

Skonerten *Dean Richmond*

– först att segla direkt från Chicago till Liverpool

Bo Jershed

I flera engelska tidningar kunde man i september 1856 läsa nyheten om skonerten *Dean Richards* direktseglats från Chicago till Liverpool med en last av vete. År 1846 hade importen av spannmål till England släppts helt fri. De historiskt viktiga leverantörsmarknaderna för spannmål till England hade varit hamnarna i Östersjön och i Svarta havet, men USA med New York som utförselhamn hade nu blivit allt viktigare. Här handlade det om vete från trakterna runt Stora sjöarna. Men de många mellanhänderna i USA bekymrade engelsmännen.

Stora sjöarna – kort historik

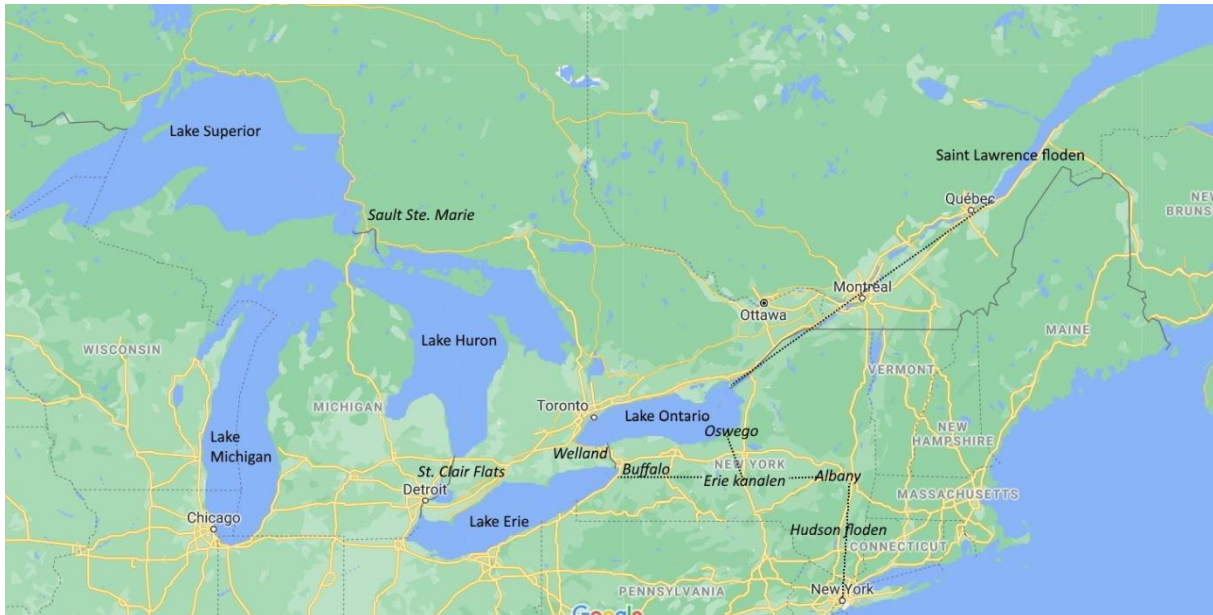
Franska upptäcktsresanden var de första européerna att upptäcka Stora sjöarna. Historien börjar med att Jacques Cartier från St Malo i Bretagne år 1535 tog sig uppför St. Lawrencefloden upp till forsarna vid nuvarande Montreal. Under 1600-talet upptäcktes sedan de olika sjöarna i Stora sjösystemet allt eftersom. Först upptäcktes Lake Ontario och Lake Huron 1615. Sedan följde i tur och ordning Lake Superior 1629, Lake Michigan 1634 och den sist upptäckta sjön blev Lake Erie 1669. Frankrike kom att kontrollera större delen av området runt Stora sjöarna. Staden Québec grundades av fransmännen år 1608.

Sjösystemet användes i början huvudsakligen för upptäcktsresor in i kontinenten och för handel med ursprungsbefolkningen runt sjöarna. I samband med sjuårskriget 1756–1763 förlorade Frankrike sina kolonier i norra Amerika till Storbritannien. Vid den amerikanska revolutionen några år senare vägrade dock de norra staterna att gå med i det nya USA. De valde istället att stanna kvar i det brittiska väldet och blev på så sätt Brittiska Nordamerika som senare blev Kanada.

Läget mellan USA och Brittiska Nordamerika blev spänt. År 1812 förklarade USA krig mot Storbritannien, framför allt som en reaktion på den brittiska handelsblockaden mot Napoleons Frankrike vilket drabbade amerikanska affärsintressen hårt. Samtidigt grep man tillfället att försöka införliva Brittiska Nordamerika med USA. Efter att kriget böljat fram och tillbaka slöts slutligen fred 1815 utan några gränsförändringar. Stora sjöarna blev gränsområden men både USA och Brittiska Nordamerika fick rätt att segla på dessa.

Efter 1815 kom trafiken igång på allvar på sjöarna. Nybyggare sökte sig västerut genom sjösystemet och bosättningarna växte i antal och i storlek. Dessa behövde förnödenheter av olika slag och betalade med vad de nya landområdena kunde ge. För sjöfarten fanns det naturliga flaskhalsar som sakta men säkert undanröjdes allteftersom bosättningarna längs Stora sjöarna växte västerut.

Ett stort sådant hinder var flödet mellan Lake Erie och Lake Ontario som gick genom Niagarafloeden. Höjdskillnaden mellan sjöarna är cirka 100 meter vilket ledde till Niagarafallen. Därför gällde i början omlastning och transport över land mellan dess båda sjöar. Likaså gällde i början även transport över land för att ta sig in i sjösystemet österifrån.



Stora sjöarna med St. Lawrencefloden.

Utbyggnad av kanaler och slussar

Tidigt insåg man att det behövdes en farbar vattenled mellan östkusten och Stora sjöarna. Framför allt för att de mer folkrika delstaterna i öster skulle kunna ta del av det begynnande spannmålsöverskottet från områdena runt de Stora sjöarna. Landtransporter av stora varuflöden var inget praktiskt alternativ vid den här tiden.

År 1825 invigdes **Eriekanal** som förband Lake Erie vid Buffalo med Albany vid Hudsonfloden och via Hudsonfloden fanns det sedan förbindelse med New York. Några år senare, 1828, stod också **Oswegokanal** mellan Lake Ontario och Eriekanal färdig. Denna kanal förband Lake Ontario vid Oswego med Eriekanal ungefär mittemellan Buffalo and Albany. Höjdskillnaden på cirka 36 meter hanterades av 15 slussar.

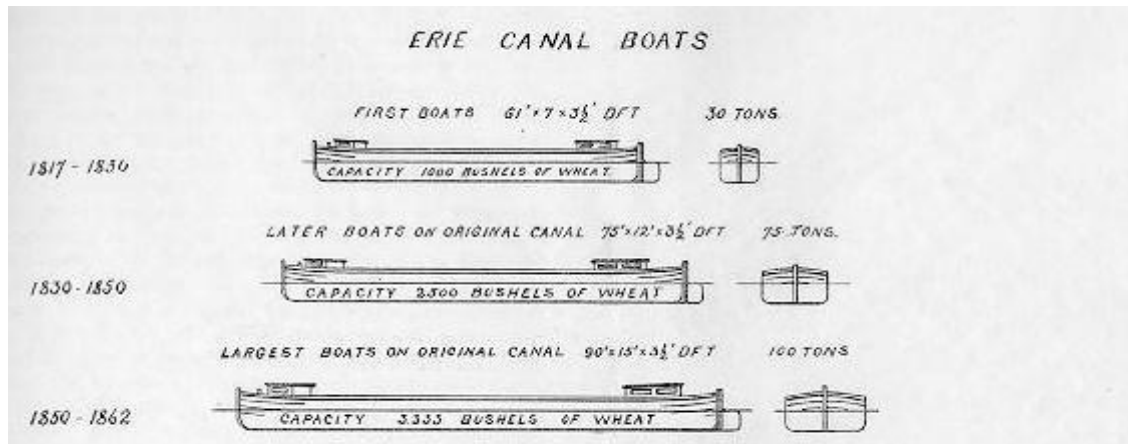
Under åren 1828–1832 färdigställdes även **Ohiokanal** som förband Ohios inland med Lake Erie. Denna kanal fick dessutom 1832 kontakt med Ohiofloden vid Portsmouth i södra Ohio. Ohiofloden i sin tur rann sedan ut i Mississippi.

Eriekanal hade i sitt första utförande 83 slussar som tog hand om höjdskillnaden på cirka 170 meter mellan Buffalo och Albany. Kanalen ledde till ett enormt uppsving i fartygstrafiken på sjöarna och för New York som nu blev Stora sjöarnas Atlanthamn. Fraktkostnaderna från Buffalo till New York sjönk dramatiskt, från ca 100 dollar/ton till 10 dollar/ton och transporttiden från 3–4 veckor till runt en vecka. Fraktkostnaderna sjönk sedan ytterligare till några dollar per ton.

Normalt skedde en omlastning mellan "Lakebåtar", oftast skonerter, och kanalbåtar i Buffalo. Kanalbåtarna var i början mindre pråmar med ett djupgående på cirka 1,1 meter och som drogs av hästar på stigar längs kanalkanten. Kanalens bredd var cirka 12 meter. Typisk storlek på pråmarna var 25×4 meter vilket gav en lastdrygheit på cirka 75 ton. År 1832 påbörjade man ett större

utvidgningsprojekt som var helt klart 1862. Djupgåendet hade nu ökat till 2,1 meter och kanalbredden till 21 meter. Båtstorleken kunde nu ökas till en lastdrygheit på 200–250 ton.

Det dröjde ända till början av 1870-talet innan ångbåtar introducerades på kanalen och dragdjuren kunde ersättas. Men redan runt 1855 började kanalen känna av konkurrensen från järnvägarna som nu byggdes ut i rask takt. Detta toppår hade man cirka 33 000 skeppningar genom kanalen.



Maximal storlek på kanalbåtar på Eriekanalen.

Några år efter att Eriekanalen hade öppnats invigdes 1829 den första **Wellandkanalen** mellan Lake Erie och Lake Ontario och nu kunde man båtledes ta sig förbi Niagarafallen. Denna kanal innehöll 40 slussar men eftersom de var byggda helt och hållet i trä och fartygen blev större, påbörjades redan efter en kort tid bygget av den andra Wellandkanalen som blev färdig 1846. Antalet slussar hade nu reducerats till 27 och kanalen klarade av fartyg med storlekar $L \times B \times D = 45,7 \times 8,1 \times 2,7$ meter.

År 1848 blev dessa mått också gångbara resten av vägen genom St. Lawrencefloden ut till Atlanten via **Cornwall-**, **Beauharnais-** och **Lachinekanalerna** vid Montreal. Nu tog trafiken i sjösystemet ytterligare fart. En av tankarna från Brittiska Nordamerika med dessa fyra kanaler var att ta upp konkurrensen med Eriekanalen och etablera Montreal eller Québec som Stora Sjöarnas Atlanthamn.



Bilden t.v. visar skonerten York på cirka 165 ton dödvikt i den första Wellandkanalen omkring 1840. Hon lämnar här första slussen vid Port Dalhousie på väg upp från Lake Ontario till Lake Erie med förnödenheter till bosättningarna vid de övre sjöarna. På returren tillbaka hade hon vanligtvis spannmål, timmer eller andra råvaror.

Vid ungefär samma tid invigdes också **Illinois & Michigankanalen** som förband Chicago med Illinoisfloden vid LaSalle och därifrån till Mississippi. Störst betydelse fick kanalen genom att den öppnade upp Illinois inland mot Chicago och förstärkte Chicagos roll som handelsnav vid Lake Michigan.

För trafiken från och till de övre sjöarna återstod dock några hinder som inte blev helt åtgärdade förrän på 1850-talet.

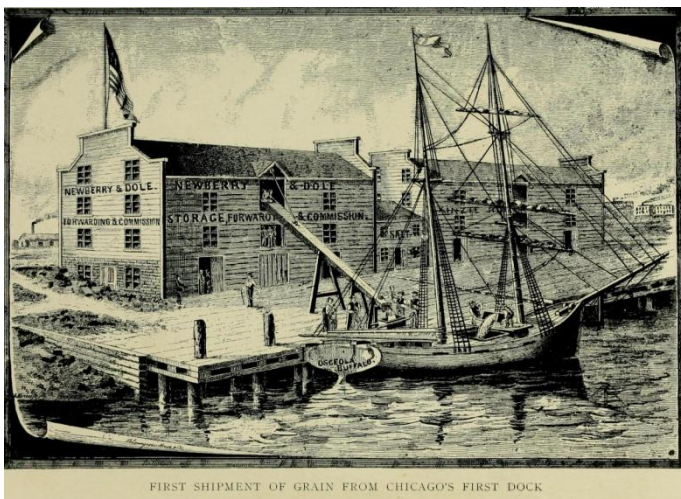
Ett var den smala och forsrika passagen i **Sault Ste. Marie** mellan Lake Superior och Lake Huron. Nivåskillnaden mellan sjöarna var cirka 6 meter och först 1855 fick man till en riktig kanal med slussar. Dessförinnan var det egentligen bara en mindre vattenränna och varorna fick lastas om och fraktas över land till fartyg som låg ovanför eller nedanför fallen. På 1840-talet upptäcktes malmfyndigheter i områdena runt Lake Superior och godstrafiken sköt fart vilket skyndade på kanalbygget.

Det sista större problemet var den grunda leden över **St. Clair Flats** strax norr om Detroit mellan Lake Huron och Lake Erie. Normaldjupet var här cirka 3 meter men kunde vid lågvatten sjunka ända ned till cirka 1 meter, vilket begränsade storleken på fartygen. Ofta kunde fartygen dessutom tvingas att läktra över delar av lasten på mindre fartyg för att klara passagen. Det blev alltså ett stort tryck på att förbättra förhållandena och efter att man bland handelsintressenterna hade fått ihop tillräckligt med ekonomiska medel rensades 1857–1858 leden upp till ett djup av cirka 4 meter.

Varutrafiken västerut i sjösystemet handlade i början om förnödenheter till de boende där och om bytesvaror för handeln med ursprungsbefolkningen. Runt 1830 eller strax efter att Eirekanalen hade öppnats började trafiken österut med vete från de rika odlingarna runt sjöarna ta fart.

Veteskeppningarna från områdena runt Stora sjöarna

Trakterna runt Stora sjöarna visade sig vara väl lämpade för odling av vete och under de första åren av 1830-talet började det bli ett överskott som kunde skeppas österut via Eirekanalen, först för konsumtion i östra USA men senare också för export till Europa. I början skedde skeppningarna huvudsakligen från Ohios hamnar. Från Chicago skedde den första större skeppningen i oktober 1839 med briggen *Osceola*. Vetet skeppades i bulk (inte säck) och lastades med hjälp av en tidig siloteknik.



Bilden t.v. visar lastningen av 1 638 bushels (cirka 45 ton) vete i briggen Osceola i oktober 1839. Vetet hade kommit till Chicagos hamn från inlandet med häst och vagn. I hamnen hissades vetet med hjälp av rep och talja upp till övervåningen i köparens, Newbury & Doles, lagerbyggnad. Därifrån rann det sedan med hjälp av en ränna ned på briggens däck där det skyfflades in i boxar som rymde cirka 100 kg var. Boxarna stuvades därefter in i lastutrymmet under däck.

År 1847 tog spannmålsexporten från USA till England fart. Året dessförinnan hade man upphävt de engelska spannmålslagarna, som förbjöd import av spannmål, men redan tidigare under missväxtår hade dispenser utfärdats. Englands traditionella spannmålsleverantörer återfanns i Östersjöområdet och i Svarta havsområdet men nu sällade sig USA också till leverantörsländerna.

Upplägget var att spannmålen transporterades på olika sätt från produktionsområdena ned till utskeppningshamnarna vid Stora sjöarna. Från dessa hamnar skeppades spannmålen, huvudsakligen med skonserter, vidare till Buffalo. Där togs den om hand av lokala köpmän och fördes ned via Eriekanalerna och Hudsonfloden till New York för export. Det blev många mellanhänder och många deltransporter som tillsammans naturligtvis fördyrade vetet.



Spannmålsbåt på Eriekanalerna

Chicago blev tidigt centralorten för veteodlarna runt Stora sjöarna och motsvarande centralort för de engelska importörerna blev Liverpool. Chicago växte nu kraftigt, år 1850 hade man 29 000 invånare och 1855 hade invånarantalet ökat till 104 000. År 1855 skeppades närmare 170 000 ton vete, vilket redan då gjorde staden till en av världens största skeppningsstäder för vete. Några år senare var man definitivt störst.

År 1845 var omkring 270 skonserter hemmahörande i Chicago. Årets första skeppningar började oftast i månadsskiftet mars/april när isen gått upp i Mackinacsundet mellan Lake Michigan och Lake Huron. Alla lastade fartyg gav sig iväg i stort sett samtidigt och det blev en kappsegling till Buffalo, ofta med åtföljande vadslagning. Normala seglingstider till Buffalo var 5–7 dagar. Rekordet sattes 1854 då barken *Canada* klarade distansen på tre dagar och åtta timmar.

Genom ett reciprocitetsavtal med Brittiska Nordamerika år 1854 fick USA tillgång till St. Lawrencefloden och dess kanaler under samma förutsättningar som brittiska fartyg. Handelsintressena i Chicago vädrade nu morgonluft och alternativa mer direkta leveransvägar för vetet över Wellandkanalen började diskuteras.

Först ut att försöka med direktleverans från Chicago till Liverpool blev skonerten *Dean Richmond* i augusti 1856. Initiativtagare var köpmannen C. Y. Richmond och fartygets kapten D. C. Pierce som båda var hälftenägare till skonerten.

En föregångare - *Eureka*

Det hade faktiskt skett färder från Stora sjöarna ut i Atlanten innan *Dean Richmond* gav sig ut på sin resa. Det är oklart hur många, men olika källor anger 6–8 sådana resor. Alla utom en hade gått från hamnar på den brittiska sidan av Lake Ontario. En försvårande omständighet för amerikanska fartyg var att St. Lawrencefloden inte förrän 1854 blev öppen för amerikanska fartyg. Det fanns dock möjlighet att få enstaka specialtillstånd.

Ett sådant tillstånd lyckades ägarna till den amerikanska barken *Eureka*, hemmahörande i Cleveland, Ohio, utverka. Fartyget var på cirka 370 dwt och byggt med mått så att det precis skulle kunna ta sig igenom slussarna vid Wellandkanalen. Detta var år 1849 och de stora guldfyndigheterna i Kalifornien hade nyss upptäckts. Målet för *Eureka* var att ta sig från Cleveland via St. Lawrencefloden och dess kanalsystem och sedan runt Sydamerika ända upp till San Francisco med guldfebra resenärer. Hon lämnade Cleveland den 26 september 1849 men fick problem redan i Wellandkanalen då hon var något för bred för slussarna. Efter lämplig ”avhyvling” av några centimetrar kunde hon ta sig till Québec där ytterligare lycksökare kom ombord. Biljetten kostade 200 dollar. När hon lämnade Québec den 13 november hade hon med sig ett 40-tal passagerare förutom en last bestående huvudsakligen av timmer men även med annat smått och gott som bedömdes kunna säljas i San Francisco med god förtjänst.

Efter mellanlandningar i Rio de Janeiro och i Valparaiso var hon fram i San Francisco den 17 juni 1850. Passagerarna gav sig iväg in i land. Försäljningen av lasten gick sämre än planerat och för att betala alla räkningar man dragit på sig blev man till sist tvungen att sälja fartyget på plats. Många av de fartyg som kom till San Francisco under guldrushens första tid blev övergivna då även besättningarna försvann in i land för att leta guld. Men *Eureka* lyckades faktiskt under de nya ägarna i oktober 1850 påbörja en resa till Panama med 136 passagerare. Mycket tidigt började dock både proviant och färskvatten tryta och hon tvingades gå in till Acapulco. Där såldes hon igen men övergavs av både passagerare och besättning och blev till vrak utanför hamnen. Passagerarna tog sig sedan hem med andra fartyg .



San Francisco 1850.

Dean Richmond

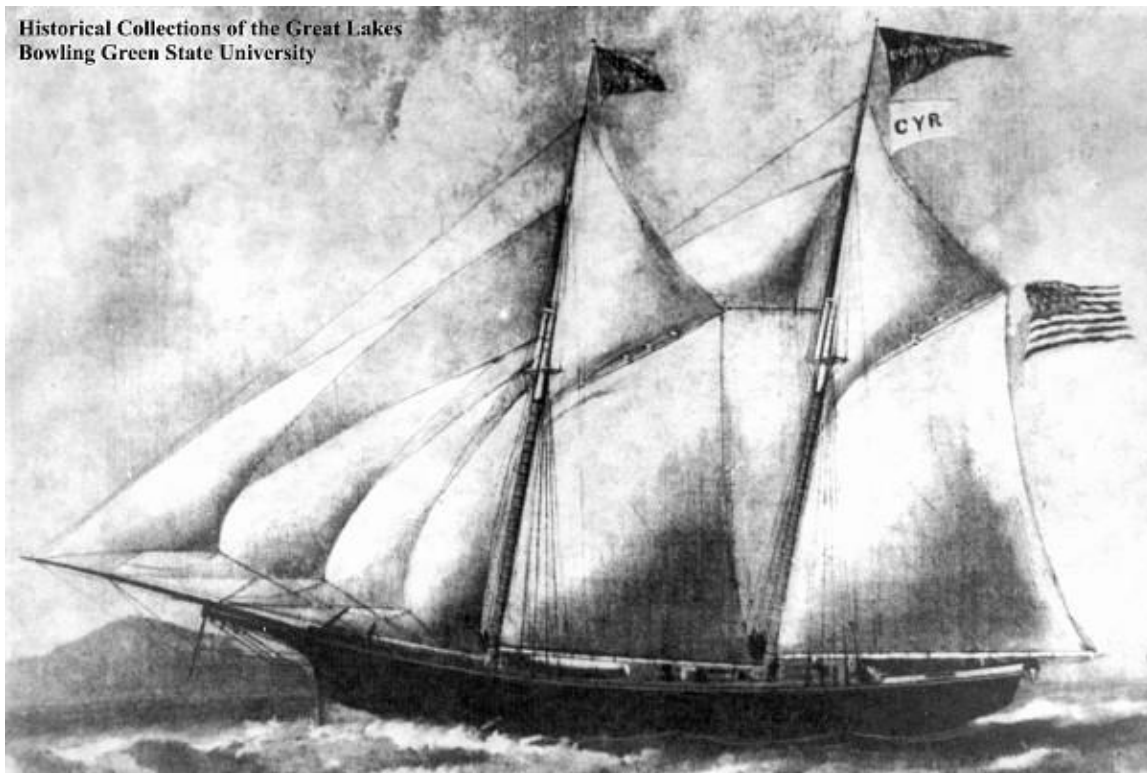
Skonerten *Dean Richmond* byggdes 1856 i Cleveland liksom *Eureka* några år tidigare. Vid den här tiden hade all passgerartrafik på Stora sjöarna i stort sett helt övertagits av ångfartyg (första ångfartyget *Walk-in-the Water* var i trafik redan 1818) medan godstrafiken huvudsakligen fortfarande gick under segel och många av dessa segelfartyg byggdes i Ohio vid Eries södra strand. Det var slupar, skonerter, briggar och barkar. Skonerter var dock dominerande i Laketrafiken..

Dean Richmond byggdes i ek till en storlek så att hon precis skulle klara sig igenom Wellandkanalen och dess slussar men med som mycket lastvolym som möjligt. En tidig "Welland-Max" skulle man kunna säga. Den samtida benämningen var "canallers". LxB blev 44x8 meter. Djupgåendet berodde naturligtvis på lastens vikt och för hennes last på cirka 400 ton blev djupgåendet cirka 3 meter. Wellandkanalen hade 1853 fördjupats från 2,7 meter till 3,1 meter. Hon utrustades vidare med ett centerbord med måtten ca 7,5x4,3 meter för att användas på mer öppet vatten.

Normalt gick dessa "canallers" bara till Montreal där omlastning till oceangående fartyg skedde men denna gång skulle resan fortsätta ut i Atlanten och sedan vidare till Liverpool.

Det var stor uppståndelse i Chicago inför denna pionjärresa som också skulle bli hennes jungfruresa. I dagspressen annonserades ledigt utrymme för 30 c/bushel. Normal frakt från Chicago till New York vid denna tid var cirka 20 c/bushel och från New York till Liverpool runt 15 c/bushel. Dessutom tillkom i det senare fallet kommissioner och omlastningsomkostnader.

Äventyrligheten med resan kanske bäst illustreras av att det inte gick att försäkra vare sig fartyget eller lasten hos de traditionella försäkringsbolagen på östkusten. Istället gick lokala handelsmän in och tog på sig rollen som "underwriters".



Skonerten Dean Richmond.

Vi kan följa resan med hjälp av de bevarade loggboksanteckningarna. Här är ett utdrag:

Datum	Händelse
17 juli	Lämnade Chicago kl. 07 fm. med 5 000 bushel ¹ vete.
18 juli	Anlände Milwaukee . Lastade ytterligare 9 000 bushel.
19 juli	Lämnade Milwaukee kl. 04 fm.
22 juli	Passerade Mackinall och kom in i Lake Huron kl. 05 fm.
26 juli	Tog bogserhjälp vid inloppet till St. Clair Flats kl. 03 em. Ankom Detroit kl. 08 em.
27 juli	Lämnade Detroit kl. 04 em. Ankrade upp vid Bar Point inloppet till Lake Erie.
28 juli	Seglade vidare tillsammans med fem andra fartyg.
29 juli	Ankom Port Colborne vid inloppet till Welland Canal kl. 08 fm. Förtöjde för natten.
30 juli	Fick bogsering till Allenburg.
31 juli	Ankom Thorold och den 12:e slussen.
1 aug	Ankom till St. Catharines vid kanalens slutpunkt kl. 04 em.
2 aug	Lämnade St. Catharines vid middagstid och fortsatte in i Lake Ontario.
4 aug	Ankom St. Lawrenceflodens mynning kl. 08 em.
8 aug	Fick bogserhjälp kl. 08 fm från Clayton till Dixon. Framme kl. 06 em.
11 aug	Lossade en del av lasten till en ångare för att kunna gå genom kanalen. Kl. 09 fm. – kl. 04 em. bogserad genom Cornwall Canal utan problem.
12 aug	Bogserad till Beauharnois canal kl. 10 fm. Genom kanalen på 8 timmar
13 aug	Bogserad till Lachine Canal och genom den vidare till Montreal. Lade till vid kaj vid lunchtid
14 aug	Lastade ombord det tidigare lossade vetet från den 11 augusti. Kl. 03 em. tog bogserhjälp till Québec
15 aug	Anlände Québec kl. 08 em.
16 aug	Lossade lasten för att kunna dra upp fartyget på slip.
18-19 aug	Underhållsarbeten
20-21 aug	Svåra vindar. Kvar i Québec.
22 aug	Lämnade Québec
24 aug	Passerade Kamouraska
25 aug	Lämnade lotsen vid Le Bic.
29 aug	Passerade ett isberg. Ankrade upp i Forteau Bay kl. 06 em.
30 aug	Ingen vind. Fångade två tunnor torsk på två timmar.
31 aug	Lättade ankar kl 06 f.m. Passerade Belle Isle kl. 08 em. Såg nio isberg.
1-15 sep	Segling i varierande väder och med varierande fart. Maxfart 13 knop.
16 sep	Siktade Irland kl 06 fm. Tvärs Kinsale Light kl. 02 em.
17 sep	Passerade Tuskar kl. 02 fm. Framme i Liverpool på kvällen.

Avgifter för bogseringar genom kanalerna från Welland fram till Montreal gick på 169 dollar. Olika kanal- och slussavgifter (tolls) gick på 160 dollar. Lotsavgiften från Québec ut till Le Bic gick på 30 dollar. Allt som allt blev det 359 dollar vilket innebar en tilläggskostnad på 2–3 cent per bushel.

¹ 1 US bushel wheat= 27,2 kg

Epilog

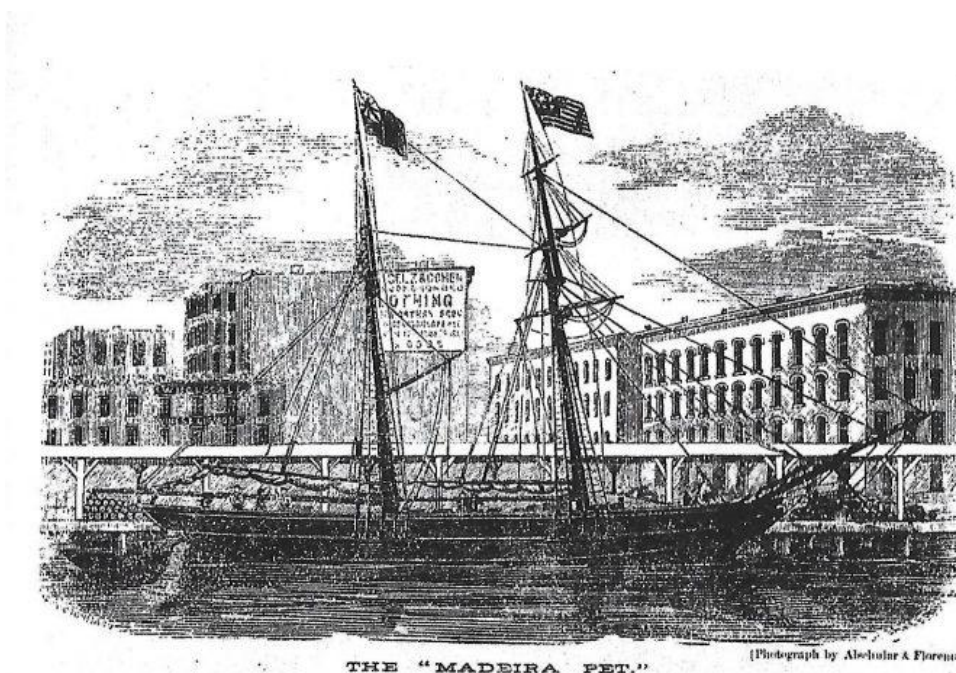
Dean Richmond kom fram lyckligt och väl till Liverpool där lasten såldes med en bruttovinst på 9 250 dollar. Även fartyget såldes med en bruttovinst på 8 000 dollar. Allt som allt blev projektet därför en god affär.

Reaktionerna i dagspressen var mycket positiva och man såg stora utvecklingsmöjligheter med direkttrafiken från Chicago men menade att kanalsystemet behövde breddas och fördjupas för att kunna hantera större fartyg.

Bland fördelarna man såg med direkttrafiken var naturligtvis de rent ekonomiska med färre antal mellanhänder där var och en skulle göra sig en profit. Man jämförde också detta flöde med flödet från Svarta havet och såg att i direkttrafiken kunde även transporttiderna bli något kortare. Framför allt ville man slippa de grekiska handelshusen i London som i stort sett hade monopol på Svarta havshandeln.

När den första euforin lagt sig började man titta närmare på ekonomin och fann att det egentligen krävdes större fartyg för att direkttrafiken skulle kunna konkurrera med den traditionella rutten över Buffalo och New York. Detta gällde framför allt för veteskeppningar. För timmerskeppningar (white oak, black walnut) blev det dock lönsamt även med tidens mindre fartyg. I timmerflödet var omlastningarna betydligt mer kostsamma än för veteflödet och med direkttrafiken kunde dessa omlastningar undvikas. Endast några fåtal fartyg med vetelast från USA gick senare till Europa genom det dåvarande kanalsystemet medan däremot ett flertal timmerlastade fartyg tog den vägen.

Det började naturligtvis också komma enstaka fartyg från Europa in till Stora sjöarna. Det första fartyget att angöra Chicago direkt från Europa blev den brittiska skonerten *Madeira Pet* som den 14 juli 1857 anlände från Liverpool. Med sin last av 240 ton blandat styckegods klarade hon precis kanalernas djupgräns. Resan hade tagit åttio dagar och ankomsten firades senare på kvällen bl.a. med en salut från 100 kanoner. Fartyget återvände sedan till Liverpool med en mindre last av hudar. Hon kunde dock inte ta full last p.g.a. begränsningarna i Wellandkanalen vad gällde djupgående.



En annan uppmärksammat ankomst stod den norska briggen *Sleipner* för då den i augusti 1862 anlände till Chicago med 109 emigranter från Bergen. *Sleipner* blev det första passagerarfartyget som kom direkt från europeisk hamn till Chicago. Detta var en stor händelse i Chicago och även detta firades. Tusentals människor mötte upp i hamnen, musikband spelade, kanoner sköt salut och borgmästaren höll ett långt välkomsttal till de något förvånade immigranterna.

Efter amerikanska inbördeskrigets slut sade USA 1866 upp reciprocitetsavtalet med Brittiska Nordamerika vilket innebar att tullar och andra handelshinder för amerikanska fartyg i St. Lawrencefloden återinfördes. Skälen till uppsägandet av avtalet var både politiska och protektionistiska. I det första fallet handlade det om britternas agerande under amerikanska inbördeskriget och i andra fallet upplevde man att Brittiska Nordamerika tjänade betydligt mera på avtalet än USA. Britternas svar blev att bilda "The Canadian Confederation" som en "Dominion" inom samväldet och inledningsvis kom denna att bestå av provinserna Ontario, Québec, Brunswick och Nova Scotia. Därmed var det moderna Kanada fött.

Inte förrän 1887 blev Wellandkanalen breddad och fördjupad så att större fartyg kunde ta sig från Stora sjöarna ut till Atlanten och vice versa. Under tiden hade fraktkostnaderna över New York sjunkit ytterligare och kanalen var egentligen redan för liten för de nu ännu större fartygen som krävdes för att få ekonomi i veteskeppningarna.

Dean Richmonds historiska resa ledde alltså inte till den direkttrafik mellan de amerikanska vetefälten runt Stora sjöarna och Liverpool som initiativtagarna hade hoppats på. Men på andra sidan kontinenten började nu vid denna tid istället en annan direkttrafik av vete. Det var vete från de nya odlingarna i Kalifornien, Oregon and Washington som via hamnarna San Francisco, Portland och Tacoma/Seattle nu skeppades med "windjammers" runt Kap Horn till Liverpool.



Bilden t.v. visar stålfullriggaren Glenesslin hemmahörande i Liverpool. Hon lastade cirka 2 700 ton och var en av deltagarna i 1901/1902 års vetekappsegling från San Francisco till England.