

2025-02-18

Sjökapten E.A. Adde och s/s *Villa O'Campo* – första svenska ångfartyget i Buenos Aires

I Stockholms Dagblad den 27 augusti 1884 kunde man läsa:

Vågad färd. För någon tid sedan inköpte sjökaptanen E.A. Adde ångfartyget Kongsbacka. Detta fartyg som är byggt i Göteborg 1872, av 94 tons dräktighet och har en propellerångmaskin om cirka 20 hästars kraft, har nu utrustats till en längre sjöresa, som synes oss väl djerf med tanke på det långa afståndet för dess resa och fartygets relativa litenhet. Dess befälhavare kommer nämligen att med detsamma trafikera Paranáfloden (en biflod till den stora La Platafloden), der han eger relationer. Fartyget har i denna afsigt blifvit uppkalladt efter en stad vi denna flod och bär nu namnet Villa O'Campo, samt afgick härifrån sistlidne söndag till Buenos Ayres.....

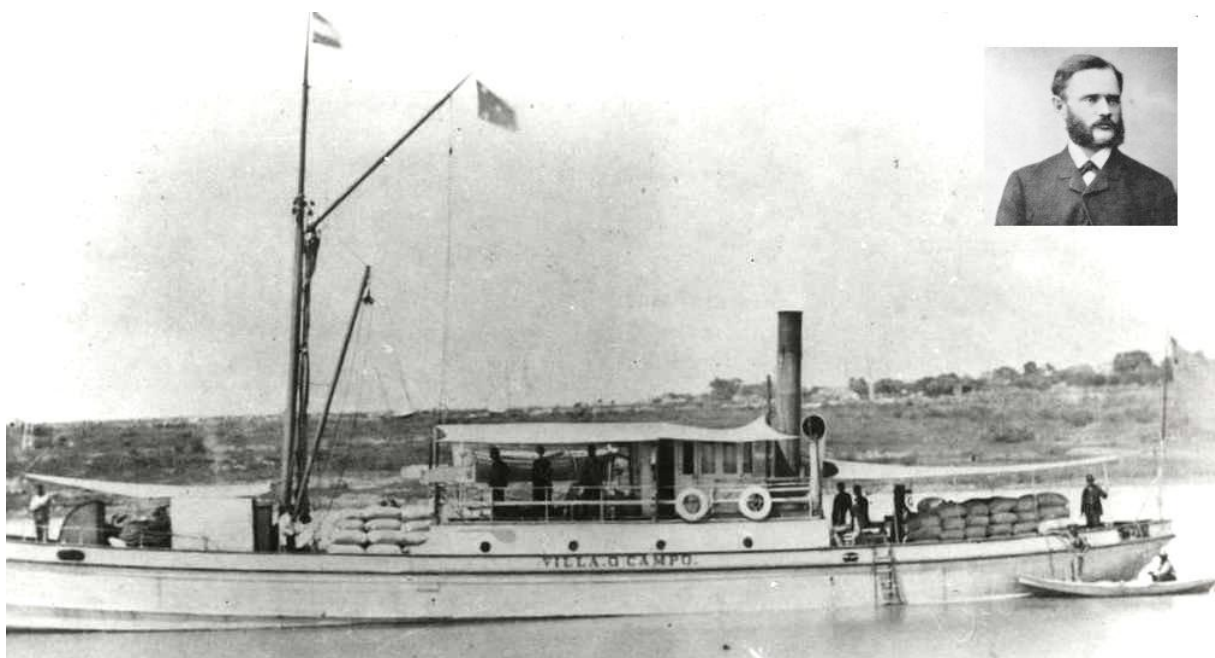
Bilden nedan visar fartyget förmodligen någonstans på Paranáfloden med bild på E.A. Adde infälld. Men vem var denne E.A. Adde, vad var det för något fartyg han köpt och vad hände sedan?

Fartyget

Vi börjar med fartyget. Hon byggdes på Lindholmens Mekaniska Verkstad och levererades den 14 mars 1872 till ett bolag i Kongsbacka med C.A. Svensson i Kongsbacka som korrespondentredare. Hon var avsedd för passagerar- och godstrafik mellan Göteborg och Särö, Onsala och Kongsbacka. Fartyget döptes till *Kongsbacka*.

Det var ett för tiden modernt fartyg. Hon var byggd i järn och trä och 197 fot lång, 19 fot bred och 6 fot djupgående. Hon hade två lastrum under halvdäck. Ångmaskinen var på 20 hästar och byggd enligt det Woolfska systemet med en högtrycks- och en lågtryckscylinder (compund).

För förstaklasspassagerarna fanns under ruff midskepps två salonger, en större för herrar och en mindre för damer. I samma ruff fanns även plats för kapten, styrman och restauration. Under ett upphöjt däck förut fanns en rymlig salong för "allmoge" samt en hytt och rum för besättningen.



Första resan i mars 1872 var ämnad till Kungsbacka där hamnen i Kungsbackaån nyligen blivit uppmuddrad för att kunna ta emot fartyget. Men p.g.a. ishinder i ån fick detta premiärbesök inställas. Ganska snart efter leveransen blev det även turer till Varberg, Falkenberg och Halmstad samt även turer till Fredrikshavn. Mot slutet av 1872 utsträcktes resorna ända ned till Helsingborg, Landskrona och Malmö.

Hallands Ångbåts AB som var den störste spelaren i kusttrafiken på västkusten gillade inte konkurrens och såg till att uppstickande konkurrenter fick ett besvärligt liv. I början av 1873 kastade Kungsbackabolaget in handduken och sålde fartyget till intressenter i Gävle. Via Göta Kanal tog sig *Kongsbacka* upp till Gävle och blev under olika ägare sysselsatt i den norrländska kusttrafiken. Efter ett mellanspel på Öland köptes hon någon gång under sommaren 1884 av sjökapten E.A. Adde.

E. A. Adde

Eric Adolf Adde var född den 19 juli 1853 i Hed socken i Västmanland men växte senare upp i Wika socken i Dalarna där fadern var kyrkoherde. I juli 1870 skrevs han in i Gävle sjömanshus . Första mönstring blev som jungman på skeppet *Lima* där resan gick till Adelaide i Australien. Några år senare ser vi honom 1874 som 2:e styrman på briggen *Juno* från Göteborg. Därefter blev det under några år styrmansjobb på Gävleskeppet *Hebe*. År 1878 var det dags för ångfartyg och styrmansjobb på Kalmarångaren *Poseidon* och mellan 1881 och 1883 var han befälhavare på skonertskeppet Maria från Stockholm.

Under sina resor verkar E.A. Adde ha insett att det fanns en stor marknad för svenska verkstadsprodukter i La Plata området med sin expanderande lantbruksindustri. Någon gång under första halvåret 1884 köpte han därför det lilla ångfartyget *Kongsbacka* och utrustade henne för att kunna ta sig över till La Plata området. Han fyllde henne med för Argentinas lantbruksindustri intressanta produkter. Bl.a. separatorer av Gustaf de Laval's konstruktion (Aktiebolaget Separator hade bildats 1883) och diverse jordbruksredskap från Öfverums och Hellefors bruk.

Med en besättning på sju man plus sin unga hustru gav han sig sedan iväg i slutet av augusti 1884. Efter mellanlandningar för kolning i Falmouth och på Cap Verde anlände han den 31 oktober 1884 lyckligt till Buenos Aires och blev därmed det första svenska ångfartyget på Rio de la Plata..

Efter att framgångsrikt ha sålt lasten i Buenos Aires började han med sjöfrakter på Parana- och Paraguayfloderna. Bl.a. med stycke gods från Buenos Aires ända upp till *Asunción i Paraguay* – cirka 150 svenska mil från Buenos Aires.

Vad hände sedan

Argentina var ett land fyllt av nötkreatur, men ingen industriell mejeriverksamhet. Separatoren hade uppfunnits av Gustaf de Laval år 1877 och E. A. Adde insåg de industriella möjligheterna med en mejeriverksamhet i Argentina. År 1886 skulle en internationell lantbruksutställning äga rum i Buenos Aires och E.A. Adde som nu var mer intresserad av affärer och sin egen agenturverksamhet än att kуска på floderna anmälde Sverige för deltagande och fick sig tilldelat 300 kvm utställningsyta. I november 1885 mönstrade han av som befälhavare från sitt fartyg och ersattes då av 56-åringen Frans Dahlgren, skriven i Kalmar.

Inför den kommande utställningen besökte han Sverige och övertalade ett antal svenska företag att ställa ut sina produkter. Han lyckades även utverka förmånliga fraktvillkor för de produkter som skulle skickas över till Buenos Aires. Flera företag nappade. Utställningen avslutades den 24 maj 1886 och blev en succé. Flera svenska produkter, bl.a. de Lavals mjölkseparator, hade då vunnit olika priser.

Efter den lyckade satsningen på lantbruksutställningen bestämde sig E.A. Adde att sälja sitt fartyg och ägna sig helhjärtat åt att lansera svenska produkter i Argentina. Det blev en annan svensk på platsen som köpte fartyget för 32 000 kr och fortsatte flodtrafiken tills *"efter många års kontakt med La Plata- och Paranáflodernas otaliga sandbankar hon pensionerades och förlades som ponton vid en lugn plats norröver"*.

I Lloyds Register för 1886 och 1887 finns fartyget listat med E.A. Adde som redare. I februari 1887 skedde sedan de sista avmönstringarna enligt mönstringsrullan som finns förvarad på Riksarkivet. År 1888 är hon struken ur Lloyds Register.

Våren 1888 utsåg Sveriges allmänna exportförening E.A. Adde till sin agent i La Plata-staterna. Hösten 1888 reste E. A. Adde åter till Sverige för att intressera fler svenska företag för export till Argentina och även att delta i den kommande lantbruksutställningen 1890 i Buenos Aires. Efter rest runt i Sverige och besökt olika företag återvände han i december 1888 till Buenos Aires.

I juli 1889 lämnade det norska barkskeppet *Ragnhild* på 577 nrt Stockholm fullastad med svenska produkter. Totalt 22 svenska företag hade nappat på erbjudandet. Det handlade om allt ifrån 45 låder punsch från J. Cederlunds söner till 17 monteringsfärdiga villor från Ligna nya snickeriaktiebolag vid Hornstull. Fartyget anlände sedan i början av oktober 1889 till Buenos Aires.

De svenska produkterna ställdes ut i en centralt belägen lokal i Buenos Aires och rönt stor uppmärksamhet.

I januari 1890 skrev E.A. Adde en debattartikel i *Börstidningen* där han pläderade för en direkt ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Buenos Aires för att stödja den svenska exporten dit. Det skulle dock ta några år innan detta realiserades 1904 av Axel Johnson med La Plata linjen.

Den 4 maj 1890 öppnades den 2:a internationella lantbruksutställningen strax utanför Buenos Aires. I den svenska paviljongen visades olika lantbruksredskap och apparater för mejerindustrin. Dessutom bl.a. monteringsfärdiga villor, sågklingor och naturligtvis punsch från Cederlunds. Ett litet mejeri hade man också satt upp. Som vid den tidigare utställningen belönades man även denna gång med ett flertal priser. Men det var tyvärr en tid med finansiell och politisk oro i Buenos Aires så det direkta affärsmässiga resultatet blev inte som förväntat.

Mitt under utställningen drabbades E.A. Adde av en svår förlust då han hustru Bertha Mathilda Adde född Mörtstedt plötsligt avled i en ålder av bara 29 år. Äktenskapet var barnlöst. Ett år senare gifte han om sig med hennes yngre syster Gerda Mörtstedt. Med henne hann han få en dotter, Mercedes, innan han själv, 39 år gammal, dog i sviterna av en elakartad influensa i slutet av augusti 1892.

Gerda Adde med dottern Mercedes flyttade nu tillbaka till Sverige. Agenturfirman övertogs av medarbetarna Wilhelm Goldkuhl och Georg Boström. Båda kom från Filipstadstrakten och hade tidigare av E.A. Adde värvats ned till Buenos Aires för att där jobba i hans verksamhet.

År 1894 bildar dessa herrar ett eget importföretag under firma Goldkuhl y Brostrom för import och försäljning av svenska produkter, särskilt mejerimaskiner. Detta blev senare 1927 ombildat till Alfa Laval Lda.

De tidiga efterföljarna

Villa O'Campo blev 1884 det första svenska ångfartyget på La Plata. Men mannen bakom bedriften, sjökaptan E.A. Adde, har främst blivit uppmärksammas och ihågkommen för sina banbrytande insatser för den svenska exporten till Argentina.

Fram till att Axel Johnson 1904 upprättade en regelbunden ångbåtslinje mellan Sverige och Argentina var de svenskflaggade ångbåtarna i de argentinska farvattnen få och i huvudsak engagerade i trafik på Rio de La Plata floderna.

Skeppsredaren G.F. Cawallin från Sundsvall var tidigt ute med sina fyra ångfartyg *Wilhelm*, *Thyra*, *Helga* och *Pretty* som sattes i drift här 1886-1889.

År 1887 dök Gävleångaren *Tyr* upp i Buenos Aires. I avvaktan på försäljning sysselsattes hon i flod- och kusttrafiken. Hennes dråpliga historia kan man läsa om på vår hemsida i en trevlig artikel signerad Mats Tengnér.

Och till sist får vi heller inte glömma kanalångarna Göta *Kanal I*, *III* och *V* som nybyggda 1889 såldes till grosshandlare Georg Tempelman och hans bolag Rederiaktiebolaget La Plata för att för en engelsk intressent bedriva trafik i La Platas flodsystem under svensk flagg. I april 1890 var dessa fartyg på plats och kunde börja sin verksamhet. Någon gång runt 1895 övergick de i argentinsk ägo.

Text: Bo Jershed