



BOHUSLÄNS MUSEUM

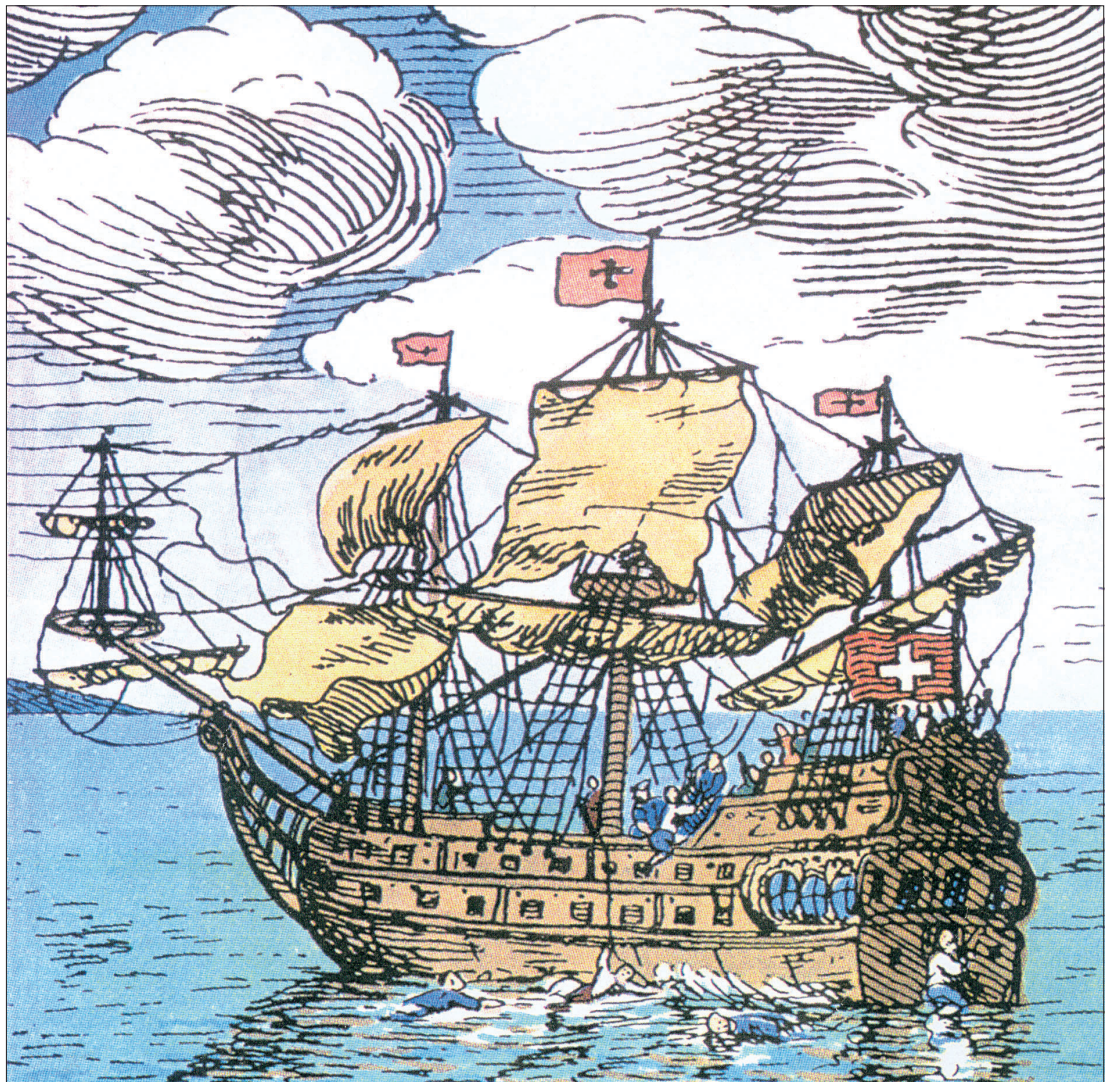
Rapport 2003:29

Arkeologisk efterundersökning och vård

Havmanden

– ett danskt 1600-talsfartyg

Risö i Öckerö socken och kommun
Västra Götalands län



Staffan von Arbin
Thomas Bergstrand

Arkeologisk efterundersökning och vård

Havmanden

– ett danskt 1600-talsfartyg

Risö i Öckerö socken och kommun
Västra Götalands län

Rapport Staffan von Arbin och Thomas Bergstrand

Omslagsbild Utsnitt ur kopparstick (efter *Skalk* nr 1 / 1992)

Grafisk form Anders Gutehall

Redigering Anders Gutehall

Tryckning och distribution Bohusläns museum

Kartorna godkända för publicering enligt Allmänt kartmaterial från lantmäteriet medgivande 90.80.12

Bohusläns museum

Box 403

451 19 Uddevalla

Tel: 0522-65 65 00

E-post: museum@bohusmus.se

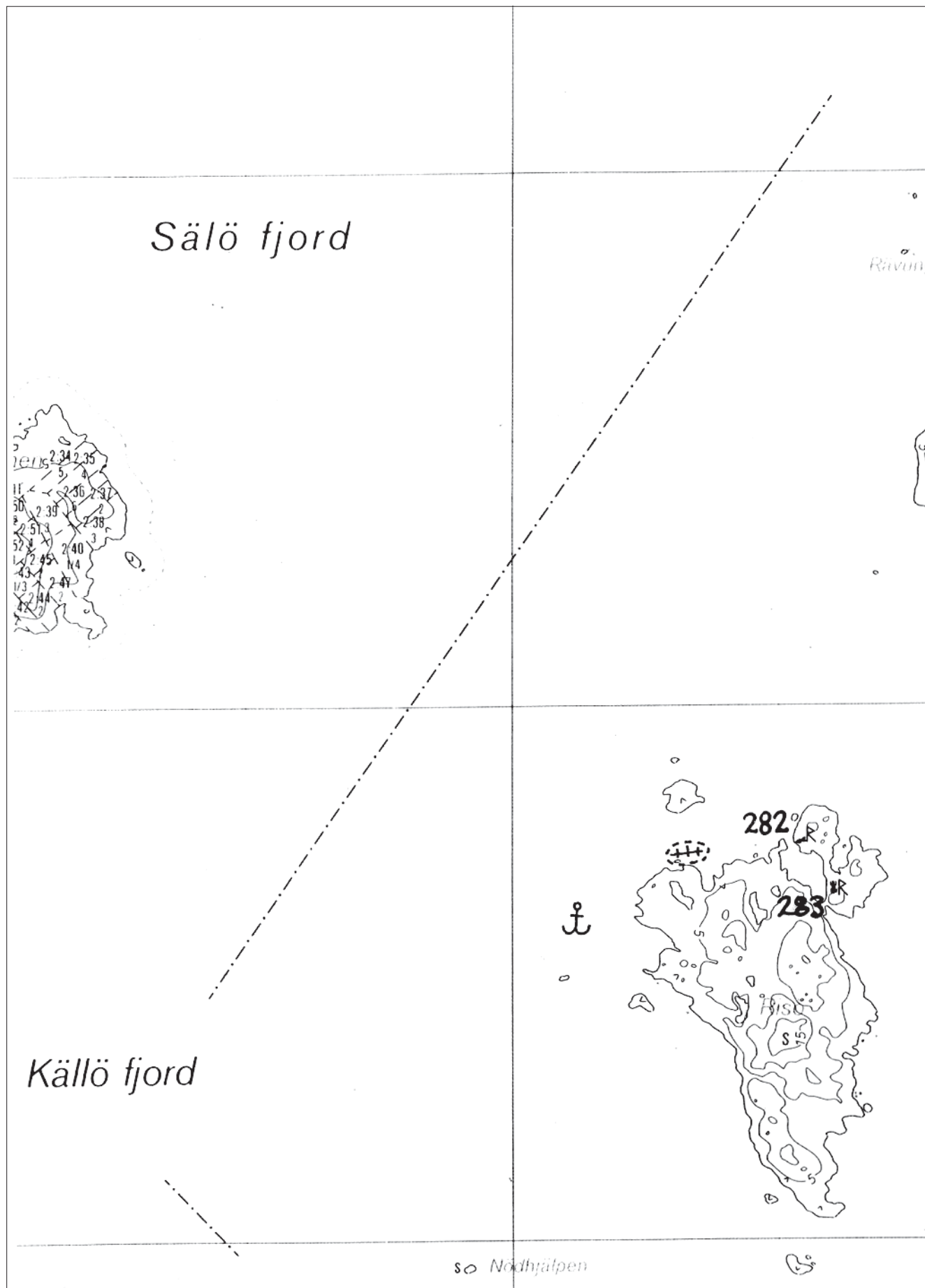
Hemsida: www.bohusmus.se

Innehåll

Sammanfattning	7
Bakgrund	7
Syfte	8
Landskapet och fornlämningsmiljön	8
Historiskt källmaterial	9
Vestindisk-Guineisk Kompagni och trekantfarten	9
Skeppet <i>Havmanden</i>	10
<i>Havmandens</i> sista resa	11
Myteriet	11
Strandningen	12
Myteriets efterspel	12
Metod och genomförande	13
Resultat av dokumentationen	15
Fornlämningen och dess omgivningar	15
Skeppskonstruktionen	17
Övriga iakttagelser	17
Ankaret	18
De upptagna fynden	19
Del av sko/stövel	19
Keramikkärl	20
Kritpipa	20
Formtegel	21
Skeppsklocka	21
Avslutande diskussion	22
Referenser	23
Arkiv	24
otryckta källor	24
Muntliga källor	24
Litteratur	24
Tekniska och administrativa uppgifter	24
Figurer	25

Bilagor

Bilaga 1	Planskiss över fartyglämningen
Bilaga 2	Fyndlista



Figur 1. Utdrag ur ekonomiska kartans blad 7120 med lämningen efter *Havmanden* samt fyndplatsen för ett stockankare markerade. Skala 1:10 000.

Sammanfattning

På uppdrag av Länsstyrelsen Västra Götaland utförde Bohusläns museum mellan åren 2000 och 2001 en arkeologisk efterundersökning och vård av lämningen efter det danska skeppet *Havmanden*, förlist 1683 vid Risö i Öckerö kommun. Insatsen motiverades utifrån en konstaterad erosion och förekomst av fritt liggande, exponerade fynd inom fornlämningen. Fältarbetet, som genomfördes i samarbete med amatörarkeologer från Marinarkeologiska sällskapet, Göteborgskretsen (MASG), innehöll tre moment: förberedande undersökning och kartering i syfte att avgränsa fornlämningen och dokumentera dess synliga delar, omhändertagande av exponerade fynd samt anläggande av ett erosionskydd över lämningen. Erosionskyddet är konstruerat av en geotextil, vilken applicerats över lämningen och förankrats med sten. Förhoppningen är skyddet skall utgöra en grogrund för bottenvegetation och därigenom på sikt fungera som en naturlig sedimentationsfälla.

Bakgrund

I februari år 2000 genomförde personal från Bohusläns museum en besiktning av en nyupptäckt fartyglämning i Göteborgs norra skärgård. Lämningen, som ligger i närheten av Risö i Öckerö kommun (figur 1), upptäcktes i juli 1999 av amatörarkeologiföreningen Marinarkeologiska sällskapet, Göteborgskretsen (MASG) i samband med den inventering av forn- och kulturlämningar under vatten som föreningen på ideell basis bedriver sommartid. Att döma av de arkiv- och litteraturstudier som utförts i MASG:s regi utgör den påträffade fartyglämningen resterna av den danska västindiefararen *Havmanden*, som efter en lång serie dramatiska händelser förliste vid Risö i mars 1683 (Ericson 2000).

Vid museets besiktning kunde konstateras att lämningens bevarande är hotat till följd av en pågående erosion, vilken innebär att både den bevarade delen av skeppskonstruktionen och de tillhörande kulturlagren är utsatta för en snabb och kontinuerlig nedbrytning. Förekomsten av på botten fritt liggande, exponerade fynd, däribland delar av fartygets skeppsklocka, gjorde i kombination med lokalens lättillgänglighet även att plundring av fornlämningen kunde befaras. I en skrivelse till länsstyrelsen (BM dnr 148/00 K) förordade därför museet att exponerade fynd skulle tas omhand, och att en skyddstäckning av fartyglämningen skulle utföras i syfte att säkerställa ett fortsatt bevarande av densamma.

Länsstyrelsen beslutade i november 2000 att lämna ekonomiskt bidrag till de föreslagna åtgärderna (Lst dnr 220-14615-2000). Genom att projektet utformades som ett samarbete mellan Bohusläns museum och MASG kunde kostnaderna för fältarbetet hållas nere till ett minimum. Tanken bakom detta upplägg var också att undersökningen skulle kunna bidra till ett fördjupat samarbete mellan yrkesverksamma och amatörer. Bohusläns museum vill i detta sammanhang passa på att rikta ett varmt tack till de MASG-medlemmar som genom sitt ideella deltagande och engagemang bidragit till att vårdprojektet kunnat genomföras som planerat. Ett särskilt tack riktas till Stefan Fransson, som välvilligt ställt arkivmaterial och korrespondens rörande *Havmanden* till projektets förfogande.

Fältarbeten inom ramen för projektet har utförts vid två tillfällen, dels den 10 december 2000 och dels den 11–13 december 2001. Ansvarig institution har varit Bohusläns museum med Thomas Bergstrand som projektledare. Föreliggande rapport är utarbetad av Thomas Bergstrand och Staffan von Arbin.

Syfte

Den arkeologiska efterundersökningen och vårdinsatserna syftade till att avgränsa fornlämningen och dokumentera dess synliga delar, omhänderta och konservera löst liggande fornyfynd samt, genom en så kallad skyddstäckning av lämningen, förhindra den pågående erosionen och säkerställa ett fortsatt bevarande av densamma.

Landskapet och fornlämningsmiljön

Risö ligger i den norra delen av Öckerö kommun, i den del av Göteborgs skärgård som i 1500- och 1600-talskällor inte sällan går under benämningen *Kalvsund* eller *Kalvsunds öar*. Namnet har med största sannolikhet från början åsyftat vattenområdena mellan Björkö och Kalven (Lilla Kalvsund) och Kalven och Öckerö (Stora Kalvsund), vilka båda utgjorde viktiga segelleder och ankarplatser för transitosjöfarten utmed kusten och från kontinenten och in mot Göteborg (Karlsson 1995:59).

Ön är idag, i likhet med de närliggande öarna Rammen, Faddern och Måvholmen, helt obebyggd. I väster ligger de större bebyggda öarna Rörö, Hyppeln och Källö-Knippla, och i söder den ännu större Björkö. Ön består till övervägande del av kala klippor, och växtligheten är begränsad till gräs och annan lägre vegetation på de lågt belägna och mera vindskyddade partierna. Lämningen efter *Havmanden* är belägen i anslutning till en mindre vik på Risös nordväst-sida, vilken sommartid är flitigt frekventerad av fritidsbåtar.

På Risö fanns sedan tidigare två fornlämningar registrerade, Raä 282 och Raä 283. Båda fornlämningarna utgörs av husgrunder, vilka är belägna i anslutning till en mindre vik på den norra delen av ön (figur 2). Enligt fornminnesregistret finns möjligen också resterna efter ytterligare en byggnad i anslutning till den nordligaste av de två grunderna (Raä 282). Att döma av en värdering för brandförsäkring från 1802 skall grunderna med stor sannolikhet sättas i samband med det skärgårdsverk som vid denna tid fanns på platsen (Fransson 1989:121ff, Pettersson 1999:92).

Förutom den sedvanliga uppdelningen i en sillsalteri- och en trankokeridel bestod anläggningen enligt samma källa av flera andra byggnader, däribland en

Figur 2. Lämningar efter skärgårdsverket på Risö sedda från nordväst.



Foto: Staffan von Arbin/Bohusläns museum

”Caraktens Byggning”, ett antal bodar, två avträden, ett ”Boningsrum för Tranokarne”, ett ”Pomphus” och en ”Tunnbindarewerkstad med Boningsrum för Salterifolket” (Fransson 1989:121). Ännu 1815 finns skärgårdsverket upptaget på en karta (Pettersson 1999:89).

Historiskt källmaterial

Litteratursökning samt efterforskning i danska arkiv rörande *Havmandens* förlisning har till dags dato framförallt utförts av MASG-medlemmen Stefan Fransson, och således endast i mindre utsträckning inom ramen för föreliggande rapport. Samtidigt är det viktigt att påpeka att hittills genomförda arkivstudier framförallt har syftat till att få en samlad bild av det källmaterial som finns bevarat kring fartyget och dess sista resa. Någon egentlig excerpering av arkivmaterialet har med andra ord ännu inte utförts, varför detta är en angelägen forskningsuppgift för framtiden.

Ur sjöfartshistorisk synvinkel är *Havmandens* sista resa ovanligt väldokumenterad, vilket hänger samman med att historien på många sätt är exceptionell – även utifrån en dansk horisont. Flera i Danmark framstående författare och forskare har berättat händelsen, och historien är där, till skillnad mot i Sverige, tämligen allmänt känd. Händelseförloppet finns därtill skildrat på ett samtida kopparstick, vilket förvaras i Det Kongelige Bibliotek i Köpenhamn (figur 3). Den föreliggande framställningen baseras företrädesvis på Larsen 1925, Eilstrup & Boesgaard 1974 samt Gregersen 1991. Som en nödvändig bakgrundsteckning till händelsen följer dock först en kortfattad historik rörande det danska västindiska kompaniet och den beryktade ”trekantfarten”.

Vestindisk-Guineisk Kompagni och trekantfarten

Det danska västindiska kompaniet grundades år 1671 med målsättningen att kolonisera ögruppen S:t Thomas, för att man därifrån skulle kunna bedriva handel med socker och andra inhemska produkter som tobak, ingefära och indigo. Sedan 1659 hade det i Danmark funnits ett dansk-afrikanskt kompani som idkat handel på Guineakusten, men genom upplösningen av detta år 1680 kom det västindiska kompaniet att ombildas till ett västindiskt-guineiskt kompani med privilegium att bedriva handel både med Västindien och med Guinea (Bro-Jørgensen & Rasch 1969:161, Klem 1970:157f). I de ursprungliga instruktionerna ingick att om möjligt även kolonisera det amerikanska fastlandet, en målsättning som dock aldrig kom att fullföljas (Bro-Jørgensen & Rasch 1969:161).

Genom de förmånliga handelsprivilegierna utvecklades den så kallade trekantfarten. Från Danmark förde kompaniets fartyg med sig kramvaror av olika slag, vilka avyttrades på den guineiska marknaden. I Guinea tog man ombord slavar som skeppades vidare till S:t Thomas, för att där utnyttjas som arbetskraft på de danska sockerplantagerna. Det var också med en last av huvudsakligen socker som kompaniets fartyg sedan återvände till Danmark (Klem 1970:157f). Till en början försålades det oraffinerade sockret i Holland, eftersom förädlingsmöjligheterna saknades i det egna landet. Försäljningen upphörde dock år 1729, då kompaniet lät uppföra ett eget sockerraffinaderi i Köpenhamn (Bro-Jørgensen & Rasch 1969:162).

De danska kolonierna i Västindien kom efterhand att utökas med öarna S:t Jan (1718) och S:t Croix (1733). Trots god förtjänst upphörde kompanifarten 1754 genom att den danska kronan återkallade kompaniets egendomar och släppte handeln på Västindien fri (Bro-Jørgensen & Rasch 1969:162). Detta



Figur 3. Detta samtida kopparstick visar historien om *Havmanden* i sammandrag. Kopparsticket spreds som flygblad i Köpenhamn i samband med det rättsliga efterspel som följde på strandningen 1683.

Foto: Det Kongelige Bibliotek, Köpenhamn

öppnade upp marknaden för en rad privata initiativ, vilket ledde till en ökad handel åren efter 1754. Orsaken till den ökande handeln var dels uppkomsten av en rad privata sockerraffinaderier i Danmark, men också att kaffet tillkommit som en ny och lukrativ exportvara (Klem 1970:158).

År 1778 grundades på statligt initiativ ett nytt västindiskt kompani, kallat det Vestindiske Handelsselskab. Verksamheten gav till en början god förtjänst, mycket beroende på det pågående amerikanska frihetskriget som gav sällskapet något av en monopolställning vad gällde kaffehandeln. Krigsslutet 1783 kom därför att innebära stora ekonomiska svårigheter för handelssällskapet, och efter att ha fört en tynande tillvaro under ett antal år upphörde verksamheten helt 1816 (Klem 1970:158ff). De västindiska besittningarna kvarstod i dansk ägo i ytterligare drygt hundra år, fram till 1917, då de såldes till USA (Ericson 2000:8).

Skeppet *Havmanden*

Om man försöker sig på att sammanställa de lapidariska uppgifter som finns om skeppet *Havmanden*, dels i litteraturen, dels i register vid Sjöfartsmuseet i Göteborg och Orlogsmuseet i Köpenhamn, så stöter man omedelbart på problem. Uppgifterna varierar kraftigt mellan de olika källorna och är i många fall direkt motstridiga. Enligt Larsen (1925:18) tillhörde skeppet ursprungligen den danska flottan, men år 1682 överlät den danske kungen henne till Vestindisk-Guineisk Kompagni inför den expedition till Västindien som kom att bli fartygets sista resa. Skeppet hette enligt Larsen tidigare *Neptunus*, men omnamnades till *Havmanden* i samband med ägarbytet.

Ett skepp *Havmanden* omnämns redan 1674, i samband med en tidigare expedition till Västindien. Det egendomliga är att även detta skepp återfinns under namnet *Neptunus* i samtida sjöpass. Fartyget, som skall ha lämnats som likvid för de 4 000 "sletdaler" som drottningen tidigare lovat att skjuta in i Vestindisk-Guineisk Kompagni, avseglade från Köpenhamn den 10 oktober 1674 och återkom enligt uppgift till Amsterdam den 4 maj 1676 (Gøbel 1982:6ff).

Redan omkring den 20 april 1676 figurerar emellertid ett örlogsskepp med namnet *Havmanden* i samband med en mindre sjödrabbning mellan svenska och danska flottenheter i Blekingeskärgården (Lisberg Jensen 1972). Denna *Havmanden* är med stor sannolikhet samma fartyg som i juni samma år deltar i det för svenskarna så ödesdigra slaget vid Öland (Anderson 1910:109). Om de angivna datumen ovan stämmer, och är angivna enligt samma kalender (vilket de borde vara, eftersom både Sverige och Danmark vid denna tidpunkt tillämpade den julianska kalendern), finns det bara en rimlig förklaring, nämligen att det är frågan om två olika fartyg med samma namn. Frågan är då bara vilket av dessa två fartyg det är som 1683 förliser i Öckeröskärgården?

Att döma av Jørgen Barfods *Örlogsflåden på Niels Juels tid 1648–1699* är det skepp som 1683 förliser vid Öckeröarna identiskt med det ovan nämnda örlogsskeppet *Havmanden*. Av Barfods sammanställning framgår bland annat att *Havmanden* byggdes i Haderslev 1669 på kontrakt för den danska flottan, att hon var bestyckad med 36 kanoner och att hon allmänt gick under benämningen *fregatt* (Barfod 1963:35, 43). Barfod nämner inte något om att skeppet skulle ha lånats ut eller försålts till Vestindisk-Guineisk Kompagni redan 1674, inte heller nämner han att fartyget tidigare skulle ha kallats *Neptunus*. Däremot anger han att hon 1682 har "gået til Vestindien" och att hon förliste 1683 (Barfod 1963:51f).

En intressant uppgift hos Gøbel (1982:6ff) gör gällande att *Havmanden* skulle ha sprungit läck på återresan från S:t Thomas under den tidigare nämnda expeditionen 1674–1676. Till följd av skadorna tvingades man att uppsöka

nödhamn i engelska Plymouth. När man sedan skulle lämna hamnen stötte man på ett grund så att stäven slogs i stycken. En möjlighet är att de skador man härigenom ådrog sig var av sådan omfattning och art att fartyget efter återkomsten till Danmark måste tas ur trafik och kondemneras. När Larsen (1925:18) uppger att det vid Risö förlista fartyget tidigare hette *Neptunus* så kan det bero på att han varit ovetande om att den *Havmanden* som omnämns i kompaniets rullor 1682 inte var samma skepp som tidigare figurerat i listorna.

Det skall medges att ovanstående hypotetiska resonemang är mycket bräckligt och behäftat med en rad felkällor. Några mera djuplodande arkivundersökningar rörande fartyget har som tidigare nämnts ännu inte utförts. För fortsatta och fördjupade studier av *Havmandens* tidiga historia är det dock uppenbart att sådana är nödvändiga. De många motsägelsefulla uppgifter kring fartyget som figurerar i litteratur och arkiv visar på nödvändigheten av att dessa undersökningar företas i nära samarbete med danska sjöhistoriker och arkivexperter.

***Havmandens* sista resa**

På hösten 1682 började Vestindisk-Guineisk Kompagni att utrusta en ny expedition till det danska Västindien. Ett av syftena med expeditionen var att transportera den nyutnämnde guvernören Jørgen Iversen och dennes familj till S:t Thomas (Larsen 1925:18). Iversen hade redan 1671 blivit utnämnd till guvernör på ön, men efter nio framgångsrika år i ämbetet hade han 1680 återvänt till Köpenhamn av hälsoskäl (Eilstrup & Boesgaard 1974:32). Hans efterträdare, holsteinaren Nicolas Esmi, misskötte sig emellertid så till den grad att Iversen 1682 av kompaniet blev ombedd att återvända till kolonin (Larsen 1925:18).

Till kapten för expeditionen utsågs en holländare vid namn Jan Bloem. Med på resan följde 15 av kompaniets ämbetsmän och befattningshavare, 15 frivilliga kolonister samt 50 matrosar. Ombord fanns också 120 straffångar, däribland 20 kvinnor dömda för "lättfärdighet", vilka skulle användas som ofri arbetskraft på de danska sockerplantagerna. Härutöver medförde *Havmanden* en last byggnadsmaterial till den danska besittningen. Förutom 10 000 murstenar bestod lasten bland annat av plankor, bräder och spik. Inför resan bestyckades fartyget med tre 2-pundiga, en 3-pundig och tio stycken 6-pundiga kanoner samt ammunition till dessa (Larsen 1925:18).

Tanken var att *Havmanden* först skulle lämna Iversen med följe på S:t Thomas och därefter bege sig till den danska kolonin på Guineakusten för att hämta slavar, återvända med dessa till S:t Thomas och sedan segla åter till Danmark. Den 6 november 1682 skulle skeppet ha avgått från Köpenhamn, men på grund av ihållande motvind blev hon liggande fram till den 10 november på Köpenhamns hamnredd. Den 18 november nådde man Lindesnes på det norska Sørlandet. Här skildes man från snauen *Den flyvende fisk*, som fram till dess hade eskorterat fartyget. *Havmanden* anträdde därefter ensam seglatsen över Skagerrak och ned mot Engelska kanalen. Den även fortsättningsvis dåliga väderleken med grov sjö och motvind bidrog till att ytterligare försinka expeditionen, och sjösjukan plågade både manskap och passagerare svårt (Larsen 1925:18ff).

Myteriet

Den ihållande motvinden gjorde att skeppet i stor utsträckning måste kryssa, och resan gick därför med snigelfart. Bland besättningen växte missnöjet sig allt starkare. Bland annat klagade man över den hårda disciplinen ombord, de snålt tilltagna matransonerna samt bristen på dricksvatten. Den tröstlösa situationen och missförhållandena ombord ledde snart till att det började florerat rykten bland de vidskepliga sjömännen om att skeppet var förhäxat.

Stämningen ombord blev knappast bättre av att Iversens hustru, Margaretha, den 30 november 1682 födde en liten dotter ombord som avled efter bara några dagar (Larsen 1925:20ff).

De interna motsättningarna på *Havmanden* hade i januari 1683 tagit sig sådana proportioner att öppet myteri utbröt. Fartyget befann sig då i Engelska kanalen mellan England och Flanderns kust. Anstiftare till myteriet var två besättningsmän vid namn Jochum Gulliksen och Hans Bierman. I gryningen den 20 januari stormade en grupp uppretade besättningsmän med Gulliksen och Bierman i spetsen in till den sovande guvernören, slet upp honom på däck och kastade honom överbord. Kaptenen, som förgäves försökte förskansa sig i sin kajuta, gick samma öde till mötes, liksom ytterligare fem av kompaniets ämbetsmän. Också paret Iversens avlidna dotter kastades i havet (Larsen 1925:22).

Under den nya och självutnämnda fartygsledningen seglade *Havmanden* först till Flores, en ö i den västliga delen av ögruppen Azorerna. Här lämnade en stor del av kolonisterna och straffångarna fartyget. Efter att ha fyllt på skeppets förråd av vatten och proviant satte myteristerna kursen mot Irland. Tanken var att där försöka sälja både skepp och last, dela på vinsten och där efter gå skilda vägar (Larsen 1925:23f, Gregersen 1992:16).

Strandningen

Meningsskiljaktigheter bland myteristerna ledde emellertid snart till nya våldsamma stridigheter ombord. Gulliksen och hans män lyckades dock att utmanövrera sina meningsmotståndare och få dem satta bakom lås och bom (Larsen 1925:24, Gregersen 1992:17). Här efter går uppgifterna om vad som hände kraftigt isär. Enligt Larsen förde skeppets styrman, Jan van Gent, i hemlighet skeppet mot Danmark i stället för mot Irland. Motivet till detta självsjändiga agerande skall enligt Larsen delvis ha varit av moralisk art, och delvis rent egoistiskt – han ville helt enkelt rädda sig ur situationen, levande och med hedern någorlunda i behåll (Larsen 1925:24).

Gregersen (1992:17) däremot hävdar, liksom Eilstrup & Boesgaard (1974:33), att återfärden till Köpenhamn skedde på order av Gulliksen och hans närmaste män. Beslutet om att återvända till hemlandet, där hårda straff med säkerhet väntade myteristerna, kan onekligen tyckas en smula irrationellt. I den mån ett sådant beslut verkligen fattades kan man därför förmoda att Gulliksen och hans allierade hade för avsikt att inför amiralitetet framställa saken som om de blivit intvingade i myteriet mot sin vilja (Gregersen 1992:17).

Vilka anledningarna bakom beslutet att återvända till Köpenhamn än kan ha varit så var återfärden ett faktum. I slutet av mars, efter att man hade rundat Skagen och kommit in på Kattegatt, råkade emellertid det redan hårt olycksdrabbade skeppet ut för ytterligare stormväder. Strömsättning och vind pressade skeppet i riktning mot den svenska kusten, och den 30 mars strandade *Havmanden* vid Risö nordost om Öckerö. Ryktet om det strandade skeppet spred sig snabbt i trakten, och bara ett par dagar efter olyckan lät rådmannen Sten Arvidsson från Marstrand borda fartyget, beslå roder och segel och arrestera fem av myteristerna (Larsen 1925:24f)

Myteriets efterspel

Redan den tredje april, det vill säga fyra dagar efter strandningen vid Risö, hade det danska amiralitetet i Köpenhamn nåtts av underrättelserna om *Havmandens* öde. Ett örlogsfartyg, kuriöst nog kallat *Havfruen*, avreste under amiralen Niels Juels ledning genast till Marstrand för att utreda det inträffade och hämta hem myteristerna och de övriga överlevande för den "examen och confrontering"

som snart efter hemkomsten inleddes i Köpenhamn. Den 20 juni förkunnade det danska underamiralitetet dom i ärendet. Domarna verkställdes i en osedvanligt grym och blodig offentlig avrättning vid Österport i Köpenhamn den 3 juli samma år (Larsen 1925:25f).

Avrättningen inleddes med att den ena av de två anstiftarna till myteriet, Hans Bierman, fick sin högra hand avhuggen. Efter detta blev han utsatt för knipning med glödande tänger, rådbråkad och slutligen lagd på "hjul och stegel". Ytterligare fyra av myteristerna blev föremål för rådbråkning och stegling, däribland Biermans sammansvurne Jochum Gulliksen, medan de återstående upprorsmakarna avrättades genom halshuggning. För samtliga gällde dock att de blev lagda på hjul, "andre ugudelige til afsky og advarsel", som det står att läsa på det flygblad som man lät trycka upp och distribuera med anledning av händelsen (Larsen 1925:26, Eilstrup & Boesgaard 1974:35, Gregersen 1991:17, se figur 3).

Den tidigare nämnde Arvidsson skrev upprepade gånger till ledningen för Vestindisk-Guineisk Kompagni för vidare direktiv om vad som skulle ske med det strandade och övergivna fartyget, men utan att få något svar. Anledningen till att svaret uteblev var bland annat att försäkringsfrågan ännu inte var löst – det holländska försäkringsbolaget vägrade nämligen att betala ut ersättning för skadorna på skeppet, med hänvisning till att det var den egna besättningen som förorsakat det inträffade. För att rädda det som räddas kunde undan höststormarna beslutade Arvidsson till sist att låta föra iland fartygets last och utrustning, däribland galjonsfiguren, kanoner och rundhult. Snart därefter påbörjade lokalbefolkningen, trots upprepade hot om stränga straff från myndigheterna, en omfattande plundring av vraket (Larsen 1925:27).

Metod och genomförande

Fornlämningens akuta tillstånd föranledde åtgärder som med kort varsel kunde skydda vad som återstår av lämningen. Med de begränsade resurser som stod till förfogande var det även nödvändigt med prioriteringar, både i fråga om *vad* som skulle skyddas och *hur* skyddet skulle utformas. Eftersom fornlämningens avgränsning var dåligt känd, mycket beroende på dess extensiva karaktär, gjordes bedömningen att endast den bevarade, centrala delen av fartygs-konstruktionen skulle erosionskyddas. Fynd som påträffades ytligt och löpte



Foto: Staffan von Arbin/Bohusläns museum

Figur 4. Lastning av viktsten och täckduk på undersökningsfartyget en tidig decembermorgon i Björköns hamn.

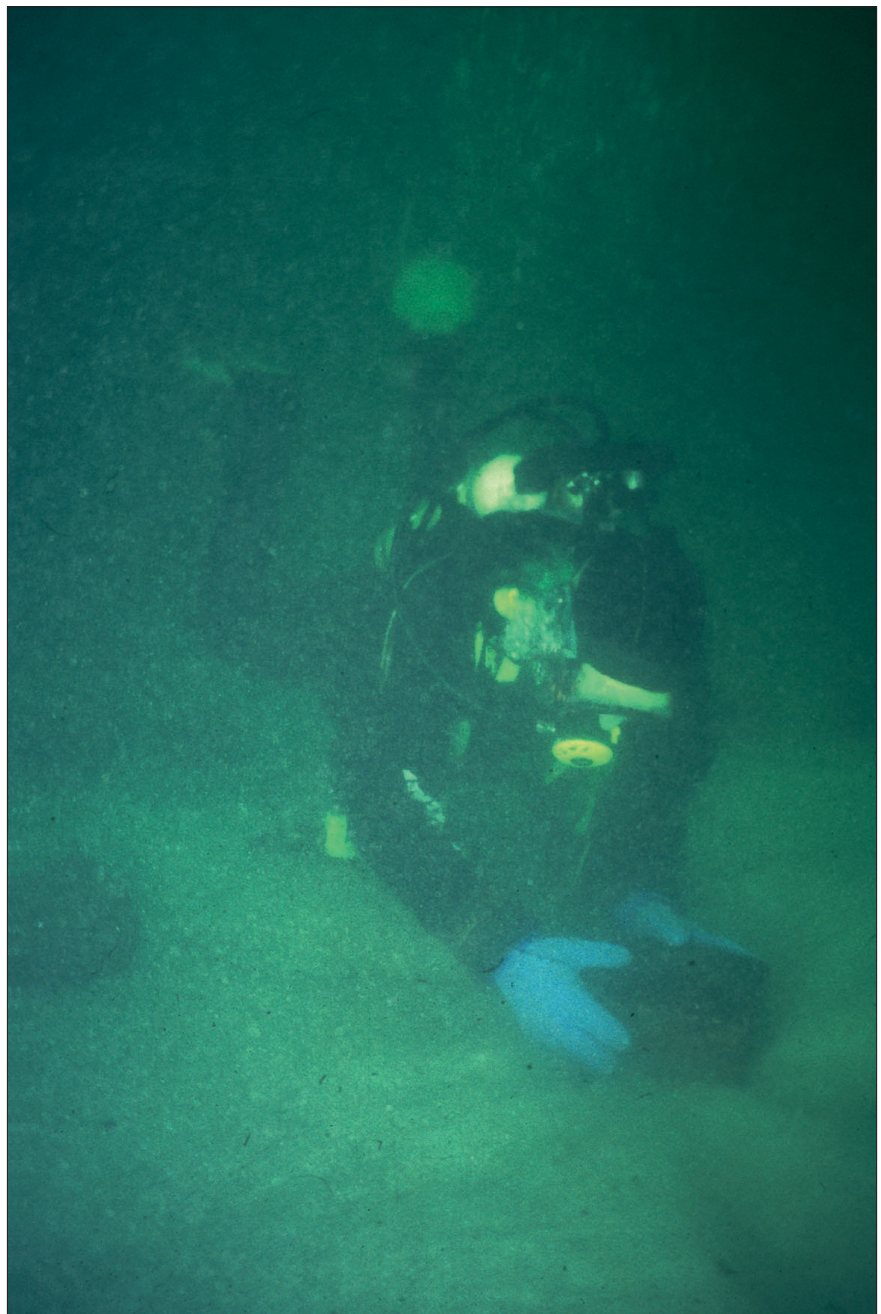


Foto: Staffan von Arbin/Bohusläns museum

Figur 5. Utläggning av viktsten.

risk för ytterligare friläggning och nedbrytning skulle omhändertas för dokumentation och konservering.

Skyddstäckningen föregicks av ett försök att avgränsa fornlämningen samt en övergripande dokumentation av densamma. Genom MASG:s försorg hade sedan tidigare en planskiss över fartygslämningen förfärdigats samt fotografering och videofilmning av lämningen och dess omgivning utförts. Detta arbete följdes upp under vårdprojektet och kompletterades bland annat genom sticksondering, detaljuppmätningar av exponerade konstruktionselement samt ytterligare fotografering och videofilmning. Denna förberedande undersökning var även vägledande vid utformandet av erosionsskyddet över lämningen.

En optimal typ av skydd för lämningen efter *Havmanden* har sin motsvarighet i en tidigare genomförd skyddstäckning i Marstrands hamn. I samband med det så kallade Marstrandsprojektet åren 1997–1999 påträffades lämningen efter ett större kravellbyggt fartyg, dendrokronologiskt daterat till första hälften av 1600-talet. Lämningen, som ligger i direkt anslutning till färjeläget på Koön, var vid påträffandet kraftigt frilagd från sediment till följd av propellerströmmarna från färjan (Olsson 1998). Vid konstruerandet av ett erosionsskydd för lämningen var man därför tvungen att bygga upp den bortspolade havsbotten längs den



exponerade sidan av fartygskonstruktionen med lera. Som förslutning över själva lämningen lades ett 0,2–0,3 m tjockt lager av finsand. De påförda massorna säkrades mot erosion med geotextil och vikter av natursten.

I fallet *Havmanden* fanns i princip samma erosionsförlopp: lämningen ligger på grunt vatten och är föremål för en stark påverkan av kraftiga och kontinuerliga vattenrörelser, om än av naturlig karaktär. Ambitionen var även här att dels förhindra mekanisk erosion till följd av vattenrörelser, och dels att försöka åter skapa en anaerob miljö genom att påföra fina sediment. På grund av de mycket begränsade resurser som stod till projektets förfogande fick dock en enklare variant av erosionsskydd konstrueras. Det slutgiltiga skyddet kom att bestå av två våder geotextil, vilka rullades ut över lämningen och viktades med gatsten i storlek ca 15 x 15 x 15 cm (figur 4 och 5). Våderna var 30 meter långa och fem meter breda och lades med ungefär en meters överlapp. Förhoppningen är att textilen och viktstenarna skall utgöra en grogrund för bottenvegetation, vilken så småningom kan fungera som en naturlig sedimentationsfälla. Framtida besiktningar på platsen får visa hur väl skyddet fungerar.

Figur 6. Utsikt norrut från Risö mot vrakplatsen under pågående dykeriarbeten.

Resultat av dokumentationen

Fornlämningen och dess omgivning

Lämningen efter *Havmanden* ligger på slät botten vid foten av ett mindre skär på mellan 4,5 och 5 meters djup (figur 6). Bottensubstratet består av en siltig finmorän med inblandning av snäck- och musselskal. Ställvis finns enstaka bergavsatser och mindre stenblock, vilka till stora delar är beväxta med alger. Troligen ligger berggrunden ganska ytligt under botten sedimenten. Föremål av organiskt material ligger helt exponerade vilket tyder på att friläggingsförloppet har skett snabbt under senare tid, kanske till följd av en enstaka kraftig storm som har haft stor inverkan på det grunda bottenområdet.

Figur 7. Teglet ligger till stora delar fortfarande prydligt staplat på högkant i fartyglämningens längdriktning.



Foto: Staffan von Arbin/Bohusläns museum

Fartyglämningen är även den i stor utsträckning övervuxen med alger, vilket gör att dess exakta begränsning är svår att avgöra med blotta ögat. Det enda som egentligen skiljer lämningen från den omgivande botten är tre tegelstaplar, 7 x 5, 7,5 x 4,5 respektive 3 x 3 m stora och mellan 0,4 och 0,5 m höga. Tegelstaplarna är orienterade utmed en ungefärlig öst–västlig linje, det vill säga parallellt med strandlinjen, vilken alltså utgör fartygets längskeppslinje (bilaga 1). Staplarnas form, storlek och orientering antyder att lämningens västra del utgör ett av ändskeppen.

Teglet utgörs av formtegel som staplats på högkant i lämningens längdriktning (figur 7). Eftersom teglet i stor utsträckning förefaller att ligga *in situ* kan man anta att det vilar på det däck, eller troligare den durk i hålskeppet, på vilken det ursprungligen staplades. Utrasat tegel kan dock iaktas över hela vrakområdet, varför det är uppenbart att tegelstaplarna ursprungligen har varit större än vad de är idag. Den synliga delen av fornlämningen, det vill säga det område som upptas av staplat och utrasat tegel, mäter ca 22,5 x 5 m. Sticksondering har visat att det utanför staplarna finns bevarat trävirke under botten sedimenten. Med ledning av den genomförda sticksonderingen kan den bevarade, översedimenterade delen av skeppskonstruktionen bestämmas till en yta av ca 28 x 7 m. Fornlämningen som helhet är dock avsevärt större och kan preliminärt sägas uppta ett ca 100 x 50 m stort område.

Figur 8. En del av den blottlagda skrovsidan. På bilden syns bordläggning, spant och innergarnering, vilka alla är nedbrutna ned till den omgivande bottenivån.



Foto: Joakim Severinson/MASG

Skeppskonstruktionen

I anslutning till de två västligaste av de tre tegelstaplarna är skeppskonstruktionen delvis blottlagd. Det exponerade trävirket har i vissa fall en till synes frisk och opåverkad yta, vilket indikerar att det inte kan ha varit exponerat under någon längre tidsrymd. Fartyget kan konstateras vara byggt på kravell, och de delar av fartygslämningen som varit tillgängliga för dokumentation synes alla vara tillverkade i ek. Spanten sitter mycket tätt, vanligen med ca 2–12 cm mellanrum, men det finns också exempel på spant som sitter dikt an varandra. Den uppmätta spantbredden varierar mellan 14 och 35 cm. Eftersom snittet genom skrovsidan är beläget långt under vattenlinjen har det inte varit möjligt att på okulär väg göra någon distinktion mellan bottenstockar, upplängor och eventuella fyllnadstimmer. Sannolikt avser dock de grövre spantdimensionerna bottenstockar (figur 8).

Bordens tjocklek har uppmätts till mellan 7,5 och 9 cm. De varierande mätresultaten kan bero på variationer i de materialdimensioner som använts vid byggandet av fartyget, men kan också vara en konsekvens av att borden är "snedfasade" i nivå med botten till följd av erosion och träborrande organismer. Bredden har endast varit möjlig att mäta på tre bord, samtliga belägna mellan de två västligast belägna tegelstaplarna. Bredderna på dessa bord var 38, 50,5 och 54 cm. I samma område observerades i en bordgång en 56 cm lång snedlask med 10 cm breda motstående "hak". Bord och spant är förbundna genom dymlingar av ek, vilka mäter 3,5 cm i diameter. På spantens insida vilar en 6–7 cm tjock innergarnering. Garneringens bredd har inte varit tillgänglig för mätning på grund av tegellasten, vilken till största delen döljer densamma.

Övriga iakttagelser

På den nordvästra sidan av den västligaste av de tre tegelstaplarna ligger två stycken slipstenar, 45 respektive 47 cm i diameter och 6 respektive 6,5 cm tjocka (figur 9). Båda slipstenarna är i mitten försedda med ett kvadratisk, 4,5 x 4,5 cm stort, genomgående hål för vevaxelns genomföring. I samband med skyddstäckningen i december 2001 konstaterades att den ena av de två slipstenarna av någon obehörigen flyttats till en plats 1,5–2 m utanför fartygslämningen. Stenen återbördades efter dokumentation till sitt ursprungliga läge och ligger idag, i likhet med den andra stenen, under det erosionskydd som applicerats på lämningen.



Foto: Staffan von Arbin/Bohusläns museum

Figur 9. Den ena av de två slipstenarna *in situ*.

Figur 10. Två av skeppsklockans fyra återfunna delar, fotograferade i samband med upptäckten sommaren 1999.



Foto: Joakim Severinson/MASG

Inom fartyglämningen har också observerats flera löst liggande blockskivor av trä i varierande dimensioner. Två av blockskivorna har dokumenterats och fotograferats av MASG. Den ena skivan hade ytterdiameter 21 cm, innerdiameter 5,5 cm och var 1,8 cm tjock. Blockskiva nummer två hade en ytterdiameter på 21,5 cm, innerdiametern var 5 cm och tjockleken 2 cm. Det är oklart om föremålen utgör nedfallna riggdetaljer eller om det är frågan om reservutrustning som legat stuvad i något förrådsutrymme. Möjligen kan det vara frågan om bådadera. Att blocken inte är kompletta skulle i och för sig kunna tala för det senare men är troligare en följd av bevaringsmässiga förhållanden. Eftersom blockskivor som regel är tillverkade i ett hårdare träslag än de blockhus de sitter monterade i brukar de nämligen inte i samma utsträckning som dessa brytas ned av träborrande organismer.

I en omkring tio meter bred korridor, från skeppskonstruktionens östligaste punkt och ca 50 meter i riktning österut, observerades enstaka föremål som kan relateras till fartygets utrustning. Det rör sig framförallt om hela eller delar av föremål av husgerådskaraktär, såsom keramik, kritpipor och liknande, men också om ammunition tillhörande fartygets bestyckning. Ammunitionen utgörs av rundkuler av järn. Rundkuler med en diameter av 6,5/8 och eventuellt också ca 10 cm finns representerade. Därtill har observerats flera kraftigt korroderade föremål vars funktioner ej har varit möjliga att bestämma. Delarna till fartygets skeppsklocka påträffades inom ett ca 10 x 20 m stort område i den borte, östra delen av det nämnda fyndstråket, det vill säga omkring 50 meter från själva skeppskonstruktionen (figur 10).

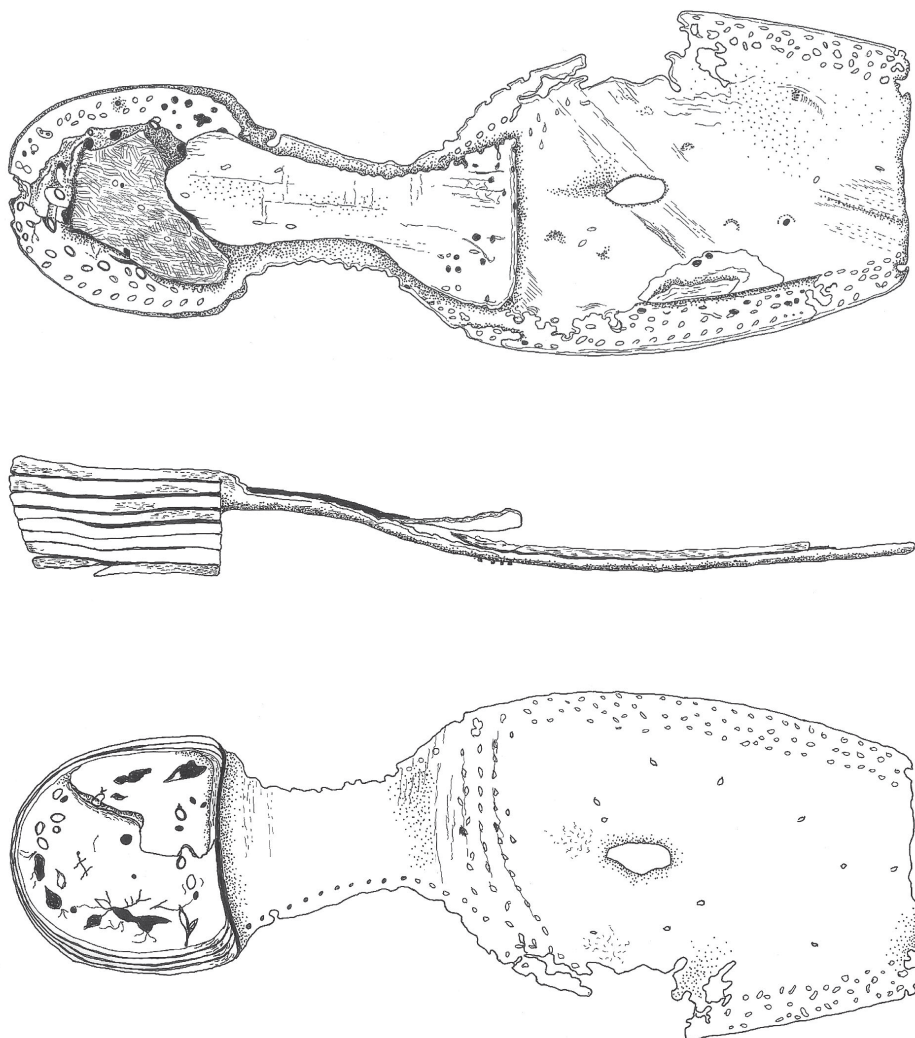
Ankaret

I samband med MASG:s lokalisering av *Havmanden* sommaren 1999 påträffades också ett större stockankare på Risös västsida. Vattendjupet på fyndplatsen är 13 meter och botten består av mjuka, lättflyktiga sediment. Ankaret ligger djupt nedborrat i sedimenten och det enda som är synligt ovan botten är ankarringen, den bevarade delen av stocken och änden av ett fly.

Ankaret är av järn med stock av trä och klädd ring. Stocken har ursprungligen varit omkring 2,6 m lång och längden på läggen kan uppskattas till ca 2,6 m exklusive ring och 2,9 m med ring. På typologiska grunder kan ankaret grovt dateras till 1600- eller 1700-tal. Även om det är svårt att bevisa förefaller det sannolikt att ankaret tillhört *Havmanden*. En intressant iakttagelse som möjligen skulle kunna tänkas styrka detta antagande är att ankaret ligger ganska exakt en kabellängd sydväst om fartyglämningen. Ankaret besiktigades inte inom ramen för det aktuella vårdprojektet men har tidigare dokumenterats och fotograferats i MASG:s regi.

De upptagna fynden

De fynd som omhändertagits för konservering upptar sammanlagt sju fyndnummer. Samtliga fynd låg helt eller delvis exponerade inom fornlämningen i vad som uppenbart är sekundära lägen. I det följande beskrivs fynden kortfattat i text och bild. För kompletterande information vad avser mått m.m. hänvisas till den bilagda fyndlistan (bilaga 2).



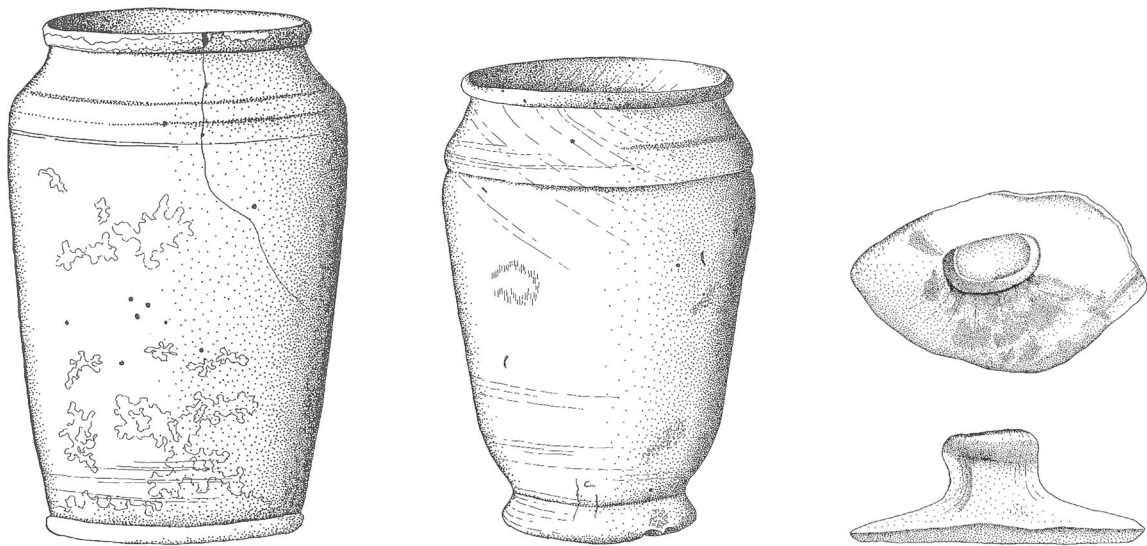
Figur 11. Fnr 1 – del av sko/stövel.

Skala 1:2.

Illustration: Anette Olsson/Bohusläns museum

Del av sko/stövel

En del av en sko eller en stövel i form av en lädersula (fnr 1) med träpliggad klack och sula har omhändertagits (figur 11). Sulan har ett rätvinkligt tåparti, vilket är kännetecknande för skor från den senare delen av 1600-talet (Jäfvert 1938).



Figur 12. Fnr 2 (till vänster) och fnr 5 (i mitten) – keramikkrärl samt fnr 3 (till höger) – keramikskärva. Skala 1:2.

Illustration: Anette Olsson/Bohusläns museum

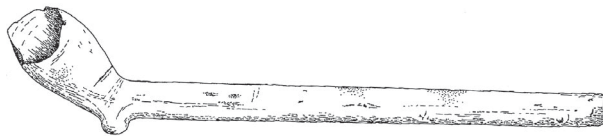
Keramikkärl

Två små drejade krukor i stengods har också upptagits (figur 12). Krukorna, som båda är intakta, är ca 14 (fnr 2) respektive 12 (fnr 5) cm höga. Troligen är de av tysk eller nederländsk proveniens.

I den större av de två krukorna påträffades en keramikskärva i form av en fot med en del av botten/buken till vad som troligen varit ett trebent stekfat (fnr 3). Den senare kärldelen kan förmodas ha en dansk eller skandinavisk proveniens.

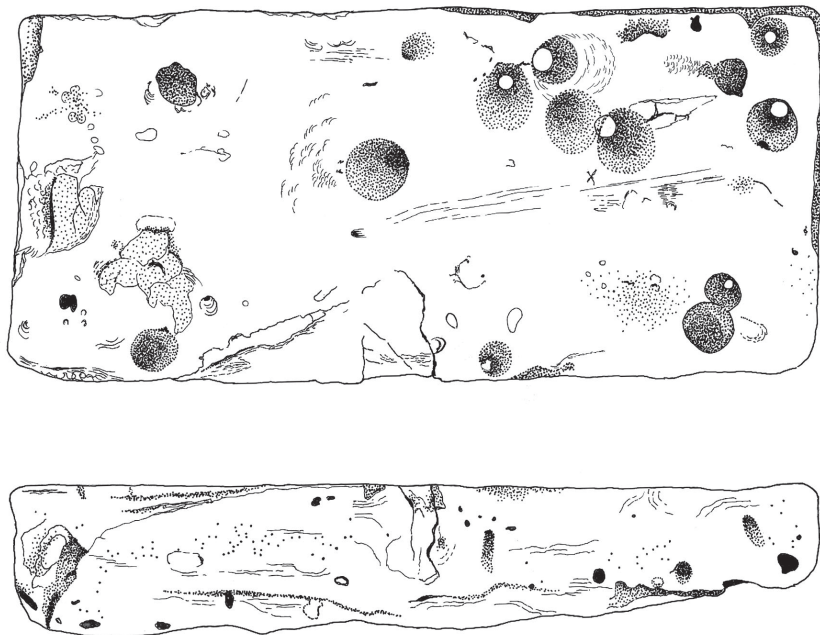
Figur 13. Fnr 4 – kritpipa. Skala 1:2.

Illustration: Anette Olsson/Bohusläns museum



Kritpipa

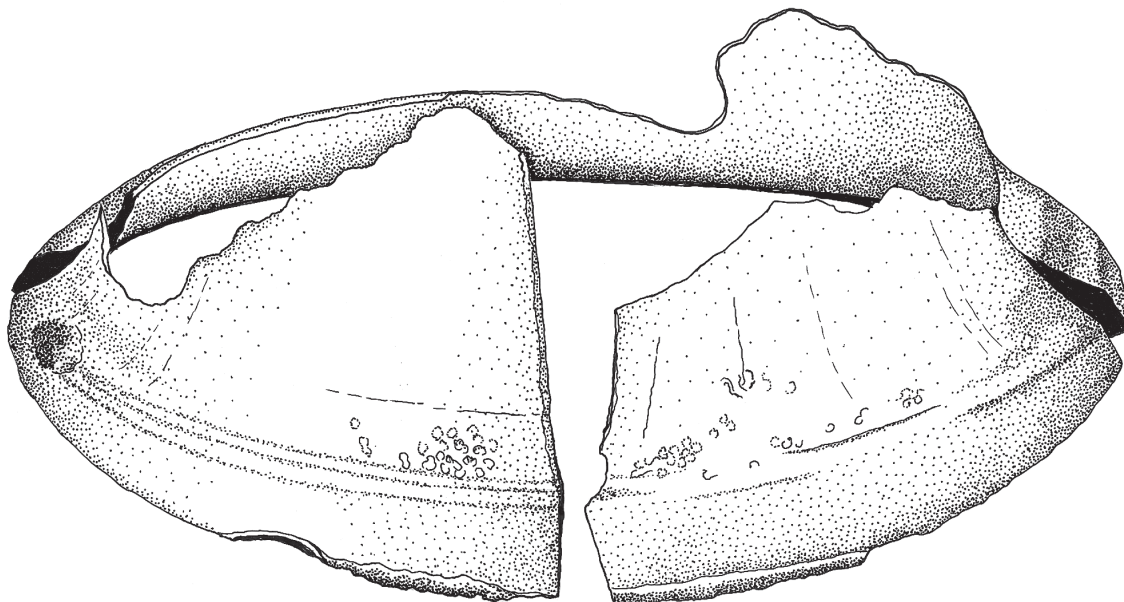
Ett av de första föremål som observerades i samband med MASG:s lokalisering av *Havmanden* sommaren 1999 var en ca 16 cm lång kritpipa (fnr 4). Pipan saknar stämplor och ornering men har på typologiska grunder bedömts vara av holländsk typ och tillverkad mellan åren 1660–1680 (Åkerhagen 1999).



Figur 14. Fnr 6 – formtegel. Skala 1:2.
Illustration: Anette Olsson/Bohusläns museum

Formtegel

Ett preparat av tegellasten i form av en tegelsten samlades in vid undersökningen (fnr 6). Tegelstenen är 22 cm lång, 10 cm bred och 3 cm tjock (figur 14). Godset är ljusrött/rosa till färgen och har inslag av magring i form av rödbruna tegelkorn. Teglet är av en typ som var vanligt förekommande under 1600- och 1700-talen, och som brukar gå under benämningen *Flensburgtegel* (Schönborg Nilsson, muntlig uppgift).



Figur 15. Fnr 7 – skeppsklocka. Skala 1:2.
Illustration: Anette Olsson/Bohusläns museum

Skeppsklocka

Av skeppsklockan har återfunnits fyra passningsbara delar, vilka tillsammans utgör den nedre, utsvängda delen av klockan (fnr 7). Utifrån de bevarade delarna kan man sluta sig till att klockans diameter vid brättet varit omkring 30 cm (figur 15). Klockan är gjuten i brons. Synliga inskriptioner saknas.

Avslutande diskussion

Med ledning av de observationer som gjorts på fartyglämningen och i dess omgivningar, samt i viss mån också de skriftliga uppgifter som finns kring *Havmandens* förlisning, är det möjligt att skissera ett hypotetiskt förlisningsförlopp samt att beskriva några av de formationsprocesser som bidragit till att forma fornlämningen under de 320 år som fartyget legat som vrak. Genom källorna vet vi att det vid strandningstillfället blåste storm och att stark ström-sättning rådde. Vindriktningen kan vi naturligtvis bara spekulera kring, även om det stockankare som lokaliserats sydväst om Risö kan ge en vägledning. Skulle ankaret härröra från *Havmanden*, vilket förefaller troligt, kan man förmoda att sydvästlig vind rått vid tillfället, vilket i och för sig inte är särskilt förvånande eftersom detta som bekant är den förhärskande vindriktningen på västkusten.

Om detta antagande stämmer kan man förmoda att fartyget kommit in i Öckeröskärgården via det breda gattet mellan Hyppeln och Burö/Hälsö, genom vilket sydvästliga vindar i stort sett har fritt tillträde. Att fartyget skulle ha kommit in i skärgården söderifrån, det vill säga via Stora Kalvsund, verkar mindre troligt, eftersom man då på ett tidigt stadium hade fått lä för vinden och därmed borde ha haft goda möjligheter att ankra på ett betryggande sätt. Fartygets styrman har av naturliga skäl så långt möjligt sökt att hålla skeppet klart från land, vilket är förklaringen till att man lyckats ta sig så pass långt in i skärgården utan att någon allvarigare grundkänning inträffat. Vid landkänning med Risö har besättningen på *Havmanden* försökt sig på att nödankra, men misslyckats med detta eftersom fartyget då redan befann sig för nära land.

Vågor och vind har sedan pressat *Havmanden* norrut, längs Risös nordväst-sida, och när all ankarkabel löpt ut har fartyget skruvats runt öns nordvästra spets. Där har det tämligen omgående fått grundkänning och blivit stående kölrätt på botten, troligast med fören mot väster och aktern pekandes i riktning mot fastlandet. Vid något tillfälle, troligast i samband med grundstötningen eller en kort tid därefter, har fartygets klockstapel brutits loss från fartyget, gått överbord och drivit bort från förlisningsplatsen. Klockan har sedan slagits sönder mot en sten eller klippa, varigenom delarna har spridits över ett större område.

Genom skriftliga källor vet vi att förhållandevis omfattande bärgningar företogs på vrakplatsen tiden närmast efter strandningen, dels på initiativ av rådmannen Sten Arvidsson, dels illegalt av den lokala fiskarbefolkningen. Vraket låg mycket grunt och merparten av fartygets last och utrustning, sannolikt även stora delar av skeppskonstruktionen, torde därför ha kunnat bärgas utan några större svårigheter. Detta antagande finner också stöd i de arkeologiska iakttagelser som gjorts på platsen. Bevisligen kom dock varken Arvidsson och hans mannar eller lokala bärgare åt de djupast liggande delarna av fartyget eller dess last.

Referenser

Arkiv

Bohusläns museum Fornminnesregistret

Det Kongelige Bibliotek, Köpenhamn

Marinarkeologiska sällskapet, Göteborgskretsen Dokumentationsmaterial, korrespondens m.m.

Orlogsmuseet, Köpenhamn. Fartygsregister över danska flottans skepp

Sjöfartsmuseet i Göteborg Fartygsregistret

Otryckta källor

Ericson, M. 2000. *Hafmanden – 1600-talsvraket vid Kalvsund*. Uppsats inom kursen Kulturens praktik vid Kulturvetenskapliga institutionen, Göteborgs universitet.

Åkerhagen, A. 1999. Brev daterat den 28/10 1999.

Muntlig uppgift

Göte Schönborg-Nilsson, arkeolog vid Riksantikvarieämbetet UV Väst, Kungsbacka.

Litteratur

Anderson, R.C. 1910. *Naval wars in the Baltic during the sailing-ship epoch 1522–1850*. London.

Barfod, J.H.P. 1963. *Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648–1699*. Marinehistorisk selskabs skrift nr 7.

Bro-Jørgensen, J.O. & Rasch, A.A. 1969. *Asiatiske, vestindiske og guineiske handelskompagnier*. Vejledende Arkivregistraturer XIV. Rigsarkivet, Köpenhamn.

Eilstrup, P. & Boesgaard, N.E. 1974. *Fjernt fra Danmark. Billeder fra vore tropekolonier, slavehandel och Kinafart*. Lademann, Köpenhamn.

Fransson, D. 1989. *Det hände bland Öckeröarna. Farfarn berättade*. Skrifter utgivna av Bohusläns museum och Bohusläns hembygdsförbund nr 29. Uddevalla.

Gregersen, H. 1992. Mytteri. *Skalk* nr 1.

Gøbel, E. 1982. Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671–1807. *Årbog 1982*. Handels- og søfartsmuseet på Kronborg. Helsingør.

Jäfvert, E. 1938. *Skomod och skotillverkning från medeltiden till våra dagar*. Nordiska Museets handlingar 10. Stockholm.

Karlsson, H. 1995. *Havet var vårt liv. Havsbruk och sjöfararsläkter på Öckeröarna och Västra Hisingen från äldsta tid till 1700-talet*. Varberg.

Klem, K. 1970. Den danske kompagnifart. *Sømand, fisker, skib og værft. Introduktion til maritim etnologi*. Red. O. Hasslöf et al. Rosenkilde og Bagger, Köpenhamn.

Larsen, K. 1925. Fregatten *Havmandens* togt til Vestindien. *Vikingen. Havets, havnens, handelens og hjemmets illustrerede magasin* 1925:8.

Lisberg Jensen, O. 1972. *Caritas och Constantia. Aktuellt från föreningen Marinusei vänner i Karlskrona*. Karlskrona.

Olsson, A. 1998. Kulturmiljövårdens framtid under vatten. Erfarenheter från undersökningarna i Marstrand. *Marin arkeologi och kulturmiljövård. Rapport från seminariet i Kalmar 18–19 mars 1998*. Red. L. Einarsson. Kalmar läns museum, Kalmar.

Pettersson, J. 1999. *Skärgårdsverken i Bohuslän. Trankokerier och salterier under 1700-talets sillfiskeperiod*. Kungälv.

Tekniska och administrativa uppgifter

Länsstyrelsens dnr	220-14615-2000
Bohusläns museums dnr	148/00 K
Bohusläns museums pnr	904/139
Fastighet/område	Risö
Socken	Öckerö socken
Kommun	Öckerö kommun
Län	Västra Götaland
Fornlämningskategori	Fartyglämning 1600-tal
Fornlämningsnummer	Saknas
Ekonomisk karta	7120
Sjökort	931
Position	57 46'298 N / 11 40'502 E
Koordinatsystem	WGS-84
Vattendjup	4,5–5 m
Uppdragsgivare	Länsstyrelsen Västra Götaland
Ansvarig institution	Bohusläns museum
Fältansvarig	Thomas Bergstrand
Rapportansvarig	Thomas Bergstrand
Fältpersonal (BM)	Thomas Bergstrand, Staffan von Arbin, Kjell Åshede
Fältpersonal (SVK)	Sara Wranne
Fältpersonal (MASG)	Stefan Fransson, Joakim Severinson, Anders Pehrsson
Fältarbetstid	10/12 2000 samt 11–13/12 2001
Redigering	Anders Gutehall
Ritning och illustration	Anette Olsson
Arkiv	Bohusläns museum
Fynd	Bohusläns museum (UM 28981)
Arkiv	Bohusläns museum

Figurer

Figur 1	Utdrag ur ekonomiska kartans blad 7120 med lämningen efter <i>Havmanden</i> samt fyndplatsen för ett stockankare markerade.	6
Figur 2	Lämningar efter skärgårdsverket på Risö sedda från nordväst.	8
Figur 3	Detta samtida kopparstick visar historien om <i>Havmanden</i> i sammandrag. Kopparsticket spreds som flygblad i Köpenhamn i samband med det rättsliga efterspel som följde på strandningen 1683.	9
Figur 4	Lastning av viktsten och täckduk på undersökningsfartyget en tidig decembermorgon i Björköns hamn.	13
Figur 5	Utläggning av viktsten.	14
Figur 6	Utsikt norrut från Risö mot vrakplatsen under pågående dykeriarbeten.	15
Figur 7	Teglet ligger till stora delar fortfarande prydligt staplat på högkant i fartygslämningens längdriktning.	16
Figur 8	En del av den blottlagda skrovsidan. På bilden syns bordläggning, spant och innergarnering, vilka alla är nedbrutna ned till den omgivande bottennivån.	16
Figur 9	Den ena av de två slipstenarna <i>in situ</i> .	17
Figur 10	Två av skeppsklockans fyra återfunna delar, fotograferade i samband med upptäckten sommaren 1999.	18
Figur 11	Fnr 1 – del av sko/stövel.	19
Figur 12	Fnr 2 (till vänster) och fnr 5 (i mitten) – keramikkräsl samt fnr 3 (till höger) – keramikskärva.	20
Figur 13	Fnr 4 – kritpipa.	20
Figur 14	Fnr 6 – formtegel.	21
Figur 15	Fnr 7 – skeppsklocka.	21

Planskiss över fartyglämningen

Upprättad av Bohusläns museum/MASG under perioden
juli 1999–december 2001

Renritning: Anette Olsson/Bohusläns museum

Skala 1:100

BERG

SAND

SPANT OCH
BORDLÄGGNING SYNLIIG

SAND

STAPLAD TEGELSTEN

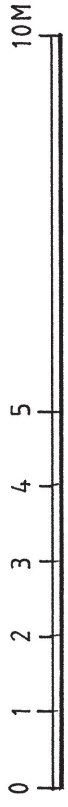
STAPLAD TEGELSTEN

STAPLAD TEGELSTEN

SAND

SAND

SAND



Fyndlista – *Havmanden*

Risö i Öckerö socken och kommun
Västra Götalands län

Fnr	Datum	Material	Antal	Föremål	Fyndplats	Beskrivning
1	001210	Läder	1	Skosula med klack	Vid kanten av bervägg. Sydvästra delen av området.	Sula med klack till sko/stövel. 25 cm lång. Rätvinkligt tåparti. Klacken ca 3 cm hög. Träpliggar.
2	001210	Keramik	1	Kruka, helt kärl	Ca 5 meter öster om den östra tegelstapeln. I område med kanonkulor.	Mindre drejad kruka i stengods. 14 cm hög, mynningen 8 cm i diameter, foten 7,3 cm i diameter. Ljusgult gods med enstaka bränningsdefekter i ytan. Markerad profilerad skuldra. Enkel, något utsvängd mynningsrand. Utvändigt mycket eroderad yta med endast ställvis bevarad ytbehandling i form av mörkbrun/grå slip/engobe.
3	001210	Keramik	1	Fot, del av kärl	Låg inuti stengodskärl, fnr 2.	Fot och del av buk/botten till kärl. Troligen från trebent stekfat. Ljusrött/rosa oxiderat gods med invändig klar blyglasyr, vilket ger en gul ton. Bukfragmentet är ca 8 cm l, 4 cm br och 0,4-0,5 cm tj. Foten är ca 2 cm lång, har ett ovalt tvärsnitt med plan botten. Fyndet är hårt eroderat.
4	001210	Keramik	1	Kritpipa, del av	I närheten av fnr 2.	Skaft och del av huvud av piplera. 16 cm lång. Skaftet 0,9 cm i diameter. Huvudet 1,8 cm i diameter.
5	011211	Keramik	1	Kruka, helt kärl	Samma område som fnr 2.	Mindre drejad kruka i stengods. 12 cm hög, mynningen 8 cm i diameter, foten 5,5 cm i diameter. Ljusgult/beige gods med inslag av gråa partier. Enstaka bränningsdefekter på buk och fot. Enkel, något utsvängd mynningsrand. Enkelt spår/rilla på skuldran. Tunn saltglasyr utvändigt och delvis invändigt. Glasynen borteroderad på nästan hälften av buk, skuldra och mynning.
6	011213	Tegel	1	Formtegel	Preparat från tegellast.	Ljusrött/rosa tegel. 22 cm l, 10 cm br och 3 cm tj. Inslag av rödbruna tegelkorn i godset. Eroderade ytor och perforerad av bormusslor. Gångarna är 0,8-1,2 cm i diameter.
7	011211	Brons	4	Skeppsklocka, del av	Östra delen av fornlämningen. Ca 50 m från skeppskonstruktionen.	Den nedre utsvängda delen av klockan. Fyra passningsbara delar. Ca 30 cm i diameter. Inga synliga inskriptioner.