

2021-10-03

Ångfartyget *August Leffler* – första svenska fartyget genom Suezkanalen

För nästan exakt 150 år sedan levererades ångfartyget *August Leffler* från Gamla varvet i Göteborg. Hon kom att bli det första svenska fartyget som passerade genom Suezkanalen. Denna remarkabla händelse inträffade den 30 augusti 1872, dvs. knappt tre år efter kanalens officiella invigning hösten 1869.

Sjösättningen av fartyget ägde rum den 19 juni 1871. Beställare var det nybildade Ångfartygs-aktiebolaget Aegir i Göteborg med grosshandlare Carl Leopold Berggren som huvudredare och med skeppsklarerare August Leffler samt handelsbokhållare C.E. Geijer i styrelsen. Fartyget var byggt som ett skonterttacklat ångfartyg av ek och furu på kravell med en längd av 160 fot och en bredd av 29 fot. Hon kunde lasta cirka 750 ton och hade en nettodräktighet på cirka 460 registerton. Vid Lindholmens verkstad, på andra sidan älven, installerades efter sjösättningen en ångmaskin på 60 hk konstruerad enligt det s.k. Woolfska systemet (compound).

I samband med leveransen skrev Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning lokalpatriotiskt hänfört att fartyget ”...anses vara det vackraste träångfartyg, som utgått från ett svenskt skeppsvarfv...”



Ångaren *August Leffler*. Kinesisk oljemålning. Sjöfartsmuseet i Göteborg.

Ägarnas spekulativa affärsidé med fartyget var att hon via Suezkanalen skulle ta sig till Ostindien och sedan sysselsättas i frakt- och passagerarfart mellan olika hamnar där. Sjökapten Johan Frans Björck, nyss fyllda 50 år, anförtröddes befälet. Besättningen bestod av 18 man varav sex man tillhörde maskin (två maskinister, tre eldare och en lämpare).

Jungfruresan gick den 6 september 1871 till Bordeaux med en last av battens, knippjärn och stångjärn. Efter några inledande resor på Nordsjön kunde hon den 4 augusti 1872 lämna Bordeaux med en last av vin och specerivaror till Saigon. Den 30 augusti hade hon tagit sig genom Suezkanalen som första svenska fartyg och tio dagar senare anlände hon till Aden för att kola. Resan fortsatte sedan till Singapore med en mellanlandning på Galle på dagens Sri Lanka för ytterligare kolning. Efter ett kort besök i Singapore fortsatte resan sedan till Saigon dit hon anlände den 17 oktober.

Efter en tur- och returresa mellan Singapore och Batavia (Jakarta) anlände hon den 2 februari 1873 till Yokohama och blev då också det första svenska ångfartyget som besökt Japan.

Därefter blev det resor mellan olika hamnar i ostindiska farvatten. Typiska hamnar var Amoy (Xiamen), Hongkong, Saigon, Singapore, Manilla, Batavia, Penang, Ningpo och Keelung (Chilung). Men det var stor konkurrens om frakterna med andra europeiska fartyg samtidigt som man hade en del bekymmer med ångdriften. Bland annat råkade man ut för att propelleraxeln knäcktes.

De frakter som gav någorlunda lönsamhet var transporterna av kinesiska kulier från framför allt Amoy till tennbrytningsfälten i Penang i dagens Malaysia. På en sådan resa kunde man lasta in upp mot 800-900 kulier på däck. På engelska och tyska fartyg fanns det av humanitära skäl restriktioner på antalet passagerare och när den svenske konsuln började införa liknande restriktioner även för svenska fartyg dalade lönsamheten för denna verksamhet.

Under våren 1875 verkade man från rederiets sida ha ledsnat på det dåliga resultatet. Konsul Adolf Meyer hade blivit ny huvudredare och i september detta år när fartyget låg i Singapore bjöds hon ut till försäljning. De mottagna buden syntes dock ha varit för dåliga och man beslöt ta fartyget tillbaka Europa. Man lyckades få en blandad last av gambier (garvningsämne) och lätt styckegods till Hamburg för 65 resp. 75 shilling/ton vilket får sägas vara en hyfsad frakt. Den 30 oktober gav man sig iväg mot Suez och kanalen passerades den 14 december. Strax efteråt insjuknade fartygets befälhavare J.F. Björck och den 28 december 1875 fördes han iland för vård på Malta men avled där bara några dagar senare. Förste styrmannen uppmönstrades av konsuln i Valetta till befälhavare och resan kunde fortsättas till Hamburg dit man anlände i slutet av januari och den 26 februari 1876 var man tillbaka i Göteborg. Under tiden hade man i Göteborg förberett avvecklandet av fartyget och rederiet och i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning kunde man någon vecka senare läsa:

"Torsdagen den 16 mars 1876 kl 12 på dagen försäljes genom exekutiv auktion å stadens auktionskammare ångfartygsaktiebolaget Aegirs för gäld utmäta ångfartyg August Leffler..."

Fartyget ropades in av stadsmäklare Robert von Holten för annan persons räkning för 35 020 kr. Den andra personen var det nybildade Ångfartygsaktiebolaget Trafik med grosshandlarna J.G. Hamberg, B. Busck och konsul Adolf Meyer i ledningen där den senare åter blev huvudredare för fartyget. Fartyget döptes nu om till *Trafik* och sattes i fart på Östersjö-, Nordsjö- och Medelhavshamnar.

År 1888 såldes fartyget vidare till det nybildade Ångfartygsaktiebolaget Avenir i Göteborg med bokhållare Christian Busck som huvudredare. Några av delägarna var bosatta i Cette (dagens Sète) och fartyget kom nu att sysselsättas i trafik mellan Cette och spanska och italienska hamnar. Efter fyra år såldes *Trafik* till ett italienskt rederi och omdöptes av detta till *Pietro Marano*.

Efter två år under italiensk flagga förliste *Pietro Marano* den 12 maj 1894 utanför ön Kefalonia efter att brand hade utbrutit ombord när hon befann sig på resa från Catania till Zante med en last av svavel.

Text: Bo Jershed