

Föreningen - Barkskepp  
57°40'12.8"N 16°47'18.3"E

**Om barkskeppet Föreningen är dokumenteringen sparsam när det handlar om rena skeppsfakta men desto rikare vad gäller små notiser och rapporter om hennes rörelser. Kanske beror det på att hon inte hade ett speciellt dramatiskt familjeliv, det vill säga att hon inte bytte ägare eller byggdes om i någon större utställning men att hon var en aktiv skuta som gjorde ett bra jobb utan att orsaka Redare O.E. Hallberg allt för mycket bekymmer. I vart fall kan man läsa i olika samtida tidningar och rapporter från hamnar att hon har anlänt, lastat eller avgått. Ett exempel är Tidningen "Norra Skåne" som den 13 Januari 1882 rapporterar att *Barkskeppet "Föreningen", som eges af handl. O. Hallberg i Laholm och föres af kapt. A. Andersson från Halmstad anlände julaftonen till Jamaica.*" Man kan tänka sig dom hade en trevlig jul det året.**

När jag söker efter information om barkskeppet Föreningen hittar jag en del information som är intressant inte bara ur Föreningens synpunkt utan ger en bild av livet till sjöss i slutet på 1800-talet, nämligen hur mycket en sjöman tjänade på just den här skutan vid tiden för förlisningen. En man vid namn Johan Peter Lundberg tar värvning på Föreningen som vid den här tiden trafikerade Nordsjön. Lundberg föddes i Gamleby 21 april 1862, inte långt från Föreningens sista viloplats men hade med familjen flyttat till Laholm varifrån han mönstrade på fartyget Föreningen som Jungman. Under Kapten N.J. Löfgren i mars 1884 med lön 20 kr. Han mönstrade av i oktober 1884 men var tillbaka i besättningen ett år senare, även denna gång som jungman, men nu hade lönen stigit till 25 kr.

Som kuriosa kan också nämnas att Föreningen figurerar i romanen "Kyrkoinvigningen i Hammarby" av Emilie Flygare-Carlén där förlisningen tros ligga bakom en mans sviktande hälsa och bortgång. "*Du vet, att jag förblef utrikes omkring tre år. Under denna tid gjorde fartyget Föreningen hvarje resa med känbara förluster; på den sista förliste det. Denna sorg, tror jag, grundlade min fars sjukdom och snart derefter inträffade död*".

Föreningen var ett barkskepp, som ibland kallas endast Bark är ett fartyg med minst tre master vars mesanmasten, den aktersta masten är gaffelriggad medan resten av masterna föröver är råriggade. Barkskeppen var vanligast under 1800-talet och var förhållandevis lätta och inte så djupgående vilket gjorde fartygstypen populär och ofta använda av pirater. Vanligen var kapaciteten på runt 500 ton kunde ha upp till 100 man. Ett berömt barkskepp var HMS Endeavour som James Cook 1769 till 1771 seglade under sina första upptäcktsfärder för British Royal Navy till Australien och Nya Zeeland, den kallades ju också HM Bark Endeavour. Ett annat berömt barkskepp är tremastade barken Sigyn som byggdes på Gamla varvet i Göteborg 1887 och numera har blivit museifartyg i en i Finska Åbo.

Barkskeppet Föreningen byggdes 1874, ungefär samtida med Sigyn men nästan ett hundra år efter HMS Endeavour, fartygstypen var dock detsamma. Skeppsbyggaren J. Bonnesen ibd i Malmö fick förtroendet att bygga det 107.8 fot långa och 23.4 fot breda fartyget Föreningen som kavel i ek och fur. Förskeppet beskrivs i ett dokument av den förste ägaren "A/S Sejl- og Dampskibsselskabet" som *Middelfyld med Kvindelig galionsfigur* och dräktigheten mättes upp till 235.48 ton. O.E. Hallberg köper Föreningen 7 september 1880 för 14.000 kr, cirka 810000 kronor i dagens penningvärde, och därmed får hon sin hemma hamn i Halländska Halmstad.

Vad som skulle komma att bli Föreningens sista resa i november 1886 gick från Newcastle upon Tyne i nordöstra England mot Västervik med en last av stenkol med Kapten N.S. Löfgren vid rodret. När

man närmar sig Västerviks skärgård är det redan sen eftermiddag vilket i november betyder att det börjar skymma på. Dessutom har en dimma börjat rulla in över vattnet och efter en felbedömning tror Kapten Löfgren att man är längre ut från kusten än man faktiskt är. Han uppger i förlisningsrapporten att *"Fartyget försökte inkomma i hamn men öfverfölls af mörker ock disig luft varigenom distansen till fyrarna syntes längre än vad det i själva verket voro. VSV vind Feltak vid bedömning av avstånd till Idö Stångskär. Samt att fartyget omöjligen kunde vända i det trånga pass det inkommit."* Det kan verka märkligt att mörkret kommer som en överraskning frampå kvällen men i kombination med plötslig dimma och att det i ju faktiskt var 25 november kan ju sikten minskat snabbt. Dessutom var ju även Kronolots ombord vid tillfället som om någon borde kunna varit förberedd. Nu har man dock försatt sig i den knepiga situationen och innan man kommit på någon lösning sitter Föreningen hårt fast på Stångskärsgrundet vid Idö. Valerie Hart på Guildhall Library bidrar med ett utdrag ur *Shipping gazette* - December 3 1886:

*"Foreningen – Westerwick, Nov. 26. – The barque Foreningen, of Halmstad, Lofgren, from England for this port, with coals, stranded last night in the river; the steamer Rurik went out to her assistance. The vessel lies in a dangerous position."*

Westerwicks Weckoblad noterar även 30 november 1886 lite spydigt att det är på dagen fem år sedan som kapten Löfgren, på väg från England seglade på grund med skonerten Onkel varpå fartyget drev i land på norska kusten och *"blef wrak"*.

I räddningsarbetet bistod ångaren Rurik som hade byggds i Gävle åt rederiet *"Ångfartygs AB Västervik-Libau"* för att sättas i trafik mellan Västervik, Visby och Liepaja (hette då Libau) i Lettland. Man försökte redan dagen efter grundstötningen dra loss det olycksamma barkskeppet med ångaren men det lyckades inte. Lördagen den 11 december 1886 går både wrak och dess last under klubban vid en auktion som förrättas i kommissionär F.A. Fogelmark & Sons magasingård i Stora Varvet. *"Dels också kl.12 på dagen, såväl wraket af ofwannämnda fartyg, liggande wid södra Stångskär, som och dess last, bestående af 304 tons Davisons West Hartley stora ångkol. Wrak och last säljas hwar för sig och förbehålles hwardera köparen rätt att fritt widtaga de åtgärder som erfordras för bergning af ware sig last eller fartygets skrof."*

Vid auktionen säljer man också fartygets 2 stora strömankare med tillhörande ankarkettingar på 195 famnar, nästan 350 meter.

Både fartyg och last var försäkrat och försäljningen var ett sätt för försäkringsbolaget att få tillbaka något. Den stackarn som köpte wrak och last är väl den störste förloraren eftersom man inte lyckades bogsera det olyckliga barkskeppet mer än ett par meter av grundet innan det sjönk. Här bidrar återigen Valerie Hart på Guildhall Library med ett utdrag ur *Shipping gazette* - December 17 1886 *"The barque Foreningen, Lofgren, from England for Westerwick, which stranded Nov. 25 at Stangskar, has become a total wreck. A steamer towed her off the rocks, but she sank immediately, so that now only the masts are above water."*

Att dyka wraket efter Föreningen.

Vad som finns kvar idag av Föreningen är ett relativt sönderfallet skrov som sträcker sig från ett djup av 20 meter upp till cirka 5-6 meter. Man kan tänka sig att väder och vind har varit påfrestande för ett träskrov som ligger så grunt. Vågor som bryter rakt mot wraket under 130 år sätter sina spår och även om fartygets form är helt tydligt. En ganska stor sektion av Föreningens enda däck ligger kvar och styrbords skrovsida har behållit mer av formen än babordssida. Längst ner på runt 20-22 meters djup ligger enstaka vrakrester utspridda med en klippig sluttande stenbotten. Resterna tättnar sedan

ju grundare man kommer och botten förändras till mer av en skreva snarare än en sluttning blir det tätare och tätare tills man får en uppfattning av att skrevan nästan hjälpt till att hålla ihop vraket.

Eftersom största delen av vraket ligger relativt grunt och det saknas möjlighet till penetrering, skulle man kunna tro att man inte behöver någon lampa men faktum är att mellan dom utspridda plankorna, mellan spant och mellan bordläggning hittar man mängder med macroliv om man får in lite ljus och kikar in. Man kan gott ge den djupare delen en tid av dyket och då ska man inte missa klippformationerna omkring vraket och mellan vrakresterna. Det är ett vackert undervattenslandskap som inbjuder till fina fotovyer. Sedan jobbar man sig sakta upp för sluttningen och följer stråket med plankor och grova stockar tills man når den huvudsakliga vrakplatsen där man följer vrakets mittlinje mot den grunda delen. Här kan man vid lugna väderförhållanden göra sitt säkerhetsstopp innan man simmar tillbaka mot uppstigningslinan och båten. Är det grov sjö kan det vara bättre att inte gå allt för nära bränningarna utan göra säkerhetsstoppet på linan.

Rurik

Byggd 1886 av O A Brodins Varv, Gefle.

Varvsnummer. 36.

Dimensioner. 39,59 x 6,53 x 5,25

Efter förlängning. 44,23 x 6,78 x 2,48 m.

Br/ Nrt. 377/ 289

Efter ombyggnad. Br/ Nrt/ Dwt. 457/ 263/ 550.

Maskineri. En Atlas 2-cyl, compoundångmaskin.

Effekt. 350 ihk.