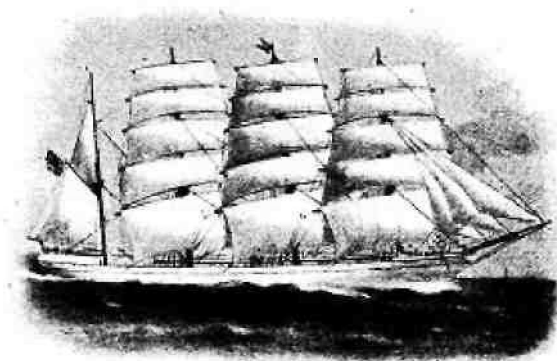


## **Barken Beatrice**



### **Ett skolskepps historia**

Bilden är utförd efter en tavla av marinmålaren J.C, Andresen.

År 1904 utgör en markant vändpunkt i vårt lands sjöfartshistoria. I september detta år utsändes nämligen ångaren Kratos på sin första resa till Sydafrika för att därmed öppna vår första transoceaniska linje. I november samma år öppnades direkt förbindelse med Sydamerika i och med att Johnsonlinjens ångare Oscar Fredrik avgick från Göteborg till Buenos Aires.

Segelfartygens tid var nu definitivt förbi. Visserligen var segelfartygens antal ännu numerärt överlägset ångfartygens, men nästan alla segelfartygen voro av mindre storlek. Sålunda fanns det år 1905 1,915 segelfartyg i Sverige men endast 1,066 ångfartyg, medan nettotonnaget vid samma tid var 263,425 resp. 459,664 ton.

Segelfartygen hade likväl inte helt spelat ut sin roll ens i långfart. I och med dessas gradvisa försvinnande från oceanerna, blev frågan om skolfartyg i och för utbildning av befäl till handelsflottan allt mer aktuell. Sverige hade ännu 1905 ej ett enda segelfartyg för långfart speciellt avsett för utbildning av sjöbefäl.

Ett rederibolag, som fick namnet Navigator, bildades därför i Göteborg. Stiftelseurkunden inlämnades till länsstyrelsen i febr. 1905 och var undertecknad av många kända sjöfarts- och affärsmän i Göteborg såsom herrar: Aug. Kjellberg, Dan Broström, Johan Ekman, G. D. Kennedy, Ernst Roberg, W. fl. Lundgren, John E. Olson och Carl O. Wijk. Bolaget hade till ändamål att idka frakt fart och därjämte utbilda befäl för handelsflottan.

I december 1905 inköptes för £ 6,000 från England 4-mastade järnbarkskeppet Routenburn. Fartyget mätte 1,885 nettoton och 2,095 bruttoton och var byggt i Greenock 1881. Routenburn, som var känd för sina snabba resor, var en av R. Shanklands berömda "Burn-skepp" och slog rekord efter rekord på ulltraden England—Australien. Under dessa resor medtogos även passagerare, men då ångfartygen började ta loven av seglarna på australientraden, fick Routenburn i likhet med de flesta andra passagerareskeppen nöja sig med ullasterna. Det var alltså icke utan skäl, som fartyget i Melbourne gick under benämningen "the good iron clipper ship." Skeppet, som i svensk ägo fick namnet Svithiod, var länge vårt lands största segelfartyg. Huvudredare för fartyget blev den kände segelfartygsredaren John E. Olson och dess första befälhavare kapten A. Falberg.

Kapten Falberg var den siste bethelkaptenen i vårt land och Svithiod det sista svenska fartyg, som förde bethelflagg. Bethelkaptenerna hade till uppgift att sörja för sjömännens andliga samhörighet i främmande hamnen en uppgift, som numera övertagits av sjömanskyrkan, som tillkommit i de flesta mera betydande sjöstäderna.

Svithiods första långresa under svensk flagg utgick från Drammen den 15 febr. 1906, varifrån färden ställdes till Sydney, dit hon anlände den 7 juli. På återresan anlöptes hamnar i Chile och i juni 1907 var skutan åter i hemmavarvatten efter en världsomsegling, som varat omkring 1 ½ år. Innan hemorten anlöptes, gjordes ett besök i Hamburg, där fartyget låg upplagt en tid för översyn och reparation.

Svithiod seglade nu under kapten Falbergs befäl en lång följd av år över alla världshaven, anlöpande hamnar framför allt i Sydafrika och Australien. Under dessa resor medföljde c:a 30 befälselever, vilka ombord erhöles såväl praktisk som teoretisk utbildning. Den teoretiska undervisningen förestods av en för ändamålet utsedd lärare, och den treåriga kursen avslutades med prov för styrmansexamen vid någon av landets navigationsskolor. De elever, som av någon anledning ej fullföljde kursen ersattes vid hemkomsten av nya pojkar, vilka togs om hand av sina äldre kamrater.

I början av 1913 övertogs ledningen av bolaget av Transatlantics chef W. R. Lundgren, vilken vid sin död 1914 efterträddes av konsul Ernst Roberg, som alltsedan starten suttit i bolagets styrelse. Samma år utbröt världskriget, vilket kom att få en katastrofal inverkan på bolagets vidare öden.

Sommaren 1917 - mitt under högkonjunkturen - då redare tjänade stora pengar på sina fartyg, blev Svithiod i Halifax beslagtagen av ententemakterna. Fartyget, som var på resa från Buenos Aires till Nyköping i Danmark med majslast, hade på vägen anlöpt Pernambuco. Dagen efter det fartyget lämnat nämnda hamn uppenbarade sig en okänd man ombord, vilken sade sig vilja följa med till Europa. Mannen befanns vara en tysk styrman, som rymt från sitt fartyg, vilket låg internerat i Pernambuco. Man hade naturligtvis ingenting annat att göra än att låta honom följa med, och den 12 juli anlände Svithiod till Halifax, som var engelsk kontrollhamn för trafiken på Europa. Vid visitering av fartyget upptäcktes ett par säckar gummi, vilka togs iland trots att de voro uppförda på fartygets "storelist". Samtidigt blev tysken ilandförd, varvid kapten Lodin, som förde befälet på Svithiod denna olycksaliga resa, fick avge förklaring över vad han kände till om mannen. Trots protester från kapten Lodin blev hans fartyg jämte last beslagttaget av myndigheterna i Halifax med den motiveringen att gummisäckarna uppförts på manifestet först sedan gummit påträffats av de engelska marinsoldaterna och att befälet redan från början haft vetskap om att tysken befann sig ombord. Kaptenen måste lämna sitt fartyg och befäl och besättning skickades hem.

Kapten Lodin blev vid hemkomsten instämd till Göteborgs rådhusrätt och anklagades för att ha ådagalagt grov försummelse av rederiets rätt och bästa, vilket medfört att skolskeppet blivit beslagttaget. Efter långvariga rättegångar frikändes dock kapten Lodin, då orsaken till konfiskationen ansågs ligga däri, att engelsmännen ej ville låta fartygets majslast införas till Danmark av fruktan att den senare skulle komma tyskarna till godo. Detta skäl hade ej offentligt kunnat angivas, varför gummipartiet togs som förevändning för fartygets konfiskation.

Svithiod låg nu överksam i Halifax under ett par års tid, tills det under engelsk flagg insattes i fraktfart i huvudsak mellan England och Sydamerika.

Herrarna i Red. AB Navigator nöjde sig emellertid ej med att se sitt fartyg gå i utländsk fart, utan överklagade prISRättens beslut i högre instans med påföljd, att prISRättsdomen ej blott upphävdes och fartyget frigavs, utan rederiet fick även ersättning för rättegångskostnaderna. Detta inträffade i mars 1920 och fartyget, som seglat under engelsk flagg, befann sig i Belfast

efter en resa från La Plata. Skutan hämtades nu av svensk besättning och seglades hem i barlast. Pingstdagen 1920 anlände Svithiod åter till Göteborg efter nära fyra års bortvaro.

Men kriget var slut och de inkomstbringande frakternas tid förbi, varför bolaget Navigator, som redan förut hade dålig ekonomi, ej hade råd att ånyo utrusta fartyget. Rederiet övergick därför till Transatlantickoncernen, som bedrev en omfattande skolskeppsverksamhet. På sommaren 1920 var Svithiod åter klar att ge sig av på långresa och den 18 augusti avseglade hon från Drammen med trälast till Melbourne, dit hon anlände den 23 november. Transatlantic måste emellertid på grund av den nu rådande sjöfartskrisen avyttra hela sin seglfartygsflotta.

För att bevara skolskeppsverksamheten bildades i Göteborg 1922 red. AB Pollux under kapten Alex. Pedersens ledning. Det nya bolagets aktiekapital utgjordes av 100,000 kr. och styrelsen bestod av bl.a. apotekare Gustaf Bernström, advokat Nils Rosén och som verkställande direktör kapten Pedersen. Bolaget inköpte Svithiod av red. AB Navigator, som trädde i likvidation, och döpte om henne till Beatrice.

Beatrice begav sig ånyo ut på världsomsegling i början av 1923 med kapten Thorson som befälhavare. Under denna resa grundstötte skutan utanför Flekkerö i Norge, men lyckades själv varpa sig av grundet och ingick till Kristiansand för provisorisk reparation. Skutan återvände till Göteborg för att vid Eriksberg se om sina bottenskador och var efter några veckor klar att fortsätta sin avbrutna resa till Melbourne, dit hon anlände efter en relativt god resa på 92 dygn.

Under uppehållet i Australien inträffade en episod, som kan tyckas vara utan betydelse, men som kom att spela en stor roll för rederiet. Kapten Thorson blev ofrivilligt åhörare till ett samtal vid ett grannbord på den restaurang, där han för tillfället befann sig. En av herrarna berättade, hur han som medellös yngling 1886 kommit över till Australien med det stolta skeppet Routenburn. Namnet väckte naturligtvis kapten Thorsons uppmärksamhet, varför han vände sig till sällskapet med orden: "Routenburn, that's my ship". "You do'nt say it sir!" utropade den berättande herrn, som visade sig vara en framstående ullexportör vid namn Tom Watson. Mr. Watson inbjöds att besöka sitt gamla skepp, något som han sedan aldrig försummade, när skutan befann sig i Melbourne. Genom hans förmedling fick Beatrice alltid goda frakter för återresan, medan många andra fartyg anträdde den långa resan till hemlandet i barlast.

Beatrice gjorde nu årliga resor med elever huvudsakligen till Australien och åter. Dessa seglingar följdes med intresse över hela världen och spännande kappseglingar anordnades fartygen emellan på distanser, som rörde sig om c:a 20,000 nautiska mil. År 1928 avgick ungefär samtidigt från Australien de båda svenska segelfartygen Beatrice och C. B. Pedersen samt finnen Herzogin Cecilie. Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning hade anordnat en gissningspristävlan, vilket fartyg, som först skulle komma i hamn i England. Beatrice valde vägen runt Goda Hoppsudden, medan de övriga seglade runt Kap Horn. Beatrice hade emellertid otur med väder och vind och kom i hamn långt efter både C. B. Pedersen och Herzogin, vilken vann kappseglingen.

Att nederlaget mottogs med harm och besvikelse av besättningen på Beatrice vittnar följande utdrag ur ett brev från en av eleverna ombord. Han skriver vid ankomsten till Falmouth i England: "Vilka nyheter mötte oss inte! Både Herzogin och Pedersen före! Ni skulle bara ha gått samma väg som vi och haft samma vindar, så skulle vi sett. Men slagna äro vi och därmed basta. Man hade väl inte tagit det så hårt, men så öppnade vi tidningen och såg så mycket de gjort av saken där hemma. Många pokaler som pris och stor gissningspristävlan. Om vi kunde sätta er in i vår belägenhet och känna hur vi känna det. Hade vi bara gått runt Hornet i stället! Jag hoppas folk förstår, att varken skutan, befäl eller folket kunna hjälpa att det gått så dåligt. Att Beatrice kan segla veta vi. Men vilken skuta seglar i vindstilla och rak motvind?"

Att Beatrice kunde segla visade sig följande år 1929, då hon tog en lysande revansch över sin antagonist Herzogin Cecilie. Resan gick nu från Norden till Melbourne, och fastän Beatrice hade c:a 600 nautiska mil längre resa i för storseglare så trångt och svårnavigabelt farvatten som Östersjön, framkom hon till Melbourne med 7 dygns kortare resa än Herzogin.

Beatrice hade på gamla dagar visat, vad hon dög till, innan hon för alltid lämnade oceanernas vattenvidder. På sommaren 1930 återkom hon från sin minnesvärda resa, som skulle bli den sista långfärden. Vid hemkomsten lades fartyget upp i väntan på bättre tider, vilket tycktes dröja och 1932 gjorde red. AB Pollux konkurs, vilket betydde att Beatrice måste säljas. Men ingen annan än skrothandlaren ville ha henne och därför såldes hon för 165,000 till A/S Stavangers Skibsophuggnings Komp. för upphuggning.

En vacker höstdag i slutet av september 1932 anträdde Beatrice sin sista färd, bogserad av Röda bolagets bärgningsfartyg Frithiof till Stavanger i Norge.

Riktigt allt gick dock inte till skrothandlaren. Som ett minne från en svunnen storhetstid kan man i den s.k. mastsalen på Sjöhistoriska museet i Stockholm beskåda ett stycke av Beatrice's kryssmast, så mycket som får plats mellan golv och tak i salen. Vidare finnes i samma rum svänghjulen till fartygets länspumpar, ratt och rorkista och på väggen hänger namnbrändan och den illa medfarna galjonsbilden. I Sjöfartsmuseet i Göteborg finnes skeppsklockan med namnet Routenburn vackert graverat i stora bokstäver.

Så var ett av våra sista stora segelfartyg borta för alltid och endast tre återstodo nu, nämligen barkskeppen C. B. Pedersen, Abraham Rydberg samt skonertskeppet Forest Dream. Den sistnämnda brann upp i Strömstads hamn 1933, Pedersen sänktes efter kollision i Atlanten 1937, och Rydberg såldes till Portugal 1943.

Enligt 1943 års skeppslista finnes nu endast fyra segelfartyg kvar, alla av mindre storlek. Visserligen kan man i dessa bränslebristens dagar få se en hel del skutor av olika storlekar komma seglande utefter våra kuster men det är en annan historia.

Källa: Svensk Sjöfartstidning, Årsnummer 1945