

# MARINARKEOLOGISKA FÄLTKURS

## Arkeologisk undersökning

AV NICLAS BJÖRCK, FORSKARE  
VID SÖDERTÖRNS HÖGSKOLA

**A**r 1908 grävde en bonde i Galtabäck ner dränering i en åker. Under arbetet hittar han trä mer än en meter under plogdjupet. Enligt de uppgifter som anfördes i tidningarna 20 år senare bryter bonden upp så mycket trä som möjligt för att använda som ved. Anledningen till att tidningarna år 1928 skriver om fyndet är att ännu ett fartyg då hade påträffats. När Oswald Styrländer (f.d sjöman) gräver ett dike i sin åker upptäcker han ett skepp som förefaller honom ålderdomligt. Man tillkallar därför arkeologer och fyndet gör sensation, i samtida tidningsartiklar berättas att fyndplatsen besöktes av mer än 2000 personer under vissa dagar. Efter att ha sett fyndet Galtabäck 1 inser bonden vad det var han grävt igenom år 1908 och berättar detta för arkeologerna. Man gör genast försök att lokalisera det nya vraket. Efter flera dagar av borrhningar, sonderingar och sökschakt lyckas man lokalisera skeppet. När detta är gjort tillkallas arkeologen Arvid Enqvist. När han kom till det långschakt i vilket skeppet påträffats upptogs på hans inrådan ett nytt schakt i vinkel mot det gamla. Man konstaterade att båda skeppen var av samma typ och skottade sedan igen schaktet.

### Undersökningen år 1928

När Galtabäck 1 grävdes fram 1928 skedde detta till stor del utan arkeologisk sakkunskap och materialet skyfflades snabbt ur fartyget. När arkeologerna kom lät man sålla det uppskyfflade materialet med förhoppning om att hitta lösfynd. De fåtaliga fynd som gjordes var en fläta av bast, några glasbitar och ett obearbetat bärnstensstycke. Det fartyg som framkom var helt byggt i ek,



Lodfoto över Galtabäck II, notera mastspantet och vägaren.

**G**altabäck är ett välbekant namn inom skeppsarkeologi. Platsen är framförallt känd för det skepp som påträffades, undersöktes och bärgades 1928. Området och fynden har varit mycket omskrivna under de 70 år som gått sedan de först blev kända. I dagstidningarna har genom åren anslagits rubriker som "En hel vikingaflootta i Galtabäck (HP19/4 1928)", "Vikingatåg startade i Galtabäck (HN 2/1 1984)". Det skepp som bärgades 1928 har fram tills för något år sedan varit utställt på Sjöfartsmuseet i Göteborg. Under maj-juni i år utfördes en arkeologisk undersökning av vraket Galtabäck II. Undersökningen syftade till att ge en mer nyanserad bild av vraken i Galtabäck. Metodiskt prioriterades provtagning och partiell skeppsteknisk dokumentation av fartyget. Arbetet utfördes som ett samarbetsprojekt mellan Institutionen för arkeologi med marin inriktning vid Södertörns högskola och Varbergs museum.

i klinkteknik och hade T-formig köl. Man lät bärga och konservera hela skeppet (Galtabäck 1). Att rekonstruera skeppet var dock visat sig svårt eftersom stävarna är dåligt bevarade.

Eftersom Galtabäck 1 var delvis dåligt bevarat har både rekonstruktioner och tolkningar varierat. Det har av en del forskare tolkats som ett folkvandringstida nordiskt segelfartyg med ovanlig bredd och bärighet för denna

tid. Dateringen av fartyget utgår ifrån pollenanalys. Fartyget omdaterades senare till tidig medeltid utifrån typologiska hänsyn. En C14 analys utförd på 1970-talet har daterat skeppet till sen järnålder-tidig medeltid, (dateringen ligger med centrumvärde 1070 e. Kr.). Kalibrerat ligger Galtabäck I med 68,2 procents sannolikhet i intervallet 1000 e.Kr-1140 e.Kr.

# ER VID SÖDERTÖRNS HÖGSKOLA

## kning av Galtabäck II

Undersökningen år 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 meter mellan de platser som utpekades i texterna och planerna från 1920-talet. Det krävdes därför ett omfattande arbete med både arkivsökning och sondering samt provgrävning i fält innan vraket kunde lokaliseras. Efter lokalisering 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.

Nedbrytningsprov borde optimalt tas i områden som aldrig tidigare varit frilagda, samt som varit öppnade både 1908 och 1928 samt endast 1908 respektive 1928. Dessa prov 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 skeppsdelar som syntes i provgropen



Upptagande av den provgrop i vilken skeppet upptäcktes.

och utbredningen av de äldre schakten bestämdes utbredningen av vårt schakt.

Det bestämdes att ett schakt om 3x3 meter skulle upptas vid 1998 års undersökning. Schaktet 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 av målsättningarna med undersökningen var att få reda på vilken typ av last som fraktats med skeppet. Vår ursprungliga tanke var att detta skulle besvaras genom insamlande av makrofossilprov under bottenstockarna och annan intimering. Eftersom vi för att inte utsätta trämaterial 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. Räddningen 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 centimeter 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 med fartyget var sädeskorn.

För närvarande utförs analyser på de prover som tagits och en rapport över arbetet färdigställs. Förhoppningsvis kommer detta arbete 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.