

2021-05-22

Fredrika Wilhelmina – Ett svenskbyggt slavskepp? Nja, men inte långt ifrån.

På bilden nedan ser vi skonertskeppet *Fredrika Wilhelmina* vars öde beseglades av ett rev i Salomonöarnas arkipelag där hon sina sista år var engagerad i en något dubiös verksamhet. Hur hamnade hon där?

Vi börjar med sjösättningen. Den skedde under festliga former den 20 april 1872 på kofferdivarvet i Karlskrona. Beställare av fartyget var grosshandelsfirman N.M. Höglund i Stockholm som efter huvudmannens död 1856 nu drevs vidare av änkan Fredrika Wilhelmina Höglund och svågern Carl Lindroth.

Den sistnämnde blev också skeppets huvudredare. Vem fartyget var döpt efter framgick tydligt. Skeppets dräktighet uppmättes till 219 nrt och sjökapten Fredrik Robert Jonsson blev dess första befälhavare.



Med en last av järn och trä utklarades *Fredrika Wilhelmina* den 31 juli 1872 från Stockholm för sin jungfruresa till Lissabon. Den 26 augusti var hon framme. Den 14 september vände hon åter mot Stockholm och den 13 oktober dök hon upp vid Sandhamn för lots. Och någon dag senare kunde hon lossa sin första saltlast i Stockholm. I oktober 1873 tog Magnus Tydén över som befälhavare och förde sedan *Fredrika Wilhelmina* fram till 1882.

Fartyget kom att fram till 1879 att göra flera resor mellan Stockholm och Lissabon/Oporto med järn och trä ut och med styckegods som vin, olivolja, frukt eller med salt från Lissabon/Setubal tillbaka. Seglingstiderna låg stadigt runt cirka fyra veckor åt båda hållen.

Det hände också att hon gjorde avstickare till andra hamnar i Medelhavet som Barcelona, Cette, Trieste och Grigenti (Sicilien) men även över Atlanten till Rio de Janeiro och Savannah. Oftast lossades hemlasten i Stockholm men även Hamburg, Stettin och Göteborg förekom som lossningshamnar.

Den 15 november 1878 anlände *Fredrika Wilhelmina* till Trieste från Piteå och här fick Magnus Tydén under liggetiden nedslående information om vad som hänt i Stockholm. Grosshandelsfirman N.M. Höglund hade i början av december 1878 ställt in sina betalningar och ställts under administration med målet att under 1879 avveckla verksamheten och på så sätt minska de ekonomiska skadorna för firmans borgenärer.

Sommaren 1879 såldes fartyget då liggande i Stockholm till den brittiske undersåten sjökapten Augustus Otto Werner Routch från Bristol i England. Eftersom han inte var svensk medborgare kunde han inte bli ny huvudredare för fartyget utan huvudredarskapet anförtroddes till skeppsklarerare Albert Starck delägare i skeppsmäklarfirman Olson & Wright. Magnus Tydén blev kvar som befälhavare.

Resorna ändrade nu inriktning. Endast en resa till Portugal är noterad. Det blev resor till Rio de Janeiro och Pernambuco med lossningar i Vasa, Narva och Stockholm. En resa från Tromsö till Trieste hanns också med.

På resan från Rio de Janeiro till Vasa våren 1880 bröt gula febern ut bland besättningen efter att fartyget lämnat hamn. Fyra besättningsmän insjuknade och två av dess dog och fick på brukligt sätt begravas till sjöss. Med den reducerade besättningen fortsatte *Fredrika Wilhemina* sin färd mot Vasa men det tog hela 75 dygn innan man var framme.

I maj 1882 lämnade Magnus Tydén fartyget och befälet övertogs av sjökapten J W Schmidt. Nu ändrades inriktning igen. Med en last av trävaror gav man sig i början av juni iväg till Kapstaden med en mer eller mindre dold agenda. Trälasten lossades i Kapstaden och därifrån gick man sedan i barlast till Mauritius. Här blev man av någon anledning liggandes i nästan fyra månader innan man fullastad med socker (cirka 250 ton) seglade vidare till Adelaide. Kanske väntade man in fartygets ägare.

Till Adelaide kom man den 23 april 1883 och vid inklarering angavs att man hade en passagerare, Captain Routch, dvs. fartygets ägare. Några dagar senare såldes lasten på auktion. Sjökapten J W Schmidt mönstrade av och en norrman Nicolai Eliassen blev ny befälhavare. Fartyget tog nu in en ny last av förpackat mjöl och med denna last seglades hon sedan till Brisbane för att där efter att ha lossat mjölet förverkliga ägarens dolda agenda.

I Brisbane dit hon kom i början av juni avfördes nu *Fredrika Wilhelmina* från det svenska

registret och fördes istället in i det brittiska registret. Fartyget byggdes om till ett "passagerarfartyg" för att engageras i den s.k. "Black-birding" trafiken mellan öarna nordost om Australien och Australien. Det officiella namnet var "labour traffic" och den gick ut på att rekrytera arbetskraft, s.k. kontraktsarbetare, från öarna till plantager i Queensland i Australien, men hanteringen var på gränsen till kidnappning och ren slavhandel. Den var illa sedd av öarnas befolkning och rekryteringsförsöken ledde ofta till mer eller mindre allvarliga skärmytslingar.

Efter ombyggnaden gjorde tidningen Brisbane Courier den 23 juli 1883 ett reportage om fartyget och var full av beundran. Fullt i klass med många av immigrantfartygen från Europa skrev man. Hon blev licensierad för att ta upp till 193 passagerare. På däck hade byggts en lyxig hytt för den myndighetsperson, "government agent", som alltid skulle vara med på dessa rekryteringsresor.

Den 24 juli lämnade fartyget Brisbane för sin första rekryteringstur till Salomonöarna. Augustus Rutch hade nu själv övertagit befälet. Fyra månader senare var man tillbaka till Mackay i Queensland. Med sig hade man 178 "islanders" som genast togs om hand av beställaren och forslades vidare på kärror till dennes sockerplantage ute i bushen. Det blev säkert en bra affär för Rutch eftersom han kunde få upp till 25 pund per individ som han levererade.

Nästa rekryteringstur startade den 2 januari 1884 och gick upp till Bouganville bland Salomonöarna. Här blev det stridigheter med lokalbefolkningen. Flera besättningsmän skadades och man tvingades fly hals över huvud med fartyget. Efter att ha satt iland de skadade på en handelsstation på annan ö fortsatte man sedan med rekryteringen i arkipelagen. Den 31 mars gick man på hårt på grund vid Goodman Island (dagens Nugaruba) och kunde inte komma loss. Ombord hade man förutom besättningen även 36 "islanders" och en "government agent". Man beslöt att överge fartyget och tog sig med skeppsbåtarna till en närliggande ö där provisoriska hyddor byggdes. Provianten från fartyget tog man med sig också.

Efter någon vecka på ön beslöt Rutch att han och delar av besättningen skulle försöka ta sig Matupi på New Britain (dagens Nie Britten) med hjälp av de två skeppsbåtarna. Rutchs båt lyckades ta sig dit medan den andra båten försvann. I Matupi kunde Rutch engagera ett annat fartyg att bege sig till ön där de skeppsbrutna fanns och efter cirka sex veckor på ön kunde de plockas upp och den 1 juli 1884 anlände Rutch med resterande besättning samt 36 "islanders" till Mackay.

Vad hände sedan med Augustus Rutch? Jo, han verkade ha fått avsmak för "människohandeln" och ville istället ge sig in i koprahandeln. I oktober 1884 köpte han ett nytt fartyg, skonerten *Eliban Castle* på 70 nrt, engagerade en skeppare och skickade iväg fartyget för att etablera en handelstation för kopra på Bentley Island bland Salomonöarna. Efter att ha köpt ett landstycke på ön lämnades två man kvar för att få igång handeln och sedan seglade man vidare till en annan ö. Där blev skepparen och fyra besättningsmän

ihjälslagna av byborna när man försökte göra affärer med dem. De överlevande besättningsmännen lyckades fly undan och ta sig tillbaka till Port Douglas i Queensland dit man kom den 4 februari 1885. Med sig hade man sköldpaddsskal, kopra och sjögurka. Av de två kvarlämnade på Bentley Island blev en senare ihjälslagen medan den andre lyckades fly till en annan handelstation på en närliggande ö.

Detta hindrade emellertid inte Augustus Routch, till många förvåning, från att göra ett nytt försök att få igång handel med kopra mm. Den 6 april 1885 gav man sig iväg igen och denna gång följde han med själv som skeppare. Den 17 eller 18 maj blev man på en av öarna överfallna och Routch och samtliga i besättningen förutom två blev ihjälslagna. De två överlevande lyckades kapa ankarförtöjningen och kunde svårt sårade segla iväg. Någon gång mellan 14 och 17 juli fastnade fartyget på ett rev och kom inte loss. Man sjösatte då en av skeppsåtarna och satte segel mot Nya Guinea. Under seglingen föll en av männen överbord och så småningom, 65 dagar efter man övergett fartyget på revet, fick den kvarvarande besättningsmannen kontakt med en holländsk brigg. Denna ende överlevande återkom till Brisbane i slutet av november 1885 via Jakarta och Singapore och kunde då berätta för press och myndigheter vad som hänt. Rubriken blev "The Elibank Castle Massacre".

Så slutade historien om skonertskeppet *Fredrika Wilhelmina* och entreprenören Augustus Otto William Routch. Enligt tidningarna uppskattades hans ålder till mellan 50 och 60 år vid dödsfallet. Han beskrevs också som gemytlig och något korpulent. Men han kanske anade vad som väntade för innan avfärd skrev han sitt testamente och tack vare det ser vi att han hade släkt i Sverige, en systerdotter vid namn Sigrid Lindberg dotter till en Ferdinand Lindberg.

Från mars 1904 förbjöds importen av "islanders" till Australien.

Text: Torsten Hagnéus, Bo Jershed

Bild: Sjöhistoriska museet - S 1987