

Båt VI har jag redan beskrivit och båt VII och VIII vet vi inte mycket om ännu. Båt VII bör dock ha varit en stadig arbetsbåt, för t ex handelsvaror eller annan frakt, men mycket rensningsarbete återstår. Tyvärr löper en mycket gedigen pålning rakt i båtens längskeppsledd.

Om båt VIII vet vi inte så mycket mer än att hon finns. Ett krysstimmer och 4-5 spant till, med ca 1/2 m avstånd sinsemellan är ungefär allt som syns just nu.

Båt IX är bara två spant, klena, för 2-3 bordgångar som låg lite för sig själva. Kanske får den inte ens behålla sitt båtnummer.

Båt X, till slut, är en ansamling av bordplankor som ligger i omedelbar anslutning till förstäven på båt V. Med lite god vilja kan man tolka dem som en lämning av en mindre båt som strandat på en av holmarna ungefär samtidigt som båt V.

Den uppmärksamme läsaren har kanske observerat att båt II är överhoppad. Det har sin förklaring i att vi inte vet just någonting om henne. Hon ligger under stadsmuren, har ganska kraftiga bordplankor och väntar på att bli utgrävd. Detta kan dock bli svårt.

Beträffande dokumentationen är läget följande:

Båt I, IV och VI är klara. Båt II och III ligger under stadsmuren och avvaktar sin tur. Båt III är dock så mycket rensad som det går. Nr V har vi börjat ta upp och ritjobbet börjar när som helst. Båt X kan eventuellt bli upptagen för att underlätta arbetet med båt V.

Övriga båtar är inte aktuella för dokumentation.

Vi utför flera olika dokumentationer för olika syften. Dels mäts båtarna på stereogrammetriskt vis med dubbelkameror och dels utför vi fullskaleritning som verkar ha slagit igenom helt och hållet som allena saliggörande metod för skeppsteknologisk dokumentation. Till detta kommer fotografi-er i mängd samt sedvanlig arkeologisk dokumentation med profiler, lager och stratigrafiska sammanhang. Stratigrafien sparar jag dock till en annan gång, liksom också en mera uttömmande beskrivning och tolkning av materialet.

Björn Varenius(Stockholm)

Red komm. Förf. hävdar att båt I är "det enda hittills säkert daterade medeltida fartyget i Sverige." Det måste vara fel, eller i varje fall en överdrift. Visserligen finns det ingen annan som har en felmarginal på 5 år men där finns ändå ett c 12 m långt vrak från Avafjärden i Löfvång-er, C-14 daterat till c 1470 e Kr. Dessutom har Galtabäcksbåten på samma sätt daterats till 1070 e Kr, denna gång på drey, vilket ger en säk-rare utgångspunkt för båtbygget än när virket högs.