

Erik Gøbel: Besejlingen af Sankt Thomas Havn 1816-1917

I det følgende beskrives den omfattende besejling af Sankt Thomas fra begyndelsen af 1800-tallet og indtil salget af Dansk Vestindien til USA i 1917. Havnen var et veritabelt knudepunkt for international skibsfart. I næste årbog kommer en artikel om selve havnen og dens faciliteter i samme periode. Erik Gøbel er seniorforsker i Rigsarkivet.

Indledning

I Caraibien ligger Sankt Thomas, som er på størrelse med Fanø, og som har en meget smuk og meget god naturhavn.¹ Denne er altid blevet anerkendt som en af de bedste havne i hele Vestindien. Gennem flere hundrede år frem til 1917 var Sankt Thomas en dansk ø, i dag er den en af de amerikanske Jomfruøer, US Virgin Islands, og havnen i byen Charlotte Amalie anløbes hvert år af mere end tusind store krydstogtskibe.

I bogen *A Historical Account of St. Thomas*, der udkom i New York i 1852, beskrev sognepræsten John P. Knox ved den lokale reformerte kirke begejstret havnen som følger.²

»Havnen og indsejlingen ligger omtrent på øens midte, af dens sydside. Indsejlingen er noget af det skønneste, man kan tænke sig. Længe før man er inde i havnen, kan man

se byen Charlotte Amalie – et navn, som man imidlertid aldrig hører på selve stedet, ja jeg tror de ni tiendedele af indvånerne er uvidende om dette navns eksistens – Sankt Thomas er den gængse benævnelse, og da der ingen anden by findes på øen, kan man ej tage fejl.

Byens amfiteatraliske beliggenhed på tre eller rettere fire høje gør dens situation højst imponerende. Først efter at man er kommet ind i havnen, opdager man der en mængde skibe fra alle verdensdele. Havnen er nemlig dannet i form af en hestesko og landet så højt, at skibenes master ganske skjules. Havnen er omtrent 3000 alen bred og har næsten samme længde – dens munding er henved 1600 alen bred. Den kan således optage en masse skibe, da oceanet tilmed på grund af de herskende passatvinde kun sjældent trænger stærkt ind. Denne sikkerhed giver Sankt Thomæ havn den betydelige overvægt over alle andre vestindiske havne.

På begge sider af indløbet findes batterier. Det til højre kaldes General Mühlensfels'; til venstre: Cowells og Prins Frederiks batterier. Hint ligger højest og er indrettet til telegrafstation, dette lavest og monteret. Mühlensfels bruges til fyrtårn, hvis fyr lyser fra solens nedgang til dens opgang.

Midt i havnens munding findes en klip-

peformation, Prins Rupert kaldet, der kun hæver sig nogle få fod over vandspejlet. I orkantider kunne disse klipper ofte blive farlige for indkommende skibe, og flere har også lidt skibbrud på dem. Til større sikkerhed er de hvidmalede, hvorved de kunne ses i den mørkeste nat. Dybden på begge sider er tilstrækkelig for de dybestgående skibe.

Kommer man end med de dristigste forventninger, bliver de dog ej skuffet ved byens betragtning. Den ligesom læner sig op ad bjergene, der ganske omslutter samme ...

Man lander ved et værft, Kongeværftet, hvor ingen tjenstivrig tolder viser sig for at visitere de rejsendes kufferter. Man finder sig straks omgivet af alle mulige nationaliteter og alle mulige nuancer af hudfarver – fra den hvideste til den kulsorteste ...

Der findes en mængde bygninger af alle slags, der ved deres lyse farver, røde eller tegltækte tage, tage sig maleriske ud fra havet. De fleste fremmede er henrykte første gang, de besøger Sankt Thomas, og erklærer almindeligvis, at det syn, man nyder ved indsejlingen i dens havn, er uovertræffeligt, og at intet andet sted i hele Vestindien kan tåle nogen som helst sammenligning dermed ...

En mængde småholme ses rundt om Sankt Thomas, blandt andre den næsten kegleformede Fugleklippe. Langt ude i havet ses dampskibe eller svære råsejlere arbejdende sig op mod havnen, såvelsom nærmere under land en mængde fiskerbåde, slupper eller andre kystfartøjer, der sejler mellem øerne«.

Sankt Thomas ligger oven i købet centralt placeret i det caraibiske øhav. Mod øst ligger Sankt Jan kun adskilt ved et smalt sund, mod syd er der 60 kilometer til Sankt Croix, som kan ses med det blotte øje i klart vejr. Mod vest ligger Puerto Rico i nogenlunde samme afstand, og derefter følger Haiti, Jamaica og Cuba. Mod nordøst ligger Tortola, og mod øst følger alle de små antiller: Sankt Martin, Sankt Barthelémy, Saba, Sankt Eustatius og så videre.

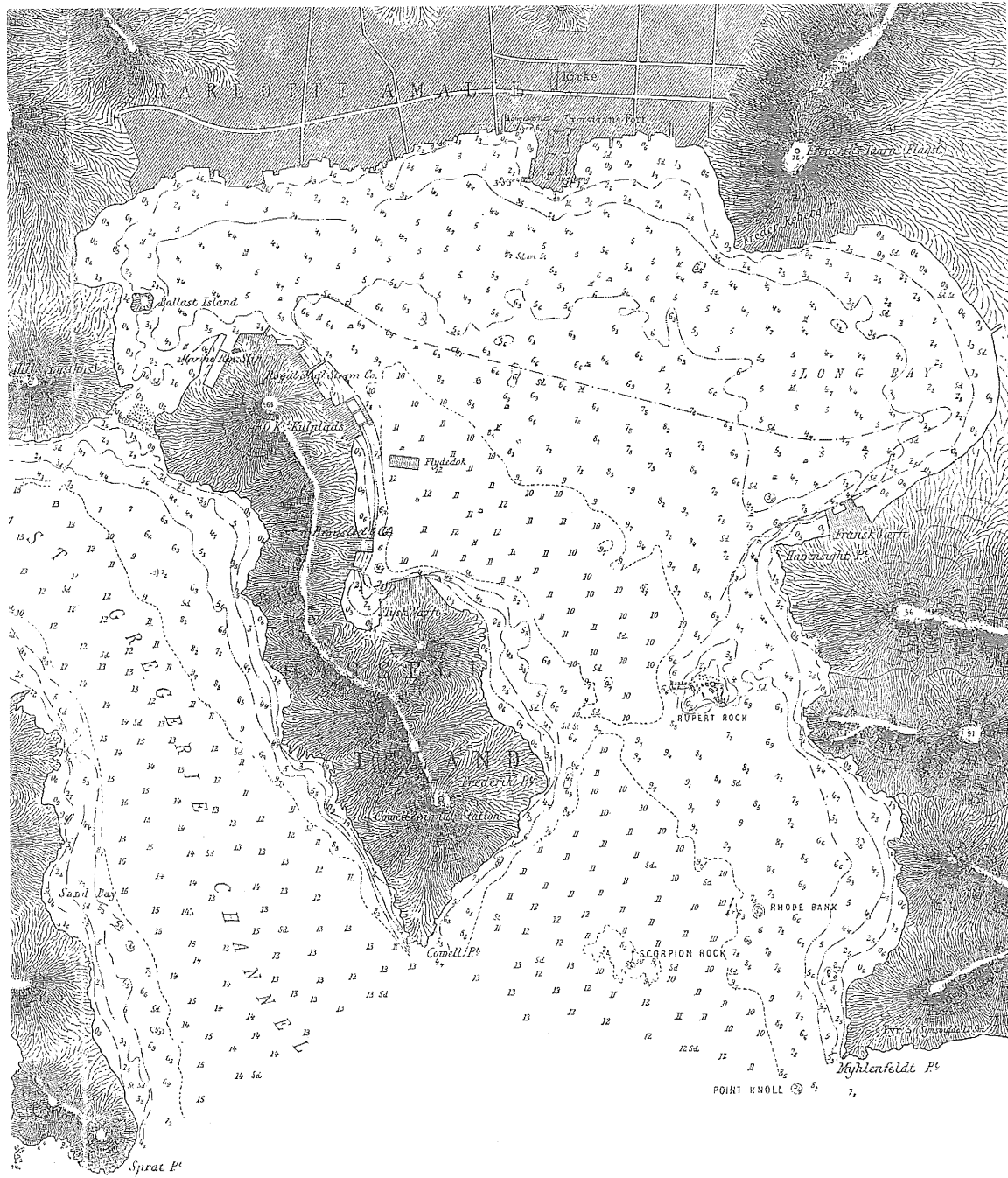
Sankt Thomas selv er også en lille ø. Den er kun en snes kilometer lang og fem kilometer bred i gennemsnit, i alt bliver det til 70 km². Sankt Jan er endnu mindre, nemlig 50 km², og da Sankt Croix er på 213 km², er alle tre danske øer tilsammen ikke større end Mors! Alligevel havde tropekolonien ganske stor betydning, især økonomisk, for Danmark, navnlig for København.

Sankt Croix er en forholdsvis flad ø, hvor plantageøkonomien blomstrede ved sukkerproduktion, storhedstiden var i anden

Udsnit af Søkortarkivets kort over Sankt Thomas havn, trykt 1907. Inderst ligger fortet og selve byen Charlotte Amalie. I Long Bay mod øst ses det franske værft, og på Hassel Island ligger, regnet nordfra, ophalingsbeddingen, Royal Mails værft, ØK's kulplads, flydedokken, Brøndsted & Co.s kulplads og Hamburg-Amerika Liniens værft.

(Foto: Rigsarkivet)

Section of map of St. Thomas' harbour from the Hydrographic Department, printed in 1907. Closest to the centre is the fort and the town of Charlotte Amalie itself. The French shipyard can be seen in Long Bay to the east, and on Hassel Island from north to south are the slipway, the Royal Mail shipyard, the East Asiatic Company's coalyard, the floating dock, Brøndsted & Co.'s coalyard and the Hamburg – America Line's shipyard. (Photo: The National Archives)



halvdel af 1700-tallet – den florissante handelsperiode. På Sankt Thomas derimod dyrkede man ikke ret meget, men den ø havde havnen som et meget vigtigt og indbringende aktiv. Sankt Jan var lige som nabøen lille og bjergrig, så heller ikke der fandtes noget omfattende landbrug.

Naturhavnen i Charlotte Amalie på Sankt Thomas er som sagt stor, godt beskyttet og strategisk beliggende. Så den virkede som en magnet, der tiltrak bosættere i form af plantageejere, handlende, håndværkere og jævne folk til øen fra nær og fjern.

Besejlingen af Sankt Thomas før 1807 er tidligere udforsket og beskrevet.³ Det er blevet påvist, at Sankt Thomas spillede en vigtig rolle som stabelplads for hele den internationale vestindiske handel for eksempel under Napoleons- og Revolutionskrigene. Årsagen var blandt andet, at den danske havn var en frihavn, hvor alle nationers skibe og handelsmænd kunne nyde godt af de udmærkede havnefaciliteter og handelsbetingelser. Danmark formåede at holde sig neutralt indtil 1807, hvilket var en vigtig forudsætning for, at handel og søfart kunne blomstre i danske havne i Europa, Ostindien, Afrika og Vestindien – både vore egne aktiviteter under Dannebrog og udlændinges foretagsomhed. I 1807 fik eventyret imidlertid en brat afslutning, da Danmark kom i krig mod England, og briterne straks besatte de danske tropekolonier, herunder Dansk Vestindien, indtil 1815, hvor krigen var slut igen.

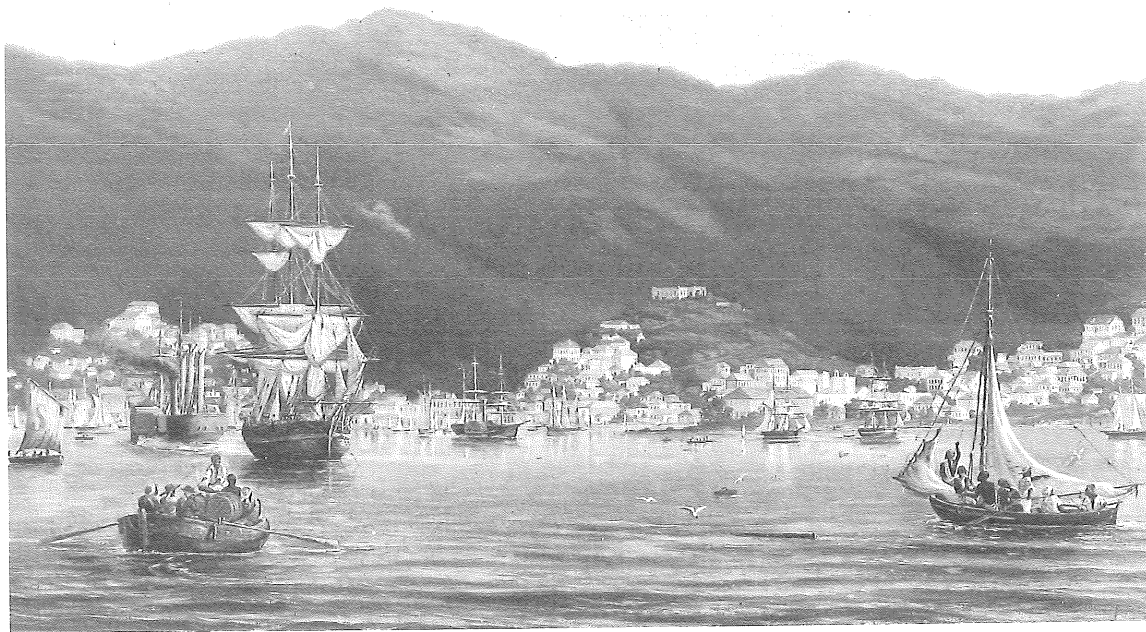
Medens altså 1700-tallet er forholdsvis godt udforsket med hensyn til handel og søfart på Sankt Thomas, står det ikke så

godt til med perioden fra Englænderkrigens ophør til øernes salg til USA i 1917.

Hensigten med nærværende artikel er derfor at give en oversigt over skibsfarten på Charlotte Amalie fra omkring 1816 til 1917. (I næste bind af årbogen kommer min artikel om selve havnen på Sankt Thomas). Der er ikke ret mange informationer at hente i trykt materiale, så undersøgelsen hviler først og fremmest på nogle af de mange vestindiske arkivalier, der opbevares i Rigsarkivet i København. Vigtigst har i denne forbindelse været havnemesterens protokoller 1819-1867, som ligger i de såkaldte vestindiske lokalarkiver. Af centraladministrationens arkivmateriale er det vigtigste fra Koloniernes Centralbestyrelse, der var det kontor i Finansministeriet, som fra 1848 til 1917 havde den overordnede administration af øerne.⁴

Perioden 1816-1860

Da de fleste spanske og portugisiske kolonier i den nye verden var blevet uafhængige omkring 1820, havde dette en vis indflydelse på, at Dansk Vestindien kom til at opleve en periode med udmærkede økonomiske forhold, blandt andet fordi Sankt Thomas fik en kraftigt voksende og efterhånden ganske betydelig handel med Venezuela, Colombia og Panama.⁵ Af større betydning var dog, at Charlotte Amalie gradvis udviklede sig til et veritabelt center for caraibisk og centralamerikansk handel med Europa og det nordamerikanske fastland. Af hel vital vigtighed var de gode trafikforbindelser, som Sankt Thomas fik til Europa. Det var således en uhyre fordel for øen, da de britiske postpaketter i 1835 på



Travlhed i havnen på Sankt Thomas 1852. Til venstre ses et par af Royal Mails hjuldampere, men ellers er det overvejende sejlskibe, der på denne tid fylder den gode naturhavn. Byen ligger på sine tre høje, i midten er det Denmark Hill, og på den til højre ses det gamle fæstningstårn Skytsborg. Maleri af Fritz Melbye. (H&S)

The busy harbour at St. Thomas in 1852. To the left are a couple of Royal Mail paddle steamers, but otherwise the good natural harbour is mostly filled with sailing ships at this time. The town lies on its three hills. The one in the middle is Denmark Hill, and on the hill to the right the old fortress tower of Skytsborg can be seen. Painting by Fritz Melbye (DMM)

vej fra Falmouth i England to gange om måneden begyndte at lægge ind i Charlotte Amalie – den vestindiske havn, som lå først for, når skibene var kommet over Atlanten.

I 1823 anløb det allerførste dampskib Sankt Thomas. Der var tale om et nord-

amerikansk ejet fartøj. Men bortset fra sådanne tidlige enkelttilfælde holdt damperne først for alvor deres indtog i havnen i 1839. Da begyndte nemlig det nyoprettede britiske Royal Mail Steam Packet Company at sende sine postdampere direkte fra hjemhavnen i Southampton til Sankt

Thomas – en 17 dages rejse. Royal Mail havde besluttet at gøre Sankt Thomas til centrum for sine udstrakte aktiviteter i Caribien, hvor man besejlede et finmasket net af ruter. I Charlotte Amalie lå således fire mindre rutefartøjer og afventede atlant-damperens ankomst, så de kunne viderebringe fragt og passagerer til de mange destinationer i øhavet og på det centralamerikanske fastland, hvortil ruterne gik.

En af disse ruter sørgede for forbindelse fra England til Panama hver fjortende dag efter følgende sejlplan, som den så ud i 1851.⁶ Santa Martha og Cartagena ligger begge i Colombia, Chagres på Panamatangen og Grey Town (også kaldet Juan del Norte) i Nicaragua.

Sejlplan for Royal Mail's paketter over Atlanten og videre til Panama 1851

Ankomst den	Afgang den	Sted	Afstand sømil
	02. kl. 18	Southampton	
19. kl. 12	21. kl. 21	Sankt Thomas	3.622 mil
24. kl. 10	24. kl. 16	Santa Martha	690 mil
25. kl. 04	25. kl. 10	Cartagena	105 mil
26. kl. 17	28. kl. 06	Chagres	280 mil
29. kl. 09	03. kl. 12	Grey Town	240 mil
04. kl. 15	11. kl. 01	Chagres	240 mil
12. kl. 08	12. kl. 16	Cartagena	280 mil
16. kl. 08	18. kl. 06	Sankt Thomas	795 mil
04. kl. 24		Southampton	3.622 mil

En ting var Sankt Thomas' gunstige beliggenhed. En anden vigtig årsag til, at Sankt Thomas blev valgt som Royal Mail's caribiske hovedkvarter, var etableringen af en moderne ophalingsbedding. Den blev indviet i 1843 og hed The Saint Thomas Marine Repairing Slip, men på dansk hed den blot marinejernbanen – unægtelig en meget kort jernbanestrækning! Det var en meget fremsynet investering, en kreds af byens borgere sørgede for, og ophalingsbeddin-

gen havde ikke sin lige i hele Vestindien. Den var så vel tilrettelagt, at den kunne tage selv de største af Royal Mail's dampere på land.

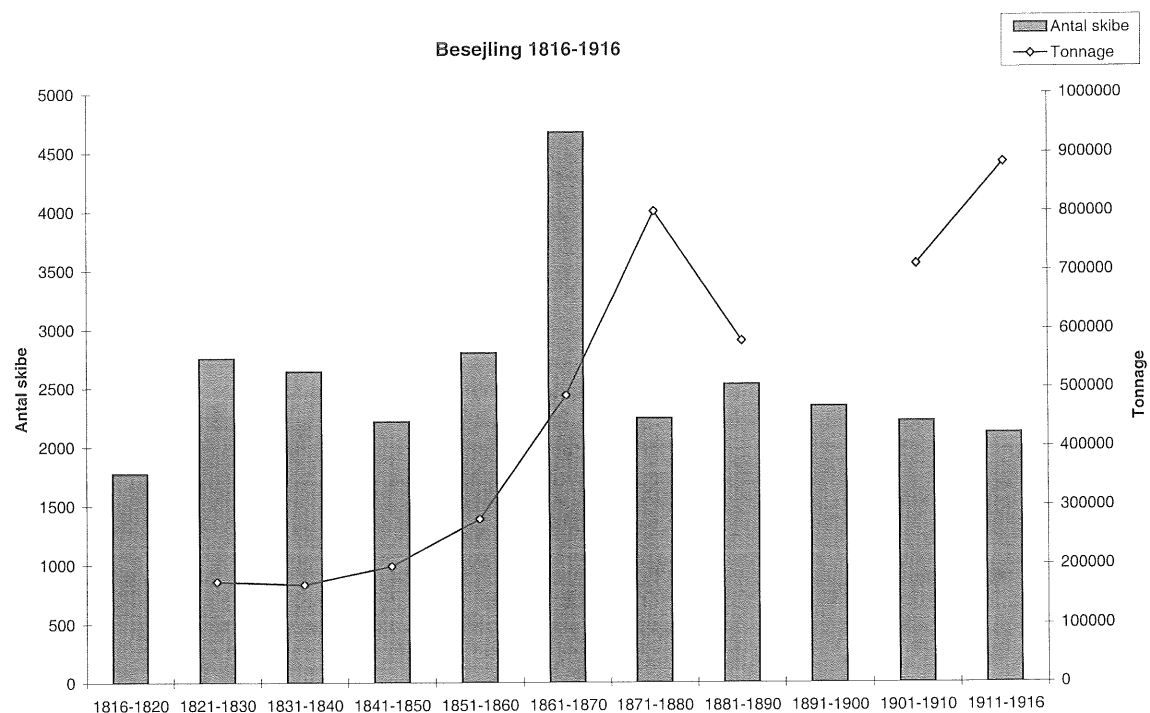
Og priserne var konkurrencedygtige. I 1867 betalte man for et skib på 301-400 tons bare 80 cents per ton det første døgn, 25 cents hvert af de næste fem døgn og derefter 20 cents. Skibsførerne blev desuden tilbudt den ekstra service, at deres fartøjer kunne udlosse hele eller dele af deres last

på marinejernbanens kajer eller i lægtene for at lette tyngden, inden fartøjet skulle på bedding. For fartøjer på 301-400 tons var prisen for at ligge ved kaj 5 dollars per døgn.⁷

Men der var endnu flere havneforbedringer, som må have spillet en rolle for at tiltrække storkunden Royal Mail. Samme år, som marinejernbanen åbnede, sørgede myndighederne for en gennemgribende forbedring af fyrtårnet og andre navigationshjælpemidler ved havnen. Og ikke

mindst kunne den danske havn prale af at være det sted i Vestindien, hvor damperne hurtigst kunne bunkre: der kunne bringes 300 tons kul ombord på kun halvandet døgn.

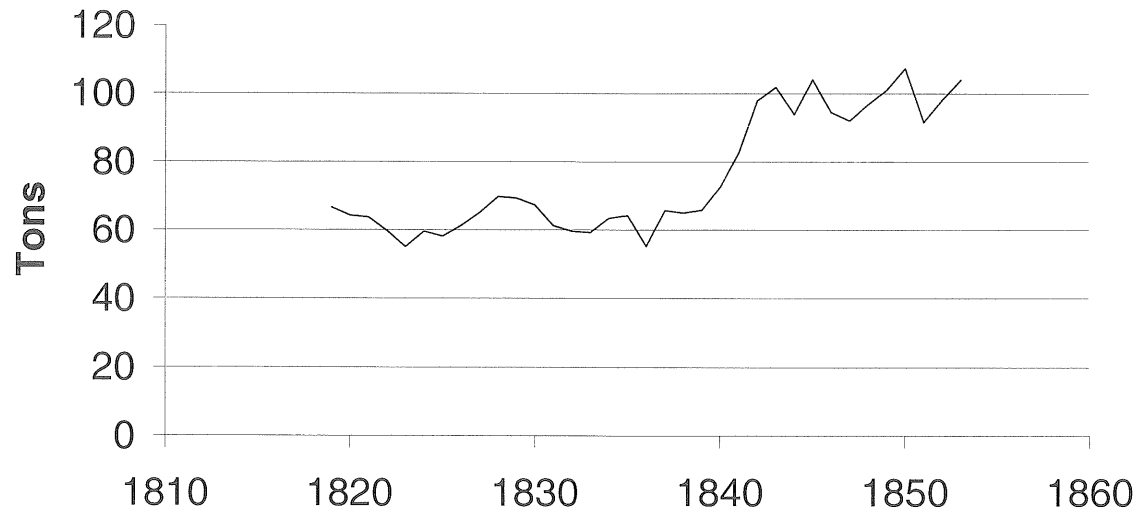
Det var altså ikke mærkeligt, at Royal Mail blandt mange andre kandidater valgte Sankt Thomas som regionalt center for reparationer, bunkring, proviantering, omladning af fragt og skifteplads for passagerer.



Den gennemsnitlige årlige besejling af Sankt Thomas 1816-1916, for så vidt angår antal fartøjer og samlet tonnage. (Kilder: Havnemesterens protokoller i Rigsarkivet, Ministerialtidende og Statistisk Årbog)

The average yearly shipping to St. Thomas in the years 1816-1916 shown as the number of vessels and the total tonnage. (Sources: The Harbourmaster's register in the National Archives, the ministerial newspaper and the Statistical Yearbook)

Gennemsnitlig tonnage af indkomne skibe 1819-1853



Udviklingen i de ankomne fartøjers gennemsnitlige tonnage i Sankt Thomas 1819-1853. (Kilde: Havnemesterens protokoller i Rigsarkivet)

Development in the average tonnage of vessels arriving in St. Thomas from 1819 to 1853. (Source: The Harbourmaster's register in the National Archives)

De vigtigste lokalruter i det store britiske selskabs edderkoppespind udgik alle fra Sankt Thomas, og hver besejledes i midten af 1800-tallet af dampskibe en eller to gange om måneden.

De aller vigtigste var ruterne til Chagres, til Jamaica og Tampico i Mexico, til Jamaica, Havana og Honduras samt ruten til Barbados og Demerara i Guyana. Alle damperne stoppede naturligvis op mange gange undervejs mod slutdestinationen. For eksempel gjorde rutedamperne på vej til Barbados og Demerara korte ophold ved

øerne Sankt Kitts, Nevis, Montserrat, Antigua, Guadeloupe, Dominique, Martinique og Sankt Lucia. Det blev således til flere standsninger hver dag, kortest afstand var der mellem Sankt Kitts og Nevis med kun 11 mil og en sejltid på 2 timer.⁸

Ved midten af 1800-tallet lå billetpriserne på Royal Mail's passagerdampere på mellem 10 sølvdollars for den forholdsvis korte tur fra Sankt Thomas til San Juan på Puerto Rico og 100 dollars for en lang rejse til destinationshavne som eksempelvis Tampico.⁹

Foruden skibsruterne etablerede Royal Mail i 1845 en muldyrrute tværs over Mellemamerika ved Panama fra atlantehavskysten til Stillehavet. På kysten der kunne man stige af æselet og ombord i skibe, som bragte en videre over havet til New Zealand, Australien eller op langs kysten til Californien. Under guldfieberen i 1848-1849 gik den hurtigste vej fra Europa til guldgravningsfelterne i Californien således via Sankt Thomas!

Alt dette betød, at mængden af tonnage, som anløb havnen i Charlotte Amalie, tiltog kraftigt i 1840'erne, 1850'erne og 1860'erne, selv om antallet af skibe faldt noget fra omkring 1830 til omkring 1850. Forklaringen på dette fænomen er, at på samme tid steg fartøjernes gennemsnitlige tonnage. Særlig markant var denne udvikling i de enkelte fartøjers tonnage fra midten af 1830'erne til midten af 1840'erne. Udviklingen i store træk er anskueliggjort i de vedstående diagrammer.

Det totale antal af skibe, brigger, skonnerter og barker med flere, som ankom til Sankt Thomas, lå i tiåret 1819-1828 på et årligt gennemsnit på 2754. Det følgende

tiår var tallet på 2641, og fra 1839 til 1848 faldt det til 2215 om året. Det følgende femår 1849-1854 steg det til et årligt gennemsnit på 2768 fartøjer for derpå at toppe i perioden 1855-1865 med lige omkring 4000 anløb om året.

Helt konkret kan det anføres, at der i 1819 indkom 2358 fartøjer med en samlet drægtighed på 157.000 tons, medens tallene i 1853 var kun 2212 skibe, men på tilsammen 230.000 tons. Dette sidste år beløb den danske andel af trafikken sig til 390 fartøjer på 29.900 tons. Mange af fartøjerne under Dannebrog gik i lokal fart; af dem, som derimod kom fra Europa, var knap halvdelen hjemmehørende i kongeriget (hovedparten deraf i København), men temmelig mange var fra Åbenrå, Haderslev, Flensborg, Altona og andre havne i hertugdømmerne.¹⁰

En analyse af havnemesterens protokoller fra fem tilfældigt udvalgte år mellem 1821 og 1864 viser, at med hensyn til skibenes afsejlings- og destinationshavne skete der ikke nogen særlige ændringer i denne periode. Endvidere viser det sig, at der ikke var nogen nævneværdig forskel på, hvor skibe-

Afgangshavne for skibe ankommet til Sankt Thomas 1821-1864

(gennemsnit for 1821, 1837, 1846, 1856 og 1864)

Afgangshavn	Antal skibe	Tonnage
Europa	7 %	24 %
Caraibien	79 %	50 %
Central- og Sydamerika	6 %	9 %
De Forenede Stater	5 %	14 %
Andetsteds	3 %	3 %

ne kom fra, og hvor de skulle hen fra Sankt Thomas. Tallene er vist i foranstående tabel.¹¹ Den demonstrerer, at den helt overvejende del af fartøjerne kom fra caraibiske havne – og altså at lige så mange skulle til en caraibisk havn ved afsejlingen fra Sankt Thomas. Skibene, der kom fra Europa, vejede imidlertid forholdsvis tungt i regnskabet, fordi de naturligvis var væsentligt større end dem i lokal fart. En fjerdedel af tonnagen var således i transatlantisk fart, medens kun halvdelen kom fra caraibiske havne. Skibe fra dansk havn spillede kun

en forsvindende rolle i det samlede billede. Et noget mere afvekslende billede tegner sig, når man i havnemesterens mange protokoller undersøger, hvordan det forholdt sig med de indkomne skibes nationalitet. De fleste var fra Storbritannien, der fra midten af 1850'erne til midten af 1860'erne tegnede sig for godt og vel hvert andet anløbende fartøj. En anden meget betydningsfuld nation var De Forenede Stater, hvis skibe endda var større end de øvrige landes. Kun omkring hvert fjerde anløbende skib var dansk.

Nationalitet for skibe ankommet til Sankt Thomas 1819-1865 (antal fartøjer)

	1819 -1828	1829 -1838	1839 -1848	1849 -1854	1855 -1865
Danmark	37 %	20 %	15 %	21 %	23 %
Storbritannien	23 %	28 %	25 %	29 %	53 %
Spanien	3 %	14 %	16 %	15 %	8 %
Frankrig	9 %	7 %	9 %	9 %	4 %
Holland	6 %	4 %	4 %	4 %	2 %
De Forenede Stater	17 %	16 %	24 %	16 %	7 %
Andetsteds	5 %	10 %	7 %	7 %	3 %

Betragter man fartøjernes størrelse i stedet for blot deres antal, skifter billedet noget. Den samlede danske besejling af Sankt Thomas 1819-1854 bestod i 21.000 anløb på tilsammen 1.031.000 tons; dette udgjorde knap en fjerdedel af den samlede tonnage i havnen; den gennemsnitlige drægtighed af fartøjerne under Dannebrog var således 49 tons. For dem under britisk flag var forholdet, at i alt 23.000 fartøjer på til-

sammen 1.376.000 tons anløb Charlotte Amalie i den nævnte periode; dette udgjorde godt en fjerdedel af den samlede besejling af havnen; i gennemsnit var de britiske fartøjer på 60 tons. Under Stars and Stripes var der tale om 16.000 anløb på tilsammen 22.355.000 tons; dette udgjorde næsten halvdelen af den samlede besejling; og de amerikanske skibe var så store som 146 tons i gennemsnit.

Nationalitet for skibe ankommet til Sankt Thomas 1819-1865 (tonnage)

	1819 -1828	1829 -1838	1839 -1848	1849 -1854
Danmark	23 %	16 %	10 %	14 %
Storbritannien	20 %	19 %	21 %	25 %
Spanien	3 %	7 %	7 %	6 %
Frankrig	11 %	11 %	10 %	10 %
Holland	4 %	2 %	2 %	2 %
De Forenede Stater	35 %	35 %	41 %	30 %
Andetsteds	4 %	11 %	9 %	12 %

Besejlingen af Sankt Thomas fordelte sig næsten helt jævnt i årets løb. Dog var aktiviteten lidt lavere i august og september end i resten af årets måneder – sandsynligvis på grund af at det netop da er orkan-sæson på stedet.

En af de væsentlige årsager til den meget omfattende trafik på havnen var dens status som frihavn. Kort efter 1815 erklærede de danske myndigheder ved lov, at alle nationer havde ret til fri handel og søfart i Charlotte Amalie. For yderligere at stimulere aktiviteterne blev havneafgifterne holdt så langt nede som overhovedet muligt, og toldtaksten for gods i transit var sat så lavt som cirka 1 %.

Også i resten af den danske tid fulgte myndighederne en decideret frihavnspolitik. Da for eksempel det nye kulfyldningsanlæg blev indviet i 1841, blev skibe, som fragtede kul til anlægget, helt fritaget for toldbetaling. I 1885 sænkede man alle havne- og lodstakster for at kunne klare sig bedre i konkurrencen med andre havne.

Og blandt tiltagene i begyndelsen af 1900-tallet var nedsættelse af priserne på ferskvand, kul, olie og kajpenge med mere.

Den gennemførte frihavnspolitik gjorde Sankt Thomas til et internationalt søfartscenter for transatlantisk fart og et interregionalt knudepunkt for caraibisk varehandel. Derimod betød handel og søfart med Danmark mindre og mindre. Det var også typisk for Sankt Thomas' internationalt prægede miljø, at for eksempel i 1839 var af de 41 større handelsfirmaer på stedet kun 3 danske, medens langt de fleste var engelske, franske og tyske.¹²

Hvilke typer og hvilke mængder af varer, som gik ud og ind gennem havnen, er ikke nøjere undersøgt. Det ligger dog fast, at så mange som omkring en trediedel af alle ankommende og afsejlende fartøjer mellem 1821 og 1864 gik i ballast. Af de skibe, som anløb, bragte omkring 40 procent slet ingen last til Charlotte Amalie. Der findes tilsyneladende ingen eksportstatistikker for Sankt Thomas. Men importen mellem



Vue ud over Sankt Thomas travle havn med Charlotte Amalie i baggrunden. Forrest ses det franske værftsanlæg med kuloplæg, hvor sejlskibe lossere kul. For anker i havnebassinet udfor ses en damper, som bunkrer kul fra lægtene. Foto omkring 1880. (H&S)

View of St. Thomas' busy harbour with Charlotte Amalie in the background. In the front are the French shipyard installations and the coal depot where the sailing ships unloaded coal. Lying at anchor in the harbour dock just opposite is a steamer that is bunkering coal from lighters. Photo from around 1880. (DMM)

1884 og 1894 bestod hovedsagelig af bomuldsstoffer, kul og hvedemel. Kun 2½ procent af importen kom fra moderlandet Danmark i begyndelsen af 1890'erne, medens De Forenede Stater tegnede sig for en trediedel af al importen i femåret, der

begyndte med 1890. Det kan tilføjes, at fra Sankt Croix forekom en ganske omfattende eksport af råsukker.¹³

Som nævnt udgjorde det danske islæt kun en forholdsvis beskedne del af besejlingen af Sankt Thomas. Set fra den euro-

pæriske side af Atlanterhavet var situationen som vist i vedstående tabel.¹⁴

Antal skibe udgået til Dansk Vestindien
(årlige gennemsnit)

	København	Flensborg
1844-1847	24	17
1851-1855	21	10
1856-1860	14	8

Tallene viser, at der gik færre og færre fartøjer ud fra de to store hjemlige søfartsbyer, idet trafikken efterhånden overtoges af Royal Mail – i hvert fald for så vidt angik mindre vareforsendelser, post og passagerer. Blandt de vigtigste rederier i vestindiefarten på denne tid var Moses & Søn G. Melchior, Jacob Holm & Sønner og L. N. Hvidt i København samt H. C. Jensen og A. Christiansen Jun. i Flensborg.

Bortset fra Royal Mail's rutedampere anløb kun forholdsvis få dampskibe Sankt Thomas indtil 1860. I 1853 var der således 154 anløb af, hvad havnemesteren anførte som dampketter, medens kun 29 dampere i trampfart anløb. Så sent som i året 1856 udgjorde dampskibe kun 0,6 procent af alle ankommende og afsejlende fartøjer. Men snart blev billedet et ganske andet: allerede i 1864 tegnede damperne sig for 2 % af fartøjerne og hele 10 % af den samlede tonnage, der anløb havnen.

Dampskibstrafikken indebar imidlertid også, at en mængde sejlskibe anløb Sankt Thomas med kul. I regnskabsåret 1855/

1856 indkom således ikke mindre end 112 fartøjer med tilsammen 41.000 tons kul til Royal Mail's forbrug. Det totale antal skibs-anløb af havnen det år var 4.624, hvoraf 518 hverken lossede eller lastede, men blot kom for at proviantere, reparere, søge fragt eller afvente ordrer.¹⁵ Det var imidlertid langt fra ualmindeligt, at en eksempelvis en trediedel af fartøjerne afsejlede med uforandret ladning efter ophold i Charlotte Amalie.

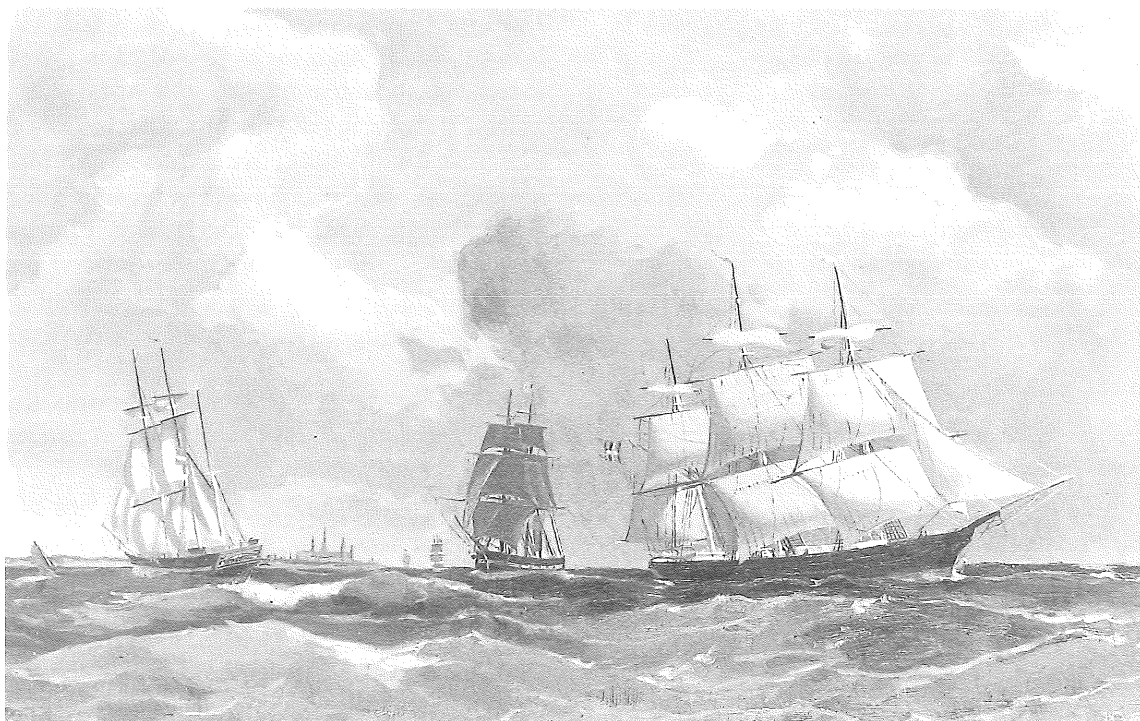
I 1859 gjorde den engelske romanforfatter Anthony Trollope situationen i Carraibien op som følger.¹⁶

»Enhver må forstå, at på disse kanter går alle store, komfortable og velfungerende ruter via den lille danske ø, Sankt Thomas. Således foretrækker Royal Mail Steam Packet Company at lade alle sine ruter udgå fra dette begunstigede sted«. Trollope var en af samtidens mest læste engelske romanforfattere, men samtidig var han fagmand i kommunikationsspørgsmål, idet han livet igennem var ansat i det engelske postvæsen.

Perioden 1860-1890

Omkring 1860 måtte man forvente, at havnen i Charlotte Amalie stod parat til en lang periode med vækst og fremgang. Perioden blev dog ikke særlig langvarig, idet havnens aktiviteter nåede deres maksimum i 1860'erne med hensyn til antal anløbende fartøjer og i 1870'erne med hensyn til den tonnage, som kom til stedet.¹⁷

Netop i begyndelsen af 1860'erne blev de såkaldte havneregulationer for Sankt Thomas revideret for at forbedre servicen og effektivisere administrationen.¹⁸



Moses & Søn G. Melchior var et af de betydeligste københavnske handelshuse, og gennem hele 1800-tallet opretholdt det en ganske omfattende besejling af Dansk Vestindien. Man eksporterede især kul dertil og hjemførte kolonialvarer som sukker og rom. På C. Billes maleri ses Melchiors egne tre vestindiefarere i 1861 i Sundet udfor Kronborg: barkerne GERSON og TRITON samt fregatten BIRGITTE MELCHIOR. (H&S)

Moses & Son G. Melchior was one of the most important merchant houses in Copenhagen and throughout the 19th century it maintained a quite extensive amount of shipping to the Danish West Indies. The main export to the islands was coal while colonial goods such as sugar and rum were shipped home to Denmark. C. Bille's painting depicts Melchior's own three Westindiemen in 1861 in the Sound off Kronborg: the barks GERSON and TRITON as well as the frigate BIRGITTE MELCHIOR. (DMM)

Bestemmelserne tryktes både på dansk, engelsk, tysk og spansk, og de afspejlede det udpræget internationale miljø i havnen. Således sagde paragraf 9: »Straks efter at fartøjet er gået til ankers, bør, hvad enten fartøjet indehaver ladning eller ballast, til havnemesteren leveres de dokumenter, som giver oplysning om, hvad far-

tøjet indehaver, såsom toldseddel, manifest, konossementer, cockets etc. Inden 24 timer efter fartøjets ankomst har skibsføreren derhos personlig på toldkammeret at afgive fartøjets målebrev eller register og søpas eller andet tilsvarende dokument«. Særlig opmærksomhed havde myndighederne henvendt på sundhedsforholdene.

Paragraf 6 sagde derfor: »For havnemesteren bør straks angives: om fartøjet kommer fra eller på rejsen har anløbet et sted, hvor smitsom sygdom hersker, eller har haft samkvem med andet fartøj, om der på rejsen har været dødsfald ombord, og om der enten er eller på rejsen har været sygdom ombord«. Og »ingen af de ombordværende personer må forlade fartøjet inden havnemesterens ankomst« ifølge paragraf 8.

Netop omkring 1860 var sundheden i havnen et afgørende spørgsmål, som drøftedes ivrigt. To af stedets gamle kendinge stak nemlig deres frygtindgydende hoveder frem.

Det ene problem var, at gul feber og kolebra hærgede som ingen sinde før og kostede mangan en sømand livet. Charlotte Amalie fik efterhånden det kedelige ry at være den værste pesthule i hele Vestindien. En sagkyndig i skikkelse af den lokale læge, Charles Edward Taylor, hævdede omkring 1890 ligefrem, at havnen var som en ovn til at fremme febereren i, og at det stillestående vand i det noget indelukkede bassin, der på alle sider var tæt omgivet af lave bjerge, fungerede som en bradepande, hvori gift og fordærv bryggedes sammen i en livsfarlig cocktail.¹⁹

Det andet problem var, at Sankt Thomas – desværre med rette – var berygtet for sine orkaner.²⁰ Særlig ødelæggende angreb oplevede man i 1819, 1825, 1827, 1837, 1867, 1871 og 1916. Som eksempel på voldsomheden skal blot nævnes den meget kraftige orkan, som ramte øen den 2. august 1837 først på aftenen, hvorved 236 huse i byen blev ødelagt, 14 mennesker omkom i ruinerne, og mange flere såredes.²¹ Fire døgn

senere anførte den engelske postskonnert SPY i logbogen: »Kom til ankers i Sankt Thomæ havn og landede posten. Her lod det til, at orkanen den 2. havde samlet al sin magt, kraft og rasen. Thi havnen og byen frembød en scene, der vanskelig lader sig beskrive: 26 skibe og mindre fartøjer ligger aldeles skibbrudne rundt omkring i havnen, heraf er omtrent 12 styk sunkne eller kuldsejlede med ankeret ude, andre red for ankeret ved at borthugge masterne. Næsten 100 sømænd er druknede. Det er vanskelig at finde en god ankerplads, da havnen er fyldt med vrage og stumper. Følgerne af denne orkan vil længe mindes på øen. Fortet, der ligger lige for indløbet til havnen, er sunket i dets fundament, og de 24-punds kanoner er kastede ned. Det ser ud, som om det var bleven bombarderet. Der er intet sted i hele Vestindien, der hidtil har lidt så meget af orkaner, som denne gang Sankt Thomas«.

Endnu værre gik det, da en ny orkan ramte øen den 29. oktober 1867, akkompagneret af jordskælv og flodbølger.²² Uvejret ødelagde da 58 ud af 60 skibe, der lå i havnen på det tidspunkt, selv den store flydedok sank. Royal Mail mistede fire oceandampere foruden en række af selskabets øvrige fartøjer.²³ To af damperne lå lige uden for havnens munding og klarede sig ved at blive liggende for anker der, selv om de mistede rigningen. Damperen DERWENT, som derimod lå inde i selve havnebassinet, fik sprængt sine fortøjninger og kastedes på land. Aller værst gik det dog ud over WYE, hvis chef satsede på at sejle ud af havnen for at møde uvejret i rum sø; dette mislykkedes, idet skibet mistede sine ma-



Sankt Thomas om morgenen den 3. august 1837 efter nattens orkan. I havnen forliste 26 skibe, og næsten 100 sømænd druknede. I byen ødelagdes 236 huse, og 14 mennesker mistede livet. Selv batteriet på klipperne ved havneindsejlingen blev ødelagt, og de svære 24-pundige kanoner styrtede i havet under uvejrets rasen. Akvarel af H. H. Hauschild. (Museet på Sønderborg Slot)

St. Thomas on the morning of 3rd August 1837 after the hurricane the previous night. 26 ships were wrecked in the harbour and nearly 100 sailors drowned. In the town 236 houses were destroyed and 14 people lost their lives. Even the battery on the cliffs by the seaward entrance to the harbour was destroyed and the heavy 24-pound guns plummeted into the sea during the raging storm. Watercolour by H.H. Hauschild. (The museum at Sønderborg Castle)

ster og stødte på Bokken Island, hvor blot et dusin mand bjergede sig op på klipperne; næste morgen var den store damper sporløst forsvundet, og resten af besætningen omkom. Royal Mail led kolossale materielle tab og mistede flere hundrede mand ved orkanen i 1867. Hertil kom at byen Charlotte Amalie blev delvis ødelagt, og at der i byen og havnen omkom 114 mennesker.

På denne tid var også den teknologiske udvikling ugunstig for Sankt Thomas. Omkring 1870 udviklede man ekspansionsdampmaskinen, hvilket betød, at dampene fra Europa kunne nå direkte ud til alle destinationer i Caraibien og Mellemamerika uden at skulle supplere kulbeholdningen undervejs. Og da den endnu effektivere tripleekspansionsmaskine kom til en halv snes år senere, blev dampskibenes rækkevidde endnu længere. Resultatet var, at Royal Mail ikke længere havde særlig brug for at benytte havnen i Sankt Thomas, så i stedet flyttede det store selskab i 1885 sit caraibiske hovedkvarter til Barbados, som var en britisk ø, kendt for sin omfattende fragthandel. Kun to år efter flyttede det franske Compagnie générale transatlantique sin vestindiske hovedstation fra den danske havn til den franske ø Martinique.²⁴

Endnu ved midten af 1800-tallet stod Charlotte Amalies handelshuse for en egentlig transithandel med europæiske og nordamerikanske varer, navnlig tekstiler, jern- og metalvarer samt forskellige fødevarer. Disse blev indforskrevet for byens købmandshuses egen regning og blev vide-

resolgt til de spanske kolonier i Puerto Rico og Santo Domingo – så vel som de nye republikker i Sydamerika. Denne særdeles indbringende handelsvirksomhed erstattedes imidlertid omkring 1870 af en mindre omfattende og meget mindre indbringende speditionshandel, hvor øens købmænd blot optrådte som kommissionærer, der handlede for fremmedes regning, men ganske vist som regel fik godset ekspederet via Sankt Thomas til den endelige aftager²⁵. Med den almindelige depression, som verdenshandelen gennemlevede i 1870'erne, er det ikke mærkeligt, at antallet af skibe i havnen faldt drastisk.

I 1871 holdt telegrafens indtog og muliggjorde fra da af lynhurtig kommunikation mellem Europa og Nordamerika og Caraibien. Taksten for ti ord (inklusive adressen) var 19,63 dollars hos West Indies and Panama Telegraph Company for telegrammer til England via De Forenede Stater, og hvert ord derudover kostede 1,87 dollars. Fra Sankt Thomas til havnene på Nordamerikas østkyst lå de tilsvarende priser på 12,13 dollars plus 1,12 dollars. Medens ti ord til Sankt Croix eller Puerto Rico gik til lokaltakster på henholdsvis 40 cents og 62 cents. Den teknologiske udvikling og konkurrencen mellem de forskellige telegrafselskaber bevirkede, at taksterne efterhånden blev sænket. I 1917 var prisen således nået helt ned på 50 cents per ord mellem Sankt Thomas og New York – og mellem Sankt Thomas og Sankt Croix ned til bare 4 cents per ord.²⁶

Postforbindelsen mellem Danmark og de vestindiske øer foregik en tid lang ved hjælp af de tyske dampskibsruiter fra Ham-

borg eller Bremen, hvortil og hvorfra brevene bragtes med postdamperen Korsør-Kiel.²⁷ I 1872 for eksempel gik der dampskibe fra Bremen den 7. i hver måned med ankomst til Sankt Thomas den 23., medens returrejsen gik fra Charlotte Amalie to dage efter med ankomst til Bremen den 10.

i den følgende måned. Fra Hamborg afsejlede en postdamper mod Sankt Thomas den 23. i hver måned. Det vil sige, at man i Danmark skulle sørge for at have eventuelle breve i Korsør henholdsvis den 4. eller 21., for at de kunne nå damperen over Atlanten et par døgn senere. Der ville såle-



Det inderste af havnen i Charlotte Amalie omkring 1905. Fra bådlandingspladsen ved Kongeværftet lægger en båd ud med en dansk embedsmand siddende agter ved splitflaget i hvid tropeuniform. Den store bygning med tårnet er Hamburg-Amerika Liniens moderne kontorbygning. Bag den ligger toldboden og posthuset. (H&S)

The innermost part of the harbour in Charlotte Amalie around 1905. From the landing place at Kongeværftet a boat pushes off with a Danish official in white tropical uniform sitting in the stern by the swallow-tailed flag. The tall building with the tower is the Hamburg-America Line's modern office building. Behind it is the customs house and the post office. (DMM)

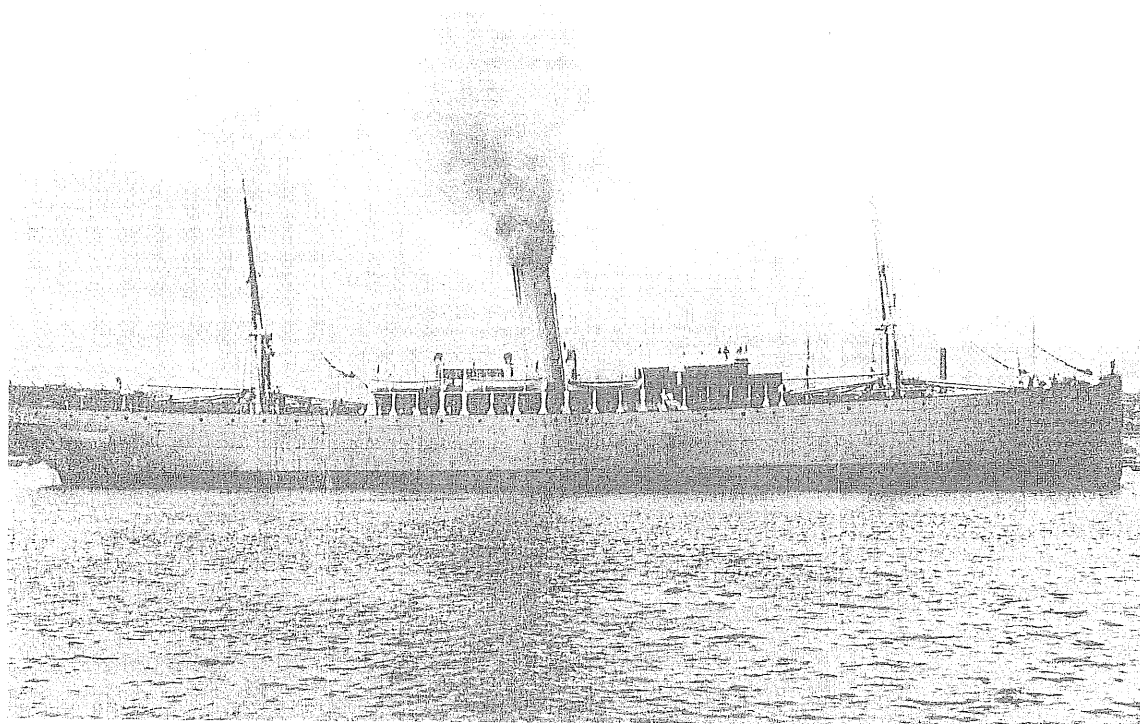
des medgå omtrent tre uger hver vej – og altså halvanden måned, fra et brev blev sendt fra København, til man tidligst kunne have svar derpå fra Vestindien. Omkring århundredeskiftet var man gået over til fortrinsvis at benytte sig af engelske og franske rutedampere, men postforsendelsen tog stadig samme tid som før.

De på mange måder forbedrede kommunikationsmidler betød, at skippere og rederes behov for at lade skibene gå til en central havn for at søge oplysninger om, hvor der var fragt at få, eller hvor en ladning kunne afsættes, blev stærkt reduceret. Dette mærkede man kun alt for tydeligt på den danske ø, der havde fungeret netop som et veritabelt nyhedscenter, hvortil rigtig mange fartøjer søgte. Kendetegnende for nedgangen var at fra 1882 og en halv snes år frem lukkede syv ud af otte store skibsmæglerfirmaer i Charlotte Amalie, lige som mange af de større forretninger, der hovedsagelig handlede med kolonial-, manufaktur- og isenkramvarer.²⁸

På den anden side vedblev en hel del rutedampere at anløbe havnen. Hamburg-Amerikanische Paketfahrt Aktiengesellschaft – eller blot HAPAG – forøgede endda sine aktiviteter, og selskabet etablerede et regionalkontor i Charlotte Amalie i 1873.²⁹ Det tyske foretagende opererede på den danske ø på stort set samme måde, som Royal Mail havde gjort. Omkring århundredeskiftet sendte HAPAG hver måned otte moderne skibe fra Europa til Charlotte Amalie, hvorfra fem lokalruter rakte ud i Caraibien, Mellemamerika og Sydamerika. På denne måde var Dansk Vestindien for-

bundet med Puerto Rico, Cuba, Santo Domingo, Haiti, Jamaica, Colon, Colombia, Guatemala, Costa Rica, Venezuela, Trinidad og Curacao. I løbet af et år tegnede HAPAG sig for 186 anløb af Sankt Thomas – eller et skib hver anden dag – og selskabets fartøjer fik ombord tre fjerdedele af alt det kul, som overhovedet importeredes til øen. Tyskernes kajanlæg i Sankt Thomas havn var meget moderne og anlagt med særligt henblik på effektiv kulfyldning, og deres store pakhuse kunne rumme alle nødvendige varemængder. I perioden fra 1890'erne og til Første Verdenskrig var HAPAG verdens største rederi, idet det ejede over 200 skibe på tilsammen over 1 million tons, som gik i linie- og trampfart overalt på kloden. Selskabets lokale chef gennem mere end tyve år var kaptajn F. Becker, der omkring 1890 blev regnet som den mægtigste mand i Charlotte Amalie, og som ubetinget var øens største arbejdsgiver.³⁰

Omkring 1900 besejlede også Compagnie générale transatlantique regelmæssigt Sankt Thomas, hvortil ruten gik fra Bordeaux. De britiske West India and Pacific Steam Ship Company og Harrison Line forbandt begge Sankt Thomas med den uhyre vigtige havn i Liverpool. Desuden oprettede Royal Mail og Compagnie générale transatlantique lokal liniefart til og fra Charlotte Amalie. Ydermere sejlede det amerikanske rederi Quebec Line hver fjortende dag på ruten New York-Sankt Thomas, hvor en enkeltrejse tog fem-seks døgn. Endelig havde også det britiske Leyland Line og det danske Vestindisk Kompagni faste ruter over Atlanten til øen. Vest-



SANKT THOMAS var bygget hos B & W og afleveredes i 1904 til Vestindisk Kompagni. Skibet var 355 fod langt og havde plads til 30 passagerer. Dampmaskinen kunne give en fart af hele 15 knob. Der var to søsterskibe fra 1904, bygget i Flensborg, og navngivet SANKT JAN og SANKT CROIX. Alle tre dampere besejlede kompagniets rute til Vestindien. I 1907 anskaffede kompagniet tre nye skibe fra B & W med de samme navne. (Foto: H&S)

The SANKT THOMAS was built at the B & W shipyard and delivered to the Danish West India Company in 1904. The ship was 355 feet long and had room for 30 passengers. Its steam engine could give it a speed of as much as 15 knots. It had two sister ships from 1904, built in Flensborg and named the SANKT JAN and the SANKT CROIX. All three steamers sailed on the company's route to the West Indies. In 1907 the company acquired three new ships from B & W with the same names. (Photo: DMM)

indisk Kompagni forbandt fra 1907 Sankt Thomas med København, Rotterdam og London en gang om måneden, idet rederiet indsatte de tre helt nybyggede dampere

SANKT THOMAS, SANKT JAN og SANKT CROIX i vestindiefarten. Disse søsterfartøjer var bygget hos Burmeister & Wain som to-mastede skrue-dampskibe på 2500 BRT hver.

Foruden de transatlantiske havde kompagniet ruter fra Sankt Thomas til en lang række caraibiske pladser, således to gange ugentligt til Sankt Croix.³¹

Vestindisk Kompagni var i 1902 udsprunget af kredsen omkring ØK, først og fremmest den mægtige H. N. Andersen, der forventede, at Panamakanalens åbning ville trække ny handel og søfart til Sankt Thomas.³² Han forestillede sig ligefrem Charlotte Amalie som »Vestens Singapore«. Man havde imidlertid problemer med at skaffe tilstrækkelig aktiekapital, så man fik først sejladsen i gang i 1904 i forholdsvis beskedent omfang. Allerede året efter overtog ØK selskabet, blandt andet fordi konkurrencen fra HAPAG havde vist

sig for hård. Netop i de følgende år tiltog trafikken på Sankt Thomas, og i 1912 fik et nyt privat konsortium med H. N. Andersen i spidsen koncession for 99 år på udnyttelse gennem tørlægning og uddybning af et stort havneareal ved Longbay.³³ Også denne gang viste det sig vanskeligt at få tegnet den nødvendige aktiekapital, så man gav afkald på koncessionen og de storstilede planer.

I stedet reorganiserede man i oktober 1912 Vestindisk Kompagni, som foruden at opretholde rutetrafik til Sankt Thomas gik i gang med at udføre en del af de store planer. I 1915 gik også dette selskab imidlertid i realiteten op i ØK, som derefter videreførte aktiviteterne.

Nationalitet for skibe ankommet til Sankt Thomas 1870-1916

	1870 erne	1880 erne	1890 erne	1900 erne	1910 erne
Danmark	15 %	16 %	12 %	14 %	13 %
Storbritannien	59 %	54 %	68 %	71 %	73 %
Spanien	5 %	4 %	1 %	0 %	0 %
Frankrig	4 %	5 %	3 %	2 %	2 %
Holland	3 %	3 %	3 %	2 %	3 %
Tyskland	4 %	6 %	6 %	7 %	6 %
Forenede Stater	6 %	5 %	3 %	3 %	2 %
Øvrige	4 %	7 %	4 %	1 %	1 %
<hr/>					
Antal skibe årl. gnst.	3718	2530	2496	2559	2442

Tabellen viser besejlingen af Sankt Thomas fra 1870 til 1916 opdelt efter skibenes nationaliteter.³⁴ Langt det største antal sejlede i denne periode under engelsk flag – mel-

lem halvdelen og tre fjerdedele. Derimod udgjorde fartøjer under Dannebrog kun mellem 12 og 16 % af de tusinder af anløb hvert år. Tyske skibe spillede en vis rolle

indtil 1914, men ikke efter krigsudbruddet. Den beskedne betydning af handelen med Danmark illustreres også ved, at kun 3 procent af Sankt Thomas' vareimport i tiårperioden fra 1884 til 1894 kom fra Danmark. Til sammenligning kom hele 27 procent fra De Forenede Stater.³⁵

Også efter verdenskrigens udbrud vedblev en hel del fartøjer naturligvis med at anløbe Sankt Thomas for at omlade, fylde kul, få vand og proviant ombord eller for eventuelt at reparere. Men krigen betød, at handel og søfart gennem Sankt Thomas aftog voldsomt. Denne kedelige udvikling blev endda forstærket ved, at konkurrencen blev hårdere fra efterhånden mere moderne havne som for eksempel Barbados og Sankt Lucia.³⁶ Med sin fordelagtige beliggenhed helt ude mod øst blev Bar-

bados en meget alvorlig konkurrent til Sankt Thomas, især da man nedsatte skibsafgifterne væsentligt i 1881 og derved tiltrak en betydelig del af Caraibiens fragtmarked. Samme år reducerede også Sankt Lucia sine afgifter og overtog snart en stor del af kulforsyningen til regionens søfart.

Derimod var der praktisk talt ingen konkurrence fra nabøen Sankt Croix, hvor man ganske savnede en god havn, men hvor der trods alt foregik en begrænset søtrafik til og fra byerne Christiansted og Frederiksted. Først og fremmest drejede det sig om at få eksporteret øens landbrugsprodukter. Det ulige forhold mellem de to øers trafik fremgår af tabellen, som viser situationen i en række tilfældigt udvalgte år.³⁷

Antal indklarede skibe i udvalgte finansår 1870-1915

	St. Croix	St. Thomas
1870/1871	188	4.163
1885/1886	245	2.598
1906/1907	170	2.696
1914/1915	573	2.340

Perioden 1890-1917

Handel og søfart på Sankt Thomas gik noget op og ned de sidste 25 år inden 1917, men den generelle tendens var nedadgående, skønt der kom flere og flere større dampere i havnen. Men den danske havns gamle rolle som en både regional og international stabelplads var definitivt udspillet. Hvor den årlige import til Sankt Thomas i

1850'erne og 1860'erne havde haft en værdi af 5 millioner dollars, sank den jævnt for at ende på knap 1 million dollars om året fra 1890'erne og frem til øsalget i 1917.

Ikke desto mindre betegnede den berømte amerikanske marineanalytiker Alfred T. Mahan i 1897 havnen i Sankt Thomas som værende af stor betydning i

forbindelse med en eventuelt kommende kanal tværs gennem Mellemamerika. I to artikler i det kendte amerikanske magasin Harper's Monthly fremhævede Mahan især den danske øs enestående gode beliggenhed ved Anegada-passagen, der var hovedlandevej for skibsfarten fra Europa til Mellemamerika. Den forholdsvis brede og dybe passage tæt øst om Dansk Vestindien var den sikreste og korteste vej gennem Antillernes række af øer. Dette faktum placerede den lille danskejede ø centralt i enhver strategisk analyse af Caraibien og Den Mexicanske Havbugt.³⁸

Med baggrund dels i sådanne overvejelser dels i den fatale økonomiske udvikling i Dansk Vestindien søgte Danmark at afhænde kolonien til De Forenede Stater i 1901, men forgæves. I denne let kritiske situation besluttede de danske myndigheder sig for at søge at vende udviklingen ved at tage en række nye initiativer på øerne.³⁹ I 1905-1906 blev havnen og dens nærmeste farvande nyopmålt af orlogsskonnerten INGOLF og nye kort udgivet af Søkortarkivet. I 1909 foretog man en række tiltrængte uddybningsarbejder i havnebassinet. I 1913 anlagde man nye store kajer udstyret med elektriske kulkraner. Og i 1914 byggede man to store tanke til bunkerolie. Efterhånden lykkedes det endda at forbedre kvaliteten af drikkevandet væsentligt.

Midt under disse kraftanstrengelser fra dansk side tegnede den lokale sagkyndige journalist John N. Lightbourn et meget optimistisk billede af havnens muligheder.⁴⁰ »Øen ligger bekvemt placeret ved en hovedrute over oceanet, hvilket giver den en geografisk betydning som ingen anden

på disse breddegrader. Naturen har begavet Sankt Thomas med en stor beskyttet havn, som altid er et sikkert sted at søge hen. Men for at gøre den endnu mere attraktiv som kulfyldningsplads og anløbshavn har myndighederne sørget for et lån, som sætter havnen i stand til at påbegynde påtrængende uddybningsarbejder, så man overalt opnår en vanddybde på mindst 31 fod ved lavvande«. Lightbourn fortsatte sin lovprisning ved at forsikre, at enhver nations fartøjer kunne forvente en god modtagelse der på stedet. Og han slog fast: »Hvad kulfyldning angår, er der ingen, som kan konkurrere med Sankt Thomas. Havnen kan tilbyde alt, hvad man kan ønske sig, til skibe med hvilket som helst dybgående. Ydermere er det nemt og sikkert at anløbe, enten det er dag eller nat, med eller uden lods. Ved kulkajerne er der god plads og god vanddybde. Kulfyldningen foregår døgnet rundt med forbløffende hast. Den udføres for det meste af kvinder, som på hovedet bærer kurvene med kul«. Endelig kan han oplyse, at »der opkræves ingen havnepenge af dampere eller andre fartøjer, som ankommer i ballast for at telegrafere eller afvente instrukser, eller af dampere, som anløber for at bunkre kul med videre. Og lastede skibe skal kun erlægge 50 cents per ton for det gods, de loser eller laster«.

Under disse omstændigheder var det ikke så mærkeligt, at skibsfarten i Sankt Thomas blomstrede op fra 1900 til 1914, hvor den nåede toppunktet i finansåret 1911-1912.

De mange nye tiltag fra dansk side var blandt andet motiveret af ønsket om at



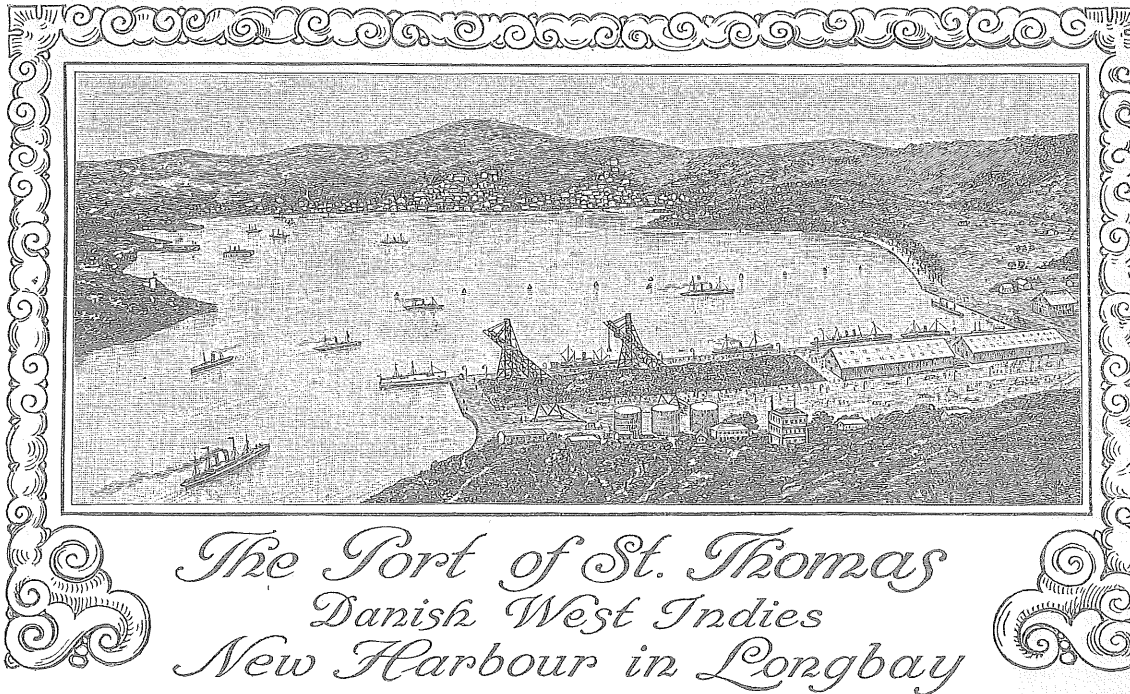
Negerkvinder bærer kul ombord fra ØK's kullager på Hassel Island omkring 1910. Manden, de passerer, udleverer dem et lille rundt mønttegn, hver gang de passerer med en fuld kurv. Disse private kulmønter havde en værdi af 1 cent, og de kunne ved arbejdsdagens slutning ombyttes med virkelige penge. (Orlogsmuseet).

Negro women carrying coal on board from the East India Company's coal depot on Hassel Island around 1910. The man whom they walk past hands them a small round token every time they pass with a full basket. These private coal tokens were worth 1 cent, and at the end of the work day they could be exchanged for real money. (The Naval Museum)

være forberedt til at gribe den chance, man regnede med, at Panama-kanalen ville give, når den engang blev indviet og førte en alfarvej for verdensskibsfarten tæt op ad Sankt Thomas. Således formulerede H. N. Andersen og de øvrige initiativtagere til Vestindisk Kompagni deres visioner i 1911.⁴¹ Det store ingeniørarbejde var ble-

vet påbegyndt i 1907 efter flere tidligere opgivne forsøg, og kanalen åbnede for trafik i 1914.

Desværre viste kanalen sig snart ikke at blive en redningsplanke for den danske havn. Og udbruddet af Første Verdenskrig samme år, som kanalen blev indviet, indbar et voldsomt slag for Sankt Thomas.



I december 1915 bragte bladet »Denmark abroad« denne optimistiske tegning af det nye havneanlæg i Long Bay. Moderne kajer, elektriske kraner, rummelige pakhuse, store olietanke, effektivt elværk og smuk administrationsbygning skulle få dampere i massevis til at søge til Sankt Thomas. (Foto: Rigsarkivet)

In December 1915 the magazine »Denmark Abroad« contained this optimistic drawing of the new harbour installations in Long Bay. Modern quays, electric cranes, spacious warehouses, large oil tanks, an efficient electrical power station, and a handsome administration building were designed to attract large numbers of steamers to St. Thomas. (Photo: The National Archives)

Besejlingen af havnen gik hurtigt og dramatisk tilbage, da krigsforholdene betød, at den internationale handel og søfart i det hele taget besværliggjordes eller helt umuliggjordes. Dette gjaldt også rutefarten over Atlanten, og for eksempel indstillede HAPAG helt sin linietrafik til Sankt Thomas.

Under disse omstændigheder ville Danmark meget gerne af med kolonien, og De Forenede Stater ønskede at overtage navnlig Sankt Thomas for at oprette en flådebase i Charlotte Amalie. Parterne kom derfor i 1916 forholdsvis let overens om salgsbetingelserne, og ved finansårets udløb den 31. marts 1917 overtog amerikanerne de

tre små øer for en sum af 25 millioner dollars.

Slutning

Siden 1917 har Sankt Thomas, Sankt Jan og Sankt Croix udgjort United States Virgin Islands.⁴² I flere årtier efter salget prægedes øerne af økonomiske og sociale problemer. Men efter Anden Verdenskrig har de langsomt udviklet sig til et vigtigt turistområde. For Charlotte Amalies vedkommende giver det sig i dag udtryk i, at en håndfuld store krydstogtskibe hver ene-

ste dag anløber, og at halvanden million passagerer går i land i løbet af et år for at besøge byens toldfrie butikker eller se lidt på resten af øen. Krydstogtkajen og det tilhørende butikscenter med mere vedblev også efter 1917 at tilhøre Vestindisk Kompagni, idet disse anlæg ikke var omfattet af salgstraktaten. Ikke før i 1993 solgte kompagniet sine omfattende faciliteter i Charlotte Amalie til den lokale regering – en handel, som definitivt satte punktum for den danske tilstedeværelse.

Noter

- ¹ En kort engelsksproget version af denne artikel findes i *International Journal of Maritime History*, bd. 6, 1994, s. 155-173.
- ² Her citeret efter oversættelsen i Bernhard v. Petersen, *En historisk Beretning om de dansk-vestindiske Øer*, Kbh. 1855, s. 196-199.
- ³ Erik Gøbel, *Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1982, s. 5-53;
Erik Gøbel, *Den danske besejling af Vestindien og Guinea 1671-1838*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1991, s. 37-72.
- ⁴ Wilhelm von Rosen (red.), *Rigsarkivet og hjælpemidlerne til dets benyttelse*, bd. I:2, Kbh. 1983, s. 815-832;
Koloniernes Centralbestyrelse, Rigsarkivet 1975, (Vejledende Arkivregistraturer, bd. 20).
- ⁵ Per Nielsen, *Handelsflaget og orlogsflaget. Dansk Vestindien, Venezuela, Colombia og Panama 1815-1830*, upubliceret specialeafhandling fra Københavns Universitet, 1991.
- ⁶ John P. Knox, *A Historical Account of St. Thomas, W.I.*, New York 1852, s. 269.
- ⁷ *Rules, Regulations and Table of Rates for the St. Thomas Marine Repairing Slip*, St. Thomas 1867, art. 20-22.
- ⁸ Knox, s. 270.
- ⁹ Knox, s. 271.
- ¹⁰ Petersen, s. 91; Bering Lisberg (red.), *Danmarks Søfart og Søhandel fra de ældste Tider til vore Dage*, bd. 1, Kbh. 1919, s. 625;
Kay Larsen, *Dansk Vestindien 1666-1917*, Kbh. 1928, s. 272.
- ¹¹ Vestindiske lokalarkiver: Sankt Thomas Havnemester: Protokoller over indkomne fartøjer, diverse år; Ernst Weiss Thorsø, *Besejlingen af Saint Thomas havn i Dansk Vestindien ca. 1815-1865*, upubliceret specialeafhandling ved Københavns Universitet, 1979.
- ¹² P. P. Sveistrup, *Bidrag til de tidligere dansk-vestindiske Øers økonomiske Historie med særligt Henblik paa Sukkerproduktion og Sukkerhandel*, Kbh. 1942, s. 101.
- ¹³ *De dansk-vestindiske Øers Ind- og Udførsel af Varer fra 1. April 1884 til 31. Marts 1894, med Tillæg til 31. Marts 1896*, (Statistiske Meddelelser, bd. III:18:1, 1897), s. 101-114.
- ¹⁴ Beregnet på grundlag af Anders Monrad Møller, *Med korn og kul 1814-1870*, Kbh. 1998, (Dansk søfarts historie, bd. 4), s. 72 og 190.
- ¹⁵ Koloniernes Centralbestyrelse (herefter forkortet CCB), pk. 892, Sankt Thomas havns forbedring 1851-1865, Skrivelse af 17. februar 1857 fra toldinspektøren til præsidentskabet; Sankt Thomas havnemester, Protokol over udgående fartøjer 1855/1856.
- ¹⁶ Edith de Jongh Woods, *The 3 Quarters of the Town of Charlotte Amalie*, St. Thomas 1989, forordet.
- ¹⁷ Jfr. Peder Toft, *Kriser og nedgang. Den økonomiske udvikling i Dansk Vestindien 1875-1917*, Erhvervshistorisk Årbog, bd. 32, 1982, s. 146-191.
- ¹⁸ *Havneregulationer for St. Thomas*, 10. januar 1863 (i CCB, pk. 898: Bestyrelsen af Skt. Thomas havn 1904-1913); Vestindiske lokalarkiver: Regeringen/Guvernemetet på Sankt Thomas 1755-1911, Diverse sager, pk. 47, Sankt Thomas havnesag: Havneregulativ og besejling 1862-1868.
- ¹⁹ Charles Edwin Taylor, *St. Thomas as a Naval and Coaling Station*, St. Thomas 1891, s. 11.
- ²⁰ Se fx Fridlev Skrubbeltang, *Dansk Vestindien 1848-1880. Politiske brydninger og social uro*, Kbh. 1966, (Vore gamle Tropekolonier, bd. 3), s. 98-103.
- ²¹ Petersen, s. 248.
- ²² Roy A. Watlington & Shirley H. Lincoln, *Disaster and Disruption in 1867. Hurricane, Earthquake and Tsunami in the Danish West Indies. A Collection of Accounts and Reports*, St. Thomas, 1997.
- ²³ Marius Vibæk, *Royal Mail og St. Thomas*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1949, s. 99-102.
- ²⁴ George F. Tyson, *The St. Thomas Harbor. A Historical Perspective*, St. Thomas 1986, s. 8; *Itinerary of Steamships and Packets Calling at St. Thomas*, St. Thomas 1878.

- ²⁵ P. Andræ, *De dansk-vestindiske Øer; nærmest med Hensyn til deres nuværende politiske og finansielle Forhold*, Kbh. 1875, s. 85-98.
- ²⁶ *St. Thomas Times Almanac and Popular Mercantile Advertiser for the Year 1877*, St. Thomas 1877; H. G. Brock & Philip S. Smith & W. A. Tucker, *The Danish West Indies. Their Resources and Commercial Importance*, Washington DC 1917, s. 22.
- ²⁷ *Ministerialtidende 1872-A*, s. 203; CCB, pk. 876, 12A Angående forsendelsesruten for breve mellem Danmark og Dansk Vestindien.
- ²⁸ N. A. Kjær, *25 Aar i Vestindien. Fra Firsernes og Halvfemsernes St. Thomas*, Kbh. 1934, s. 10.
- ²⁹ Kurt Himer, *75 Jahre Hamburg-Amerika Linie*, bd. 1-2, Hamburg 1922; Lamar Cecil, Albert Ballin. *Business and Politics in Imperial Germany 1888-1918*, Princeton 1967; Otto J. Seiler, *Südamerikafahrt. Deutsche Linien-schiffe nach den Ländern Lateinamerikas, der Karibik und der Westküste Nordamerikas im Wandel der Zeiten*, Berlin 1992.
- ³⁰ Cavling, s. 142-145; Kjær, s. 52-53.
- ³¹ *Betænkning over Forholdene paa de Dansk-Vestindiske Øer*, Kbh. 1903, s. 115-116; J. N. Lightbourn, *Saint Thomas. An Island of the Danish West Indies*, New York 1909, s. 14-17; *Danmarks Skibsliste 1913*, Kbh. 1913, s. 46-47.
- ³² Ove Hornby, *Kolonierne i Vestindien*, Kbh. 1980, s. 359-361; Ole Lange, *Den hvide elefant. H. N. Andersens eventyr og ØK 1852-1914*, Kbh. 1986, s. 160 og 168; Andreas Jørgensen, *Et dansk imperialistisk eksperiment. Plantageselskabet »Dansk-Vestindien«*, Erhvervshistorisk Åbog, bd. 5, 1953, s. 54, 56, 66 og 90.
- ³³ *Lovtidende 1912*, Kbh. 1913, s. 571-578.
- ³⁴ *Ministerialtidende 1871-1917*, Kbh. 1871-1917; *Statistisk Aarbog 1906-1914*, Kbh. 1906-1914.
- ³⁵ Sveistrup, s. 106.
- ³⁶ Taylor.
- ³⁷ *Ministerialtidende 1871*, s. 280 og 282; *Ministerialtidende 1886*, s. 728 og 730; *Ministerialtidende 1908*, s. 892-893 og 898-899; *Ministerialtidende 1916*, s. 258-259 og 264-265.
- ³⁸ Alfred T. Mahan, *The Interest of America in Sea Power. Present and Future*, London 1898, s. 260-261, 280-285 og 295-298; først offentliggjort i *Harper's Monthly*, september og oktober 1897.
- ³⁹ Georg Nørregaard, *Dansk Vestindien 1880-1917. Reformforsøg og salgsforhandlinger*, Kbh. 1966, (Vore gamle tropekolonier, bd. 4), s. 76-98; Hornby, s. 359-362.
- ⁴⁰ Lightbourn, s. 11-13.
- ⁴¹ CCB, pk. 945, Vestindisk Kompagni 1911-1912, Ansøgning af 29. december 1911.
- ⁴² Isaac Dookhan, *A History of the Virgin Islands of the United States*, St. Thomas 1974; William W. Boyer, *America's Virgin Islands. A History of Human Rights and Wrongs*, Durham NC 1983; Harold W. L. Willocks, *The Umbilical Cord. The History of the United States Virgin Islands from Pre-Columbian Era to the Present*, Christiansted 1995.

Shipping Through the Port of St. Thomas, Danish West Indies, 1816-1917

Summary

From around 1670 to 1917 St. Thomas was a Danish possession. The decisive factor in the island's favour was its excellent natural harbour, which in addition was a free harbour, open for the commerce and shipping of all nations. During the 18th century St. Thomas had already become both a regional centre for the Caribbean and an international centre for European shipping links across the Atlantic.

At the beginning of the 19th century St. Thomas experienced a lot of sea traffic to and from the former Portuguese and Spanish colonies in South America, which achieved freedom around 1820. However, the decisive breakthrough for the port came when the British post packet boats began to put in to St. Thomas from 1835. It was simply the most conveniently situated harbour for the European ships after they had crossed the Atlantic. From 1839 onwards steamships made their entry with a vengeance, because the Royal Mail from that year onwards began to send its many post steamers directly from Southampton to St. Thomas. The Danish harbour thus became the centre of the Royal Mail's extensive activities in the Caribbean. To and from St. Thomas ran a large number of feeder routes around the Caribbean and to the American continent.

The number of vessels that called at the port of St. Thomas annually from the 1840's to the 1860's was about 2000-4000, and the annual tonnage was 200.000-300.000 tons. The number of ships toward the end of this period was decreasing, while the tonnage was increasing. The reason for this was that the ships were getting larger and larger. By far the greatest number of ships had sailed from harbours in the Caribbean, whereas by far the largest ships had crossed the Atlantic. Only a minor part of the tonnage was Danish-owned, the major part was British and American. One of the most important products was bunker coal, which was shipped to the harbour in large quantities.

In the 1860's shipping traffic reached its peak as far as the number of ships calling at the port was concerned, and as far as tonnage was concerned this culminated in the 1870's. One of the port's problems was that it was unhealthy, since it was often plagued by yellow fever and cholera. On top of this the place was sometimes ravaged by hurricanes, e.g. in 1837, 1867 and 1916.

Technological developments around 1870 also put St. Thomas at a disadvantage. At this time the development of the expansion steam engine (and a little later the triple expansion engine) meant that ships from Europe could reach all destinations in the Caribbean and Central America directly without the need to take on extra coal along the way. For this and other reasons the Royal Mail moved its Caribbean headquarters from St. Thomas to Barbados in 1885, and just 2 years later the French Compagnie général transatlantique moved its main office to Martinique. However, others, primarily the important Hamburg – America Line, kept their attachment to St. Thomas. The advent of the telegraph in the 1870's also drastically reduced the need for the tramp trade to call at St. Thomas for news.

In the decades around 1900/2000 – 3000 ships a year called at St. Thomas. By far the greatest number of these were British, while, for example, the Danish ships only comprised a small part of the traffic. From about 1890 to 1914 the level of activity in St. Thomas fluctuated up and down, but the general tendency was a decline. Danish attempts to boost the harbour by building a number of new installations and by improving the facilities at the beginning of the 20th century were doomed to failure when World War I broke out in 1914. In 1917 the Danish West Indies were sold to the USA.

The harbour itself, its facilities and administration etc., from the beginning of the 19th century and up to 1917 will be the subject of an article in the Museum's next yearbook.

