

Världens sista stora järnseglare – Beatrice

Martin Wilhelmsson har byggt modellbåtar ända sedan han som liten började att tälja barkbåtar. En av de senaste han färdigställt är segelfartyget Beatrice i skala 1:100.

-Redan som liten kille täljde jag barkbåtar och i det militära började man på allvar att bygga modeller, något som jag sedan har fortsatt med hela mitt liv, säger han.

Martins pappa var fiskare och på fritiden gjorde gubben ekor nere i sin sjöbod. Så yrkesvalet för Martin var lätt, å andra sidan fanns det väl inte så mycket annat att välja på i en liten ort – det var stenhuggeri eller havet som gällde.



Foto: Conny Åqvist

Målar, tecknar och skriver om havet

Martin har varit havet trogen hela livet. För sin utkomst har han fraktat eller varit fiskare, bland annat på den egna fiskebåten Gunnaren.

-Sedan har jag tecknat, eller målat marinmotiv i olja, skurit namnbräddor till båtar, varit en samlare av fartygshistoria, samt skrivit om mina minnen av fartyg och från alla mina år till sjöss, säger Martin vidare.

En av de senaste modellerna är resultatet av lite "löst prat" och många timmars slit. Det var nämligen så att Martin, vid något tillfälle, slapp ur sig att man borde bygga Beatrice eftersom hon var världens sista stora järnseglare. Problemet var bara det, att ritningar saknades. Några år senare dök en kompis, som hört Martins kallprat, upp med ritningar, som tagits från Jan Davidssons bok om Beatrice. Vännen var Sven-Olof Olsson från Hunnebostrand, som själv är en mycket duktig

modellbyggare, och han hade förstorat upp bokens ritningar till rätt skala.

-Sagt och gjort, nu var jag tvingad att sätta i gång bygget, säger Martin och skrattar.

Fyra år med trä, mässingplåt och tunn riggtråd.



Foto: Conny Åqvist

Det säger sig självt att en sådan här avancerad modell av ett fartyg med plåtskrov, fyra master och stor rigg bygger man inte i en handvändning. Det har därför tagit Martin fyra år, och oräkneliga timmar vid byggbordet, att få färdigt sin Beatrice.

-Jag började 1993, men bygget har periodvis stått stilla när uppgiften att göra plåtskrovet många gånger kändes övermäktigt svår. Vid sådana tillfällen avbröts hela projektet tills ny inspiration infann sig, berättar Martin.

Skrovet gjordes först av en lindkloss som bearbetades, efter spantrutan på ritningen, till rätt form. Sedan kläddes hela träpluggen med långa plåtremsor som klipptes ur 0,4 mm tjock mässing. Dessa mässingplåtar löddes till varandra och i mitten av kölen löddes en 2x1,5 mm mässingsprofil fast.

Det här var ett arbete som Martin aldrig tidigare hade utfört så han fick stålsätta sig för att inte ge upp. En annan gigantisk arbetsuppgift var att svarva 130 vantskruvar som krävdes till fartygets rigg, för att inte nämna alla blocken som gick åt.

Modellen är försedd med fullt inredd kajuta och mäss som man dock inte kan se, när allt är övertäckt.

Modellen är utrustad med två däck och det övre hålls uppe med 68 små stöttor som emellertid inte syns de heller. -Ingen kommer någonsin att kunna se alla dessa detaljer men

Beatrice betyder – Den lyckliga

Beatrice blev världens sista stora järnsegelfartyg som var inrett för passagerarbefordran. Hon var även det sista segelfartyg att frakta en ullast från Australien, och blev därmed även en av de sista legendomsusade skönhetserna på de sju haven. När Beatrice gick till upphuggning, var hon äldst av alla fyrmastade skepp i hela världen.



Foto: från hemsida

Routenburn började byggas år 1880 på Rob.Steel & Sons varv i Skottland och levererades 1881.

Routenburn var 85,65 m lång och nästan 13 m bred, djupgåendet var 7,75 m. Dödvikten var 3000 ton och segelytan 2,800 m².

Med sina vackert modellerade ändar, mjuka linjer och loftig rigg var Routenburn en ståtlig klipper i en tid när världens hamnar vimlade av segelfartyg. Skrovet hade raka, tunna bogar och en lång vacker stäv som sträckte sig kilformigt från bogen. Längs sidorna löpte en guldmålad list i höjd med däckets och fortsatte förut till en vitmålad galjonsbild med guldornament.

Fartyget ägdes av en sjökapten, Robert Shankland, som blivit så rik på handel att han gått iland och blivit skeppsredare istället.



Foto: Från hemsida

Jungfruresan gick till Melbourne

Från Melbourne seglade hon med en last av hästar till Calcutta och därifrån till Dundee i Skottland med jute.

I mitten av 1880 talet blev hon en ulklipper på
traden Melbourne-London. I april 1886
lämnade hon London och i juni rundade hon
Godahoppsudden.

Routenburn råkade ett flertal gånger ut i blåsväder och flera sjömän fick sätta livet till när de spolades bort. På hösten 1905 har skeppsredare R Shankland tröttnat på segelskutor och Routenburn utbjöds till hugade spekulanter.

Fartyget säljs till Sverige

Redan under 1700 talet hade man pratat om att införskaffa ett skolfartyg för att i statlig regi utbilda sjömän och officerare. Åren gick och riksdagen skyllde på bristande statsfinanser. Privata intressen dök upp och bildade en förening, Sjömanna-Sällskapet, för att utbilda sjöfolk och sedan 1837 har vi en organiserad sjömansutbildning i Sverige.

Redaren John E. Olson köper Routenburn år 1905, för 6.000 pund. Fartyget döptes om till Svithiod och hissade svenskt flagg den 20 december samma år.

Transatlantic tar över för en kort tid

Under första världskriget konfiskerade engelsmännen Svithiod och hela hennes last. Orsaken var att man smugglat en tysk officer ombord på fartyget och detta uppdagades.

Engelsmännen använde fartyget i fraktfart – under Svensk flagg !?!
Efter kriget återlämnades fartyget men tiderna var så dåliga att man fick sälja fartyget.
Sommaren 1920 övergick Svithiod till Transatlantickomcernen.



Foto: Från hemsida

Under Alex. Pedersens flagg

Sveriges siste storsegelredare Alex. Pedersen (1869-1939), köpte Svithiod för att hålla den praktiska segelfartygsutbildningen vid liv. Fartyget omnamnades till Beatrice efter redarens fru, och nu inföll fartygets verkliga storhetstid. För båten fick nu en ytterst kompetent befälhavare, och mycket goda ullaster från Australien under hela 20-talet. Men det var inte bara ull som fraktades utan även kol, salpeter, trävirke, horn, hudar, spannmå - ja, listan kan göras lång. År 1928 kappseglade "Bea" med flera fartyg men trots att hon var snabb och fördes av den tidens kanske bäste skeppare, Harald Bruce, hade hon inte turen på sin sida utan förlorade. Året därpå fick hon emellertid revansch då hon seglade om ärkerivalen Herzogin Cecilie på väg till Australien.

Till sist hann tiden i kapp henne

I slutet av februari 1930 lämnar "Bea" Melbourne för London med last av ull, hudar, horn och tagel. Det var den sista ullast med segelfartyg som skulle komma att avgå från Australien – den enda kvarvarande clippern hade gjort sitt.



Foto: Från hemsida

När Beatrice anlände Göteborg lades hon upp eftersom depressionen hade lett till en kraftigt minskad världshandel. I nära två år låg "Bea" upplagd innan Stavangers Skipbsop-huggning A/S köpte henne för 16.500 kronor. Den 30 september 1932 släpade Röda Bolagests bogserare Fritiof, Beatrice till Norge och de väntande skärbrännarna. Därmed gick en epok i graven, segelfartygens era var för alltid borta.

Text och bild: Conny Åqvist samt bilder från hemsidan "Farsan på segelfartyget Bea 1925)

ACKE MYHRMAN

I förra numret av Strandpiltan hade vi en artikel om Acke Myhrman. Trots idoga efterforskningar lyckades vi inte få fram något fotografi.

Marianne Lindström har funnit nedanstående foto. Acke blev en mycket god vän till hennes föräldrar Gunborg och Helge Johansson.

