

Panamakanalens fyrar blev AGA:s genombrott

Mats Carlsson-Lénart (text & foto där inte annat anges)

I år fyller Panamakanalen, genvägen mellan världshaven, 100 år. Den 77 kilometer långa sträckan mellan Stilla havet och Atlanten kantas av fyrar av olika slag, levererade av svenska AGA 1912-14. Ordern på Panamakanalens fyrar anses ha haft oerhört stor betydelse för AGA-koncernens fortsatta framgångar och utveckling.



I Gatun, vid Panamakanalens atlandmynning, möts man inte bara av slusstrappan utan också av ett 27 meter högt fyrtorn alldeles intill kanalen. Svenska AGA fick 1912 den prestigefyllda beställningen av fyrarna och bojarna till kanalen som dramatiskt kortade sjövägarna på västra halvklotet.

Foto: Robert Ciavarro

Det är en lite lustig upplevelse att färdas längs Panamakanalen i bil eller med tåg. Rätt vad det är dyker större och mindre fyrar upp längs vägen. Och vad de flesta inte vet är att dessa fyrar i djungeln har svensk anknytning, de levererades nämligen från AGA på Lidingö – som en av detta företags första riktigt stora beställningar.

Drömmen om en kanal över Panama-näset föddes tidigt, kanske redan när den spanske upptäcktsresanden Vasco Núñez

de Balboa år 1513 som förste europé nådde fram till Stilla havet från öster.

Den förste med verkliga planer att bygga en förbindelse mellan världshaven över det smala näset var Simon Bolívar, grundaren av landet Gran Colombia som, inspirerad av USA, ville skapa en union av alla sydamerikanska stater, eventuellt med huvudstad på Panamanäset. I Bolívars tjänst fanns svensken J J Fahlmark (född i Västerås 1799) som i slutet av 1820-talet



Gamboa Southbound Front är en av de ursprungliga fyrarna längs Panama-kanalen som dragits in och ersatts av en annan fyranordning

ritade den första kartan över näset och på vilken Fahlmark också föreslog mynningar för en framtida kanal på stillhavets- respektive atlantsidorna av näset. Men Simon Bolivar dog året efter att kartan var färdig och de stolta planerna på en stor syd-amerikansk union rann ut i sanden, liksom planerna på en Panamakanal.

Det blev i stället USA och amerikanska intressen som kom först att förverkliga drömmen om en genväg mellan oceanerna. Det var dock inte en kanal utan en järnväg som år 1855 öppnades

mellan Panama City och den nyanlagda hamnstaden Aspinwall (nuv. Colon) vid



Fyr vid väg- & järnvägs-kanten - i närheten av Miraflores-slussarna



Fresnel-linsen från fyren Isla Grande här-rör från det misslyckade franska kanalbyg-gesförsöket på 1880-talet och finns numera på Kanal-museet i huvudstaden Panama.



De nya slussstrappornas skjutportar är höga som tiövåningshus. Här uppställda på Atlantens strand i väntan på montering



Slussarna i den nya "superkanalen" byggs för 400 m långa och över 50 m breda fartyg

atlantkusten. Amerikanerna hade nyligen utvidgat USA i väster, inte minst genom kriget mot Mexiko 1846-48 i vilket bl.a. Kalifornien blev en del av Förenta staterna. Men några järnvägar fanns ännu inte över den amerikanska kontinenten och ett vanligt sätt att resa mellan östra och västra USA i början och mitten av 1800-talet var med båt via Panama, även om denna rutt innan Panama Rail Roads tillkomst innebar en ansträngande färd med åsna eller häst på slingrande stigar genom Panamanäsets tropiska djungel.

Efter att den första transkontinentala järnvägen i Nordamerika öppnats 1869 minskade för en tid USA:s intresse för Panama. Men de växande internationella handelsintressena ville gärna ha en genväg till Amerikas västra kuster. Fransmännen hade just fullbordat en kanal genom öknen mellan Medelhavet och Röda havet och i ett slag gjort vägen mellan Europa och Asien oerhört mycket kortare.

Suezkanalens skapare var diplomaten Ferdinand de Lesseps. År 1879, tio år efter att Suezkanalen invigts, åtog sig den 74-årige de Lesseps att leda det franska projektet att äntligen förverkliga en kanal även över Panamanäset. Utan att själv ha besökt Panama bestämde sig

de Lesseps för att Panamakanalen skulle vara som Suezkanalen, en slussfri kanal – ett konstgjort sund! I den flacka sandöknen väster om Sinai var detta naturligt men Panamanäset var starkt kuperat och markförhållandena var mycket mer svårbehärskade. Det blev en hopplös kamp för de tiotusentals arbetare som under oerhörda lidanden av olika slag försökte förverkliga det som Ferdinand de Lesseps önskade från sitt kontor i Paris. Det gick inte alls att gräva sig ner genom näset och 1887 gjorde det franska panamakanalbolaget konkurs.

Under tiden hade amerikanerna på nytt börjat intressera sig för en kanal i Centralamerika. USA:s betydelse som en av världens spirande ekonomiska och militära stormakter ökade i slutet av 1800-talet och efter det spansk-amerikanska kriget 1898 blev dessutom Filippinerna en amerikansk koloni och Kuba en slags lydstat under USA. Washington hade både ett stort militärt och ekonomiskt behov av en kanal genom Centralamerika. USA diskuterade och förhandlade på 1880- och 90-talen med Nicaragua om att låta bygga en kanal där, men lösningen blev till slut att USA år 1902 köpte det övergivna franska projektet i Panama, samtidigt som USA underbläste en revolution på Panamanäset som sedan 1821 varit en del av Colombia.



Ensfyrona vid Buena Vista har lett fartyg genom Panamakanalen i 100 år.

Foto: Larry Myhre/Flickr

Panama blev 1903 ett självständigt land under amerikanskt beskydd och inflytande. Senare samma år skrevs avtalet mellan USA och Panama gällande Kanalzonen, att USA fick suveränitet över det område mitt i landet där kanalen skulle byggas.

Det gigantiska kanalbygget återupptogs (mellan de vikar i Atlanten respektive Stilla havet som svensken Fahlmark 75 år tidigare pekade ut på sin karta), de Lesseps fixa idé om ett konstgjort sund genom näset övervägdes märkligt nog även av amerikanerna till en början men rätt snabbt kom man fram till att slussar var nödvändiga och att det skulle bli nödvändigt att skapa en stor konstgjord sjö på kanalens högsta nivå (27 m) för att ha tillräckligt med vatten i den stora kanalen året runt.

Tio år tog det för amerikanerna att bygga Panamakanalen. Från 1907 ställdes projektet direkt under USA:s armés ledning. En av de amerikanska ingenjörsofficerarna

som tjänstgjorde vid Panamakanalbygget var den i Borlänge år 1885 födde Oscar Solbert som senare i livet blev general och även direktör i Eastman Kodak-koncernen. En annan svensk koppling till kanalen var de elektriska drag- & bromslok som än idag är ett karakteristiskt inslag vid slussarna i Panamakanalen. Dessa lok konstruerades av ingenjören Carl Larson på General Electric. Larson var född och uppvuxen utanför Grästorp i Västergötland och arbetade på varv och verkstäder i Göteborg innan han emigrerade till USA.

Det världskända trollhätteföretaget Nohab levererade de väldiga skruvarna till Panamakanalens slussar. 236 skruvar som vägde 910 kilo styck! Men det främsta svenska bidraget till den i år 100-årsfirande Panamakanalen var utan tvekan fyrona. USA ville ha ett fyrsystem som inte var onödigt personalkrävande. En som på ett tidigt stadium förstod vilket stort PR- och prestigevärde det skulle ha



De elektriska loken som manövrerar fartygen i de gamla slussarna är ett karakteristiskt inslag vid Panamakanalen.

att ta hem en sådan beställning var Axel Nordvall, AGA:s grundare men från 1904 blott dess försäljningsdirektör.

"Inga kostnader får hindra AGA att göra denna affär till en succé", skrev Nordvall i ett brev till sina kollegor i AGA:s direktion.

Dr. Gustaf Daléns utveckling av solventilen och klippfyren kring 1904-06 i det nystartade lilla företaget AGA:s verkstad i Järla i Nacka banade väg för en svensk exportsuccé. Axel Nordvall började redan 1907 att resa runt världen för att demonstrera och saluföra Daléns AGA-fyror.

De amerikanska kontinenterna stod högt upp på listan och 1907 etablerade AGA ett dotterbolag – American Gasaccumulator – i Philadelphia, vilket var en förutsättning för att kunna ta hem amerikanska statsbeställningar. Nordvall odlade tidigt viktiga kontakter bland många länders fyrmyndigheter och en av de allra viktigaste var Arthur V Conover, vice chef för Bureau of Lighthouses i USA:s handelsdepartement. År 1912 tar

Conover steget från högt uppsatt stats-tjänsteman till direktör i svenska AGA:s amerikanska dotterbolag.

Ungefär samtidigt tar AGA hem beställningen på alla fyror och bojar till Panamakanalen, tidens stora spjutspetsprojekt i världen. Ordern var värd 250 000 dollar, c:a 700 miljoner kronor i dagens penningvärde. Panamaframgången fick AGA:s aktiekurs på Stockholmsbörsen att snabbt mångdubblas och nådde "bisarra nivåer"



Svenska Oberon och kryssningsfartyget Regata (hemmahamn Majuro) sida vid sida i Miraflores-slussarna.



Det finns c:a 35 fyrtorn av olika storlekar och utseenden längs den 100-årsjubilerande kanalen.

som Nya Dagligt Allehanda beskrev situationen i juli 2012. Bakgrunden var en närmast obegränsad tro på marknaden att AGA:s panamaframgång skulle sälja Daléns fyrsystem i alla världens länder, vilket ju skulle visa sig till stor del stämde.

Panamafyrarna och -bojarna tillverkades på Lidingö men skeppades sedan till USA där dotterbolaget American Gasaccumulator genomförde själva den formella leveransen. När det första officiella fartyget passerade genom kanalen den 15 augusti 1914 var alla fyrar och bojor på plats. En del av de c:a 35 fyrarna var höga torn av klassiskt fyrsnitt och själva tornen hade förstas byggts på plats men fyranordningarna var signerade AGA och krävde inga fyrvaktare.

Man ska dock komma ihåg att Panamaordern långt ifrån var den första framgången för AGA. Svenska Lotsverket började samarbetet med och inköpen från AGA redan 1905 och från 1907 var många länders fyrinstanser intresserade av AGA-fyrar. Axel Nordvall reste på heltid i fem år och tog hem många beställningar, inte minst i riktigt fjärran länder. Exempelvis Chile som hade ett stort behov av obemannade fyrar för utplacering längs lan-

dets långa och mycket sönderskurna kust. Redan 1910 beställde den svenskfödde chilenske kommandören Albert Holmgren AGA-systemet för sitt lands räkning.

En annan sak att komma ihåg är att inte riktigt alla fyrar som man idag ser under en passage på Panamakanalen byggdes av amerikanerna och utrustades med AGA-system. Under sitt misslyckade försök att bygga kanalen på 1880-talet hann fransmännen bl.a. uppföra den 33 meter höga fyren på Toro Point, på västra sidan av kanalens atlantmyning.

Parallellt med det stora 100-årsfirandet av Panamakanalen byggs även en ny slussled intill den gamla. Fr.o.m. c:a 2016 ska det bli möjligt för betydligt större fartyg än idag att passera över Panamanäset. Men det är bara själva slussstrapporna med anslutningssträckor som är nya, på övriga delar av kanalen ska de stora fartygen samsas med de lite mindre. De gamla slussarna kommer nämligen att finnas kvar jämsides med den nya "superkanalen". Enligt uppgifter kommer inte någon av de historiska fyrarna från 1912-14 att behöva rivas eller flyttas på grund av det nya slussbygget som inleddes 2007.