

Elevfartyget BEATRICE

Eric Hallberg, professor em vid Lunds universitet, redaktör Länspumpen

Under början på 1900-talet krävdes praktik från segelfartyg med en dräktighet på över 100 ton för att komma in på navigationsskolan och läsa till styrman och sjökapten. Under denna tid blev segelfartygen ovanligare och ångfartygen allt vanligare, vilket krävde att elevfartyg skapades för att kunna erbjuda den nödvändiga praktiken. Nautiska Föreningen var aktiv när den engelska barken Routenburn anskaffades som elevfartyg till det rederi, Navigator, som skapades 1906. Routenburn hade under den tid hon tillhörde Navigator namnet Svithiod. Vissa större rederier hade också egna elevfartyg, och i synnerhet Transatlantic satsade rejält på detta. De rederier som skapades för att driva elevfartyg behövde stöd från olika organisationer för att ekonomin skulle gå ihop. Svithiod kom från 1922 att tillhöra Alex. Pedersens rederi Pollux under namnet Beatrice, där hon också kom att fungera som elevfartyg. De ordinarie besättningarna på elevfartygen var oftast ganska små, och möjligheten att ha betalande elever (prentisar) var en viktig ekonomisk förutsättning för att driva trafiken. Dessutom fick man bidrag från olika sjöfartsorganisationer.

Min far var 1926–1928 elev på Beatrices resa till Australien och tillbaka. Han var en av de 12 eleverna ombord, och det var första gången som han skulle göra en långresa

till sjöss. Varför gjorde han denna resa? Jo, det berodde till stor del på kravet om praktik från segelfartyg. En annan betydande faktor var att resan gick till Australien på andra sidan jordklotet, och på den tiden kunde man inte ta sig dit så snabbt och enkelt som man kan nu. När man lämnade hamn visste man att resan till Australien och tillbaka skulle ta ungefär ett år. Under tiden ombord var arbetet många gånger hårt och maten inte mycket att skryta med, och vattnet blev med tiden ganska unket och ransonerat. Det var under denna tid ett visst äventyrligt skimmer



Eric Hallberg. Foto: Inger Henrekson Ekström.



Bildkälla: Eric Hallberg.

runt de stora segelfartygen som då blev allt färre. Själva resan kunde också förväntas vara spännande om man tyckte om att reva segel i full storm utan säkerhetsattiraljer. Prentisarna fick praktisk utbildning i exempelvis segelsömnad och splitsning. Förutom denna praktiska undervisning hade man också teoretiska lektioner, som under den här resan leddes av styrmannen Sam Svensson.

Den vanliga rutten var att resan gick från Europa, runt Goda Hoppsudden och vidare till Australien, där vetelaster togs in. Från Australien gick resan nästan alltid österut, runt Kap Horn och tillbaka till Europa. I allmänhet tog resan totalt 9–10 månader.

Min far berättade att när Beatrice på utresan från Halden efter cirka 10 dagar passerade Engelska kanalen så funderade

han på att hoppa i vattnet och simma iland: den första delen på resan hade väl blivit lite chockartad för honom. Han kom dock inte att sätta detta i verket även om han var en duktig simmare. En stor händelse under resan var givetvis linjedopet då Beatrice passerade ekvatorn. Prentisarna fick utstå en ganska tuff behandling innan de fick sina intyg att de genomgått linjedopet.

Resan med Beatrice kom att ta längre tid än ett år. Virkeslasten från Norge lossades i Melbourne; därifrån avgick man till Mauritius och Seychellerna där det lastades korallsand som skulle till Nya Zeeland för att användas som gödningsmedel. I Nya Zeeland blev Beatrice liggande ganska länge i Bluff Harbour, innan man via Melbourne avgick till Port Lincoln i Australien där slutligen vetelasten för Europa intogs. På hemvägen togs



Bildkälla: Eric Hallberg.



inte den vanliga östliga ruten, utan man gick västerut och rundade Goda Hoppsudden en andra gång. Skepparen Harald Bruce ansåg nämligen att Beatrice var i för dåligt skick för att runda Kap Horn; man hade haft problem med fockmasten på resan från Halden. Eftersom det var alldeles speciellt att ha passerat Hornet med ett segelfartyg tror jag att prentisarna blev ganska besvikna. I alla fall var min far det. Efter knappt två år kom man tillbaka till Europa.

Min far fortsatte med sitt liv till sjöss, och efter att varit mönstrad som lättmatros med Ostasiataren Nagara började han på Navi-

gationsskolan i Göteborg där han avlade styrmans- och sjökaptensexamen. Beatrice fortsatte dock inte med sin aktivitet så värst länge till då den sista resan gjordes 1930-1931. Därefter blev hon upplagd i Göteborg för att senare skrotas i Stavanger.

Från 1931 kom det andra regler när det gällde sjöpraktiken för antagning till navigationsskolorna. Förutom att man kunde vara mönstrad på mindre segelfartyg kunde man också vara befälselev på ett maskindrivet fartyg. Detta var en orsak till att Australienresorna med större segelfartyg kom att upphöra.