

Vetekappseglingen 1901/1902 San Francisco → England

Bo Jershed

När man pratar om vetekappseglingar tänker man oftast på de årliga "Grain Races" som genomfördes på 1920- och 30-talen mellan Spencer Gulf i södra Australien och orderhamnarna Falmouth/Queenstown. Men faktum är att vetekappseglingens historia är mycket lång. Redan på romartiden var det årliga kappseglingar med vetelaster från Egypten till Rom. Kanske är det en djup mänsklig tävlingsinstinkt som här kommer till uttryck närhelst rätt förutsättningar ges.

Ett sentida veteflöde som idag kanske inte är lika känt som de berömda veteseglingarna från Australien är veteskeppningarna från USA:s västkust till England från omkring 1870 till strax efter sekelskiftet.

Sommaren 1901 låg ett flertal windjammers och lastade vete i San Francisco. Det hade varit problem med strejk så fartygen kom inte iväg som planerat. Sex skeppare som bara väntade på att blockaden skulle brytas bestämde sig för en inofficiell kappsegling när väl blockaden hävts. Detta kom till pressens kännedom och därmed var bollen satt i rullning.

Kalifornien – från guld till vete

Kalifornien koloniserades av Spanien under 1500- och 1600-talet och blev en del av det Mexiko som kom att ingå vicekungadömet Nya Spanien. År 1821 frigjorde sig Mexiko från Spanien. USA var vid den här tiden under expansion västerut vilket kolliderade med Mexikos intressen och efter mexikansk-amerikanska kriget införlivades dagens Kalifornien 1848 i USA.

Strax innan detta krig avslutades upptäcktes i januari 1848 guld i Kalifornien. Ett halvår senare kunde man i New York läsa om upptäckten och strax efter satte guldrushen till Kalifornien igång. År 1849 räknar man med att cirka 90 000 människor tog sig till Kalifornien för att leta guld. Dessa tidiga lycksökare gick under namnet "49'ers" och de kom dit sjövägen runt Kap Horn eller sjövägen till Chagres och sedan landvägen över Panamanäset till Stilla havssidan och ny sjöresa därifrån till San Francisco. Vissa tog sig landvägen hela vägen från östkusten till San Francisco. Vid denna tid var nog resan över Kap Horn den säkraste.

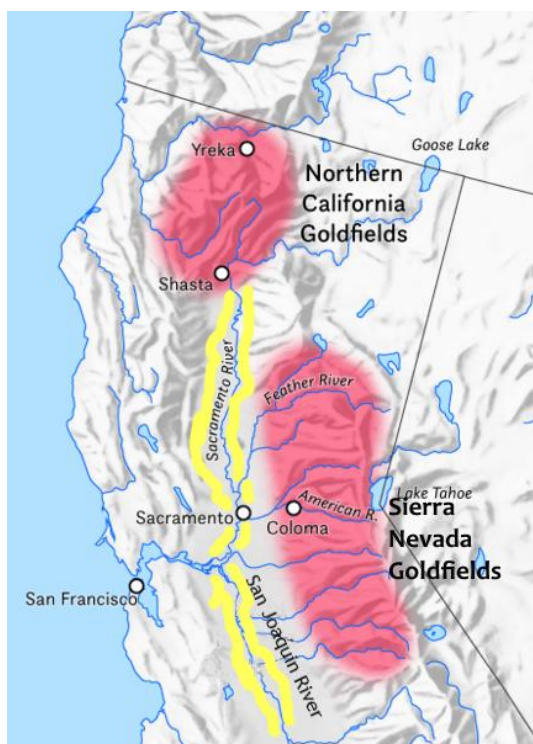
Bland de tidiga resenärerna fanns ej endast "guldletare" men också entreprenörer och handelsmän som insåg att här kommer det att finnas möjligheter att tjäna pengar på att bistå guldletarna med utrustning, livsmedel och andra förnödenheter. Till en början importerades större delen av dessa varor och såldes till hissnande priser, vilket lockade dit nya spekulativa handelsmän.

Här går det undan. Först till kvarn!
Tidens klipperfartyg kom väl till pass för att snabbt föra passagerare och förnödenheter från östkusten över Kap Horn till San Francisco. Ett berömt sådant fartyg var *Flying Cloud* (t.h.) på 1 783 brt som på sin jungfruresa 1851 klarade distansen New York— San Francisco på 89 dagar och 21 timmar. På 1840-talet hade den normala restiden på denna rutt varit närmare 200 dagar.



Under det tidiga 1850-talet fanns inga returlaster att tala om från San Francisco. Många äldre segelfartyg övergavs helt enkelt när kanske hela besättningar rymde för att söka lyckan på guldfälten. De snabbseglade klipperfartygen seglade ofta i barlast till Kina och lastade te för England. Från England gick de så tillbaka till New York med emigranter. Sedan en ny last med guldletare till Kalifornien.

På tetraden slog dessa snabbseglare snabbt ut de långsamma engelska "tevägnarna" vilket i sin tur ledde till att England började utveckla sina egna speciella teklipprar för att ta upp kampen med amerikanerna. Ett sentida exempel på en sådan engelsk teklipper är den kända *Cutty Sark*.



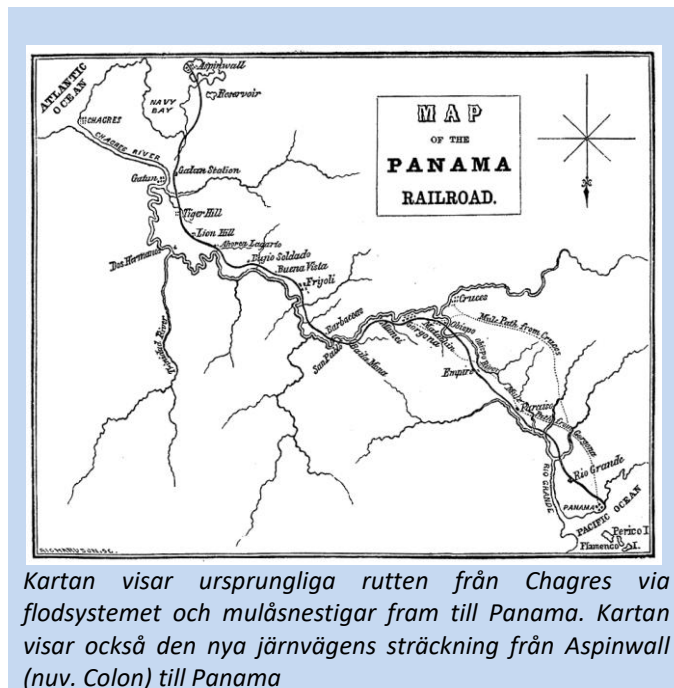
Rosa = Guldfyndigheter
Gult = Veteodlingar

Tidigt upptäckte man att vete gick bra att odla i Sacramentos och San Joaquins dalgångar och runt 1852 hade ett antal odlingar etablerats där.

Med hjälp av ångfartyg och pråmar på Sacramentofloden och San Joaquinfloden kunde det skördade vetet sedan lätt transporteras ned till San Francisco för vidare distribution.

Bara efter ett par år hade skörden blivit så pass stor att mindre delar hade exporterats på försök och 1860 blev det så stora överskott att mer regelmässig export började inledas, framför allt till länder i Stilla-havsområdet men även med en del leveranser till Storbritannien. Kaliforniskt vete fick ett bra rykte och kunde faktiskt säljas i Storbritannien till ett något högre pris än andra vetesorter.

Redan i december 1849 hade man börjat bygga en järnvägsförbindelse över Panamanäset och 1855 stod denna klar. Nu blev den normala färdvägen för passagerare och mer värdefullt styckegods: båt till Colon, järnväg till Panama och sedan båt till San Francisco. De snabba klipperskeppen på Kalifornientraden ersattes av mer lastdryga fartyg för att kunna ta enklare volymgods och enstaka passagerare till lägre fraktpriser men med något längre restider.



Kartan visar ursprungliga rutten från Chagres via flodsystemet och mulåsnestigar fram till Panama. Kartan visar också den nya järnvägens sträckning från Aspinwall (nuv. Colon) till Panama

Efter amerikanska inbördeskriget slut 1865 började exporten ta fart, mycket tack vare den tyskfödde entreprenören Isaac Friedlander. Han var en av de så kallade 49'ers men han hade lyckats dåligt i guldletandet och istället insett att livsmedelsbranschen var en mer säker investering. Nu började han sälja livsmedel till guldletarna och hade snart mutat in ett revir här. Affären utvecklades vidare och Friedlander investerade även i odlingsmark m.m. Men han tänkte längre än så. I Storbritannien hade efterfrågan på vete ökat och han såg här nu en ny affärsmöjlighet som kunde realiseras med hjälp av ny teknik.

Genom att använda en ny fartygstyp, den så kallade Downeastern, som i princip var en utveckling av klippern men mer lastdryg utan att tappa alltför mycket i hastighet, kunde vetet transporteras till Storbritannien via Kap Horn som bäst på runt 100 dagar till en konkurrenskraftig kostnad. Själva transporttiden var egentligen inte så kritisk då godsvärdet var förhållandevis lågt och fartygen fungerade i princip som flytande lager. Fartygen till Storbritannien utklarerades ofta med destination "Queenstown-for-order". Så fort "Bill of lading" (konossementet) hade signerats placerades lasten på Liverpoolbörsen där den kunde byta ägare flera gånger innan ankomst till orderhamnen.

Isaac Friedlander började också använda den nyligen anlagda transatlantiska telegrafen för att via sina kontakter i Liverpool få reda på behoven i Storbritannien och för att säkerställa att skeppningstonnage fanns tillgängligt i San Francisco i rätt tid. År 1861 hade San Francisco fått telegrafförbindelse med New York och några år senare blev New York via Atlantkabeln uppkopplad mot London och Liverpool. Vidare byggde han upp ett kontaktnät i odlingsområdena för att få uppdaterad information om kommande skördar. Med andra ord ett ganska modernt "supply chain"-upplägg. Han var också påskyndare av storskalig mekanisering av veteodlingen och av utbyggnaden av bevattningskanaler.

År 1867 gick 80 % av Kaliforniens exportvete till Storbritannien. År 1868 lämnade 193 fartyg San Francisco med vetelaster och året därpå var siffran 240 fartyg. Vetet packades i säckar för att undvika förskjutningar i lasten under den oftast stormiga resan runt Kap Horn.



Clarissa B. Carver (t.v.) var en typisk Downeaster byggd 1876 i Searsport, Maine. Hon mätte 1 144 brt och lastade cirka 1 600 ton. Hennes första besök i San Francisco verkar ha varit i oktober 1878 då hon anlände från Yokohama med en telast. Från San Francisco befraktades hon sedan i april 1879 till Liverpool med en vetelast för 44 shilling/ton. Hon var engagerad i vetetraden fram till 1885 då hon efter en kollision med ett ångfartyg gick till botten utanför Osaka.

Runt 1870 började järnvägarna göra sitt intåg, vilket innebar att betydligt större områden kunde tas i anspråk för veteodling och produktionen ökades. Vid denna tid började också engelska järnklipprar att engagera sig i traden och dessa tog med tiden över mer och mer av transportererna. Järnklipprarna bedömdes som säkrare och kunde befraktas med lägre försäkringskostnader och något högre rater än de traditionella Downeasters som var byggda i trä. De kunde också lasta något mer för en given storlek och dessutom seglas hårdare. Säsongen 1872/1873 stod amerikanska fartyg för 30–40 % av veteflottan. År 1901 hade andelen sjunkit till cirka 6 % och detta år bestod veteflottan av 10 amerikanska fartyg och 149 utländska varav 103 var brittiska.

Ett problem var obalansen i varuflödena. För att få redarna intresserade att ställa tonnage till förfogande behövde dessa också kunna få frakter till San Francisco. Detta löstes med en form av triangelhandel där fartygen lämnade England med industrivaror till olika destinationer i Australien/Asien. Därefter tog man olika laster därifrån till San Francisco eller till andra hamnar på västkusten och från de senare sedan vidare till San Francisco, ofta i barlast.

Säsongen 1881/1882 "peakade" trafiken från San Francisco och denna säsong blev 550 fartyg chartrade för exporten av vete. Under 1880-talet skeppades i snitt nästan 830 000 ton vete årligen till Liverpool, vilket motsvarar cirka 300 fartyg. Vid denna tid var Liverpool den största importhamnen i världen vad gäller vete.

Vid mitten av 1880-talet började priserna sjunka på vetebörsen i Liverpool. Orsakerna var framför allt ökande tillgång på vete genom att nya länder seglade upp som stora leverantörer och hotade USA:s ledande position. Vete från t.ex. Kanada, Australien, Argentina blev nu intressant för Liverpool. San Francisco kontrade med sänkta transportkostnader. Dessa hade "peakat" 1872–1874 på nivåer ända upp till 95 shilling/ton men sjönk sedan stadigt tack vare utnyttjandet av större fartyg. Normala fraktrater under 1880-talet låg på 20–40 shilling/ton. Botten nåddes i början av 1890-talet då raterna några enstaka månader var nere i 15–20 shilling/ton men vände sedan uppåt igen till de tidigare normala nivåerna.

Den fyrmastade träbarken *Shenandoah* (t.h.) var en av de sista Downeasters som byggdes. Hon var på 3 154 brt och byggd 1890 i Bath, Maine. På sin första resa från San Francisco 1891 till Le Havre lastade hon 5 300 ton vete och blev därmed det största fartyget i denna trafik. Lasten värderades till 182 000 dollar, vilket var lika mycket som fartyget kostat. Resan till Le Havre tog 109 dagar. Besättningen var på 27 man och fraktraten för denna resa var 28 shilling/ton. De sista åren var hon nedriggad till kolpråm. År 1915 gick hon till botten utanför New York efter kollision med en ångbåt.



I slutet av 1890-talet började veteproduktionen att avta. Andra grödor och andra verksamheter gav mer avkastning. Åren 1903 och 1904 var de första sedan 1850-talet som den lokala konsumtionen översteg den egna produktionen. Andra länder tog nu över som veteleverantörer till Storbritannien. År 1901 började även ångfartyg att ge sig in i leken och detta år var ett tiotal sådana inchartrade för veteskeppningar till Europa för ungefär samma rater som segelfartygen.

Parallellt med Kalifornien hade efter 1870 också Oregon och Washington seglat upp som veteexportörer. År 1884 blev järnvägen från veteområdena uppe på Colombiaplatån (på gränsen mellan Oregon och Washington) ned till utskeppningshamnen Portland klar och exporten ökade markant. Dessförinnan var det en besvärlig resa nerför Colombiafloden där vid olika forsar landtransporter gällde. Runt 1900 hade dessa stater tillsammans en lika stor exportvolym som Kalifornien.

Sommaren 1901 – Fartygen anländer

År 1901 var ett av de sista åren med någorlunda stor export av vete från San Francisco. Den 30 juli bröt det ut en storstrejk i hamnen som till en början lamslog allt arbete. Strejken handlade mycket om organisationsrätten. Totalt cirka 15 000 man lade ned arbetet. Allteftersom strejken pågick ersattes de strejkande med ej organiserad arbetskraft samtidigt som de utländska fartygens egna besättningar hjälpte till med lossning och lastning. Den 3 oktober avblåstes strejken efter att guvernören intervenerat och arbetsgivarna accepterat att de strejkande hade rätt att organisera sig och i denna form föra sin talan mot arbetsgivarna för bättre arbetsvillkor.

Man kan förstå otåligheten hos de instängda skepparna som naturligtvis ville komma iväg så fort som möjligt. Kanske var det under ett samkväm i någons kajuta som någon av de närvarande kastade fram förslaget om ett "race" när de väl släpptes ut. Kanske de också var inspirerade av America's Cup som pågick just då utanför New York och fyllde tidningarna. Hur som helst, det läckte ut till pressen, medvetet eller omedvetet och den 27 september kunde man i San Francisco Call läsa följande:

GRAIN VESSELS BREAK BLOCKADE

Six of the Fleet Will Race from Here to England

*The blockade of the grain fleet has been broken and a fleet of seven vessels will be on its way East and to Europe by Saturday morning. The British ships **Celtic Monarch** and **King Edward**, fully loaded and manned, got away yesterday, while the **Dovenby**, **Mooltan**, **Glenesslin**, **Foyledale** and the American ship **William F. Babcock** will sail to-morrow morning. The latter vessel carries barley for New York, but the others are all loaded with wheat for Europe. There are several bets made on the outcome of the run to Europe. Captain Pritcherd of the **Glenesslin** has wagered a new suit of clothes with Captain Newman of the **King Edward** that his ship will be home first in spite of the two days' start which the **King Edward** has. The captains of the **Dovenby**, **Mooltan**, **Glenesslin** and **Foyledale** have agreed to purchase the best pair of marine glasses in England for the captain of the winning ship.*

The friendly rivalry grew out of the international yacht race, and each captain will use every legitimate means to make a quick run. Captain Colly of the Babcock said nothing during the discussion, but it was easy to see that he was wishing his course lay in the direction of England instead of New York. Still the entire fleet will have to round the Horn, so the Yankee clipper and British ships will have a chance to try conclusions over that much of the course.

Vilka var nu de sex ovannämnda deltagande fartygen och hur hade dessa tagit sig till San Francisco? Nedan följer en kort presentation.



King Edward

Byggd: 1891 i Glasgow
Material: Stål
NRT/BRT: 1657/1734 ton
Hemma: Glasgow
Rederi: J.A. Walker & Co

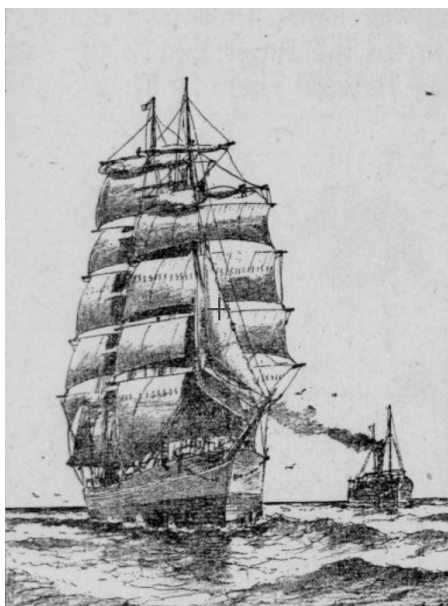
Anlände den 22 juni från Antwerpen via Downs. 187 dagar och från Downs 167 dagar med en last av cement.



Mooltan

Byggd: 1880 i Liverpool
Material: Järn
NRT/BRT: 1668/1725 ton
Hemma: Liverpool
Rederi: British and Eastern Shipping Co,

Anlände den 19 juli från Valparaiso. 58 dagar. Barlast. Dessförinnan till Valparaiso från Newcastle (N.S.W.) med kol.



Dovenby

Byggd: 1891 i Sunderland
Material: Stål
NRT/BRT: 1547/1653
Hemma: Liverpool
Rederi: P. Iredale & Porter

Anlände den 9 augusti från Valparaiso. 73 dagar. Barlast. Dessförinnan till Valparaiso från Melbourne med vete.



Foyledale

Byggd: 1890 i Londonderry
Material: Stål
NRT/BRT: 1666/1765
Hemma: Liverpool
Rederi: J. Henry Iredale & Co

Anlände den 12 augusti från Mollendo (Peru). 87 dagar. Barlastad. Dessförinnan till Mollendo från Newcastle (N.S.W.) med kol.

Bilden visar systerfartyget *Lonsdale* med samma dimensioner byggd 1889 i Londonderry



Celtic Monarch

Byggd: 1884 i Liverpool
Material: Järn
NRT/BRT: 1982/2119
Hemma: Liverpool
Rederi: Jones Parry & Co

Anlände den 17 augusti från Valparaiso. 61 dagar. Barlastad. Dessförinnan till Valparaiso från Melbourne med vete.



Glenesslin

Byggd: 1885 Liverpool
Material: Järn
NRT/BRT: 1743/1821
Hemma: Liverpool
Rederi: C.E. De Wolf & Co

Anlände 16 juli från Tomé (Chile). 51 dagar, Barlastad. Dessförinnan till Valparaiso från Melbourne med vete

September 1901 – Kappseglingen startar

Lågoddsare i "racet" var *Glenesslin* med captain Pritchard och *Foyledale* med captain Kerry vilka båda var kända för sina snabba resor. Dessa skeppare slog också ett separat vad om 20 pund om vem av dem som skulle komma fram snabbast. Både Pritchard och Kerry hade förresten med sig sina fruar ombord.

Startfältet:

Fartyg	Last	Fraktrat	Destination	Avseglade
<i>Celtic Monarch</i> (Capt. Lewis)	54 287 ctls korn 22 286 ctls vete 18 000 ft timmer <u>S:a cirka 3 500 ton</u>	38s 6d	Queenstown	26 sep 1901
<i>Glenesslin</i> (Capt. Pritchard)	59 796 ctls vete 20 000 ft timmer <u>S:a cirka 2 800 ton</u>	39s 3d	Queenstown	28 sep 1901
<i>Dovenby</i> (Capt. Fegan)	56 523 ctls vete 17 000 ft timmer <u>S:a cirka 2 700 ton</u>	39s 3d	Mistley (nära Harwich)	28 sep 1901
<i>Foyledale</i> (Capt. Kerry)	57 120 ctls vete 17 000 ft timmer (uppskattat) <u>S:a cirka 2 700 ton</u>	39s 3d	Westport	27 sep 1901
<i>King Edward</i> (Capt. Newman)	60 870 ctls vete 16 000 ft timmer <u>S: a cirka 2 800 ton</u>	38 s	Queenstown	26 sep 1901
<i>Mooltan</i> (Capt. Emmett)	45 727 ctls korn 12 180 ctls vete 18 000 ft timmer <u>S:a cirka 2 800 ton</u>	37s 6 d	Queenstown	28 sep 1901

Anm: 1 ctl (cental) = 45,3 kg. Timret användes för stuvning (dunnage).

Kappseglingen inleddes med bra väder i början och *Foyledale* tog ledningen men blev snart förbisglad av *Glenesslin*.

Den 3 november passerade *Foyledale* Pitcairn Island. Några dagar senare, den 6 november efter 40 dagar till sjöss, siktade *Glenesslin* förut rivalen *Foyledale* som tydligen hade lyckats ta sig förbi *Glenesslin*. Fartygen seglade sedan i sällskap under en hel dag med alla segel satta men den 8 november hade *Glenesslin* lämnat *Foyledale* bakom sig och man såg henne inte mer.

Rundningen av Kap Horn bjöd som vanligt på hårt väder men det tuffaste vädret stötte *Glenesslin* på utanför Azorerna då hon råkade in i en cyklon som slet sönder elva segel och nästan lyckades vräka omkull henne. Läsidans reling låg 6 fot under vatten och vattnet forsade över däck och ner i skansen. Men på något sätt lyckades hon räta upp sig och med nya segel fortsatte färden mot Queenstown.

Våren 1902 - Målgång

Väl framme i Queenstown den 28 januari efter 121 dagar blev det klart för *Glenesslin* att man hade utklassat sina medtävlare. Hur gick det för de andra? Nedan ser vi resultatlistan:

1. <i>Glenesslin</i> anlände Queenstown den 28 januari	121 dagar
2. <i>Dovenby</i> anlände Harwich den 12 februari	137 dagar
3. <i>Celtic Monarch</i> anlände Queenstown den 20 feb 1902	147 dagar
4. <i>Foyledale</i> anlände Westport den 28 februari 1902	154 dagar
5. <i>King Edward</i> anlände Dublin den 3 mars 1902	158 dagar
6. <i>Mooltan</i> passerade Beachy Head den 9 mars 1902	162 dagar

Till sist.... "höga assuranser är en farlig last"

Henrik Engström från Brantevik var mönstrad som matros på *Glenesslin* under "racet". I sin minnesbok från sjötiden "På Östersjön och oceanerna" (redigerad av John E. Persson) skriver han bl.a. om färden från San Francisco till Queenstown. Dock nämner han inget om själva kappseglingen och förmodligen ansåg befälet att detta behövde manskapet inte känna till. De skulle bara lyda order.

Skepparen Thomas B. Pritchard på *Glenesslin* kom från en sjöfararsläkt i hamnstaden Carnarvon (Caernarfon) i norra Wales. Brodern Owen Pritchard var också skeppare och förde *Haddon Hall* (samma rederi). Sommaren 1901 låg båda med sina respektive fartyg i San Francisco och bröderna hade då inte träffats på 21 år. Fastän båda i princip seglat jorden runt varje år under sin sjöfartstid så hade det inte förrän nu slumpat sig så att de låg samtidigt i samma hamn.

Frun och dottern var ofta med på resorna. Den första frun dog i Antwerpen i januari 1899. Året därpå gifte Thomas B. Pritchard om sig med den kvinnliga rektorn på dotterns flickpension i Wales. Bröllopet skedde i Kapstaden i oktober 1900 på väg till kappseglingen och omskrevs stort i de lokala tidningarna. Både nya frun och dottern var sedan med på kappseglingen till Liverpool.

Thomas B. Pritchard var skeppare på *Glenesslin* i hela sjutton år, från 1889 till 1906. Sju år efter han lämnat fartyget strandade *Glenesslin* 1913 på kusten utanför norra Oregon vid insegling till Portland. Det var en spektakulär förlisning som det skrevs mycket om i dagspressen. Var det inkompetens eller försök till försäkringsbedrägeri? För det förra talade att det hade blivit allt svårare att rekrytera kompetent sjöfolk till de stora segelfartygen och även i befälspositioner återfanns unga och orutinerade personer. Skepparen Owen Williams var visserligen erfaren men förste- och andrestyrman var bara 22 år gamla. För det senare talade att *Glenesslin* i princip seglat färdigt och assuransen var mer värd än fartygets försäljningsvärde. "Höga assuranser är en farlig last" sjöng Evert Taube i visan "Karl-Alfred, Fritiof Andersson och jag".

Fartyget blev illa tilltyglat under vattenlinjen och bedömdes av försäkringsbolaget som "total loss". Efter att ha plundrats av souvenirjägare såldes vraket sedan för ynka 560 dollar. Men det var i princip omöjligt att bärga.

Försäkringsbolaget vägrade först att betala ut assuransen men rederiet gav sig inte. Efter en lång juridisk process betalade man till sist ut 30 000 dollar. Befälet blev också ställt inför rätta och dömdes till olika straff för försumlighet.

Bilden nedan visar var strandningen den 1 oktober 1913 ägde rum. Tillhöger ser vi fartyget strax efter strandningen med några ur besättningen poserade i förgrunden.



Så slutade historien om det förmodligen snabbaste segelfartyget i kommersiell fart som någonsin byggts. Rekordet på 74 dagar från Portland till Port Elizabeth i Sydafrika från 1902 lär stå sig än idag.

Hur gick det för kapten Pritchard efter han lämnat *Glenesslin* 1906? Jo, han blev så småningom skeppare på ångfartyget *Eddystone* på 3 850 ton. Men denna karriär avslutades olyckligt. Sommaren 1909 på väg från Svarta havet till Hull med en spannmålslast råkade han den 14 juli runt midnatt utanför Norfolk i Engelska kanalen ramma en engelsk ubåt. Denna ingick i en större grupp örlogsfartyg som just då hade manöver utanför Norfolks kust i den högtrafikerade farleden. Uppenbarligen såg inte utkiken ubåten som bara 40 sekunder efter ramningen gick till botten och tog tretton man med sig.

För vår svenske matros Henrik Engström gick det bättre. Han tog sjökaptensexamen i Malmö 1903. Från 1905 var det bara maskindrivna fartyg i Broströmskoncernen som gällde. Han sista sjöjobb där innan pensioneringen 1940 var som befälhavare på Svenska Orientlinjens *Vikingaland*.