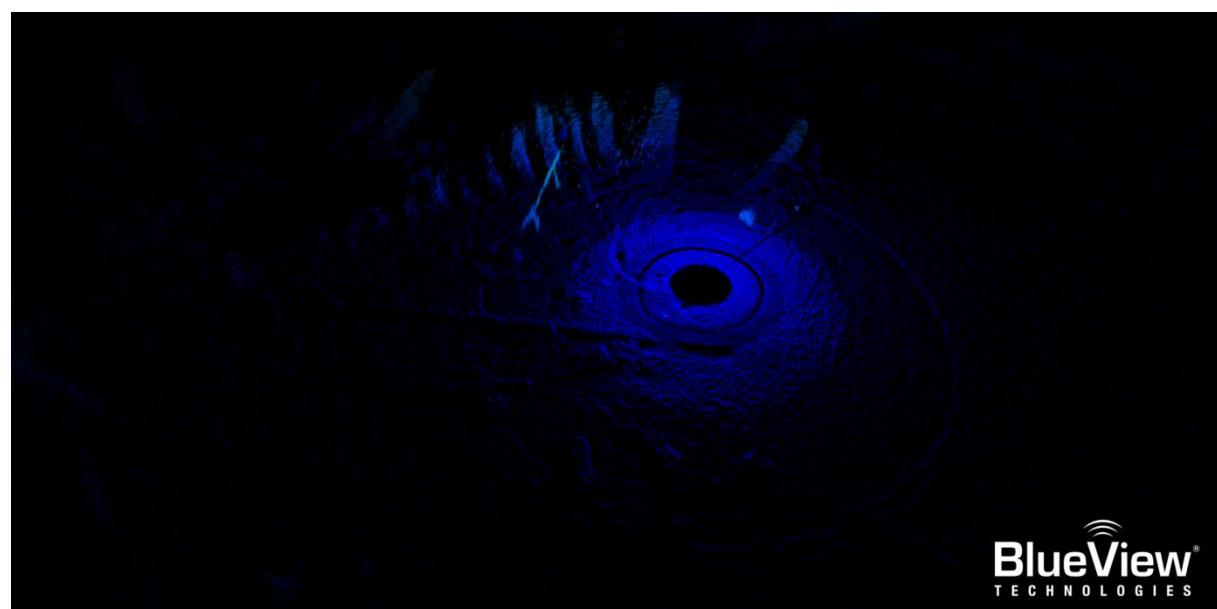


Fig. 31. En ensam scan på 360 grader i aktern på *Gribshunden*. Till vänster i bild syns en flagglina som hänger från en vikt nära vraket.

## 4.3 Fotogrammetri

En allt vanligare metod vid marinarkeologisk dokumentation av artefakter och mindre områden är fotografering för fotogrammetri. Metoden har bland annat använts med stor framgång använts vid arbetet på vraket *Mars* (1564) utanför Öland.

Kvalitén på resultatet av fotogrammetri begränsas av kamerans sensor, samt hur förhållanden na är på platsen är med sikt, växtlighet osv. Men en mycket stor noggrannhet är möjlig och en skicklig undervattensfotograf kan utföra fältdokumentationen av en vrakplats som *Gribshundens* på mindre än en dag. Renderingen och bearbetningen för att kunna呈现出 en bra 3-dimensionell bild är sedan till stor del avhängig av datorkapacitet och vana att utföra arbetet. I samband med arbetet med *Gribshunden* har den bärgade skeppsfiguren fotograferats för en 3D-avbildning av Ingemar Lundgren, Ocean Discovery (fig.16kap 2). En första översiktbild av *Gribshundens* vrakplats gjordes också i juni 2015 av Arne Sjöström (se fig.32 och 33).



Fig. 32. Fotogrammetri över vrakplatsen, pilen markerar positionen för träskulpturen (Foto och processering: Arne Sjöström).

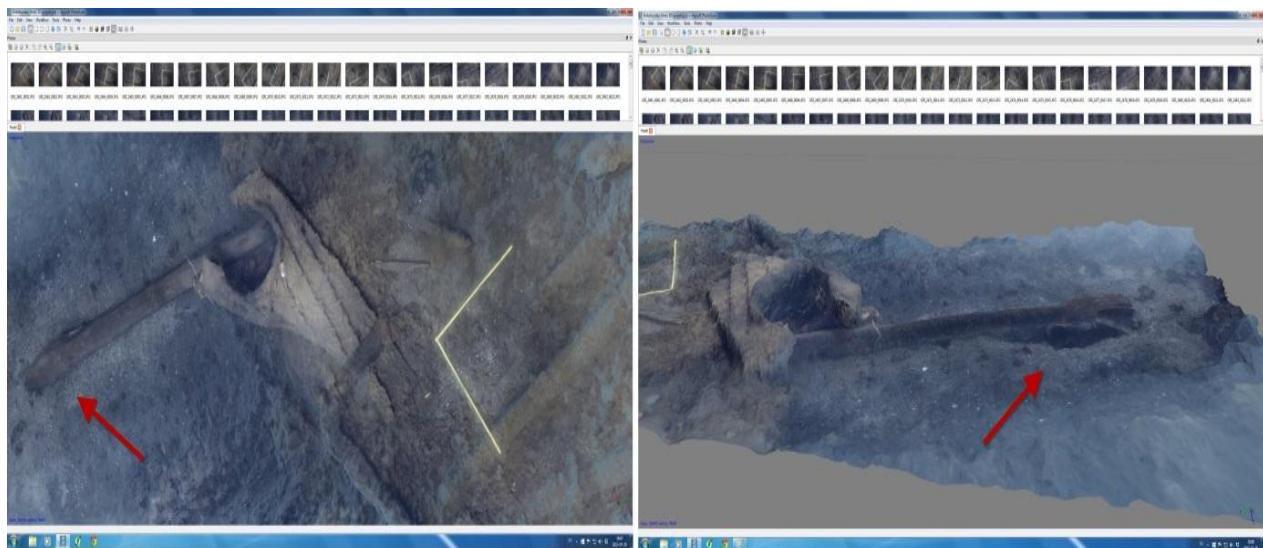


Fig.33. Fotogrammetri av ankarklys samt träskulptur, pilen markerar träskulpturen i fören på Gribshunden (Foto och processering: Arne Sjöström).

#### 4.4 Bärgning av träskulptur



Fig.34. Forskningskatamaranen Svanen (Foto: Joakim Holmlund).



Fig.35. Båtarna Gnarly och Svanen förtöjda vid varandra på vrakplatsen med fyrapunktsankring (Foto: Matilda Fredriksson).



Fig.36. Dokumentation av skulpturen i ursprungligt fyndläge, upp och ned på botten (Foto: Johan Rönnby).



Fig.37. Träskulpturen under lyft på sin trävagga. Öron och den tandförsedda käften med människoansiktet stickande ut är tydliga. Ögonen verkar sitta nedanför "pannan" riktade framåt och de två "knoppparna" ovanpå skulle då eventuellt kunna vara fästen för horn (Foto: Ingemar Lundgren).



Fig.38. Träskulpturen bryter ytan (Foto: Johan Rönnby).

Balken med figuren som skulle bärgas var 0,353 meter lång, 0,35 x 0,35 meter i huvudändan och 0,20 x 0,20 meter i kortändan. Vikten beräknades till 340 kilo. För att stabilisera balken under lyftet specialtillverkades en vadderad vugga vilken fördelade vikten samt skyddade skulpturen från stötar.

Balken frilades innan lyftet för hand och dokumenterades *in situ*. Den låg när den påträffades upp och ned, lös på botten. Den var endast nedsjunken cirka 0,10 m i bottnen. Fyndplatsen förefaller vara mycket nära sitt ursprungliga läge på skeppet. Inget annat timmer eller föremål påträffades vid friläggningen.

För själva lyftet så användes HIAB kranen på katamaranen *Gnarly*. Under lyftet var båda fartygen förtöjda i de fyra betongblock som satts på plats under tidigare undersökningar på platsen. Den specialtillverkade trävaggan sänktes ner tillsammans med emballage för att skydda den. Vaggan placerades längs med balken/träskulpturen och lossades sedan från kranen. Balken lyftes in i vaggan av dykare och sedan krokades vaggan på kranen igen och togs upp på akterdäcket på *Gnarly*. Lyftet till ytan gick planenligt och därefter placerades figuren på *Gnarlys* däck för transport till land. Väl i land väntade en lastbil som tog den vidare till Blekinge museums föremålsmagasin på Rosenholm i Karlskrona, för vidare behandling samt konservering. Balken och figuren fotograferades för 3D-rekonstruktion innan den lades i ett förberett vattenkar på museet.



Fig. 39. Den bärgade "monsterfiguren" anländer till kajen i Ronneby efter mer än 500 år på havsbotten! (Foto: Johan Rönnby).

## **Deltagare i fältarbetet 2013-2015**

Jon Adams, Southamptons universitet  
Niklas Erikson, MARIS  
Joakim Holmlund, MMT/MARIS  
Johan Rönnby, MARIS  
Ingvar Sjöblom, MARIS/Försvarshögskolan  
Arne Sjöström, arkeolog  
Matilda Fredriksson, osteolog  
Rolf Warming, arkeolog  
Mikael Björk, arkeolog  
Ingemar Lundgren, Ocean Discovery  
Joel Hallström, Deep Sea Production  
Tomas Kamm, Deep Sea Production  
Jakob Segerfeld, Deep Sea Production  
Marcus Sandekjer, Blekinge museum  
Mikael Henriksson, Blekinge museum  
Lennart Lilja, Blekinge museum  
Ola Palmgren, Blekinge museum

MARIS arbete med *Gribshunden* bedrivs i anslutning till projektet "Ships at War" på Södertörns högskola som finansieras av Östersjöstiftelsen. MARIS och MMT:s gemensamma teknikutvecklingsarbete avseende undervattensdokumentation har stöts av KK-stiftelsen och Olle Byggmästares fond.

## Summary

At Stora Ekön outside Ronneby in Blekinge, in ten meters of water, lays a large Late-Medieval shipwreck. The hull has opened up and fallen outwards, and various parts of the ship lie scattered on the bottom and are partly covered by sediment. From these remains, and through a systematic analysis of the place, we see with astonishing clarity an extraordinary example of ship construction from the 1400s. It is a big ship for the period, over 30 meters long and would have been rigged with three masts. The floors running across the keel are made of large grown oak timbers and the framing together with the inner and outer oak planks form what is known as ‘carvel’ construction, originally developing from a fusion of northern and Mediterranean shipbuilding technologies and adopted throughout Northern Europe in the 15<sup>th</sup> century. The upper hull both fore and aft were built into ‘bow- and stern castles’ respectively and, as opposed to other parts of the hull, these appear to have been clinker-built, an earlier construction technology but in terms of lightness, one well suited for this part of the vessel. Beam-shelves and concreted bolts through the side of the hull indicate the level of the main deck where a large number of small, wrought iron guns would have been fitted. The findings from the wreck are complex and include bones, clothing, leather, and lime stone. Finds of crossbow bolts also underlines her function as a late medieval warship.

A long beam that served as a central support for the triangular forecastle has in one end a large sculpture of a huge grinning "dragon" or a griffin devouring a screaming man. This symbolic head once projected from the bow of the ship in the manner of a figurehead. Iconographic parallels connect it to the "monster" images and sculptures that can be seen in late medieval churches and cathedrals.

At the end of the Middle Ages it was still the North German Hanseatic towns that dominated the shipbuilding in the Baltic Sea. The 1400s were however, a transitional period with regard to the construction of larger vessels. Part of this was the adoption of the aforementioned ‘carvel’ technology, a construction sequence in which the shell of planks was laid edge to edge and fastened only to the frames instead of being overlapped and fastened to each other as in clinker construction. The rig was also changed when the bigger ships started to be fitted with multiple masts, in which square sails were carried on the fore and main masts and lateen sails on the mizzen mast at the stern. The development of these new ships is closely linked to a general change in Europe connected to the emergence of nation states controlled by dynastic monarchies. Their need for new large ships was about defense and conquest but also the struggle for resources and opportunity to acquire the riches of an increasingly global world being rapidly enlarged by geographical discovery.

The second half of the 1400s was also a tumultuous and rather chaotic period of Scandinavian history. The Kalmar Union through which Denmark, Norway and Sweden were united was still a reality even if a domestic regent had for a long time ruled over the Swedish region. These mighty men had castles, land and often possessed quite large ships. Sten Sture the Elder for example, in the 1490s had his own small fleet which, among other things, included at least one large carvel-built ship. Another example was the ruler of Gotland, Ivar Axelsson-Tott, who as early as 1485 was the owner of a large modern ‘kravel’.

But those who had the most resources for holding their own warships in Nordic countries during this time were the Danish Union kings (although a *monarch* in the need of a larger fleet often had to "borrow" ships from various other noblemen). From the year 1487 there is an early record of the warships of King Hans (1455–1513) in which 12 different ships are listed. On the basis of their names and sizes it can be assumed that many of them were relatively large carvel-built ships. One of the ships mentioned here, and one of the largest, is *Griffen*.

This ship figures again eight years later in written sources. King Hans is at this time on his way to Kalmar to negotiate with Sten Sture the Elder to try to restore the Union. The power hungry, Swedish 'big man' had long procrastinated for he has long since determined to seize the throne of Sweden if he can. In the summer of 1495, the king's fleet is halfway from Copenhagen, anchored outside Ronneby in Blekinge. Fire breaks out on board the *Griffen* or *Gribshunden* ("Griffonhound") as she now is called. The sources says that many nobleman, along with gold, silver and the king's "best Fatabur" (clothing, food etc.) were lost when his great carvel went to the bottom. The King never met Sten Sture that summer, but two years later in 1497 Hans was finally crowned king also including the Swedish half of the kingdom.

The size of the ship which rests on the bottom outside the town of Ronneby, the details of the wreck location and the associated finds, all prove that this ship is *Gribshunden*. The dendrochronological analysis of the timbers shows that she was built sometime after the winter of 1482/83. The provenience of the timber is northeast France which maybe indicates that Hans bought his new ship abroad. The identification provides an opportunity to combine written and archaeological sources, it also places the wreckage in an interesting phase of Nordic history.

The wreck is however, regardless of its identity as *Gribshunden*, a shipwreck with great research potential. Structurally it has much in common with what one can see in the well-known Catalan votive ship model from Mataro, in Spain, dating from the middle of the 1400s, which is often depicted when construction of late medieval ships is discussed. *Gribshunden* is also contemporary with Christopher Columbus' famous ship *Santa Maria* from 1492 (but bigger!). *Gribshunden* is therefore the best preserved example so far discovered of this first generation of large northern European carvel-built ships which in turn led to the construction of increasingly specialized warships like *Mary Rose* (1545), *Mars* (1564), *Vasa* (1628) and *Kronan* (1676).

The recently recovered figurehead of the grinning "monster" and the finds material on board give us an unparalleled insight into the nature both of everyday life and specifically of warfare and of the associated symbolism that surrounded one of the new princes of the age who at that time were changing Europe. *Gribshunden* still belongs to the Middle Ages but is on her way to meet the early modern period when she burns and sinks at Stora Ekön outside Ronneby.

## **Sammanfattning**

*Vid Ekön utanför Ronneby i Blekinge ligger på knappt 10 meters djup ett stort senmedeltida skeppsvrak från. Skrovet har öppnat sig och fallit isär och olika skeppsdelar ligger spridda på bottnen delvis täckta av sediment. Det mesta av skeppet finns dock kvar och genom en systematisk analys av platsen framträder 1400-tals skeppets konstruktion och utseende förvånansvärt tydligt. Det är ett stort fartyg för att vara så gammalt, över 30 meter långt och bör ha varit riggad med minst tre master. Bottenstockarna längs ned ovanpå kölen är gjorda av stora naturvuxna ekar och bordläggningen är på kravell. I för och akter har det funnits för- och akterkastell som till skillnad mot övriga skrovet verkar varit byggt i klinkteknik. Från balkvägare och infästningar i skrovsidan kan man konstatera nivån för det däck där ett stort antal små ålderdomliga smidda järnkanoner bör varit anordnade. Talrika fynd armborstpilar visar också på hennes funktion som senmedeltida krigsskepp. Dendrodateringen av trä från skrovet visar på fällningsåret 1483/83. Proveniensen för virket är nordöstra delen av dagens Frankrike.*

*Den långa balk som fungerade som mittstöd för det trekantiga förskastellet har i främre änden en stor skulptur föreställande ett stor grinande drake eller kanske en grip slukande en skrikande man. Detta huvud var en gång placerat längs fram i fören på skeppet. Ikonografiskt ansluter den till de ”monsterbilder” och skulpturer man kan se i senmedeltida kyrkor och katedraler.*

*I slutet av medeltiden var fortfarande de nordtyska Hansastäderna ledande inom skeppsbyggeriet på Östersjön. 1400-talet var dock en övergångstid när det gäller konstruktionen av större fartyg. En del av detta var att man ibland började bygga bordläggningen med plankorna lagda kant i kant, på kravell, istället för med överlappande klinkteknik. Även riggen förändrades då man på större skepp började ha flera master och kombinera fytkantiga råsegel på de förliga masterna med ett latinsegel på mesanmasten i aktern. Utvecklandet av de nya skeppen är nära kopplat till en allmän förändring i Europa som handlar om en ny typ av kungastyrd nationalstater. Behov av stora skepp handlade om försvar och erövringar men också kamp om resurser och möjlighet att frakta hem rikedomar från en värld som under denna tid genom de geografiska upptäckterna blivit mycket större.*

*Andra hälften av 1400-talet var också en omtumlande och tämligen rörig period i Skandinavisk historia. Kalmarunionen där Danmark och Sverige var förenade var fortfarande en realitet även om inhemska riksrepresentanter under långa tider styrde över det svenska området. Dessa mäktiga män ägde förutom talrika gods och gårdar även en del större och mindre fartyg. Sten Sture den äldre skall bland annat på 1490-talet haft en egen liten flotta där det bland annat ingick kravellbyggda skepp. Men även andra stormän kunde äga örlogsskepp. Ett exempel är den mäktiga ”gotlandshövdingen”, Ivar Axelsson-Tott som år 1485 skall ägt minst en stor modern ”kravel”.*

*Men de som hade mest resurser för innehav egna örlogsskepp i Norden var de oldenburska unionskungarna, även om kungen vid behov av en större flotta ofta fick ”låna in” skepp från olika stormän. Från år 1487 finns en tidig uppteckning av kung Hans (1455–*

1513) krigsskepp, 12 stycken fartyg nämns. Med hänvisning till namn och storlek så kan man förmoda att flera av dem bör varit relativt stora kravellbyggda skepp. Ett av de fartyg som här nämns, och som ett av de största, är Griffen (Gripen).

*Detta fartyg figurerar igen åtta år senare i skriftliga källor. Kung Hans är då på väg till Kalmar för att förhandla med Sten Sture den äldre för att försöka återupprätta unionen. Den makthungrige svenska stormannen har under lång tid förhalat Hans sedan länge beslutade och överenskomna tronbestigning i Sverige. Halvvägs från Köpenhamn har kungens flotta på hösten år 1495 ankrat utanför Ronneby i Blekinge. Eld utbryter på ombord på Griffen eller Gribshunden som hon nu kallas. I källorna står det att många frälsemän, guld, silver och kungens ”bästa fatabur” gick förlorad när Hans stora kravell gick till bottnen på tiometers djup intill ön Stora Ekön. Mötet med Sten Sture blir inställt, men två år senare år 1497 blir Hans till sist krönt till kung även över den svenska halvan av riket. Såväl datering, skepps-konstruktion och plats talar för att det är just Gribshunden som ligger vid Stora Ekön. Identifieringen ger en möjlighet till kombinera skriftligt och arkeologisk källmaterial, det placerar också vraket i ett intressant skede av Nordisk historia.*

*Vraket är dock oavsett sin identitet som just Gribshunden ett skeppsvrak med mycket stor forskningspotential. Gribshunden är det bäst bevarade exemplet i världen på den teknik och den nya typ av fartyg som lite senare skulle utvecklas till stora välkända nordeuropeiska örlogsskepp som Mary Rose (1545), Mars (1564), Vasa (1628) och Kronan (1676). Det är ett fartyg samtidigt med Christoffer Columbus så omtalade skepp Sankta Maria från 1492 (fast större). Skeppet har konstruktionsmässigt mycket gemensamt med vad man kan se hos den välkända Katalanska så kallade Matarómodellen från mitten av 1400-talet som ofta brukar avbildas när konstruktionen av senmedeltida skepps diskuteras.*

*Såväl den bågade träfigurens i form av ett grinande ”monster”, som fyndmaterialet ombord ger en inblick i den såväl krigiska som vardagliga föremålsvärld och symbolik som omgav en av de nya furstar som under denna tid höll på att förändra Europa. Gripshunden tillhör fortfarande medeltiden men är i full fart på väg att möta den tidigmoderna tiden när hon brinner och sjunker vid Stora Ekön utanför Ronneby.*

# Rapportlista 2015

2015:1 **Lösens kyrka arkeologisk förundersökning.** Lösens sn, Karlskrona kommun

2015:2 **Översyn, omkonservering och gallring av metaller ur Blekinge museums arkeologiska samling.** Intern rapport

2015:3 **Snarket, Hallarum 17:1 Arkeologisk undersökning 1998.** Jämjö socken, Karlskrona kommun

2015:4 **Hästholmen 1:67. Arkeologisk efterundersökning.** Torhamns socken, Karlskrona kommun

2015:5 **Fornlämning 55:1 Skavet, Inlängan s:1. Arkeologisk undersökning 1989 av skadad hustomtning.** Torhamns socken, Karlskrona kommun

2015:6 **Väg 27 förbi Backaryd till Hallabro. Särskild utredning steg 1.** Backaryd och Ölje hult socknar, Ronneby kommun

2015:7 **VA-ledning Hosaby.** Mjällby socken, Sölvesborgs kommun

2015:8 **Nedläggande av fiberkabel på Torhamnslandet. SU-antikvarisk kontroll.** Jämjö socken, Karlskrona kommun

2015:9 **Stiby 28:1. Arkeologisk förundersökning.** Mjällby socken, Sölvesborgs kommun

2015:10 **Trummenäs. Arkeologisk förundersökning.** Ramdala socken, Karlskrona kommun

2015:11 **Siretorp 3:2 Arkeologisk förundersökning.** Mjällby socken, Sölvesborgs kommun

2015:12 **Kristianopel 10:49 Västergatan, FU och SU.** Kristianopels socken, Karlskrona kommun

2015:13 **Efterundersökning Västra Vång 2012 Johannishus 1:2.** Hjortsberga socken, Ronneby kommun

2015:14 **Skadebesiktning av Kristianopels befästningsverk,** Kristianopels socken, Karlskrona kommun

2015:15 **Sölve 23:3 Arkeologisk förundersökning.** Sölvesborgs socken, Sölvesborgs kommun

2015:16 **Fysiska åtgärder på milstenar i Blekinge 2015.** Backaryd-, Jämjö-, Kristianopel-, Ronneby-, Rödeby- och Ölje hult socken. Ronneby och Karlskrona kommun

2015:17 **Sissebäck 1:3 m.fl., Kämpaslätten, Grönadal,** Arkeologisk förundersökning. Sölvesborgs socken, Sölvesborgs kommun

2015:18 **Marielund 3:2.** Arkeologisk förundersökning av boplatslämningar RAÄ Nättraby 150 och 151. Nättraby socken, Karlskrona kommun.

2015:19 **Renovering av stenbalkbro, Kvallåkra 1:5.** Asarum/Hällaryd socken, Karlshamns kommun, antikvarisk medverkan.

2015:20 **Stenvalvsbron i Södra Åsum – renoveringen 2015,** Södra Åsum socken, Sjöbo kommun, antikvarisk medverkan.

2015:21 **Gribshunden (1495) Skeppsvrak vid Stora Ekön, Ronneby, Blekinge. Marinarkeologisk undersökning 2013–2015.** Ronneby socken, Ronneby kommun