

Utgrävningen av båtfyndet i Eskekärr.

Den 14 september 1933 underrättades Göteborgs Musei Historiska
Fritz Adolf
Avdelning av banvakten ~~Fredrik~~ *Andersson* i Nol, att man i byn Eskekärr vid
dikesgrävning påträffat skrovet av en båt, liggande i leran.

2
Dagen efter undersöktes fyndplatsen av intendenten Sven T. Kjell-
berg, överlärare Johan Ahlin, amanuensen Olof Hasslöf samt underteck-
nad. Det visade sig, att fyndet gjorts på Månsgårdens ägor, Eskekärrens
by, Nol socken, *Ale* härad i Västergötland. Längs Göta Älv på
ungefär 50 meters avstånd från östra stranden löper i N t. O - S t. V
en vall, som sträcker sig genom Månsgårdens ägor, vilken är 0,5 me-
ter hög och består av jord och stora stenar. Denna vall utgör ett
skydd emot älvens översvämningar och längs vallen, inåt land till, följ-
er ett dike. I detta samlas älvvattnet, som tidvis, trots vallen, går
upp över ägorna och ledes åter ut i älven, då vattenståndet blir lägre.
Det var vid upprensandet av detta dike, under juli månad 1933, som båt-
skrovet observerades. (Fig. 1) På omkring 75 meters avstånd österut
går Bergslagarnas Järnväg och i samma riktning längre bort ligga går-
darna i Eskekärrens by, med Månsgården mellerst. Stora landsvägen går
bortom bergen ännu längre österut. (Fig. 2) Jorden på båda sidor om
vallen och diket vid fyndplatsen ligger som betesmark och väster om val-
len har aldrig i mannaminne plöjts, medan jorden öster därom plöjdes
senast för en fem, sex år sedan. Månsgården tillhör hemmansägaren *John*
Antonsson.

6-
Diket, vari delarna av skrovet först påträffades, grävdes för om-
kring 30 år sedan. Vid denna upplysning påminde sig Ahlin, vars hustrus
släkt Månsgården förr tillhörde, att han hört talas om, att man någon
gång vid grävning påträffat en gammal båt. Den nuvarande ägaren hade
däremot ej någonsin hört talas om saken. För två år sedan upprensades
diket av en dräng, som då ingenting nämde om resterna av farkosten.
Det var Antonsson själv, som denna sista sommar utfört arbetet och noga
aktat sig för att skada något av trävirket. Ahlin berättade, att då man
först grävt diket, högg man bort åtminstone en grov bit, som var i vä-
gen och av denna, som var av ek, hade man gjort " sennestickor " till
att bryna liar med.

2
I diket botten lågo vid besiktningen fartygsborden blottade på bå-
da sidorna av en grov stock, vari ett fyrkantigt spår var upphugget.
(Fig. 3) Bredvid spåret fanns en gren, [vars betydelse då ej insågs.]
(Fig. 4) och i östra dikes^{sk}grävningen låg ett spant, som med ändan låg
an emot ett av borden, vilket var smalare och grövre än de övriga.

Borden voro klinkade och i nagelhålen sutto rester av runda järnnaglar. Prov för pollen-analys togos av Ahlin.

Av vad man kunde se, framgick det, att det var fråga om en klinkbyggd farkost med spant och köl. Såväl kölsvinet, med mastspåret, som den " stående " kölgången vittnade om, att farkosten hade varit riggad med mast och segel. Den förut omnämnda smala, grova bordgången kunde man tyda som ett primitivt drag, en i själva skalet, mellan sida och slag, infogad långskeppsförstärkning, jämförlig med vikingaskeppens *meginhuft* och då virket bestod av ek, väl bibehållet, ansågs en utgrävning av farkosten väl motiverad.

Riksantikvarien underrättades om fyndet och grävningsfullmakt lämnades till *intendenten Sven T. Kjellberg* att *preliminärt undersöka fyndet* till Göteborgs Musei Historiska Avdelning, varefter undertecknad erhöill uppdraget att utföra undersökningen.

Utgrävningen påbörjades lördagen den 16 september. Förutom undertecknad deltog i arbetet vakten vid Göteborgs Museum Arthur Lindskog, Mångårdens ägare, hemmansägare Antonsson, samt *för uppsattnings* ~~och~~ chalméristen Gerhard Paulsson som biträdande arkitekt.

Enär inga skarvar av borden voro synliga i diket, var det omöjligt att sluta sig till, åt vilket håll fören eller aktern låg. Det föreföll som om skrovet låg djupare åt väster, det vill säga åt älven till, varför vi tänkte att blottade antagligen bäst bevarade delarna först, och därigenom vinna detaljerade upplysningar, som kunde vara av betydelse vid det fortsatta arbetet. Fördenskull började vi gräva på västra sidan om vallen och blottade därvid tre spantfack, samt nådde bordens halsar.

Under humuslagret, som var omkring 20 cm. djupt, kom ett tunnt lager, bestående till största delen av phragmitesrötter och blad, och under detta leran, i vilken båten låg. Två av spanten (n:ris 13 och 14) voro hela och bevarade på sina ursprungliga platser, men förövrigt lågo delar av bord, spant, knän, brokar och andra detaljer kringkastade om varandra inne i båten. Ingenting rubbades, utan alla delarna fingo vila på lerpelare, vilket gjorde, att arbetet endast relativt långsamt kunde framskrida. Hela skarpen var väl bevarad, varemot sidorna ovanför *meginhuft* ~~me~~ *närma stammen* ~~ninghuft~~ voro borta. Spant 15 var lösbrutet och skarpen ~~längst förut~~ hoppressad. Kölens, som vi trodde, aktra ända, frilades ~~deck~~, ~~trots det ringa utrymnet~~, varvid det konstaterades, att endast ett kort stycke av stammen fanns bevarad. Lasken mellan köl och stam var en vertikal bladsköt. Resningsknä synes ha saknats. Alla de blottlagda delarna voro av ek, endast en spira av furu, men denna verkade obearbetad och ej hörande till båten. Flera av detaljerna lågo så, att man ej kunde bilda

17
sig någon uppfattning om deras karaktär, andra åter hade en form, varav man ej kunde direkt sluta sig till deras funktion. Den mest anmärkningsvärda observationen bestod uti konstaterandet av att endast varannan bordhals nått fram och legat an mot stammen, medan varannan falsats till närmast undre bord och skarvats till detta, vars hals alltså blev betydligt bredare. (Fig. #) Dessa skarvar borde öppna sig akterut, vilket styrkte oss i den förmodan, att vi framgrävt akterskeppet. Frånvaron av roderspant gävo oss den föreställningen, att farkosten antingen ej styrts med roder eller haft rodret på akterstammen. Att vi från början tagit fel på för och akter visade sig emellertid redan vid början av grävningen påföljande måndag.

Schaktet omgärdades med taggtråd och en anslagstavla med "Tillträde förbjudet" uppsattes.

Måndagen den 18 september fortsattes arbetet. Vi öppnade nu ett schakt ifrån diket österut, blottläggande spantfack efter spantfack alltifrån spant 9 till spant 2. Under detta arbete funno vi ett flertal bordskarvar, vilka på insidan öppnade sig västeröver. Detta tvingade oss att i våra tankar " vända på båten "; så att fören blev den delen, som låg utpennad, och aktern den, som låg upp emot land. Kölen låg i W S W och O N O. Fullt i överensstämmelse med våra förväntningar var även att roderspantet påträffades, men lossbrutet från sin plats och kullvräkt. Hj. Falk (A. Seewesen, sid. 27) meddelar att aktern togs först, när man drog en båt på land.

Detta schakt behövdes ej grävas så djupt, enär akterskeppet av båten låg betydligt högre än förskeppet. Det översta av bordvägen om styrbord låg ända upp i phragmitesskiktet. Även i denna del av båten lågo spant, knän, balkar m.m. dels lossade från sina lägen, dels helt omringkastade. Allt fick dock vila på sina lerpelare, så som det fanns.

Troligt är, att båten dragits upp på en något sluttande lerbank och där slammats över, varefter frosten bidragit till att det ursprungligen högre liggande akterskeppet genom kälén undan för undan höjts och de översta delarna, om sådana skonats av isen, bortodlats, enär det är denna del av farkosten, som ligger under det sedan gammalt plöjda området.

Förutom det groft daterande fyndet av spantet för sidorodret, som i våra trakter anses ha kommit ur bruk under 1200--talets första årtionden, konstaterades dels att bordhalsarna akterut ägde samma utformning som förut, så att endast varannan nådde fram till stammen (Fig. 8), dels att spanten endast nådde upp till "^{meginkäpp} ~~meninghuff~~" och att tvärskeppsförstärkningarna utgjordes av "biti", balkar, som nådde från spanthuvud

-4-

till spanthuvud. Sidorna av båten stöddes av knän, ~~"kne"~~, vilka på ena sidan i något fall (spant n:r 2 och 11) kunde vara utformade i samma stycke som balken. (Fig. 9). Mellan knäna midskepps hade suttit delar, som sträckt sig från ~~"meginghufr"~~ uppåt, s.k. " halvband ", bestående endast av opplängder. Liknande " skelettsystem " är känt från de norska vikingaskeppen och andra nordiska, förhistoriska båtfynd.

Under denna dag inspekterades utgrävningen av intendenten Sven T. Kjellberg. På eftermiddagen omgärdades platsen åter med taggtråd, skylten uppsattes och platsen bevakades tills det mörknade. Detta oaktat hade under natten folk från Älvängen och Nol varit nere i schakten, varvid flera bräckliga trästycken sparkats sönder och andra rubbats från sina lägen. Det som var helt återställdes, så gott sig göra lät.

Dagen därpå utvidgades schaktet midskepps om styrbord, där sidan var bäst bibehållen, varvid det konstaterades att sidan över ~~"meginghufr"~~, som är det sjunde bordet, bestått av minst fem, möjligen sex bord. Således skulle farkosten haft tolv eller tretton bordgångar. Dessutom vidgades det förliga schaktet om babord, men då skrovet är fullständigt borta förut över ~~"meginghufr"~~, framkom endast några löst liggande delar. För övrigt undersöktes kölens aktra ände. Det visade sig, att här liksom förut endast ett litet stycke av akterstammen fanns bevarad och att lasken hade samma karaktär, vertikal bladsköt.

Under onsdagen genomgrävdes vallen. Stenarna i denna voro delvis mycket stora, så att de måste spräckas med slägga, innan vi kunde flytta dem åt sidan. Inne i båten lågo som överallt knän, balkar, m.m. helt i oordning (Fig. 10). I och med genomgrävningen av vallen och sammanslagningen av det förliga och akterliga schaktet frilades kölsvinet helt. Det sträcker sig från spantfacket mellan spant n:r 11 och 10 akteröver till spantfacket mellan spant n:r 8 och 7 (se plan och längdsektion). Det är nockat (knutat) i spant n:r 8, 9 och 10 (Fig. 11). Över spant 8 ligger ett ~~"lås"~~ naglat till spantet. Detta lås har hållits på sin plats av en balk, som nu delvis saknas (Fig. 12). Balken till spant 10 är borta och var antagligen den del, som bonden, då han för 30 år sedan grävde diket, använde till liestickor.

Torsdagen användes till att göra rent i båten, som blev helt frilagd. (Fig. 13). Planen, som utarbetats jämsides med grävningen fullbordades. Enär det ej regnat på flera dagar, sprutade vi vatten på hela båten, som täcktes med våta säckar, till stort förtröt för alla besökande, som sedan tidningarna fått reda på fyndet, i stora sällskap besökte fyndplatsen. Under dagens lopp inspekterades utgrävningen av intendenten Sven T.

Kjellberg, som i sitt sällskap hade sjökaptenen och styresmannen för Göteborgs Sjöfartsmuseum Olof Traung, samt dennes amanuens, ingenjör Ivan Pettersson.

För att kunna utföra dels en längdsektion, dels en tvärsektion för varje spant företogs under fredagen nödiga mätningar. Efter medgivande från intendenten Kjellberg borttogos alla lösa delar, som kunde komma ifråga av spant, balkar, knän och halvband, och utplacerades sedan, där man, genom mätningar och uträkningar med hjälp av nagelhålen, kunde sluta sig till att de ursprungligen haft sin plats (jfr. ^{Fig.} 13 och Fig. 14). Detta arbete var mycket svårt och tidsödande. I ett par fall kunde, tack vare, att delarna voro tärda eller på annat sätt skadade, ej full klarhet vinnas. En försvårande omständighet under detta arbete utgjorde det faktum, att bottnen och ännu mera styrbordssidan hade fallit ut sedan förbindningarna lossat, och därigenom försvårades mätningarna i hög grad.

Under själva utgrävningen hade även noggranna detaljskisser ritats på de flesta delarna, allteftersom dessa framkommo. Lördagen användes till att förse dessa ritningar med nödiga måttuppgifter, samt att justera och komplettera planen, särskilt vad angår nagelhål, bordskarvar och dylikt.

På söndagen ankom läroverksadjunkten doktor H. Thomasson från Trollhättan och tog prov för pollenanalys, dels utanför båten förut om babord, dels på ett par inuti båten kvarstående lerpelare (Fig. 15). Under dagen var det full folkvandring till fyndplatsen.

Sedan måndagen gått under diverse rengörings och fotograferingsarbeten, inspekterades den utgrävda båten på tisdagen av t.f. antikvarien doktor K.A. Gustafsson och konservatorn vid Statens Historiska Museum ingenjören Gillis Olson. Närvarande voro även den skicklige vikingaskeppsrestauratören Fr. Johannessen från Oslo och intendenten Sven T. Kjellberg. Det bestämdes då, att båten skulle tagas upp och konserveras, sedan det påpekats, dels att även om man igenfyllde schaktet med fuktig ren lera, skulle det vara svårt att utestänga luften helt och hållet, och dels att akterskeppet, som låg så nära ytan, var i fara att plöjas sönder ytterligare, enär fältet ej lång tid framåt skulle få ligga som det låg.

Arbetet med upptagningen, framgrävningen av några ej fullt frilagda föremål utanför skrovet, numreringen m.m. skulle utföras av intendenten Sven T. Kjellberg, enär undertecknad på grund av avflyttning från Göteborg dessvärre var förhindrad, och konserveringen skulle ombesörjas av ingenjör G. Olson.

Trots att leran noggrant undersöktes, särskilt de delar, som lågo närmast botten av skrovet och emot detta, påträffades ej andra lösfynd än några knytnävsstora stenar, liggande vid kölen i ett par av spantfacken akter om kölsvinet.

Båten

1. Kölen.

Kölen är oskarvad och håller i längd 12,70 meter. Den är liksom hela båten av ek. Tvärsnittet midskepps är -format, mera likt kölens på Gokstadskeppet, än Galtabäcks- och Osebergsskeppens kölars tvärsnitt, vilka äro mera -formade, därigenom givande vid handen, att botten varit rund och utan " skäre ", eller med andra ord sagt, båten har varit avsedd för rodd, först och främst, och endast i andra hand avsedd att framdrivas med segel. Eskekärrsbåten och Gokstadskeppet äro däremot ej endast möjliga att segla med utan även något att kryssa med. I de ålderdomliga fall där kölen har övervägande långskeppsförstärkande karaktär, t.ex. i Baumgarth - och Holmedals båtarna samt även i de norrländska skötbåtarna, så är kölen rent -formig och kantlisterna så breda att de utgöra en del av själva bordläggningen, så att säga. På dessa byggen är kölens främsta uppgift att stärka långskepps och göra det möjligt, att " lägga " borden så mycket att tillräcklig stabilitet uppnås. Nydamsbåten, som ej har ordentlig köl utan endast kölplanka, har fördenskull måst byggas för spetsig i botten med för mycket " stående " bottenbord och därigenom blivit tung att ro och ej stabil utan ^{måske} att ha, förutom besättning och last, även omkring 1000 kilogram i ballast (denna uppgift erhållen av Fr. Johannassen).

Till skillnad mot de norska vikingaskeppen och i likhet med Galtabäcks - och Falsterbobåten saknar Eskekärrsskeppets köl för och akter spinning, det vill säga falsen för bordhalsarnas kanter. Dylik spinning sakna även Lödösebåten (dat. 1500-talet), Blekingsekorna delvis ännu, liksom de norrländska skötbåtarna och de preussiska vikingabåtarna, (Baumgarth - och den nyligen funna Danzigerbåten).

Kölens egenskaper tyda alltså på, att båten mycket väl kan vara förhistorisk och typologiskt sett är kölen genom frånvaron av spinning äldre än de norska vikingaskeppens. Dessutom giver kölen upplysning om, att båten var avsedd att framdrivas med segel, vilket ju överensstämmer med förekomsten av kölsvin med mastspår, den tämligen mycket stående " köl-gången " o.s.v.

2. Stammarna.

Att av stammarna, både för och akter, endast korta stycken finnas be-

varade, då däremot stycken av bordhalsarna högre upp mot jordytan ej äro skadade, tyder på, att stammarna avlägsnats med vilja, när båten övergavs och blev liggande vid älvstranden. Möjligen kunna stammarna varit snidade och detta varit skälet, varför man tagit dem, eller också ha de använts i ett annat bygge. På Baumgarthsbåten, som även fanns vid en flod, långt söder om Elbing, voro stammarna även borta. I de norska båtgravarna finnas icke några tecken på, att de tagits bort vid gravsättningen. Även Hj. Falk meddelar (Altnord. Seewesen, sid.44) att dyrbara delar avlägsnades, då båten ej kunde räddas.

Både för och akter ha i själva lasken varit inskarvade ett par stycken träbitar, som sålunda utgjort ett slags kri.

Att göra sig en föreställning om stammarnas karaktär är naturligtvis svårt, men på grund utav att endast varannan hals, breddad, nått fram till stammen och spinning ej funnits, finns det en viss grund för, att Eskekärrsbåtens stammar i likhet med Falsterbobåtens och Danzigerbåtens stammar varit försedda med hak på insidan för att göra detta svängda hult kraftigare. Resterna av Galtabäcksbåtens stammar visa båda ett tydligt hak, men vid rekonstruktionen fortsattes ej haken, vilka dock torde ha funnits. Ännen till stammar med hak ha funnits flera i Norge, dels sådana med trappstegslikt formade hak, dels sådana med haken så att säga vända åt andra hållet (nedåt), men dylika stävar ha ej påträffats i båtgravarna. Om ännenas ålder svävar man i ovisshet. (uppg. av Shetelig). Falsterbobåtens stammars hak äro vända uppåt, som trappsteg, på Danzigerbåten äro de vända nedåt. Tydligen är det ämnets form, som varit bestämmande för hakens karaktär. Förbindningen i laskarna har varit järnnaglar.

Frånvaron av spinning, möjligheten av hak i stammarna, äro tecken på att stammarna ej ägt samma karaktär som de norska vikingaskeppens, något som är en viktig sak att hålla i minnet vid en eventuell montering.

3. Bordläggningen.

obs!
Borden äro tunna, av ek, och klinkade samman. Bredden är varierande, beroende på kantkrummet. Förbindningen mellan borden består av nitar av järn med runda huvud och fyrkantiga brickor. De äro nitade på insidan, utom i skarparna, där de, liksom på den norska vikingaskeppen, äro nitade på utsidan. Laskarna mellan borden äro på utsidan sig öppnande akteröver, enkla bladskötar och försedda med tre järnnaglar (Fig.16). Tätningen i laskarna är tyg, nästan helt ^{för}multnat, och " landet " är tätat med hår, tro-
ligen nöthår. Då borden endast haft mycket grunda rännor för tätningen är denna ytterst sparsam, men där nåten ännu äro oskadade, äro de så trånga, att man endast med svårighet kan tränga in ett vanligt pennknivsblad. Det-

ta tyder på, att båten varit välbyggd och fullt sjövärdig, då den rampone-
rades och övergavs. Löösebåten från 1500-talet hade djupa rännor för de
grova, tvåslagna tättningslisterna av nöthår.

Skarvlappar över laskarna finnas ej, ej heller skarvar vid spanten el-
ler andra ej förhistoriska detaljer. I de tre spantfacken (röna), som be-
gränsas av spant n:r 5 - 8, finnas flera skarvar i borden bredvid varandra,
något som ger en viss svaghet åt skrovet akter om midskepps. Vid spant n: 6
finnes ett stycke av kölgången om babord, som ej är mer än en halv meter
lång. Denna bit bordgång är möjligen insatt vid någon reparation.

Kölgången är naglad till kölens kantlister i likhet med de flesta för-
historiska båtbyggen i Norden, men i motsats till förhållandet i Galtabäcksskeppet,
som saknar förbindningar utom för och akter mellan dessa delar.

Den egendomliga konstruktionen, varigenom endast varannan bordhals,
breddad når fram till stammarna, medan varannan falsas in i det undre i
ett hak, är ej enastående. (Fig. 17). Den nyligen påträffade Danzigerbåten
visar samma system helt genomfört. I Norge tycks det däremot alldeles sak-
nas. En avlägsen men tydlig likhet visa vissa snipor i Vättern, där ett av
borden avsmalnar för och akter så mycket, att det endast med en försvinnan-
de spets når fram till stammarna, medan det falsas till det undre.

Båtens botten består av sex bord, varefter det sjunde kommer i själva
slaget. Detta är, som ovan nämnts, smalare, men betydligt grövre och utgör
ett slags livhult, en långskeppsförstärkning, inlagd i själva bordvägen och
ej placerad innanför spanten som i Galtabäcksskeppet. Denna "meginhufv"
anses vara en rent förhistorisk konstruktion, och är, som sig bör, krafti-
gast midskepps, där båten, tack vare att borden " ligga " mera där, är sva-
gare, medan den är förtunnad och något bredare för och akter, där förstärk-
ning ej är så nödvändig, emedan borden i skarparna " stå " mera.

Av båtens höga sidor finns endast en del om styrbord bevarad, midskepps
och något akterut mot låringen. Fem bord kunna urskiljas, möjligt är, att ett
sjätte funnits, då ett av halvbanden når upp över femte gången på sidan.
Om århåll eller håar använts till de väl rätt få bunkårorna, kan man ej slu-
ta sig till av de bevarade delarna. Däremot finnas ej mindre än tre balk-
liknande stycken bevarade, med täta nagelhål för tränaglar, och dessa kun-
na ha utgjort delar av en äsing.

Det om bordläggningen anförda giver vid handen, att båten är mycket
skickligt byggd, rent tekniskt sett, att konstruktionen är rent vikingantida-
mässig, och att paralleller kunna dragas med dels fynd i Norge, dels i Ös-
tersjön (Preussen).

4. Bottenstockar, balkar, knän och opplängder.

Bottenstockarna, som samtliga äro självvuxna av ek, gå i ett stycke från "meginghufr" till "meginghufr". Spant n:r 12 är dock (sekundärt?) skarvat om babord. De äro till antalet 17, roderspantet och brokarna ej inberäknade. Inåt båten äro de avrundade och mycket väl bearbetade. Utåt bordvägen äro hak upphuggna, så att de ligga dikt an mot borden. Den från de norska vikingaskeppen så välkända och inom andra kulturer än de nordiska (i Söderhavet) förekommande konstruktionen, med spanten surrade till utsparade klampar i borden, vilket givetvis är att betrakta som ett ålderdomligt och primitivt drag, finnes ej här. Spant, som här "nerlänade" till borden, äro kända från såväl Galtabäcksskeppet som Falsterbo- och de preussiska båtarna. Säkert ha båda konstruktionerna förekommit samtidigt, medan den primitiva, svagare och framförallt dyrbarare har hållit sig kvar hos begravningsfarkosterna och de båtar, som haft med kulturen att göra. Förbindningarna mellan spant och bord bestå av enenaglar, med årtatten "kilen" av furu inne i båten. Endast två naglar i tredje och femte bordgången, finnas på varje sida, vilket får anses mycket litet, isynnerhet som det ej finnes någon förbindning mellan spant och köl.

Roderspantet, som är betydligt grövre än de övriga spanten, har haft sin plats över hälen, d.v.s. kölens aktra ände. (Fig. 13). Det låg kullvräkt, men tack vare, att det varit naglat vid borden med dubbla naglar i ett och samma bord, kunde dess plats noga bestämmas. Ena halvan är mycket väl bevarad. Det är troligt, att detta spant, i motsats till de andra spanten, nått upp även längs sidan över "meginghufr". Hur rodret varit fäst är omöjligt att säga, enär det är styrbordsdelen, som är skadad. Av "vårtan" kunde ingenting återfinnas, ej heller något av rodret eller styrpinnen. (Fig. 17 a).

Över spanten och vilande på dessas ändar ha balkarna, tvärskeppsförstärkningarna, varit naglade med tränaglar, vanligen endast med en nagel. På undersidan av balkarnas ändar äro grunda fördjupningar, som passa till spantens huvud. Längden av dessa balkar ger goda mått på avståndet från "meginghufr" till "meginghufr" för vart spant. Ett par av balkarna fortsatte, som redan nämnts, på ena sidan direkt i knäet, vilket är att betrakta som ett utslag av den primitiva tendens att göra så mycket som möjligt i ett enda "självgrott" stycke, och vilket ännu kan spåras hos allmogemässiga båtbyggare (Fig. 18). Det blev starkare så, trodde man, enär man undgick att lita på förbindningar. De oskarvade spanten kunna sägas vittna om detsamma. Regeln var emellertid, att ett knä fästes med

två tränaglar till balken på var sida och sträckte sig uppåt över fyra av borden till sidan. Träsnaglarna voro placerade i andra och fjärde bordsgången från "meginghufr" räknat. Knäet till spant n:r 11 om styrbord är bevarat i hela sin längd.

Midskepps funnos mellan knäna s.k. halvband, bestående endast av opplängder. (Fig. 19). Nedtill stöddes deras tillspetsade ändar mot "meginghufr", och från denna räknat, sutto naglarna i första, tredje och femte av sidans bordsgångar. Systemet med nagelhålen för knä och halvband är dock ej helt konsekvent genomfört. Det förefaller som om halvbanden nått högre upp på sidan än knäna.

Trots de många individuella lösningarna är dock detta på primitiva, urholkade båttyper tillbakagående, traditionella, systemet i alla förhistoriska nordiska fynd av byggda kölbåtar mer eller mindre skönjbart. Den spantade delen med köl och äsing eller "meginghufr" som långskepps förstärkningar och balkar eller tofter som tvärskepps förstärkningar, jämte, om sådan del finnes, högre eller lägre sidor, stödda av knän över balkarna och i-bland även av opplängder (halvband), äro, organiskt sett, de huvudelement, som man har att räkna med. Tack vare "skelettets" karaktär hos Eskekärrsbåten, ligger det i öppen dag, att farkosten är en alltigenom nordiskt "vikingatidsmässig" produkt.

Hur brokarna varit placerade och i vilken vinkel de suttit emot stammarna, därom får man ingen ledning av fyndet, enär ju stammarna saknas. Likaså är det omöjligt att uttala sig i detalj om hur alla de större och mindre knäna, som lågo kringströdda på botten, ursprungligen varit placerade. Det är möjligt att i detta hänseende det ena kan giva det andra vid en blivande montering. Antagligen ha de ingått i inredningen. Vid utplaceringen av spanten, efter utgrävningen av båten, befanns det att en bottenstock, av alldeles samma karaktär som de övriga midskepps liggande, ej kunde passas in, enär ingen plats fanns och ej heller några hål i borden utmärkte att flera spant funnits. I spantet, som var helt, sutto naglar kvar, som visade, att det ej endast var en reservdel. Det kan ju tänkas, att flera bitar än detta spant ej ingått som delar i båten, fastän de funnos där, liggande tillsammans med de av isen lösryckta element, som genom mätningar kunde läggas in på sina respektive platser.

5. Kölsvinet.

I jämförelse med spant, balkar och knän är kölsvinet tämligen rått upphugget. Det hålles på sin plats ovan kölen midskepps dels därigenom att det ärnockat (knutat) in i spant n:r 8, 9 och 10, dels därigenom att ett "lås" legat över spant n:r 8 och hållits på sin plats av balken ö-

ver detta spant. Om ett liknande legat över spant nr 10 är ej påvisbart. Något hak för ett sådant finnes ej, och vid seglingen, pressar kraften nedåt och ej uppåt på denna del.

Den självvuxna grenen på förkant av själva spåret för masten, är avbruten. Den har liksom på Tuneskeppet nått upp i segelbalken eller åtmostone i mastfisker, om en sådan funnits. Dels har den utgjort ett stöd (snelda) för konstruktionen ovanför, dels har man stött mástroten mot grenen, då man rest masten. Galtabäcksskeppet har en motsvarighet i den bräda, som varit infälld mellan björnen, som tvärskepps stött kölsvinet, och segeltoften eller balken. Liknande konstruktioner finnas även i moderna båtar, jfr. " mastränna " och dylikt. I bottnen på det fyrkantiga spåret för masten finnes ett litet runt, några centimeter djupt hål. Vartill detta hål varit ämnat, är svårt att komma underfund med. Nära till hands ligger den gissningen, att man under masten haft en amulett liksom i våra dagar (jfr. " mastpeng "), och att denna legat bevarad under en propp eller dylikt, då man ju ofta fällde masten, vid rodd, strid o.s.v.

Kölsvinets eller " mastkärringens ", som den även kallas, utomordentliga storlek och styrka hos förhistoriska nordiska fartyg, beror säkerligen på, att man ej använde stödjande rigg, utan seglade " på bare träet " liksom man fortfarande gör i norra Bohuslän och södra Östlandet i Norge. När man började använda stag och vant, kunde kölsvinets dimensioner förminskas högst väsentligt. Kölsvinets utformning och storlek giva tydligt vid handen, att även denna detalj är av vikingatidsmässig karaktär.

6. Betingar.

Både för och akter funnos runda bitar med urtagningar i ändarna och nagelhål. På den förliga och kortare fanns även en gren. Antagligen äro dessa betingar, som suttit tvärskepps och tjänstgjort som krysshult för förtöjningsändar, ankartåg, skot och halsar m.m. Hur de varit fästade och var, är omöjligt att för närvarande uttala sig om. (Fig. 20)

Av de rön, som gjorts under utgrävningen, och av de paralleller med förhistoriska och senare farkoster som dragits, har det varit möjligt att komma fram till följande preliminära karaktärisering av Eskekärrsbåten.

Båten är klinkbyggd och alltså nordisk. De romerska voro byggda på kravell. Av kölen, bordläggningen och kölsvinet att döma erbjuder den många likheter med de norska vikingaskeppen, som påträffats i Vestfold. Den huvudsakliga olikheten består, byggnadstekniskt sett, uti spantens nagling till borden i stället för dess surring till i borden utsparade klampar. Detta kan förklaras därigenom, att de norska vikingaskeppen vo-

ro ytterst dyrbara och gammaldags utformade fartyg, som troligen ej varit i vatten, utom under begravningsfärden, då inga tecken på skamfilning och slitage kunna upptäckas varken på skrov eller tillbehör, t.ex. ^{ärhål} / ^{m.m.} / åror. I de fall då fynden ej utgjorts av gravfynd eller offerade båtar (Kvalsunds- och Nydamsbåtarna) ha ej heller denna primitiva och dyrbara konstruktion förekommit. Galtabäcksbåten, som ju är flera århundraden äldre än vikingaskeppen, visar i flera avseenden, liksom Baumgarths - och Danzigerbåten i Preussen och Falsterbobåten, en betydligt " modernare " utformning, rent typologiskt sett. Bordhalsarnas system, liksom misstanken om att stammarna haft hak inåt, jämte frånvaron av spinning på såväl köländar som stammar, giver vid handen, att man måste ha sina blickar även riktade åt sydliga, germanska båttyper (Falsterbo, Baumgarth och Danzig), då det gäller att inplacera Eskekärrsbåten i räckan av fynd av farkoster från förhistorisk tid. Rent typologiskt sett, oavsett till vad resultat man kommer genom det pollen-analytiska dateringsförsöket, synes det vara till fullo ådaga-lagt, att Eskekärrsbåten är en nordisk farkost av vikingatidstyp.

De höga sidorna över " meginghufr " de tränga skarparna och det tydliga " skäret " (kölskarpen midskepps) visa i största allmänhet på likheter med Gokstadskeppet. Förhållandet mellan längd och bredd torde även ha varit " vikingatidsmässigt."

Den kulturhistoriska betydelsen av fyndet kan knappast överskattas. Farkosten har i detta fall verkligen haft en användning i sin tids praktiska liv, vilket man knappast ens kan ifrågasätta, att de norska grav- och offerbåtarna haft. Visserligen är båten mycket skadad, men dock så pass väl bibehållen, att en montering av densamma är väl motiverad och en i samband därmed företagen detaljerad undersökning att rekommendera, trots att svar på alla frågor troligen ej är att vänta.

Gävle i november.

Th. Libert, *Th. Libert*

Tillägg

Fortsatt utgrävning. Det tidigare schaktet utvidgades på båda långsidorna intill 2 meters bredd från båtskrovet för att utröna om utfallna delar dölde sig i dess omedelbara närhet. Såsom framgår av planen anträffades både på styrbords och babordssidorna knän av olika slag, opplängder, en balk, ett bord samt en längd med tätt sittande nagelhål av det slag, som förmodats kunna tillhöra åsingen.

Genom den utvidgade grävningen hade man hoppats erhålla fynd, som skulle kunna bidra till lösningen av frågan om det översta bordets utseende och anordning. Några spår av åbrål eller kejpar påträffades likväl icke. Ej heller kan man i nuvarande läge bestämma huruvida åsing funnits. På babordssidan längst förut anträffades ett knä med fyrkantig urtagning. Sådana hade tidigare också framkommit inom skrovet utan att man kunde lokalisera deras ursprungliga plats. Den förmodan syntes dock ligga nära tillhands, att de kommit till användning i samband med åsingen. Det gjorda fyndet utanför skrovet skulle möjligen även kunna peka i denna riktning.

Schaktet utvidgades även för- och akterut för att eftersöka stävarna, av vilka likväl inga ytterligare spår framkommo.

Märkning och nedtagning. Efter det system, som användes i Norge och varom ingenjör Fr. Johannessen lämnade upplysning, skedde nedmärkningen efter följande principer. Båten utgör i sin byggnad ett koordinatsystem, i vilket kölen och spanten äro axlarna. Genom att numrera spanten i ordning akterifrån börjande med nummer 1 och genom att förfara på samma sätt med borden börjande vid kölen med angivande av bokstaven S för styrbord och B för babord erhålles ett system, inom vilket varje del av båten och varje lösfynd kunna lokaliseras.

Själva märkningen utfördes genom fastspikade kopparplåtar med instämpade tecken. De olika tecknen äro:

Spant	1, 2, 3 o.s.v.
Bord, styrbord	G 1 S, G 2 S, G 3 S, o.s.v. (bokstaven G efter det norska <u>gangbord</u>).
" , babord	G 1 B, G 2 B, G 3 B o.s.v.
Roderspant	R
För	F
Akter	A
Köl	varje spants läge är angivet genom 1, 2, 3 o.s.v.

Balkar

ha spantens nummer samt angivande av styrbords eller babordssida, där så kunnat ske.

Opplängd

Spantets nummer och styrbord eller babordstecken. Där halvband finnas mellan spanten utsättas de båda närmaste spantnumren och sidans tecken.

På planen äro spantnumren samt styrbordssidans bordnummer utsatta.

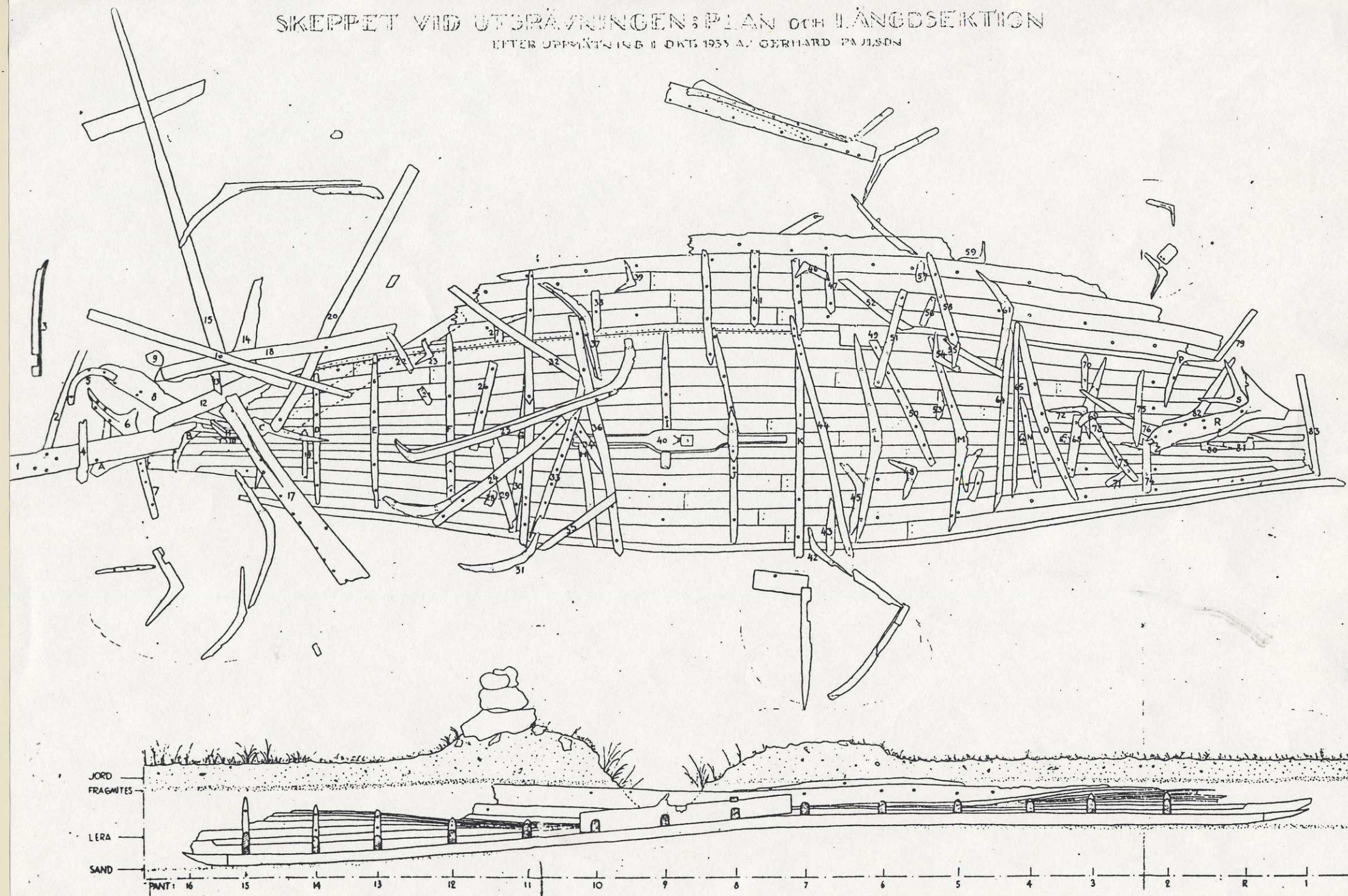
Sedan varje del blivit märkt på ovan angivna sätt borttogos alla lösa delar i båtens inre och rengjordes väl från lera. Vid lösgörandet av borden gjordes till en början försök att taga dessa uppifrån och ned mot kölen. Svårigheten att därvid skydda den svaga kant vid bordet, utmed vilken nithålen äro placerade, gav emellertid vid handen att löstagandet måste ske från kölen och uppåt. Efter att med bladsåg ha avskurit de nitar, som ännu fasthöllo de vid kölen fästa borden, lyckades det efter stora svårigheter att taga upp kölen. Borden läto sig sedan med lätthet löstaga.

På styrbords yttersida anträffades midskepps mellan 6:te bordet och meginhufr samt mellan 9:de och 10:de bordet spikade skoningslister av tunna eklattor. Deras läge angives med prickade linjer på planen.

Efter båtens borttagande undersöktes fyndplatsen ytterligare, men inga lösfynd anträffades.

De löstagna delarna fraktades per lastbil till Göteborgs Museum, där de upplades för konservering i särskilt iordningställd lokal. Detta arbete, som bedrivits efter direktiv givna av ingenjör Gillis Olson, är ännu icke fullt avslutat.

SIKEPPET VID UTGRÄVNINGEN: PLAN OCH LÄNGDSEKTION
EFTER UPPMÄTNING I DAT 1955 AV GERHARD PAULSON





Historiska Avdelningen

Västergötland.

öble hd.

Stankans sn.

Stekjärn.



Foto. Lindslog 33.

R. 73:17.

Stekjärnskeppet: det utgrävda skeppet från fören,
spant och bitar tillrättalagda.

100/
36



Historiska Avdelningen

Invent. n. 1 46456.

Västergötland.

Alle h. d.

Flarrkärr s.m.

Äskelhär.



Foto. A. Lindskog. 1933. **D 883** (D. 5148) Neg. 6: 574

Från Äskelhärsskeppets utgrävning.

Ordnade spant, ballsar och knän.

Se till akterifrån. I förgrunden roderspantet.



Historiska Avdelningen

Västergötland.

Åke Ud.

Stankärrs av.

Stekärr.



Foto. Lindskog 33.

R. 73:10.

Stekärrskeppet: rengöring av upptagna delar:
från vänster: Olsson, Antonsson, Erik, Lindskog.
John Antonsson



Historiska Avdelningen

Västergötland.

Alfhed.

Åskekärrsön.

Åskekärr.



Foto. Kjellberg 33.

R. 71:10.

Åskekärrskeppet: Johan Eklin tar
pollenprov i diket.



Historiska Avdelningen

Västergötland.

Alc. Id.

Stankäms sn.

Årkekärr.



Foto. Kjellberg 33.

R. F/1:2.

Från Årkekärrsteppets utgrävning: fynd-
platsen mot älven.



Historiska Avdelningen

Västergötland.

Åke lid.

Åstehäns sn.

Åstehäns



Foto. Kjellberg 33.

Åstehänskeppet: fyndet i diket.

R. F1:F.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke hd.
Stankärrs sn.
Åstekärr.



Foto. Kjellberg 33. R. 71:3.
Från Åstekärrskeppets utgrävning:
Fyndet i diket.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke hd.
Stankärrs sn.
Åstekärr.



Foto. Kjellberg 33. R. 71:5.
Från Åstekärrskeppets utgrävning:
Fyndet i diket.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Äle hd.
Starkåns sn.
Åstekårr



Foto. Humbla 33.

R. 72:4.

Åstekårrskeppet: Fyndplatsen vid arbetets början.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Äle hd.
Starkåns sn.
Åstekårr.



Foto. Humbla 33.

R. 72:5.

Fyndplatsen för Åstekårrskeppet vid
arbetets början.

100/
36



Historiska Avdelningen

Ino. m. n. 46456.

Västergötland.

Åke L. d.

Starkhärre s. m.

Åskeshärre.



Historiska Avdelningen

Västergötland.

Åke L. d.

Starkhärre s. m.

Åskeshärre.



Foto. A. Lindskog 1933.

D 882 (B. 5146.)

Bilden visar delarnas ordning akter om mid-
skepps.

Nog. b: 573



Foto. Lindskog 33.

R. 73:11.

Fram utgrävningen av Åskeshärreskeppet:
En Antomsson har dukat kaffebordet.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Alf hd.
Starkäns sn.
Stekær.



Foto. Lindskog 33. R. 73:21.
Stekærskippet: anordning för fotografering
ovanifrån.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Alf hd.
Starkäns sn.
Stekær.



Foto. Humblø 33. R. 73:22.
Stekærskippet: fotografering ovanifrån.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Alm län.
Stankarvs sn.
Stekarv.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Alm län.
Stankarvs sn.
Stekarv.



Foto. Grindskog 33.

R. 73:6.

Från Stekarvsskeppets utgrävning: fynd-
platsen med det utgrävda fartyget.

Till v. konservator G. Olsson och amanuens
O. Hanslof.



Foto. Kjellberg 33.

R. 71:9.

Stekarvsskeppet: Johan Alin, Hamblar och
Hanslof i arbete.



Historiska Avdelningen

Västergötland.

Åke hd.

Åstekans sv.

Åstekan.



Foto. Kjellberg 33.

R. 71:14.

Åstekanstoppet: Humbla, Ålin,
Hasslöf vid fyndet.

ÄSKEKÄRRSBÅTEN KÖLEN

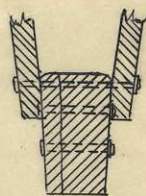
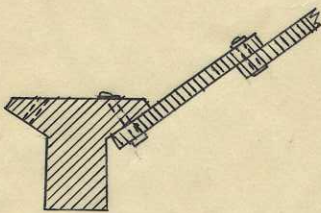
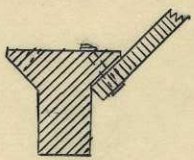
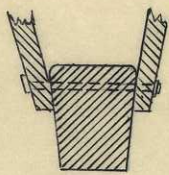
sektioner 1:10

mellan R och 2,

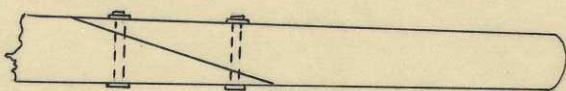
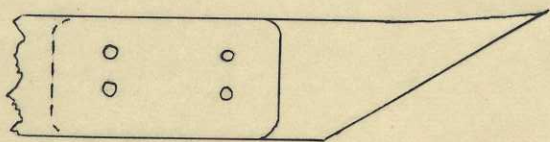
vid 4,

vid 6,

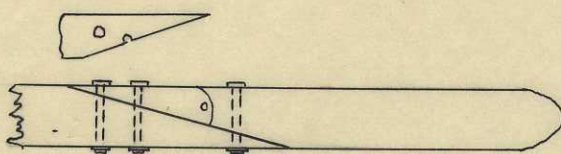
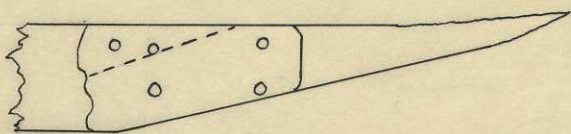
vid 15.



lasken i fören 1:10.



lasken i aktern.



Göteborg i oktober 1933.

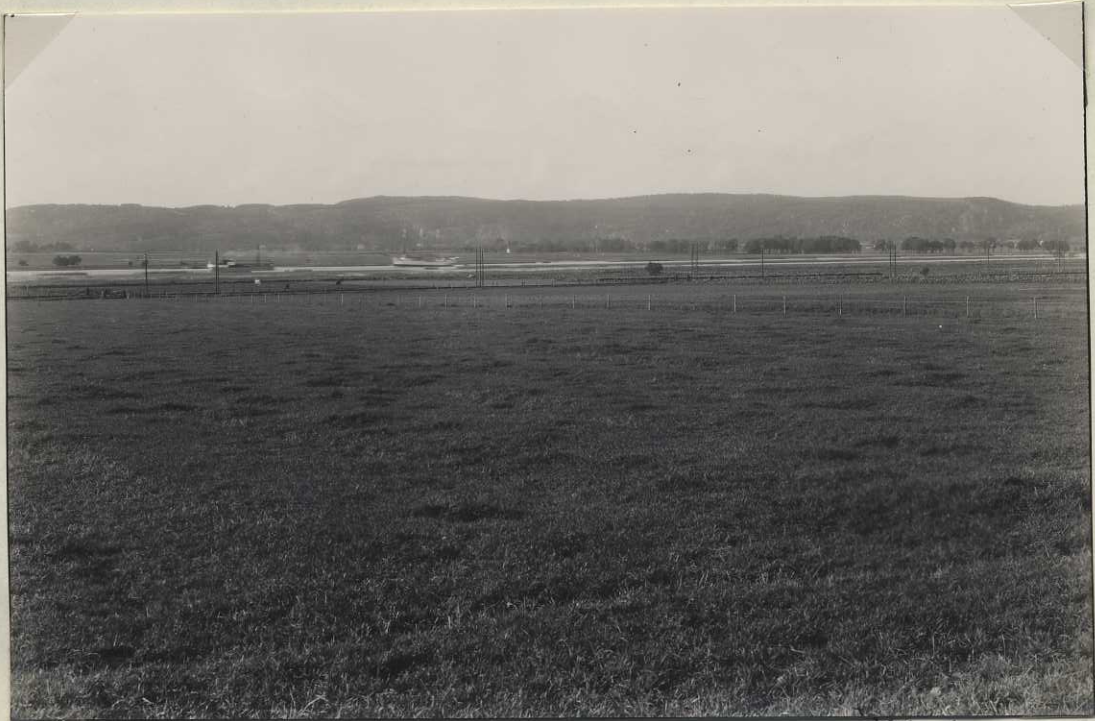
Richard Paulson

Västergötland.

Ale h:d.

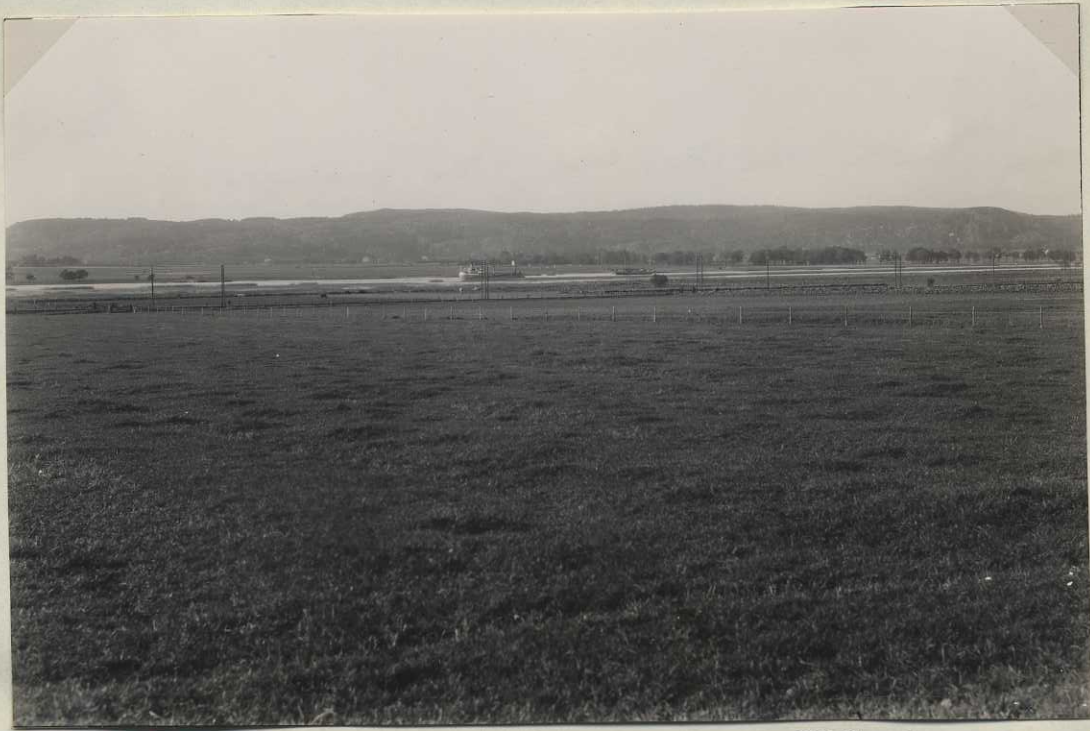
Starrkärr s:n.

Äskekärr.



D 878

Fyndplatsen för Äskekärrsbåten. Plåt n. r. 1516.
Bilden tagen från öster mot väster.



D 879

Se föregående. Plåt n. r. 1517.
Foto N. Niklasson 1934.

Västergötland.

Ale h:d.

Starrkärr s:n.

Äskekärr.



D 880

Plat n. r. 1518.

Fyndplatsen för Äskekärrsbåten.
Bilden tagen från väster mot öster.



D 881

Plat n. r. 1519.

Fyndplatsen för Äskekärrsbåten.
Bilden tagen från öster mot väster.

Foto N. Niklasson 1934.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Ale h:d.
Starrkärrs sn.
Äskekärr.



Foto. Lindström 33.
Från Äskekärrs båtens utgrävning.
: Förskipet alldeles från.

100/
36

Ino. m:n 46456.

Västergötland.
Ale h:d.
Starrkärr s:n.
Äskekärr.



D 888

Neg. G: 579

Från Äskekärrs båtens utgrävning.

Foto N. Niklasson 1933.

100/
36

In. n. 1 46456.

Västergötland.

Ale h:d.

Starrkärr s:n.

Äskekärr.

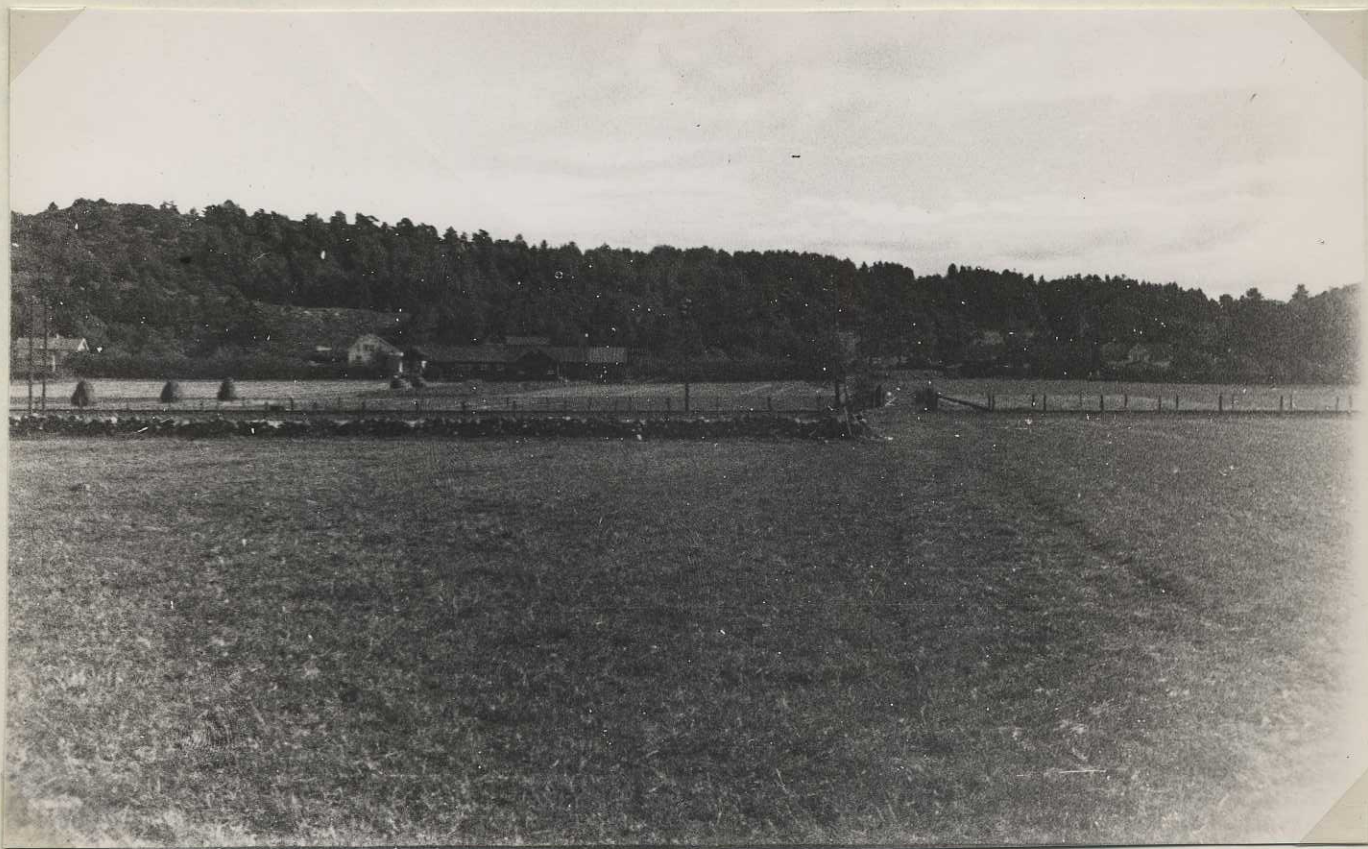


Foto Sven T. Kjellberg 1933.

D. 71. 1.

Utsikten från fyndplatsen österut med Månggården
i Äskekärr skymtande till höger.

Västergötland.

Ale h:d.

Starrkärr s:n.

Äskekärr.



D 886

Neg. 6: 577

Äskekärrsbatens utgrävning.



D 887

Neg. 6: 578

Se föregående.

Foto N. Niklasson 1933.

Västergötland
Ale härad
Starrkärr socken
Äskekärr

Från utgrävningen av Äskkärrsbåten



D 858

Neg. C 581

Västergötland.

Ale h:d.

Starrkärr s:n.

Äskekärr.



D 884

Neg. G. 575

Från Äskekärrsbåtens utgrävning.
Till vänster synes bordhalsarnas karaktär.



D 885

Neg. G. 576

Från Äskekärrsbåtens utgrävning.

Foto N. Niklasson 1933.

Museets arkiv
94/56





Historiska Avdelningen

Västergötland.

Alc. hd.

Stankarv sv.

Stekarv.



Foto. Lindberg 33.

R. 73:8.

Från Stankarvsteppets uppgrävande: kafferast,
fr. v. Olsson, Hasselöf, Antonsson.

Västergötland
Ale härad
Starrkärr socken
Äskekärr



C 340

Plåt nr a 2879



C 341

Plåt nr a 2880

Plåt nr a 2881



C 342

Västergötland
Ale härad
Starrkärr socken
Äskekärr



C 343

Plåt nr a 2882



C 344

Plåt nr a 2883



C 345

GAM: 46456: 8 Plåt nr a 2884

Västergötland
Ale härad
Starrkärr socken
Äskekärr

Från utgrävningen av Äskekärrsbåten.



D 854

Neg. C 580



D 855

Neg. C 587

Västergötland
Ale härad
Starrkärr socken
Äskekärr

Från utgrävningen av Äskekärrsbåten.



D 856

Neg. C 589



D 857

Neg. C 591

Västergötland
Ale härad
Starrkärr socken
Äskekärr

Från utgrävningen av Äskekärrsbåten



D 865

Neg. C 594

Västergötland
Ale härad
Starrkärr socken
Äskekärr

Från utgrävningen av Äskekärrsbåten.



D 850

Neg. C 590



D 851

Neg. C 593

Från utgrävningen av Äskekärrsbåten.

Västergötland
Ale härad
Starrkärr socken
Äskekärr



D 861

Neg. C 586



D 862

Neg. C 582

Från utgrävningen av Äskekärrsbåten

Västergötland
Ale härad
Starrkärr socken
Äskekärr



D 859

Neg. C 583



D 860

Neg. C 584

Västergötland.

Inv. n:r 46456.

Ale h:d.

Starrkärr s:n.

Äskekärr.



D 877

Plåt n:r A366.
Båtfynd från Äskekärr, Starr-
kärr s:n, Västergötland.

Göteborgs museum foto 1938.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke hd.
Stankäns sn.
Åstekärr.



D 875
Åstekänskeppet, spant 11-F, s. från F. (B. 5132.)

Neg. 6: 571



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke hd.
Stankäns sn.
Åstekärr.



D 876
Åstekänskeppet, spant 11-F, sett från F. (B. 5133.)

Neg. 6: 572



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Ale hd.
Stankarvs sn.
Åskekärr.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Ale hd.
Stankarvs sn.
Åskekärr.



Från Åskekärnskeppets utgrävning:
: G 3-6.

R. 72:9.
Foto. Humbla 33.



Foto. Humbla 33.

R. 72:10.

Åskekärnskeppet: detalj från försteppet 2-4.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke lid.
Stankärs sn.
Åstekärr.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke lid.
Stankärs sn.
Åstekärr.



Foto. Humbla 33.

Fran Åstekärrskeppets utgrävning.
Detalj av förskippet från söder.

R. 72:12.



Foto. Humbla 33.

Åstekärrskeppet: detalj av förskippet, 16-17
från styrbord.

R. 72:20.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Älvsjö.
Stankäns sn.
Älvsjö.



Foto. Humbla 33. R. 72:21.
Detalj av färdskottet, 17 i för-
grunden från fören.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Älvsjö.
Stankäns sn.
Älvsjö.



Foto. Humbla 33. R. 72:25.
Älvsjöskottet: Styrspantet.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Alm län.
Skarvåns sn.
Årkeån.

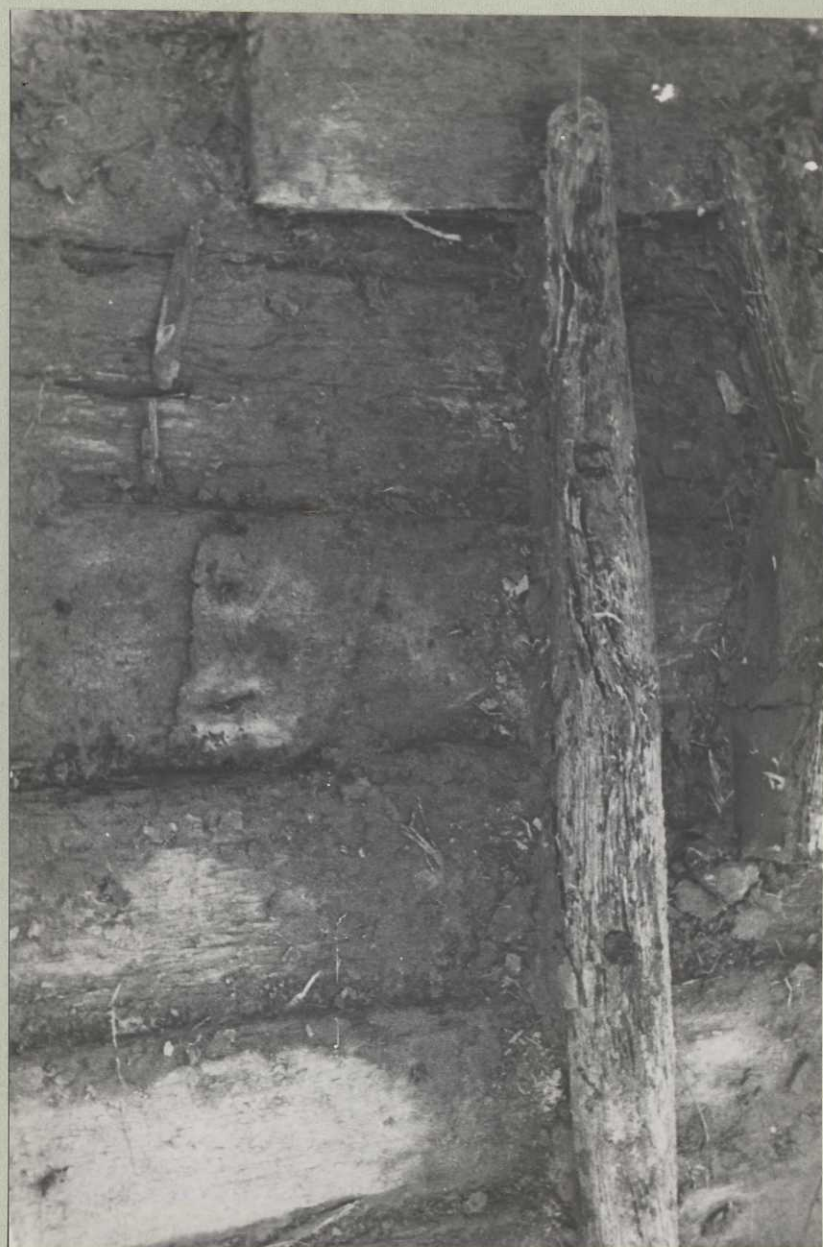


Foto. Humblé 33.

R. 72:26.

Från Årkeånskeppets utgrävning:
Detalj av spant och bordläggning.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Alm län.
Skarvåns sn.
Årkeån.



Foto. Humblé 33.

R. 72:27.

Från Årkeånskeppets utgrävning:
Styrbordsidan från 12 - fönt.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
o. l. l. d.
Stankäns sn.
Åkekärn.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
o. l. l. d.
Stankäns sn.
Åkekärn.



Foto. Humbla 33.

R. 72:28.

Åkekärnbåten: Styrbord 7-8.



Foto. Humbla 33.

R. 72:30.

Åkekärnskeppet: Förskeppet, bakkensidan från
aktern mot 17.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke tid.
Stankärrs sv.
Åstekärr.



Foto. Lindskog 33.

R. 73:13.

Åstekärrs keppet: Detalj av spant 12.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke tid.
Stankärrs sv.
Åstekärr.



Foto. Lindskog 33.

R. 73:14.

Från Åstekärrs keppets utgrävning:
Detalj av spant 12.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke lhd.
Stankärrs sv.
Åstekärr.



Foto. Lindsbo 33. R. 73:19.
Från Åstekärrskoppets utgrävning.
Renspartiet - 5.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke lhd.
Stankärrs sv.
Åstekärr.



Foto. Lindsbo 33.
Spant 10 S.

R. 73:24.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Äle lfd.
Stankarvs sn.
Åstekarv.



Foto. Lindskog 33.
Från Åstekarvskjuppets utgrävning:
Förskjupp från midtskepps halvd.

R. 73:26.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Äle lfd.
Stankarvs sn.
Åstekarv.



Foto. Lindskog 33.
Från Åstekarvskjuppets utgrävning:
Spant 5 - 11.

R. 73:28.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Ale lfd.
Stankäns sv.
Stekån.



Foto. Humbla 33. R. 72:7.
Stekånskeppet: "Kärningen"
från öster.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Ale lfd.
Stankäns sv.
Stekån.

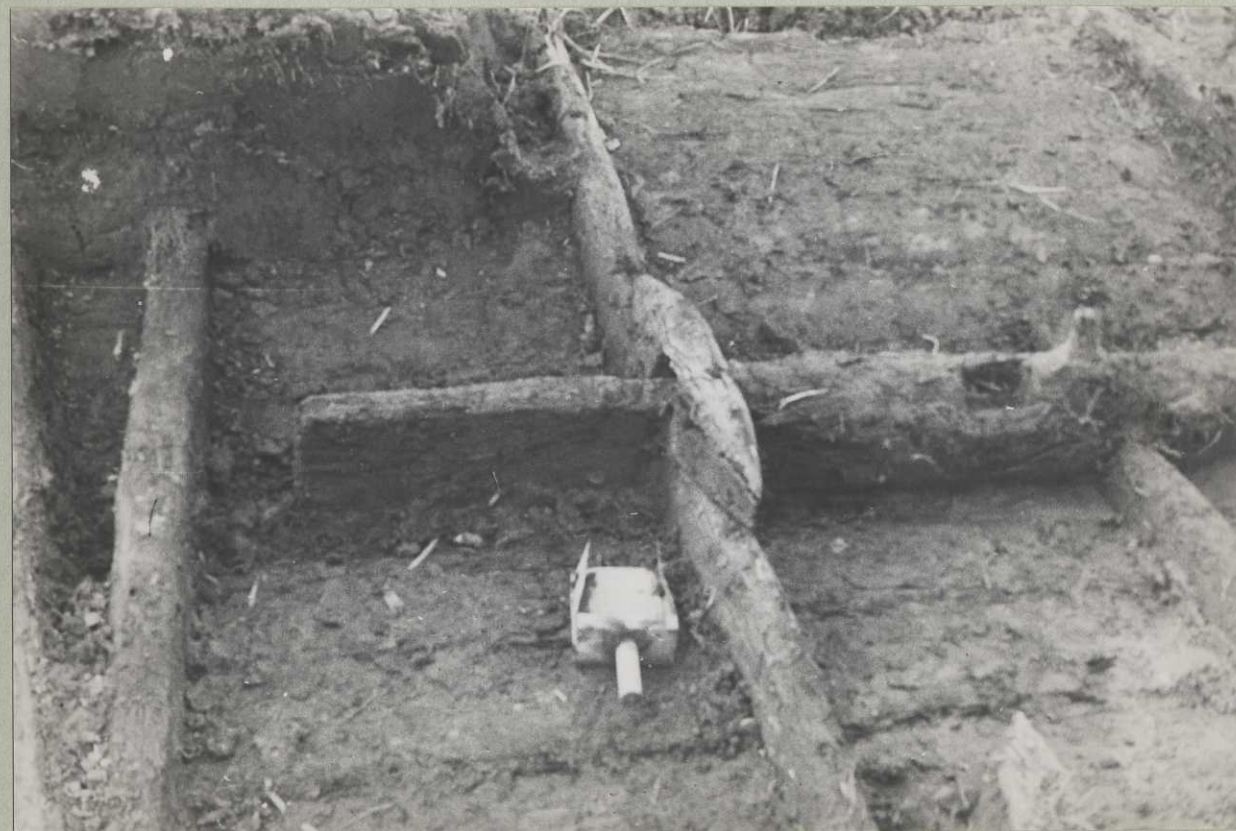


Foto. Humbla 33.

R. 72:11.

Stekånskeppet: Detalj av kärningen.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Älvsjö.
Starkärrs sv.
Stekarr.



Foto. Humblé 33.
Från Starkärrskeppet utgrävning:
"Kärningen" från öder.

R. 72:13.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Älvsjö.
Starkärrs sv.
Stekarr.



Foto. Grindskog 33.

R. 73:23.

Stekärrskeppet: Kärningen och spant 8
sklenifrån.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke hol.
Stankärrs sn.
Åstekärr.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke hol.
Stankärrs sn.
Åstekärr.



Foto. Numm. 33.

R. 72:14.

Åstekärrskeppet: "kärningen" från söder 7-4.



Foto. Numm. 33.

R. 72:23.

Åstekärrskeppet: Midtskeppet med "kärningen"
från babord.



Historiska Avdelningen

Västergötland.

Åle lfd.

Stankärrs sn.

Ålekärr.



Historiska Avdelningen

Västergötland.

Åle lfd.

Stankärrs sn.

Ålekärr.



D867

(B. 5124.)
Ålekärrskeppets utgrävning, skeppet taget
öranifrån med löjor från aktern, nr. 2.

Neg. 6: 563



D869

(B. 5126.)
Ålekärrskeppet utgrävning: skeppet taget
öranifrån med löjor från aktern, nr. 4.

Neg. 6: 565



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke lid.
Stankäms sv.
Åsketärr.



D 870

Åsketärrskeppets utgrävning: skeppet ovanifrån
med början från aktern, nr. 5.

Neg. 6: 566



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke lid.
Stankäms sv.
Åsketärr.



D 871

Från Åsketärrskeppets utgrävning:
skeppet ovanifrån med början från
aktern, nr. 6.

(B. 5128.)

Neg. 6 567



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke hd.
Stankäns sv.
Åstekärn.



D 872

(B. 5129.)
Åstekärnskeppets utgrävning:
skeppet taget oramifran med
bryan från aktern, nr. 7.

Neg. C: 568



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke hd.
Stankäns sv.
Åstekärn.



D 874

(B. 5131.)
Från Åstekärnskeppets utgrävning:
skeppet taget oramifran med bryan från
aktern, nr. 9.

Neg. C: 570



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Alb. hd.
Stankärrsn.
Stekärr.



Foto. Humbla 33.

R. 72:31.

Stekärrskeppet: skeppet under mätning
från aktern.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Alb. hd.
Stankärrsn.
Stekärr.

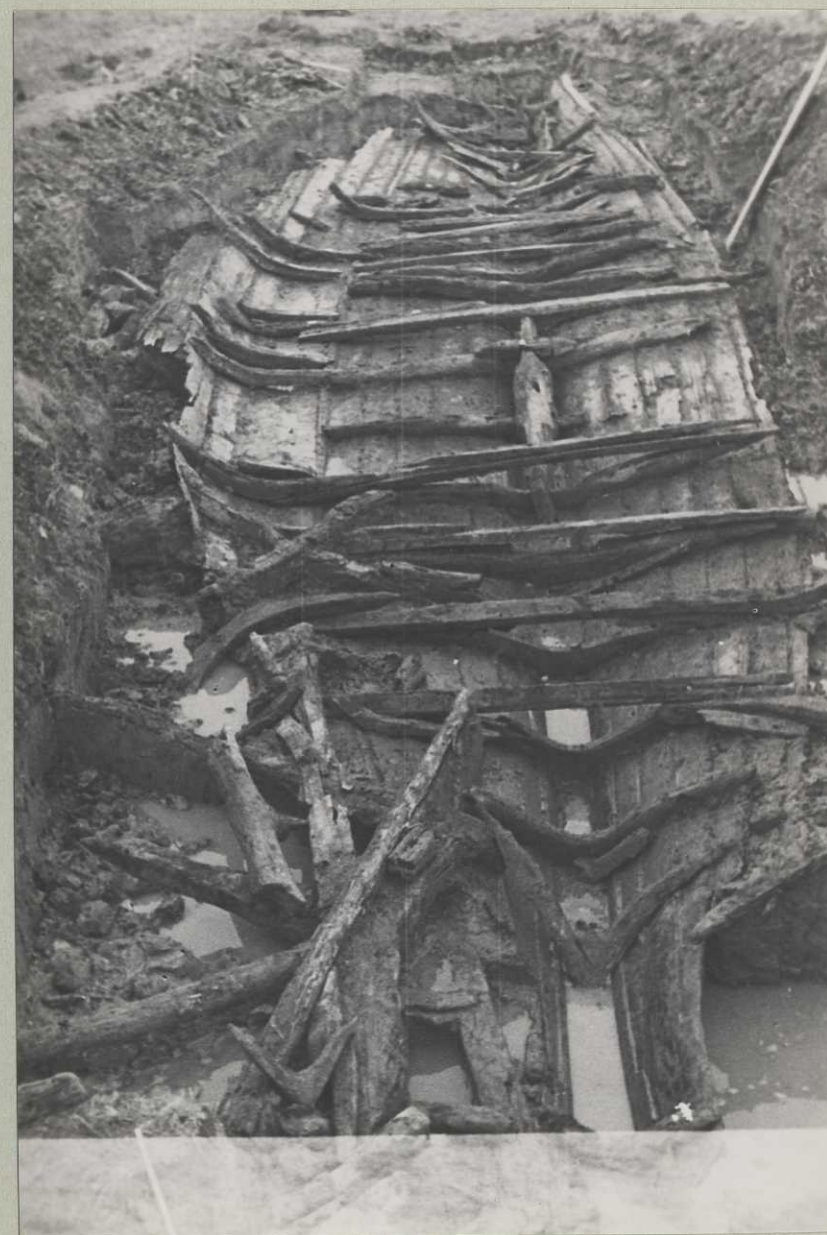


Foto. Lindström 33.

R. 73:16.

Från Stekärrskeppets utgrävning:
Det utgrävda skeppet från fören;
spant och bitar tillrättlagda.



Historiska Avdelningen

Västergötland .
Åke hdl.

Åkerkäms m.
Åkerkäms .



Foto. Lindska 33. R. 73:20.
Åkerkämshoppet: Det utgrävda hopp-
pet från åkern, spant och bitar
tillrättalagda.

Västergötland
Ale härad
Starrkärr socken
Äskekärr

Från utgrävningen av Äskekärrsbåten



D 852 NEZ SAKNAS!

Neg. C 595



D 853

Neg. C 592

Västergötland
Ale härad
Starrkärr socken
Äskekärr

Från utgrävningen av Äskekärrsbåten.



D 863

Neg. C 585



D 864

Neg. C 588



Historiska Avdelningen

Västergötland.

Åke Ud.

Starkärs sn.

Stekars.



Foto. 1933.

Tidningsfoto.

Från Starkärskeppets utgrävning.

Göteborgs Museum
Arkeologiska avdelningen



Historiska Avdelningen

Västergötland.

Alle hd.

Spankärns sn.

Åskeskär



Foto. 1933.

Tidnings-foto.

Åskeskärskäppet.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
öste hd.
Stankarvs sn.
Stekarv.



Foto. Humbla 33. A 198 R. 72:3.
Stankarvsskeppet: detalj av förre från väster.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
öste hd.
Stankarvs sn.
Stekarv.



Foto. Humbla 33. A 250 R. 72:8.
Stekarvsskeppet: detalj från friskskeppet.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke hd.
Stankärrs sn.
Åstekärr.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åke hd.
Stankärrs sn.
Åstekärr.



Foto. Numbla 33.

A 251 R. 72:17.

Åstekärrskeppet: Förskepp och midlskepp
från förr.



Foto. Numbla 33.

A 253 R. 72:22.

Från Åstekärrskeppets utgrävning:
Detalj av förskeppet: styrbordssidan
från babord.



Historiska Avdelningen

Västergötland

ble. hd.

Stankäms sn.

Stekars



Foto. Humbla 33. A 252 R. 72:18.

Stankämskeppet: fryskeppet.



Historiska Avdelningen

Västergötland.

öble lfd.

Stavskans sn.

Årkekärn.



Historiska Avdelningen

Västergötland.

öble lfd.

Stavskans sn.

Årkekärn.



Foto. Humbla 33.

9254 R. 72:24.

Årkekärnskeppet: Friskeppet från 11 fönt.



Foto. Humbla 33.

R. 73:16. ?

Årkekärnskeppet: akterskeppet blottat, sett från 10.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åle hd.
Stankärs sn.
Ålekärr.



Historiska Avdelningen

Västergötland.
Åle hd.
Stankärs sn.
Ålekärr.



Foto. Lindskog 33.

R. 73:24.

Från Ålekärrskeppets utgrävning:
Återskeppet med rorspantet omblat,
sett från aktern.



Foto. Lindskog 33.

R. 73:25.

Återskeppet från midtskepp babord.