

HLIÐSKJÁL F

Nummer 3

1998

Árgang 6



Sällskapet Vikingatida Skepp

Anders L
Björn
Högm
Kellman Björn-M.
Ann

**Sällskapet
Vikingatida Skepp**

- ✓ Ordförande
- ✓ Ledamot, Kassör

**Styrelse, Revisorer
Valberedning**

Johannes Jägrud
Alexandra Westborg

- K AV
- ✓ Ledamot
 - ✓ Ledamot
 - L Ledamot
 - Ledamot
 - ✓ Ledamot

Carlo Jakobsson
Niklas Kuuse
Johan Helgesson
Anders Lindahl
Jörgen Johansson

- Kel A
- Suppleant
 - Suppleant
 - Revisor
 - Revisor

Hasse Lann
Björn Magnusson
Rolf Ekelund
Mikael Kellman

- A
- Revisorsuppleant
 - Valberedning 1
 - Valberedning 2
 - Valberedning 3

Sara Sahlin
Henrik Rundin
Linnéa Johansson
Ann Franzén

Klar Hasse Stålbrandt 2

Zär

L Kristin Ingelsten 2

2 dr

Tänk på att även styrelsemedlemmar vill ha ett privatliv. Ring inte för sent, och räds inte eventuella telefonsvarare. Ofta kanske det är lättast att nå oss på arbetet.

OMSLAGSBILDEN:

Vi kan se den tvärgående mastfoten med fyrkantigt urtag ute ur sandväggen tvärs över kölen inunder, täckdikes tegelrör skymtar nere i hörnet jämte en vidja, lossnat spantknä när båtsidan fallit ner hitåt och överlagrats, samt trasigt knä för mastbalk (måttbandet runt). Tio bord syntes, där det åttonde har en längsgående vägare 30 cm bred längs insidan.

Foto: Göran Harrysson

HLIDSKJALF utgives av Sällskapet Vikingatida Skepp
Box 11488, 404 30 Göteborg.

Telefon till Naustet på Tingstad är 031 - 52 27 11.

Besöksadress: Exportgatan 5 (bakom Beijers Byggmaterial).

Hlidskjalf utkommer med cirka 4 nummer per år.

Redaktörer: Jörgen Johansson, Anders Lindahl

Skriftsmed: Anders Högmér

Ansvarig utgivare: Jörgen Johansson

Pris per nummer: medlem 0 kr, övriga 50 kr.

Medlemsavgiften för vuxen (170 kr) och junior 17 år (50 kr)

betalas in på postgiro: 68 03 83 - 7

Aktuella meddelanden kan snabbt läggas ut på Internet via Kenneth Eriksson: Tel.031-

E-mail kenneth.eriksson@visalarna.pp.se

Hemsida: <http://hem.passagen.se/keer0805/svs.htm>

Välkommen till Hlidskjalf!

Här kommer temanumret om Galtabäcksbåtarna. Vi får ta del av en artikel om Galtabäck 1, skriven av Gösta Bågenholm. Vidare publicerar vi ett utdrag av Niclas Björck, som sammanfattar provgrävningen av Galtabäck 2 i somras. Jag har tillåtit mig att skriva om mina egna funderingar kring Galtabäck. Galtabäcksgruppen har kommit igång med en rekonstruktion av Galtabäck 1. Intresserad? Kom med!

/Jörgen Johansson

MINNENAS AFTON

Fredagen den 15 januari 1999 i samlingslokalen vid Dr Fries torg firar vi i två omgångar.

Avdelning 1. Bilder & Berättelser. Du tar med Dig dina bra rörliga och stilla bilder, visar dem och berättar gärna.

Avdelning 2. Festen börjar kl. 21. Vi ordnar mat, om Du inbetalar 80 :- senast 5 januari. Anmäl till Susanne att Du kommer på festen. Kan några hjälpa till? Säg till Susanne, Tel [redacted]

Fler båtar i jorden?

Detta nummer ägnas åt de två fynden i Galtabäck. Likväl vill jag taga tillfället i akt att kortfattat informera om ytterligare två lokaler där det kanske finns skepp eller båtar av mycket gammalt datum.

Ranneberg i Älvängen

En fastighet har lösts in av Vägverket för att rivas. De gamla ägarna informerade då om att det finns rester av ett gammalt skepp under huset. Därför kopplades till rivningstillståndet ett krav på arkeologisk undersökning. Detta skepp påstods fortsätta ut i trädgården.

Sällskapet fick lov att göra en provsökning runt huset, som dock inte gav något. Påståendet att skeppet finns kvar under huset lever vidare, och vi väntar nu på att huset skall rivas så att vi en gång för alla kan få visshet. Om det nu finns rester av ett vikingatida skepp under huset i Älvängen, så blir det det fjärde skeppsfyndet i området - vraken i Älven oräknade.

Albatross Golfbana

Det har länge funnits ett envist rykte att det skall finnas ett vikingaskepp i marken under Albatross Golfbana.

Tack vare Jan Axhage har detta rykte nu nästan bekräftats så till vida att Sällskapet fått kontakt med den man som för 26 år sedan av misstag fick upp en fartygsstäv och några klinkade bordhalsar, när golfbanan anlades. Eftersom han just hade fått böta 27000 kr för att ha grävt för nära en fornlämning, vågade han inte annat än att lägga tillbaka stäven och fylla på med schaktmassor.

(Här ser vi hur galet det kan gå: en lag som är till för att skydda fornlämningar får den effekten att folk inte vågar rapportera nya fynd. Saken tystades ner, men arkeologen [redacted] från museet har senare vallats på platsen, dock utan att reagera).

Golfbanemannen, Lasse Andreasson, ovan har pekat ut platsen för oss. För närvarande undersöker vi hur vi bäst skall gå till väga fortsättningsvis. Jag återkommer till detta fynd i ett senare nummer. /Jörgen Johansson

Galtabäcksbåtarna från början

I Himle härad strax söder om Varberg har arkeologer på 1990-talet försökt att återskapa en bit av 1100-talet. 1993 grävde Stockholms universitet en medeltida hammarsmedja vid Järnmölle i Tvååker. Vid denna undersökning väcktes frågor kring export av vikingatida järn och om utskeppning vid Gamla Köpstad, ca 7 km söder om Varberg. Sedan 1920-talet har det varit känt att två, förmodligen slopade, vikingatida skepp legat övertorvade under åkrarna i Galtabäck. Det första skeppet undersöktes arkeologiskt på 1920-talet.

Det andra skeppet undersöktes i juni i år av marin arkeologiska institutionen vid Södertörns högskola, Stockholm.

Upptäckten

Fredagen den 20 april 1928 anmälde handlare Selma Magnusson i Galtabäck att hon på sina ägor hittat en övertorvad båt under jorden vid dikesgrävning. Vraket inspekterades så gott som omedelbart av intendenten vid Varbergs museum Albert Andersson. Genom att interpolera strandlinjekurvorna för Stenungsund och Varberg ansåg sig Albert Andersson kunna datera fyndet till tidig vikingatid ca 800 e.Kr. Undersökningen gav kännedom om ytterligare ett vrak ca 250 m NO om det första.

En kort utflykt i nationalromantiken. Finland och Norge strävade efter att bli självständiga länder. I Finland ledade man efter ett ärofullt förflutet i de ryska bronsålderskulturerna, vilka på den tiden allmänt tolkades som finsk-ugriska.

I Norge fokuserades intresset mot

vikingatiden. Arkeologi, snickeri, navigationskunskap och arkitektur mobiliserades för att i anslutning till Hegels historiesyn finna det akademiska beviset för att Norge redan på 800-talet e.Kr. var "nation i sig". Sedan gammalt var det känt att det fanns skepp i några av Norges vikingatida gravhögar. Gokstadskeppet grävdes 1880. En kopia av Gokstadskeppet byggdes 1893. En dristig skara entusiaster seglade henne över Atlanten. 1904 grävdes Osebergsskeppet ut. Hon var ett vikingatida gravskepp. En praktfull korsformig museihall byggdes på Bygdøy utanför Oslo, där de båda restaurerade vraken fick utställningshallar.

Lennart von Post

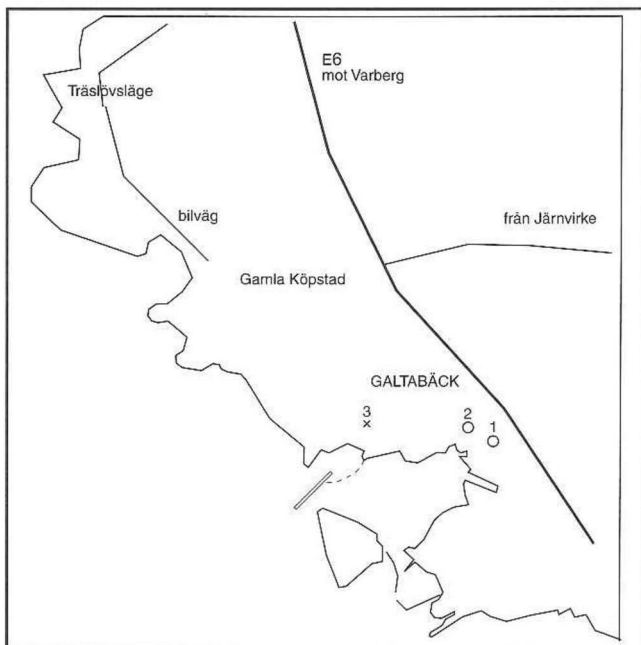
1916 presenterade Lennart von Post (1884-1951) sin pollenanalytiska metod att datera arkeologiska fynd. På 1920-talet utvecklades metoden och blev då en av arkeologins främsta dateringsmetoder. Redan vid den första arkeologiska inspektionen i Galtabäck hade Johan Alin samlat prover för pollenanalytisk datering (Andersson 1928). Dateringen slutfördes i januari 1930 av Lennart von Post. Han ansåg att skeppens inbäddning i sanden hade börjat efter bokens och granens invandring till trakten: "Skeppen härröra följaktligen med största sannolikhet från senare delen av den romerska järnåldern, eller från folkvandringstiden" (dvs ca. 400-500 e.Kr.). Han konstaterar att skeppen hade sjunkit i lagunen, vilket betyder att de inte ruttat uppdragna på land.

Världens äldsta klinkbyggda segelskuta?

Lennart von Posts uppseendeväckande

tidiga datering av Galtabäcksbåtarna gav eko. I Morgontidningen den 4/4 1933 presenterades en hypotes av professor H. Schetelig under rubriken "Är Galtabäcksbåten romersk?". I Vendsyssel Tidende berättas: "Det ældste Skib, der har sejlet mellem Vestsverrig og Jylland". Underrubriken är: "Allerede for 1500 Aar siden havde Svenskerne sødygtige Fragtskibe, der lastede op til 15 tons". Nazisterna i Tyskland hade hört ett rykte om att ett nordiskt skepp skulle ha kunnat segla redan för två tusen år sedan och hörde sig för i brev till museet i Göteborg. Även en fransk kommandant hörde av sig från Paris.

För att förstå det sensationella med fyndet måste man komma ihåg att det dittills äldsta kända seglande skeppet i Nordeuropa var det ovan nämnda norska Osebergskeppet. Det kan synas lite anmärkningsvärt att seglen nådde Norden först fyra tusen år efter att de uppfunnits! Seglande skepp fanns i Mesopotamien 3000 år före Kristus. De



finns både som modeller och som reliefavbildningar i faraonernas Egypten. Grekerna hade segelskepp när de belägrade Troja. Romarna erövrade England med en armada av seglande skepp år 43 f.Kr. Men i Norden var segel okända fram till ca. 800 e.Kr.

Av de tiotusentals håll-ristningsskeppen är det blott en handfull, cirka femton stycken, som har någonting som möjligen och med stor reservation kan tolkas som segel. Av de cirka 300 kända gotländska bildstenarna, daterade till mellan ca 400 - 1100 e.Kr., är de äldsta stenarnas skepp mastlösa. Det äldsta arkeologiska fyndet av ett skepp som består av mer än en stock är framgrävt ur Hjortspring mosse på Als och daterat till ca. 300 f.Kr. De näst äldsta fynden är fartygen från Nydams mosse i Sønderjylland. De är daterade till mellan 200 och 400 e.Kr. Det som skiljer de båda skeppsfynden åt är byggnadsättet. Hjortspringbåten är kravellbyggd (bordläggningsplankorna ligger kant i kant). Nydamskeppen är byggda på klink med överlappande bordläggningsplankor. Varken Hjortspringbåten eller Nydamskeppen har mastfötter. Utan mastfot ingen mast, och utan mast inget segel!

Om von Posts datering av Galtabäcksskeppen vore korrekt, var de båda båtvraken utanför Varberg Nordeuropas äldsta seglande skepp. De var dessutom världens äldsta kravellbyggda segelskutor. Därav följer på gott och ont det antikvariska intresset för fynden på 1930 - 1950-talen.

På hederstribunen

Ett av de båda Galtabäcksskeppen grävdes fram. De som hade väntat sig att hitta ett praktskepp i likhet med Osebergs- och Gokstadskeppen blev besvikna. Inga daterande artefakter hittades. Statens historiska museum i Stockholm, Varbergs museum, Göteborgs museum och Göteborgs sjöfartsmuseum gjorde alla anspråk på fynden. I en skrivelse från Riksantikvarien meddelas att Göteborgs sjöfartsmuseum kan få överta fyndet om museet ersätter Kungl. Historie och Antikvitets Akademien: "...förskjutna kostnader för fartygets framgrävande och konservering m.m." ... Summa 13.500:-". Inför detta backade både Varbergs museum och Göteborgs sjöfartsmuseum. Galtabäcksbåten införlivades med Göteborgs museums samlingar. Dåvarande intendenten för arkeologiska avdelningen Nils Niklasson hade en idé. Den presenterade han för ett antal mecenater i Göteborgs redarsocietet. Idén var att låta rekonstruera den framgrävda Galtabäcksbåten. Det var en storstilad idé. Mecenaterna lättade sina plånböcker och stödde projektet med 16.925 kronor. Av dessa gick 8000 kronor åt för själva övertagandet.

År 1932 kom arbetet med restaureringen igång. Det leddes av ingenjör Fr. Johannesen. Han hade tidigare ar-

betat med rekonstruktionsdetaljer på Osebergs- och Gokstadskeppen! En ny utställningshall i Ostindiska huset invigdes. Galtabäcksbåten blev en av Göteborgs museums främsta attraktioner.

En uppblåst padda

Ganska tidigt riktades kritik mot en del av rekonstruktionsdetaljerna. Båten var svår att inpassa i serien: Hjortspring-/Nydam- och Gokstad-/Osebergsskeppen. Svårigheterna ökade när en rad nya fynd av vrak från sen vikingatid och tidig nordisk medeltid blev kända, t.ex. Åskekärrskeppet utgrävt 1933 och vraken från gamla hamnen i Kalmar utgrävda 1933-34. Likheter med Galtabäcksbåten antydde att endera hade utvecklingen i nordisk skeppsbyggnad stått stilla i ett halvt årtusende eller så var von Posts datering felaktig.

Stäven pekade enligt Harald Åkerlund mot vikingatid, kölsvin och kattspår (tvärskeppsförstärkning och stöttning åt kölsvinet) pekade mot medeltiden, så ock fartygets sågade bordläggningsbräder. Ett sannolikt stävroder pekade mot 1200-talet.

Åkerlund är mycket hovsam i sin kritik av von Posts datering. Enligt Åkerlund anger pollendateringen enbart en nedre gräns till 400-talet e.Kr. Den övre (yngsta) gränsen är okänd. Den mest sannolika dateringen borde därför, enligt Åkerlund, vara 1100- eller 1200-tal!

I ett ganska tafatt försök att rädda von Posts datering vände sig Nils Niklasson till Statens Historiska museum med begäran om spektralanalytisk undersökning av ett "järnfragment" från Galtabäcksbåten.

"Alltsedan galtabäcksbåten kom till

Göteborgs museum har det förts diskussion om huruvida den vore nordisk eller av främmande ursprung - västeuropeisk eller t.o.m. romersk. Det har därvid framkastats möjligheten att en undersökning av de järnrester som tillhörde båten, skulle kunna ge en ledtråd i detta avseende".

I ett svarsbrev efter gjord undersökning summerar Sture Landergren:

"Huruvida man härav kan sluta, att det undersökta järnet är av svenskt ursprung eller icke, undandrar sig min förmåga att bedöma, då jag icke äger tillräcklig kunskap om metallfördelningen i järn".

I ett brev daterat 14/9 1950 uppmärksammar John Tandberg, Nils Niklasson på en artikel i tidskriften Science 23/12 1949 där Willard Libby redogör för den nya daterande C-14 metoden. Tandberg uppmanar Niklasson att skriva till Libby. Det gör Niklasson. Libby (som 1960 fick Nobelpris för sin upptäckt) avböjde. Han hade inte tid att datera Galtabäcksbåten.

År 1957 lät Carl-Axel Moberg, som efterträtt Nils Niklasson som chef för arkeologiska avdelningen i Göteborgs museum, C-14 datera ett till Galtabäcksskeppet hörande drevvirke. Dateringsattesten anger åldern till 1070±65 e.Kr. (St. 204).

Sannolikt som följd av den sena dateringen demolerades rekonstruktionen. Rekonstruktionsverket överläts till museets konservator Gunnar Lindman, som av detta byggde sin sommarstuga i Lindome ! Efter en kort dispyt med Varbergs museum överfördes Galtabäcksskeppets originaldelar till Göteborgs sjöfartsmuseum. Ur Ny Tid 19/2 1960 saxar jag följande notis: "På «Arkeologiska» visades

Galtabäcksskeppet i en rekonstruktion, som var mycket omdiskuterad. Nu låter man det framstå så som det grävdes upp ur åkern för 32 år sedan". Till artikeln finns en bild föreställande de upphängda kvarlevorna av Galtabäcksskeppet. Bildtext: "Kommendörkapten S. Notini och docent Carl-Axel Moberg konstaterar att detta är det enda riktiga sättet att presentera Galtabäcksskeppet" (Ny Tid 19/2 1960).

I skamvrån

1960-1993 hängde bottenstock, bottenplankor och en mastfot av Galtabäcksskeppet på en vägg i Göteborgs sjöfartsmuseum. Dessa plockades ner 1993 för att ge väggplats åt två nationalromantiska tavlor i en tillfällig vandringsutställning om vikingatiden !

Detta reser frågan vilket syfte ett utställningsföremål skall tjäna - och i vems intressen ett utställt föremål visas. Vem vänder museet sig till: allmänheten, skolklasser, forskare, eller universitetsstuderande? Om man funderar kring dessa frågor, kan man slutligen fråga sig om preparatet på väggen i Göteborgs sjöfartsmuseum 1960-1993 var mer sant och mer verkligt än rekonstruktionen i Göteborgs museum 1933-1959.

Intresset för Galtabäcksbåten Nr 1 har alltid varit knutet till den tidiga dateringen. Utgrävningen i juni 1998 av Galtabäcksbåten Nr 2 bygger på delvis andra frågeställningar: Vilken betydelse hade bondesjöfart på 1000- och 1100-talen för Västkusten? Vilken typ av båtar användes? Vilka skeppsdetaljer är unika för Galtabäcksfynden? Finns det förbindelse mellan tidig järnproduktion, tidig handelssjöfart och grundandet av staden Varberg? Noter-

bart är att man fann rester efter en spannmålslast under ett av spanten på Tvåan. Kanske seglade Galtabäcksbåtarna i någon form av kombinerad järn- och spannmålsfart under sen vikingatid och tidig nordisk medeltid.

Hur gamla är båtarna?

I 1950 års svenska skeppslista finns seglande skutor som var byggda i början av 1800-talet, d.v.s. de var nära 150 år gamla. Dessa var drevade många gånger om. Det daterade drevvirket från Galtabäck 1 kan analogt härmed vara mer än 150 år yngre än skeppet. Jämförelser med Äskekärsskeppet 1 och det faktum att dateringen från 1957 anges i okalibrerade C14 år med en nu föråldrad halveringstid (5568 år istället för 5740 år) skulle kunna betyda att Ettan var byggt på 900-talet. Hon kan ha seglat i 200 år eller mer,

innan hon tjänat ut och slopats. Typologiskt förefaller dock både Ettan och Tvåan att vara yngre.

Idag finns Ettan magasinerad i Varberg. Tanken är att hon så småningom skall visas tillsammans med arkeologiska fynd från Järnvirke, Gamla Hamnen och vad som i juni i år tillvaratagits från Tvåan. Tvåan ligger kvar i sin underjordiska grav. Hon har bara delvis undersökts i ett sökschakt som lagts midskepps vid mastfoten och som gick ut till bordläggningen. Kölen och undervattenskroppen är inte undersökta. Om Gud och museiledningen vill blir Ettan någon gång nästa år en ny attraktion på Varbergs museum, vid sidan om Bockstensmannen (ett lönnmördat mosslik från medeltiden) och den kulknapp som sägs ha ändat Karl XII:s liv och Sveriges stormakts-tid. /Gösta Bågenholm

Två nya dateringar

En C14 datering på 1970-talet gav att **Galtabäck 1** byggdes med 68 % sannolikhet inom perioden 1020 - 1160. Provet togs ur ett drev mellan bord.

En dendrodatering (genom årsringsmönstret) har nu lyckats och visar på ca år 1195 (Nationalmuseets naturvidenskabelige undersøgelser. Rapport 37. 1998). Sex prover tagna i ekborden utspridda över skrovet utesluter senare reparationer. Man har lyckats bestämma själva byggtiden för Galtabäck 1. Den lite tråkiga skillnad vi ser mellan årtalet 1195 och ett okänt år inom 1020 - 1160, som C14 hävdar, är obetydlig. Men kan väl förklaras med att tjäran i drevet haft för hög egenålder när den kom i bruk vid bygget.

Tjäran kan ha svettats ut ur gamla mångåriga stubbar och ger oss då en falsk, något äldre datering av bygget. Det regionala sommarvädrets som finns inspelat i årsringarnas tjocklekar, visar även att timret härrör från Bohuslän, Västergötland eller Halland. Båten är därmed byggd lokalt och vi kan utsluta idén om att ett vendiskt skepp (från Polens kustland) blivit kvar.

En C14 datering 1998 på **Galtabäck 2** av ett drev i en lagad bordläggning anvisar med 68 % sannolikhet ett årtal inom 1010 - 1160 (Niclas Björck et al. Galtabäck 2. Arkeologisk undersökning & jämförande analys av Galtabäck 1. Rapport. Södertörns högskola.

I tryck). Skeppet har varit i bruk en okänd tid före lagningen. När skeppet började befara vågorna känner vi således ännu inte.

Båtarna har anmärkningsvärt överensstämmande C14 dateringar. Det gäller både mittåret och kalibreringen. Men om provet från båt 2 avser en reparation efter att båten byggts, skedde denna lagning vid samma tid som båt 1 nybyggdes. En ålderskillnad förelåge mellan båtarna. Eller har båtarna serietillverkats och båt 2 fått skrovet skadat i en nära tid efter sjösättningen, inom närmaste årtiondet eller så?

I Järnvirke en mil inåt land har tidigare medeltida järntillverkning daterats till 1000 - 1100-talen och minskande under 1200-talet. Järnrester fanns kvar ombord på Galtabäck 1. Var den byggd för export av järnet?

Slutligen har båtarna tydligen slopats medvetet vid stranden i lagunen ur vägen från själva hamnen, den ena efter den andra lämnade åt sitt öde, blivit överslammade och så delvis bevarade till vår tid, när de under flatmark vanligen återuppdagas vid dikesgrävningar.

/Anders Högmer

Utgrävningen på Galtabäck 2 i juni 1998

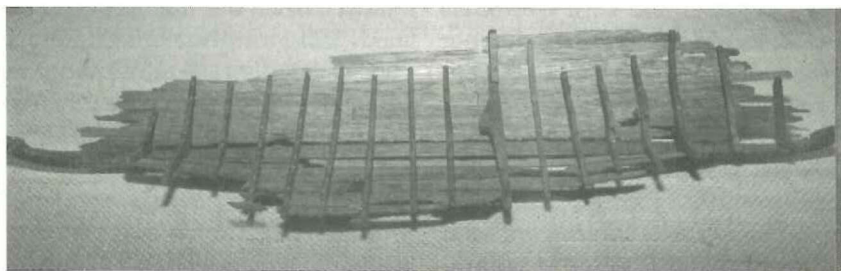
Målsättningen vid 1998 års undersökning var att först och främst lokalisera skeppet. Detta var inte alldeles enkelt eftersom uppgifterna om fyndplatsen var både vaga och motsägelsefulla. Det skilde mer än 300 m mellan de platser som utpekades i texterna och planerna från 1920-talet. Det krävdes därför ett omfattande arbete med både arkivsökning och sondering samt provgroppsgrävning i fält innan vraket kunde lokaliseras.

Efter lokaliseringen av fartyget var målsättningen att ta upp ett schakt centralt i skeppet och där ta prover för makrofossilanalys, nedbrytningsprover, C14, dendroanalys och vedartsanalys. Att schaktet upptogs centralt i fartyget var viktigt för att besvara frågor om vilka laster man fraktat och för att göra en skeppsteknisk rekonstruktion möjlig. Samtidigt var det viktigt att minimera storleken på schaktet eftersom friläggningen initierar processer som bryter ner träet. För

att ta prover som är användbara för analys av nedbrytningen var det enligt min mening av vikt att schaktet omfattade de tidigare upptagna schakten.

Nedbrytningsprover borde optimalt tas i områden som aldrig tidigare varit frilagda, samt som varit öppnade både 1908 och 1928 samt endast 1908 respektive 1928. Dessa prover togs av speciellt tillkallad expertis.

När skeppet lokaliserats i en provgrop, banades ett större område ner till under ploglagret. Efter denna insats kunde en plan över tidigare grävningar i området upprättas. Som färgningar i sanden syntes tydligt såväl 1908 års dräneringsdike som 1928 års sökschakt. Vi kunde även se det i tidningsartiklarna beskrivna tvärschakt som på Arvid Enqvists initiativ upptogs år 1928. Med hänsyn till de skeppsdetaljer som syntes i provgropen och utbredningen av de äldre schakten bestämdes utbredningen av vårt schakt. Det bestämdes att ett schakt



Galtabäck 1 i modell på Varbergs museum

Foto: Göran Harrysson

om 3x3 m skulle upptas vid 1998 års undersökning. Schakten placerades så att det skulle ge optimal information med minimal åverkan. När skeppet frilagts visade det sig att schaktet endast frilade halva farkosten och att den var mycket välbevarad.

Bottenstockarna var således hela och inte brutna på ett sätt som möjliggjorde att de lyftes. Schaktet omfattade tre spant på styrbords halva av skeppet. I det nordligaste spantet fanns infästningen för själva masten. Detta att skeppets bredd midskepps är känd, gör att en relativt god rekonstruktion av fartyget kan göras.

En annan målsättning med undersökningen var att ta reda på vilken typ av last som fraktats med skeppet. Vår ursprungliga tanke var att detta skulle besvaras genom insamling av makrofossilprover under bottenstockarna och annan intymring. Eftersom vi för att inte utsätta trämateriallet för nedbrytande exponering valt att endast öppna ett mindre schakt, fortsatte alla spanten in i schaktkanten. Detta betydde att vi inte skulle kunna ta prover under bottenstockarna. Ett förhållande som kunde få till följd att frågor kring skeppets last kunde bli svåra att besvara. Rädningen var när det noterades att den dränering som lagts ner år

1908 var synlig i västra schaktväggen och det upptäcktes att vinkeln på denna dränering skvallrade om att bottenstockarna förmodligen var kapade endast 10 cm väster om slutet på vårt schakt.

En provgrävning i västra schaktväggen visade att så var fallet. När bottenstockarna lyftes och prover insamlades visade det sig att en av de laster som fraktats, var säd. För närvarande utförs analyser på de prover som tagits och en rapport över arbetet färdigställs.

Förhoppningsvis kommer detta arbete att resultera i en bra rekonstruktion av skeppet och visa vilka träslag som använts när skeppet byggdes, vilka typer av laster man fraktat samt när och under hur lång tid fartyget använts.

/Niclas Björck, Södertörns högskola

Then God said to *Mose*, I will meet you there at the rock. Strike it with your rod and water will come pouring out, enough for everyone! Mose did as he was told and the water gushed out!

/Exodus 17 /

Hövis sade till *Kuuse*, røj i betongförrådet, kapa med din vinkelslip järnskrotet i betonggolvet. Ut forsade vatten nog för alla att skyffla ut. Vattenverket kom och lagade.

/Naustet 97 /

Galtabäck 1 Några observationer

Det är ett sjuttiotal år sedan Galtabäcksbåten hittades. Tolkningen av hur skeppet en gång sett ut influerades naturligt nog av den tidens strömningar. Vi har sedan dess lärt oss mycket nytt om vikingatida skepp och båtar. Det är därför realistiskt att förutsättningslöst åter studera vrakdelarna och, utifrån senare tiders kunskap, på nytt försöka komma fram till vad för slags båt det var och hur den kan ha sett ut.

En vacker vårdag besökte Galtabäcksgruppen Varbergs Museum för att på ort och ställe undersöka resterna av Galtabäcksbåten. Jag skall här i korthet försöka redogöra för vad vi fann och våra teorier kring detta.

Vrakdelarna visar en del detaljer vilka är typiskt vikingatida: Laskarna i bordläggningen är snedlaskar. Likaså finns snedlaskar i kölen samt i resterna av stävstyckena. De originalnitar som finns kvar förefaller vara runda, med runda huvuden och fyrkantiga brickor. Vidare finns det dekorativa ritsar på bordläggningen. Vi kom inte åt att se dessa, men de finns fotograferade från dokumentationen i samband med utgrävningen.

Så fann vi en del detaljer som vi normalt inte uppfattar såsom vikingatida: Avståndet mellan nitarna i bordläggningen varierar starkt från c:a 70 mm till över 180 mm. Detta behöver i och för sig inte betyda något beträffande dateringen, men vi har inte sett så stor variation förut. Alla bord i botten är naglade till alla bottenband. Bottenbanden är i sin tur naglade till kölen med tränaglar som går ner i 35-60 mm djupa hål i kölen. Bottenbanden sitter tätt med bara c:a 600 mm avstånd

till skillnad från det mer vanliga rums-måttet på c:a 850 mm. Detta bör ge skrovet en styvhet som är fjärran från den flexibilitet vi är vana vid från vikingaskepp. Vidare noterade vi utskärningar som kan vara haklaskar. De berömda sågmärkena såg vi inte (ha, ha). Bottenbanden var jämbreda och inte fjäderformade (höga/smala på mitten och platta/breda mot ändarna.)

Det faktum att Galtabäcksbåten visar flera detaljer som vi inte betraktar som vikingatida gör det lätt att anta att den byggdes under tidig medeltid.

Nationalmuseet i Köpenhamn har nyligen lyckats dendrodatera (via årsringsmönstret) båten till ca 1195 ! Det är inne i medeltiden.

/Jörgen Johansson

Mötet med Galtabäck två

Solen hade just brutit fram mellan regnskurarna när jag kom ned till fyndplatsen där hon låg blygt inunder sanden som om hon ville tjäras om. Något för dräktig och stungen av både plog och täckdikets-tegelrör, men i det lilla schaktet kunde jag se den tvärsgående mastfoten, kölen och en vidja samt knän för mastbalk. Jag såg tio bord där det åttonde hade en vägare 30 cm bred längs insidan. Där satt vi på strandängen i Lerjan och funderade över hennes liv för 1000 år sedan. Ja, hon längtade allt efter att få tjäras om och segla ut på sitt hav.

/Göran Harrysson

Sällskapet Vikingatida Skepp
Box 11488
404 30 GÖTEBORG

A B

Porto
Betalt