

*Erik Gøbel:*

## Sankt Thomas havn i det 19. og tidlige 20. århundrede

*I museets årbog 2000 beskrev forfatteren besejlingen af Sankt Thomas havn 1816-1917. I dette års artikel tegner han et billede af selve havnen med dens folk, fartøjer, fyr, bøjer, lodstjeneste, uddybningsarbejder, ophalerbedding, flydedok, kulfyldningsfaciliteter og kajanlæg med videre. Erik Gøbel er seniorforsker i Rigsarkivet.*

### *Indledning*

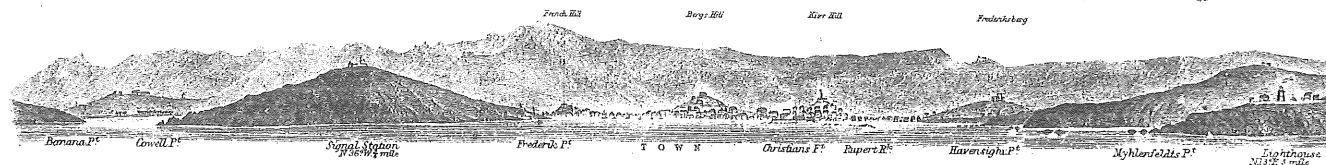
I 250 år vajede Dannebrog over øen Sankt Thomas med byen Charlotte Amalie med den gode naturhavn. I 1917 solgte vi imidlertid Dansk Vestindien – det var de tre små øer Sankt Thomas, Sankt Jan og Sankt Croix – til USA<sup>1</sup>.

Havnen på Sankt Thomas er en af de smukkeste og bedste havne i hele Caraibien. Før Første Verdenskrig var den en vigtig regional stabelplads og et centrum for international handel og søfart, idet mange atlantehavsruiter anløb havnen. Således havde det store britiske Royal Mail Steam Packet Company sit vestindiske hovedkvarter placeret på Sankt Thomas fra 1851 til 1870, det samme havde det lige så vigtige tyske rederi Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktiengesellschaft i perioden fra 1873 til 1914. Desuden havde en række mindre rederier ruter over Atlanten til frihavnen på Sankt Thomas, for eksempel det danske Vestindisk Kompagni. Foruden at

være et internationalt handels- og søfartscentrum var Sankt Thomas et vigtigt knudepunkt for Vestindiens egen handel og søfart. Øen gik ligefrem under navnet »Carraibiens markedsplads«.<sup>2</sup>

For at få et første indtryk af havnen og dens installationer kan vi se på, hvad en velorienteret lokal indbygger, lægen Charles Edwin Taylor, skrev ganske informativt om emnet i 1905.<sup>3</sup>

»Sankt Thomas har haft en begivenhedsrig historie, hvilket hænger sammen med dens fine havn, som ikke har sin lige i Vestindien. Den er nem at sejle ind i, og den udvider sig til et stort og smukt ottekantet havnebassin, hvor der er god og sikker ankerplads for selv de største dampere, hvoraf der anløber og afsejler mange i løbet af et år ... Det er med rette blevet hævdet, at Charlotte Amalie, enten byen ses fra nord, syd, øst eller vest, frembyder et af de smukkeste syn, som kan byde en fremmed velkommen her, især efter en lang sørejse fra Europa«. Og Taylor fortsætter med at berette, at »det er virkelig en lykke for Sankt Thomas, at dens glimrende havn er forsynet med kulfyldningsfaciliteter og reparationsmuligheder for dampskibe, og dens flydedok, maskinværksted og ophalerbedding er altid i beskæftigelse. Det er derfor



Under indsejling til havnen i Charlotte Amalie på Sankt Thomas havde man den smukke by ret forude inderst i havnebugten. Om styrbord var Mühlenfels Point og om bagbord Hassel Island med signalstationen på toppen. Landtoning i Søkortarkivets trykte havnekort 1904. (Rigsarkivet)

*Sailing into the harbour in Charlotte Amalie on St. Thomas you had the beautiful town straight ahead furthest in at the bottom of the harbour bay. To starboard was Mühlenfels point and to port Hassel Island with the signal station at the top. View of the land in the Hydrographic Department's printed harbour map from 1904. (The National Records Office)*

ikke sært, at adskillige store dampskibsrederier finder det hensigtsmæssigt at have deres hovedkvarter her eller i hvert fald benytte Sankt Thomas som anløbshavn. Der er nemlig også mange andre ting, som gør den attraktiv for søfarten ... Den har konkurrencedygtige skibsprovianteringsforretninger og skibsmæglere, skibsværfter med fremragende håndværkere og arbejdsmænd, og ved Brøndsted & Co.s store kulpladser kan ligge skibe på op til 27 fods dybgående og fylde kul døgnet rundt i et tempo af 60 til 100 tons per time. Og slutelig er der West India og Panama Telegraph Company, som sætter en i kontakt med resten af verden i løbet af et par minutter«. Taylor kunne derfor med fuld ret konkludere, at »Sankt Thomas står som et fremragende handels- og søfartscentrum på disse kanter«.

Besejlingen af Sankt Thomas havn er tid-

ligere blevet beskrevet.<sup>4</sup> Mellem 1816 og 1917 anløb mellem 2.000 og 5.000 fartøjer på tilsammen mellem 200.000 og 900.000 tons havnen hvert år. Langt de fleste og største af skibene var britiske. Antallet af skibe toppede i løbet af 1850'erne, 1860'erne og 1870'erne. Gennem 1800-tallet skiftede handelen og søfarten på Sankt Thomas imidlertid fuldstændig karakter. I første halvdel af århundredet stod øens egne handelsfolk for en temmelig indbringende transithandel for egen regning og risiko, men i anden halvdel af århundredet udskiftedes denne med en meget mindre givende kommissionshandel for fremmed regning. Ved slutningen af århundredet var havnen hovedsagelig reduceret til et – ganske vist forholdsvis vigtigt – sted, hvor skibene fyldte kul, provianterede og eventuelt reparerede. Når handel og søfart på Sankt Thomas havde haft så stort omfang, som

tilfældet var, lå en væsentlig del af årsagen i det faktum, at stedet var en frihavn, hvor alle kunne komme, og hvor priserne var forholdsvis lave. En anden vigtig årsag var de moderne havnefaciliteter, Sankt Thomas kunne tilbyde de anløbende skibe.

I det følgende vil blive beskrevet, hvordan havnen var indrettet, og hvordan den blev drevet. Særlig vil der blive fokuseret på havnemesteren og hans folk, på havnens faciliteter og på dens økonomi. Da der hidtil praktisk taget intet er skrevet herom,<sup>5</sup> bygger fremstillingen næsten udelukkende på arkivmateriale i Rigsarkivet, først og fremmest fra Koloniernes Centralbestyrelse – den afdeling i Finansministeriet i København, som stod for det overordnede styre af Dansk Vestindien – og fra forskellige lokale myndigheders arkiver i gruppen af såkaldte vestindiske lokalarkiver.<sup>6</sup>

#### *Havnemesteren og hans folk*

Gennem hele 1800-tallet og frem til 1917 var Sankt Thomas en frihavn. Dette betød dog ikke, at der slet ingen told eller andre afgifter blev opkrævet.<sup>7</sup> Ved forordning af 9. april 1764 var Sankt Thomas (og Sankt Jan) blevet erklæret for frihavne. Det indelbar, at alle nationers skibe kunne anløbe for at handle, proviantere og reparere, men der skulle betales 2 procent told ved import af europæiske varer og 5 procent ved amerikanske. Fra 1782 opgav de danske myndigheder praktisk talt at sørge for at håndhæve en egentlig toldopkrævning, og man lod sig i praksis nøje med en transittold på bare 1-1½ procent. De generelle bestemmelser for havnen i Charlotte Ama-

lie var naturligvis fastlagt af Koloniernes Centralbestyrelse i København, men fortolkningen og den praktiske udmøntning af reglerne lå i hænderne på generalguvernøren i Dansk Vestindien. Han var den øverste embedsmand på stedet, og han besad den indsigt og erfaring med de noget specielle lokale forhold, som var nødvendig for at kunne begå sig i konkurrencen i det internationale miljø i Caraibien.

Den embedsmand, som stod aller nærmest de daglige forretninger, var imidlertid havnemesteren i Charlotte Amalie. Han opfattedes som nummer 2 i den lokale embedsmandspyramide, idet det som regel var ham, der vikarierede for guvernøren under dennes sygdom eller fravær. Således var havnemester C. G. Fleischer kommandant ad interim 1820-1822, og havnemester L. J. Rohde fungerede som guvernør i 1830 og var konstitueret 1831-1832.<sup>8</sup>

Havnemesterembedet var blevet oprettet i 1803 af generalguvernør Frederik von Walterstorff og godkendt af kongen i 1806. Den første havnemester var Carl Gottlieb Fleischer, der sad i embedet helt til tre år før sin død som en gammel mand i 1822.<sup>9</sup> Han var en af byens rige og ansete købmænd, og han ejede blandt andet briggen SANKT THOMAS PAQUET, der gik i fart på Nordamerika.

Den umiddelbare årsag til, at myndighederne ønskede sig en havnemester eller havnekaptajn, var, at mangel på opsyn med havnen havde bevirket, at mange lossede ballast på yderst ubekvemme steder i selve havnebassinet, og at der efterhånden lå adskillige gamle sunkne skibsskrog og

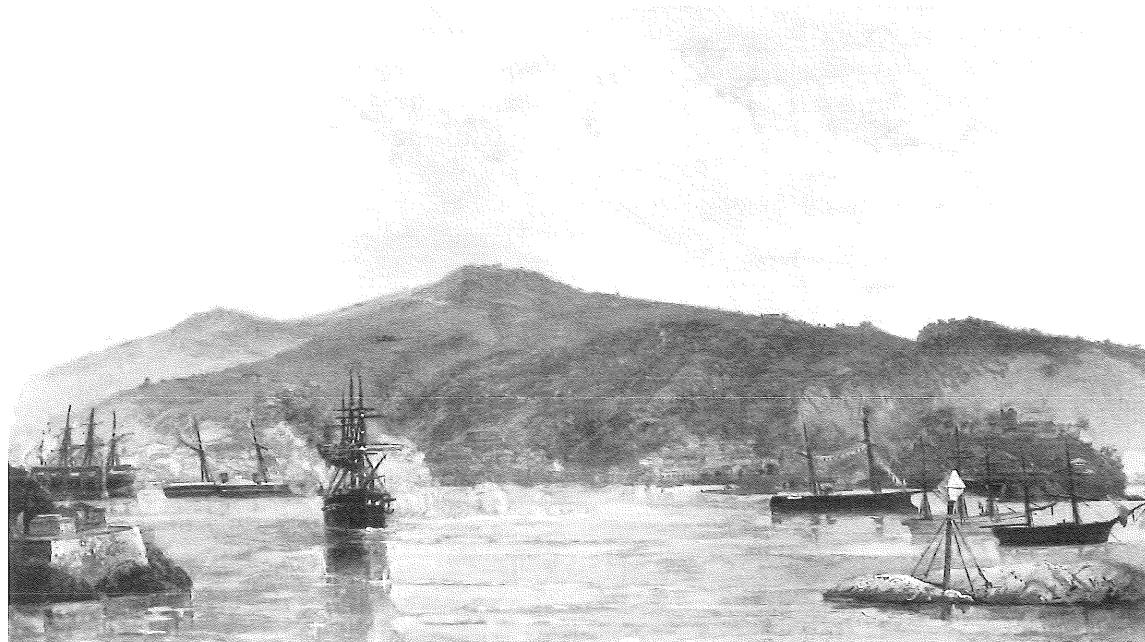
generede. Ydermere fandt man det ønskeligt, om alle ankommende og afsejlende fartøjer kunne blive inspiceret, blandt andet for at sikre, at ingen slaver flygtede ad søvejen.<sup>10</sup>

I de skriftlige instrukser for havnemesteren i 1806, 1882 og 1907 kan man få et glimrende indtryk af hans arbejdsopgaver.<sup>11</sup> Han havde ansvaret for alt i havnen, men først og fremmest for at opretholde god ro og orden. Han skulle også have opsyn med og sørge for vedligeholdelse af broer, bolværker, fortøjningspæle, værfter, mærker,

bøjer og så videre. Endvidere var han bemyndiget til at udøve myndighed og træffe afgørelser i alle spørgsmål vedrørende havnens forhold.

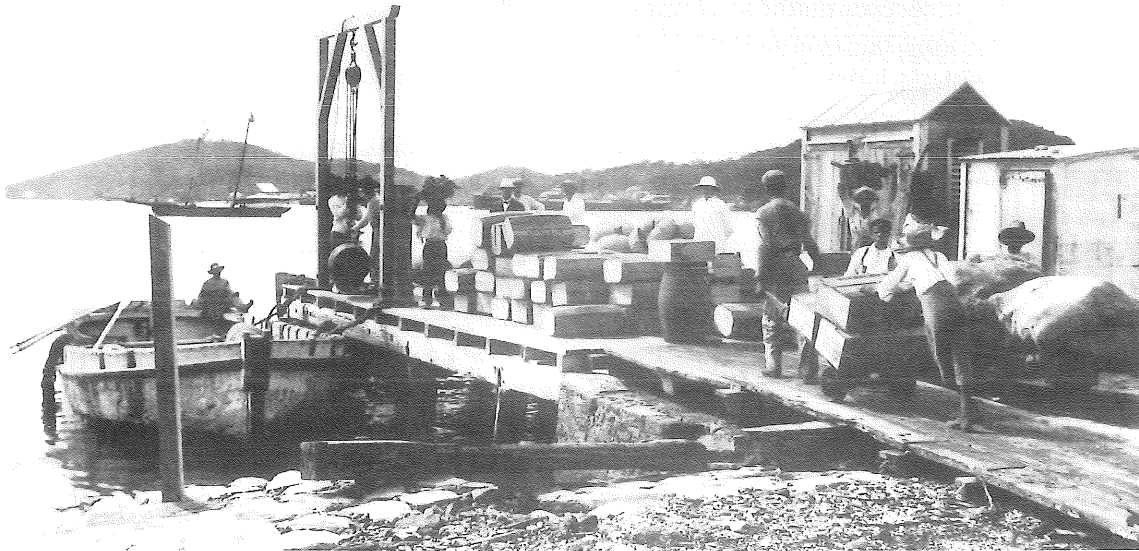
Til at hjælpe sig havde havnemesteren ansat en havneassistent, en lods (som også holdt vagt på havnen om natten) samt et antal arbejdsmænd og roere. Alle bar uniform, når de var i tjeneste.

Straks når et skib løb ind i havnen, skulle havnemesteren – allerede inden det kastede anker – erkyndige sig om sundhedstilstanden ombord, og det var ham pålagt om



Orlogsfregatten SJÆLLAND damper ud af havnen. I baggrunden anes byen, til venstre er batteriet på Frederikspytten af Hassel Island, og til højre er anbragt sømærket på Rupert Rock. Maleri af Frederik Visby, sandsynligvis fra 1882. (Handels- og Søfartsmuseet)

*The naval frigate SJÆLLAND steaming out of the harbour. In the background the town can just be made out. To the left is the battery on Frederik's Point on Hassel Island, and to the right the navigation mark is placed on Rupert Rock. Painting by Frederik Visby, probably from 1882. (Danish Maritime Museum)*



Som på så mange andre pladser kunne ikke alle skibe komme til kaj. De ankrede ude i havnebassinet og måtte under noget besvær losse og lade ved hjælp af pramme og lægtere.  
(Kongelige Bibliotek)

*As in many other harbours it was not possible for all ships to come alongside the quay. They anchored out in the harbour basin and with some difficulty were unloaded and loaded with barges and lighters.  
(The Danish Royal Library)*

nødvendigt at tilkalde karantænelægen. I givet fald var det også havnemesterens ansvar at overvåge skibet for at sikre, at det ikke brød en pålagt karantæne. Han anviste alle ankommende skibe en passende ankerplads i det store havnebassin og angav, præcis hvor besætningen måtte kaste ballast eller affald overbord, og hvor man i givet fald måtte skrabe og kalfatre fartøjet. Han afkrævede skibets fører de nødvendige toldpapirer, manifester, kon-

nossementer og lignende og sørgede for at få disse dokumenter sendt til toldforvalteren i toldboden hurtigst muligt. Såfremt et fartøj medbragte post, skulle denne ufortøvet sendes til byens postkontor. Og til postmesteren skulle havnemesteren straks sende lister over alle eventuelle ankomende passagerer fra skibet. Ydermere skulle havnemesteren holde nøje øje med fyrene og sømærkerne samt holde nøje opsyn med havnens ballastlægttere og fær-

gebåde – og med disses takster og roere.

Om natten var der altid et par af havnemesterens folk, som havde tjeneste for at holde øje med alt, hvad der måtte foregå fra solnedgang til solopgang. De vagthavende skulle praje eventuelle ankomne fartøjer og først og fremmest sørge for, at illegal lossen og laden ikke fandt sted. Da havnens patruljebåde jo ikke kunne føre flag efter solnedgang, bar vagthavende og hans to roere huer med bånd med indskriften »Sankt Thomas H. M.«,<sup>12</sup> hvor HM stod for havnemester.

Embedet som havnemester sikrede sin indehaver en anelig personlig indtægt i form af sportler – vederlag til embedsmanden personlig for udførte embedshandlinger. Dette var imidlertid også nødvendigt, da han ikke modtog nogen fast løn for sit arbejde. I første halvdel af 1800-tallet modtog havnens chef et beløb på 0,64 dollar<sup>13</sup> per ton, som et udenlandsk fartøj var drægtigt, når det lossede eller lastede i Sankt Thomas havn, men dog kun det halve af dette beløb, i fald fartøjet kun anløb for at bunkre, proviantere, telegrafere eller afvente ordrer. Alle fartøjer under Dannebrog erlagde derimod et fast beløb på omkring 12 dollars, når de lossede eller lastede i havnen.<sup>14</sup> Fra omkring midten af århundredet blev sporteltaksten for fremmede fartøjer på under 8 tons drægtighed reduceret til halvdelen af det tidligere beløb. Efter en lov af 16. april 1862 om handel og søfart på Sankt Thomas skulle også de mindste både og andre småfartøjer, som indtil da havde været fritaget for at yde sportler til havnemesteren, nu betale ham,

fordi de trods alt var til ikke uvæsentligt besvær for ham på grund af den inspektion og det opsyn, han og hans folk skulle holde med dem. På denne tid afkrævedes de skibe, som besøgte havnen, følgende store og små afgifter: told- og vejerpenge, skibsafgifter (i form af ankrepenge, toldbroafgift og søudrustningsafgift), mæglergebyr, havnemestergebyr, fortsportler og eventuelt gebyr til karantænelægen. Dog kunne der blive tale om fritagelse eller reduceret betaling for havarister eller skibe i pakETFart.<sup>15</sup>

Da sportelsystemet var blevet iværksat i begyndelsen af århundredet, var det meningen, at det skulle give havnemesteren en årlig indtægt på omkring 2.000 dollars. Men i 1825 og 1826 viste det sig, at hans sportelindtægter efterhånden var nået op på henholdsvis 10.000 og 13.000 dollars, og i 1834 lå de på næsten 9.000 dollars ifølge hans eget opgivende.<sup>16</sup>

En af dem, som nød godt af den tætte trafik og voksende omsætning på havnen i Charlotte Amalie, var den senere så bekendte Peter von Scholten. Han kom som ung til Sankt Thomas som vejermester i 1814, blev stadshauptmand i 1818, toldintendant i 1822 og guvernør på Sankt Thomas i 1823, inden hans kometagtige karriere kulminerede med udnævnelsen til generalguvernør over Dansk Vestindien i 1827, hvorefter han flyttede til Sankt Croix. Hans løn og sportler på Sankt Thomas havde utvivlsomt lagt en solid grund for hans hastige opstigen.

Ved havnemester Fleischers afgang i 1819 blev hans efterfølger Levin Jørgen Rohde, som havde været assistent hos sin forgæn-



ger siden 1814. Han var født i 1786 på Sankt Thomas og var søofficer af uddannelse. I 1849, hvor hans indkomst fra sportlerne androg næsten 7.000 dollars, blev han af Finansministeriet i København bedt om at acceptere en reduktion af sin store indkomst, men Rohde afslog indigneret. Finansminister Wilhelm Sponneck fandt situationen helt uacceptabel og endte med at afskedige den aldrende havnemester i

Havnemester Levin Jørgen Rohde blev som 30-årig i 1816 havnechef og tre dage efter ægtede han sin purunge niece. Da han trak sig tilbage som en velstående mand, efterfulgtes han af sin svoger Th. A. Kjær. Maleri af C. A. Jensen.

(Efter Th. Hauch-Fausbøll: *Af Slægten Browns Historie*, 1918)

*In 1816 Levin Jørgen Rohde became Harbourmaster at the age of 30 and three days later he was married to his very young niece. When he retired as a wealthy man, he was succeeded by his brother-in-law Th. A. Kjær. Painting by C.A. Jensen.*

*(From Th. Hauch-Fausbøll: *Af Slægten Browns Historie*, 1918)*

1854, dog i nåde og med pension. Han havde ellers gjort det ganske godt gennem de 33 år, han havde været havnechef. Særlig var Rohde interesseret i signalsystemer til lands og til vands. Efter sigende var han temmelig monoman og talte kun ugerne om andet, så selv hans venner kaldte ham signalgal. I 1835 udkom i København hans berømte bog »Fuldstændigt signalsystem til brug for alle nationers skibe, såvel om dagen som om natten, med de midler alene, som haves ombord i ethvert fartøj, uden anskaffelse af nogetsomhelst nyt«. Bogen blev i årene derefter oversat til de syv vigtigste fremmedsprog og meget udbredt. Kendt er også Rohdes telegrafordbog og hans glimrende kort over sydsiden af Sankt Thomas, trykt i 1822. I løbet af sin karriere nåede han at blive både ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd.<sup>17</sup>

Fra 1854 gik man over til at yde havnemestrene en fast løn, medens sportlerne, som stadig opkrævedes, nu gik i den offentlige kasse.<sup>18</sup> Havnemesterens årlige gage blev i 1855 fastsat til bare 2.000 dollars; i

1863 havde han dog fået et ekstra personligt tillæg på 600 dollars om året; i 1875 var hans løn stadig 2.000 dollars, dog nu uden tillæg; men i 1885, 1895 og 1905 modtog han 1.200 dollars, hvortil i 1905 kom 275 dollars ekstra.<sup>19</sup> Desuden havde indehaveren af havnemesterembedet til stadighed en biindtægt i form af såkaldte uvisse indtægter, der mindede om sportlerne. Således beløb for eksempel hans andel af lods-pengene 1900-1905 sig i gennemsnit til 731 dollars per år, medens hans andel af gebyrer for udstedte attester androg yderligere 25 dollars.<sup>20</sup> Også havnemesterens undergivne folk fik deres del af kagen til deling; de modtog tilsammen 701 dollars i gennemsnit hvert år fra 1872 til 1881.<sup>21</sup>

Som ny havnemester konstituerede man i 1854 Thomas Andreas Kjær, som på det tidspunkt havde været L. J. Rohdes assistent i 25 år. Han var født på Næss Jernværk i Norge i 1795 og havde sin bolig tæt på havnen, nemlig i Dronningens Gade 57.<sup>22</sup> Han blev i 1863 afløst i embedet af søløjtnant Carl Sophus Dorph, der var født i 1835, men døde efter kun ti dage på posten som havnemester. I hans sted ansattes hans jævnaldrende kollega Victor Hansen,<sup>23</sup> der varetog bestillingen i et par måneder, indtil han kunne afløses af søløjtnant Nicolai Jacobsen.<sup>24</sup> Denne, som var født i 1834, blev allerede i 1866 afløst på posten af den ældre kaptajnløjtnant Anthon Rudolph Hedemann, født 1816.<sup>25</sup> Også han sad imidlertid kun ganske kortvarigt i embedet som havnemester, idet han allerede i 1868 blev erstattet af den unge velanskrevne skibsfører Chr. Leigh, der var født omkring 1835, og som blandt andet var kaptajn på

Jacob Holms store vestindiefregat NEPTUNUS.<sup>26</sup>

Den sidste havnemester i Charlotte Amalie var Theodor Wilhelm Conrad Kruse, der var født i 1845, og som konstitueredes i stillingen i 1882 efter at have været på Sankt Thomas helt tilbage fra 1868 og havneassistent siden 1871. Ikke før i 1907 modtog han egentlig udnævnelse som havnemester. Kruse lagde hele sin karriere i havnens administration, idet han blev siddende lige til øernes overdragelse til amerikanerne i 1917. I hele sin embedsperiode havde Kruse glimrende styr på alt i havnen – både hvad angik folk og materiel. Ved øernes salg i 1917 havde han arbejdet i havnekontoret i mindst 45 år. Efter salget rejste han til Danmark, hvor han døde i 1927.<sup>27</sup>

I hele den lange periode fra 1854 til 1907 havde Finansministeriet holdt embedet som havnemester besat ved konstitution. På denne måde sparede man en smule på lønudgiften, idet den normerede årsløn var sat til 2.000 dollars, medens den konstituerede havnemester kun modtog 1.200 dollars. I de første år af 1900-tallet var staben også normeret med to havneassistenter, men kun den ene af disse stillinger var besat, da de bevilgende myndigheder ikke syntes, der var arbejde nok til to assistenter. Her sparede man altså en løn på 600 dollars om året.<sup>28</sup>

I forbindelse med de organisatoriske ændringer på havnen fra 1907 ansatte man en teoretisk og praktisk uddannet havneingeniør til at bistå havnemesteren og havneadministrationen i det hele taget. Samtidig besatte man langt om længe også stillingen



som anden havneassistent, blandt andet fordi både havnemester Kruse og havneassistent Fischer var blevet ældre mænd af svagt helbred og med mange embedsforretninger, og da man i høj grad manglede en person, som kunne fungere som lods i havnen.<sup>29</sup>

Medens myndighederne således fra 1854 fratog havnemesteren en del af hans meget store indkomster, lod man ham til gengæld beholde den imponerende uniform. Såfremt han ikke var søofficer – og altså kunne bære officersuniformen – måtte han anlægge følgende daglige uniform: Frakke af mørkeblåt klæde med opstående krave, hvorpå to guldtressede knaphuller; opslag uden distinktion; to rader gule ankerknapper; benklæder af blå klæde eller hvidt lærred; klædeshue af samme farve som frakken, med kokarde og en – forskellige fra den som anvendes til militærdistinktion – bred guldtresse under kokarden. Hans gallauniform var endnu flottere: Kjole af mørkeblåt klæde med opstående krave, hvorpå et guldbroderet anker på hver side; opslag med guldgalon; en rad gule ankerknapper og hvidt underfor; benklæder af mørkeblåt klæde med smal guldtresse; hvid vest med en rad gule ankerknapper; trekantet hat med kokarde, guldkrampe og kordoner; kårde med civil port d'épée. Havnemesterens assistent bar en næsten lige så fin uniform.<sup>30</sup>

Hensigten med disse uniformer synes snarere at have været at gøre indtryk på de fremmede skibsførere med flere end at sikre komforten for de stakkels embedsmænd, som var tvunget til at bære unifor-

merne i det tropiske klima. I 1882 tillod man dog et lille skridt i retning af bekvemmeligheden, idet det i daglig tjeneste blev tilladt havnemesteren at bære en jakke af mørkeblåt klæde med nedfaldende krave og to rader gule ankerknapper samt en ærmedistinktion af tre smalle guldtresser, forskellige fra de til militært brug fastsatte og uden sløjfe.<sup>31</sup>

Hvilket indtryk disse ydre tegn gjorde på en førstegangsbesøgende får man et godt indtryk af gennem journalisten Henrik Cavlings levende beskrivelse fra 1894 af sin ankomst ombord på den tyske damper BAVARIA.<sup>32</sup> »Undervejs ind i havnen ser vi fra damperen en elegant orlogschalup, hvori fire fede, pragtfuldt uniformerede negre betjener årerne. Ved roret, ombølget af et splitflag, sidder der en elegant embedsmand, som vi tror er guvernøren. Det viser sig imidlertid at være den lokale lods, hr. Christiansen, der skal føre os i havn. Vi standser og lader lodsens gå ombord, og damperen slår på ny et slag med skruen, da vi ser endnu en elegant monteret båd, ligeledes med smukt uniformerede negre og et kostbart splitflag. Den civile gentleman ved roret er byens havnemester, der er ude for at trække frisk luft. I forbigående tilkaster han os et oplivende bonmot. Så lægger vi til ved en af kulpladserne, og der nærmer sig en tredie, noget mindre elegant udstyret båd, hvorfra der også vajer splitflag. I båden sidder karantænelægen, dr. Mortensen«.

Nederst i havnens hierarki var havnearbejderne, de såkaldte sjovere. Såfremt de ønskede beskæftigelse i Sankt Thomas, måtte de underlægge sig myndighedernes

bestemmelser og skulle ligefrem have en polititilladelse. Denne skulle fornyes hver tredje måned. Dog behøvedes en sådan ikke, hvis man udelukkende var beskæftiget som kulbærer. »Enhver [anden] sjøver skal for at være kendelig, bære på armen eller hatten et messingskilt, forsynet med hans nummer og årstallet for tilladelsen, hvilket leveres ham af politiet. Han er berettiget til at komme overens med arbejdsgiveren om lønnen for sit arbejde, men er der ingen aftale truffen, skal 1 dollar for en dags arbejde i land og 1 dollar 25 cents for en dags arbejde ombord i et skib i havnen – tillige med fri befordring til og fra skibet – anses som lovlig betaling«. Således sagde paragraf 2 i anordning af 3. august 1872 om sjøovervæsenet på Sankt Thomas.<sup>33</sup>

Dette danske system fungerede tilsyneladende relativt godt. I hvert fald var mange skibsførere så tilfredse med sjøverne fra Charlotte Amalie, at de ofte tog dem med sig ombord på de videre rejser rundt i Caribien, indtil de satte dem af igen i den danske havn ved rejsens slutning.

#### *Havnens fartøjer*

Havnen i Sankt Thomas rådede gennem tiderne over en række store og små, mere eller mindre specielle fartøjer.

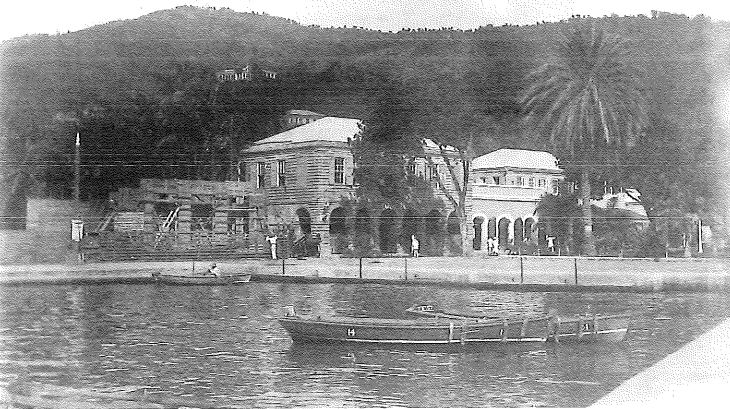
Havnemesteren holdt alle færgebåde og bumbåde under nøje opsyn. Sankt Thomas var berømt for sin glimrende båd tjeneste, som sørgede for al transport mellem land og skibene, der lå for anker i havnen. En snes privatejede robåde havde autorisation til denne opgave: tolv tomandsbåde og otte enkeltmandsbåde. Indtil slaveriets ophæ-

velse på de tre danske øer i 1848 var både- ne bemandede med befarende og tilforladelige neger-slaver. Disse skulle altid om venstre arm bære en rund blik- eller messingplade med fartøjets autorisationsnummer. Kort efter emancipationen blev armringene imidlertid afskaffet, og i stedet blev bådne- gerne gjort let kendelige ved huebånd med indskriften »Sankt Thomas H. M.« – som tegn på, at folkene var under havnemeste- rens opsyn og ansvar.<sup>34</sup>

Bådene skulle være til tjeneste hver af ugens syv dage fra klokken 6 om morgenen til klokken 7 om aftenen. Bådtaksterne var nøje fastlagt.

Således kostede det 1 dollar fra 1807 at blive færget i en tomandsbåd fra Konge- værftet ved fortet i centrum af byen til en af batteripynterne ved havnemundingen, men prisen var kun 0,64 dollar for samme tur i en noget langsommere roet enmands- båd. En kortere tur fra Værftet til Prince Rupert eller Careen Hole kostede 50 cents med to mand ved årerne og 35 cents med kun en roer.

Når den rejsende skulle transporteres til- bage, kostede dette kun det halve, hvis man benyttede samme båd som på udturen – men vel at mærke kun hvis den ikke skulle vente mere end en time derpå. De to- mandsbetjente færgebåde kunne medtage op til tre passagerer »tillige med deres kuf- ferter, køje og rejseklæder«, men de en- mandsbetjente måtte kun tage to passage- rer med bagage. I 1880 var taksterne redu- ceret mærkbart, så det kun kostede 14 cents at blive færget fra Værftet til en dam- per i havnen. Priserne var malet klart synli- ge på hver båds agterste tofte.<sup>35</sup>



Havne- og lodsvæsenet rådede nødvendigvis også selv over et antal egne fartøjer til transport rundt i og udenfor havnen. I 1908 drejede det sig således om: en gig på 25 fods længde, to lodsåde, en gig på 19 fod og endelig en mindre båd. Af tilbehør disponerede man i bådehuset blandt meget andet over en masse årer, bådshager, solsejl, bådsejl, flag og så videre.<sup>36</sup>

Det eleganteste fartøj, som sorterede under havnemesteren, var guvernørens gig. I slutningen af den danske tid var den et særdeles fornemt fartøj, bemanded med sluproere, klædt helt i hvidt og med lyseblå kraver. Når guvernøren var passager i gigen, førte den et lille dansk flag forude og et stort agter.

Et af de længst benyttede kan tjene som eksempel på havnens grovere arbejdsfartøjer. Der var i dette tilfælde tale om en bugserdamper, som byggedes i 1864 hos Baumgarten & Burmeister i København for

Inderst i havnen ved Kongeværftet lå færgebådene parat. De var alle forsynet med tydelige autorisationsnumre. Midt i billedet ses toldboden med den praktiske overdækkede buegang foran.

(Handels- og Søfartsmuseet)

*Furthest in inside the harbour at Kongeværftet the ferry boats lay ready. All of them had clear authorisation numbers attached to them. In the middle of the picture is the customs house with the practical covered archway in front.*

(DMM)

Finansministeriets regning, og som var bestemt til brug i Sankt Thomas havn.<sup>37</sup> Det var et moderne fartøj af jern og forsynet med skrue i stedet for de efterhånden gammeldags skovlhjul. Dens vertikale compoundmaskine udviklede 35 hestekræfter, hvilket i godt vejr kunne give båden en hastighed af otte eller ni knob. Dog var fartøjet ganske tidstypisk også udstyret med to master og en fuld skonnertrig, så man under passende omstændigheder kunne gå for sejl alene og derved spare på de altid knappe og dyre kul. Dette var bydende nødvendigt, thi kullasten kunne kun rumme kul til 18 timer for fuld damp. Slæbebådens skrog var 90 fod langt, havde en bredde af 16 fod og stak 6 fod 9 tommer. Tonnagen var 60 bruttoregister tons. Prisen for hele herligheden var 15.000 rigsdaler.

Chef ombord på damperen blev skibsfører M. Lauritzen, og til førstemanden udnævntes Ferdinand Lau, der var udlært maskinarbejder og fra 1860 havde været maskinmester på hjuldamperen FREDERIK DEN SYVENDTE i fart på Roskilde Fjord. Udover de to chefer bestod slæbebå-

dens besætning af en andenmaskinmester og to fyrbødere.<sup>38</sup>

Umiddelbart efter afleveringen fra værftet den 28. juni 1864 blev bugserdamperen rekvireret af orlogsflåden og i juli og august benyttet i krigen mod tyskerne.

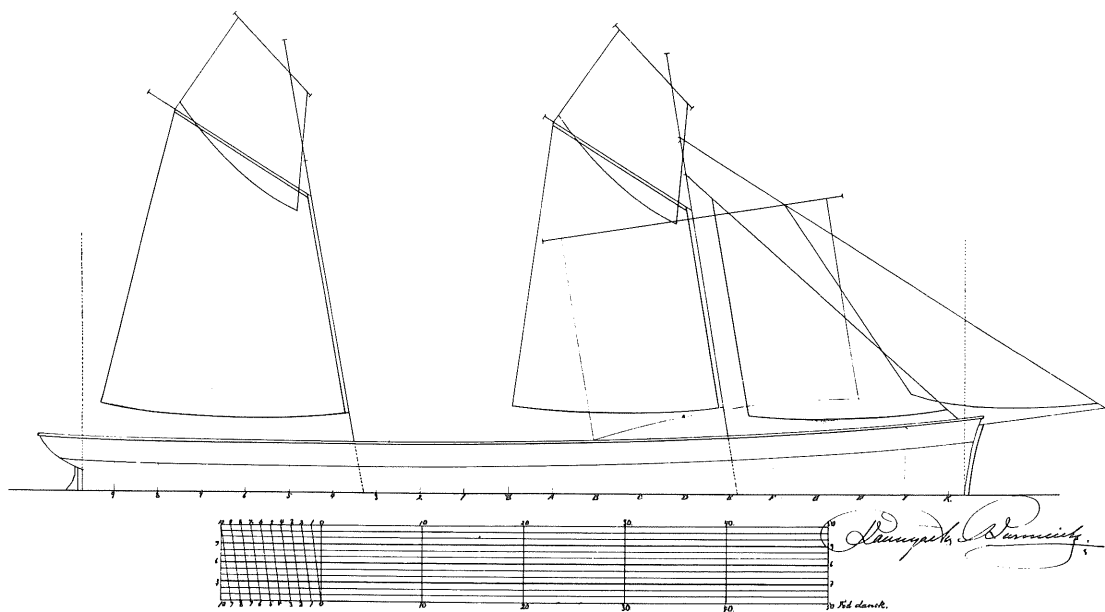
Efter fredsslutningen afsejlede skibet mod Vestindien, som det hele tiden havde været meningen. Man afgik fra København den 31. august 1864, men modvind og hård sø tvang den lille damper ind til Lillesand, hvor man lå et par døgn. Natten efter afsejlingen fra den norske havn ramtes man af en byge, som brækkede toppen på stormasten. Man måtte så påny søge nødhavn, denne gang i Harwich, hvor en ny mast og rig blev isat i løbet af to døgn. Kaptajn Lauritzen benyttede denne lejlighed til også at fylde op med ½ ton kul og til at proviantere. Fra England fortsatte man gennem Kanalen og videre til Lissabon, hvor skibet lå fra den 22. til 29. september og blandt andet fik 20 tons kul ombord. Næste planmæssige stop var i Funchal på Madeira, hvor man kortvarigt ankrede op den 28. september fra klokken 11 om formiddagen til klokken 9 om aftenen. Her tog man vand, forfriskninger og 11 tons kul ombord, inden turen gik tværs over Atlanten. Da den lille bugserdamper nu havde næsten vindstille de fleste døgn, lod Lauritzen maskinen sætte dampen op og gik for halv kraft indtil den 16. oktober, hvor han kun havde 9 tønder kul og lidt vand tilbage. De næste to uger kæmpede man sig frem i flov vind, indtil damperen endelig kunne kaste anker i havnen på den caraibiske ø Antigua den 30. oktober om morgenen. Efter at

have taget det nødvendige vand og kul ombord fortsatte man klokken 4 eftermiddag mod Sankt Thomas. Her ankom man til havnen den næste dag klokken 5 eftermiddag.

Kulforbruget havde vist sig at være knap 1 dansk tønde i timen, hvorved Baumgarten & Burmeister havde overholdt de i byggektrakten opstillede mål.<sup>39</sup> Man må også sige, at skibsfører Lauritzen havde klaret sin opgave på bedste vis, idet han i tidvis ganske hårdt vejr havde sørget for at få sit lille fartøj over Atlanten i god behold, skønt det ikke var særlig sødygtigt og knap nok kunne rumme tilstrækkelige mængder af kul og vand til at krydse oceanet.

Den energiske bestyrer af havneforbedringsarbejderne, premierløjtnant C. F. T. Zeilau, foreslog lidt uninspireret i 1864, at den nye damper skulle kaldes SANKT THOMAS – eller snarere SANKT THOMAS TUG, da et af Royal Mail's skibe allerede bar det første af navnene.<sup>40</sup> I stedet valgte Finansministeriet at kalde fartøjet VICEGUVERNØR BERG, idet man opkaldte det efter Hans Henrik Berg, som havde været en meget vellidt embedsmand i Dansk Vestindien i et halvt hundrede år, men som netop var død.

Allerede i løbet af det første par måneder efter sin ankomst til Vestindien viste VICEGUVERNØR BERG sin berettigelse både i og udenfor havnen. Således hjalp det en engelsk brig af grunden på Anegada, hvorved man tjente 1.000 dollars, og man assisterede ved Sombrero, Crab Island og to gange på Sankt Croix.<sup>41</sup> Bugserfartøjet overlevede adskillige orkaner og gjorde god og uafbrudt fyldest i og ved havnen – tidvis blandt andet som passager- og fragtdamper mel-



Skruedamperen VICEGUVERNØR BERG havde jernskrog og var hækbygget med rundt spejl. Typisk for sin tid var bugserdamperen udstyret med sejl til supplement af maskinkraften. Sejltegnning fra Baumgarten & Burmeister 1863, hvor fartøjet blev bygget.  
(Rigsarkivet)

*The screw steamer VICEGUVERNØR BERG had an iron hull and was stern built with a round stern. Typical for its time the steam tug was fitted with sail as a supplement to its engine power. Sail drawing from Baumgarten & Burmeister 1863, where the vessel was built.  
(The National Records Office)*

lem Sankt Thomas og Sankt Croix – indtil det blev ophugget i 1883.

På denne vigtige rute havde den afløst den smukke lille skrudedamper CLARA ROTHE, som ejedes af handelshuset George Nunes på Sankt Thomas. Meget senere kom ØK's elegante motorskonnert VIKING til at gå to gange ugentligt mellem øerne med post og passagerer og lidt fragt. Dette smukke og velindrettede skib var bygget i

1905 i København, og fra året efter gik det i hurtig og meget påskønnet pendulfart mellem Sankt Thomas og Sankt Croix. VIKING strandede imidlertid i 1912 på et af de mange skær ved Sankt Thomas' kyst og måtte sendes hjem til Danmark. Det afløstes i 1913 af samme kompagnis motorskonnert DANNEBROG, som opbrændte allerede i 1915.<sup>42</sup>

Det almindeligste transportmiddel mel-

lem øerne var og blev dog sejlskonnerterne. Den mest bekendte og længst tjenende blandt disse var den såkaldte guvernementsskonnerter VIGILANT.<sup>43</sup> Den var efter sigende en ussel gammel sørøverskonnerter. Fartøjet havde 9 mands besætning og kunne tage op til 30 passagerer foruden post og lidt fragt. Da Henrik Cayling i 1894 så skonnerter, påstod han, at den var »så mør, at man må træde forsigtigt for ikke at sætte benene igennem den«. <sup>44</sup>

Rejsen mellem Sankt Thomas og Sankt Thomas kunne en hurtigsejler gøre på 4½ time for sejl alene, men overfarten kunne også vare adskillige døgn, hvis vind og strøm drillede.

#### *Fyr med mere*

Et godt stykke ind i 1800-tallet klarede havnen sig uden anduvnings- eller ledefyr. Som vi har set, var det ikke meningen, at fremmede skulle anløbe i mørke, hvilket skibsførerne da heller ikke ønskede under normale omstændigheder, hvor man blot kunne vente til daggry og da søge risikofrit ind.

Efterhånden følte både borgere og myndigheder dog et påtrængende behov for at få installeret et fyr. Og det endte med, at man i marts 1844 for første gang kunne tænde det helt nye lygtefyr på Mühlenfels Point, som er den østlige huk ved havnemundingen.<sup>45</sup> På det derværende batteri opførte man et tårn, hvis top var 92 fod over havets overflade. Fyret var fra begyndelsen forsynet med fine røde glasruder ud mod havet, men de erstattedes allerede i december samme år med helt klare glas, som gav lyset en længere rækkevidde.

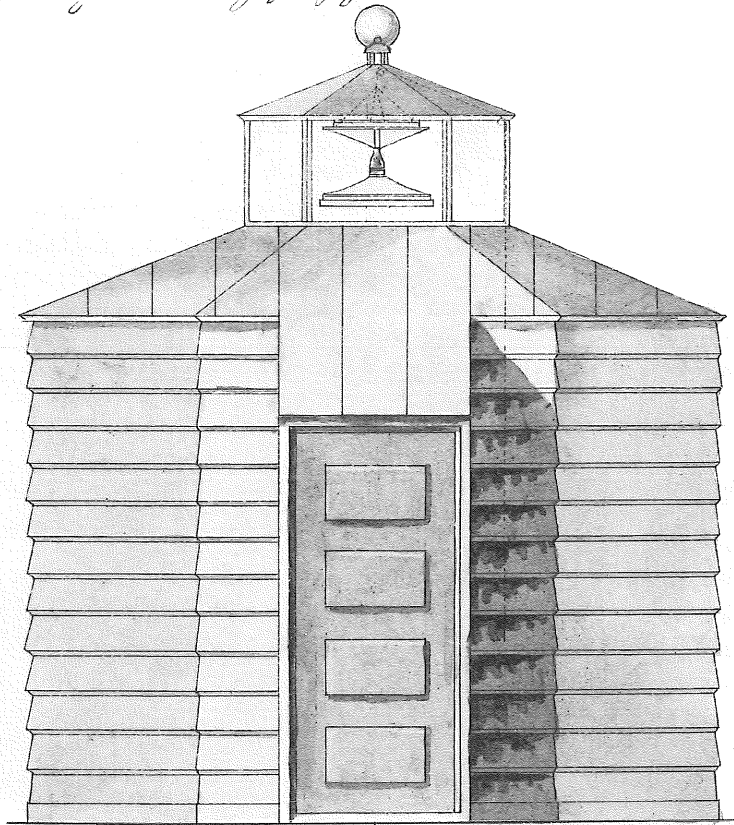
I 1867 blev fyret imidlertid næsten helt ødelagt i orkanen den 29. oktober, så man erstattede det med et midlertidigt arrangement, hvis hovedbestanddel var en stor lanterne fra et britisk skib, som var sunket i selve havnen under uvejrets rasen. Det kan ikke undre, at de engelske postdampere gentagne gange klagede over, at dette fyr var alt for svagt.<sup>46</sup>

Et ordentligt dioptisk fyr blev ikke indrettet på Mühlenfels Point før i 1872. Dette nye fyr var placeret 115 fod over havoverfladen, og det havde et fast hvidt lys af femte klasse, så det kunne øjnes i en afstand af 12 sømil.<sup>47</sup>

I 1873 så man sig derfor parat til at indføre opkrævning af fyrpenge, efter at kolonialrådets indstilling havde fået kongens underskrift og var blevet til anordning af 4. januar 1873.<sup>48</sup> Dennes første paragraf lød: »Alle skibe på 50 tons og derover skulle, hver gang de anløber Sankt Thomæ havn, erlægge fyrafgift af en fjerdedel cent vestindisk mønt per registerton af hvert skibs drægtighed, hvilken afgift bliver at indbetale på Sankt Thomas toldkammer samtidig med de øvrige skibet påhvilende afgifter. Fritagne for bemeldte afgift er skibe i regelmæssig fart mellem de dansk-vestindiske øer«. Ved anordning af 14. september 1877 blev fyrpengene sat op til det dobbelte beløb.<sup>49</sup>

Efterhånden blev det faste fyr fra 1873 for utidssvarende, da både trafikken tiltog i intensitet, og skibene voksede i størrelse. Man så sig derfor nødsaget til at afskaffe fyrpengene igen i 1893.<sup>50</sup> En medvirkende årsag hertil var, at de samlede udgifter, som

*Tegning af et Lygtefyrv til Indløbet ved St. Thomas*



Lampefyret på Mühlensfels Point var opført i 1844. Den fine seksskantede træbygning var godt tre meter høj.  
(Rigsarkivet)

*The lamp light on Mühlensfels Point was erected in 1844. The elegant hexagonal wooden building was over three metres tall.  
(The National Records Office)*

anløbende fartøjer måtte erlægge i Sankt Thomas, med tiden havde nået samme eller højere niveau, end afgifterne havde i konkurrerende caraimiske havne.

Da premierløjtnant E. Jessen fra orlogsskonnerten INGOLF i 1906 opmålte Sankt

Thomas havn, og Søkartarkivet året efter udgav et nyt detaljeret kort over havnen i målestoksforholdet 1:6.000, var fyret på Mühlensfels Point angivet med en synsvidde på 12 sømil. Desuden var der anbragt koste med forskellige topbetegnelser på Scorpi-

Farvandsfyret på Buck Island 4 sømil sydøst for Sankt Thomas havn kom på tegnebrættet i 1913 og blev sat i drift i 1916. Fyret hjalp ankommende skibe til at finde sikkert frem til havnen.

(Handels- og Søfartsmuseet)

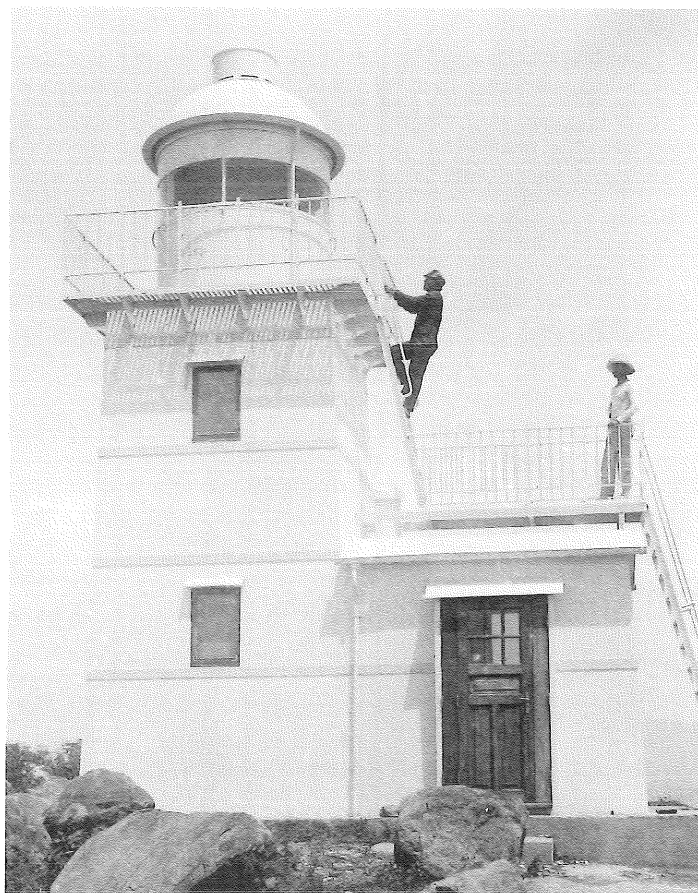
*The fairway light on Buck Island about 4 nautical miles south-east of St. Thomas' harbour was put on the drawing board in 1913 and was taken into use in 1916. The light helped arriving ships to enter the harbour safely.*

(DMM)

on Rock og Rhode Bank samt en båke på Rupert Rock. Sammen med en grøn og en rød gaslygte ved fortet og Kongeværftet skulle de sikre en sikker indsejling til selve havnebassinet.

Den tidligere fyrinspektør og i 1910-1911 chef for INGOLF på dennes togt til Vestindien, C. Carstensen, var meget lidt imponeret af disse forhold. Han udtalte, at fyret på Mühlentfels Point slet ikke kunne ses langt nok væk til at fungere som anduvningsfy, og de to gaslygter kunne kun tjene som belysning ved selve landstigningen på Kongeværftet, ikke som ledely. Carstensen konkluderede, at »havnens fyrvæsen står langt under, hvad man med billighed kan forde i en så udmærket havn, og kommer ikke engang på højde med en by som Køge«. <sup>51</sup>

I 1912 blev fyret på Mühlentfels Point ombygget til et meget stærkere lysende blinkfy, som kunne tjene som egentligt anduvningsfy for havnen. Marineministeriets fyrdirektorat stillede for en rimelig betaling et gammelt fyrapparat (et kombineret spejl- og linseapparat) fra Vejrø til rådighed for Sankt Thomas havneråd, idet direkto-



ratet dog syrligt bemærkede, at under fyrets udskiftning »kan der som midlertidigt fyr anbringes en af stationsskibets ankerlanterner, der vist lyser lige så godt som fyret i dets nuværende tilstand«. Hovedfyret suppleredes af to faste røde ledely i bakkerne bag havnen. Med disse over ét førtes ankommende fartøjer først sikkert øst om Scorpion Rock, derpå vest om Rupert Rock og derfra ind i selve havnebassinet. Ledelyene kunne ses på 10 sø-



miles afstand, og anduvningsfyret, der gav et blink hvert femtende sekund, var synligt meget længere til søs.<sup>52</sup>

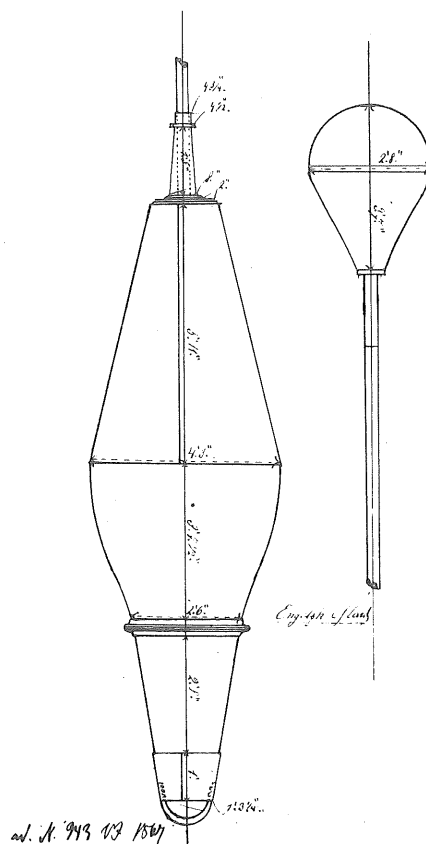
I august 1916 etablerede man også et fyrtårn på Buck Island, halvanden sømil fra kysten af Sankt Thomas. Ved samme lejlighed fandt man det bedst at ændre fyret på Mühlenfels Point til at vise fast grønt lys, så de søfarende ikke kom til at forveksle de to fyr. Synsvidden for det moderne blinkfyrtårn, der viste tre lyn hvert tyvende sekund, var hele 17½ sømil. På Buck Islands højeste punkt byggede man nemlig et 9 meter højt hvidt firkantet tårn, så flammehøjden blev 38 meter over havet. Øverst på tårnet var en kuppelformet lanterne, hvori det moderne acetylenfyrtårn var anbragt. I en lille tilbygning ved tårnets fod opbevarede man de store trykbeholdere med acetylen.<sup>53</sup>

#### *Anden afmærkning og bøjer*

Af havnens forskellige øvrige faciliteter skal kun nævnes forskellige navigationsafmærkninger og indretninger til hjælp ved varping og fortøjning.

Allerede i 1802 udkastede man detaljerede planer for anlæggelse af et anseligt antal ringe langs vandkanten og en forsvarlig ankerbøje midt ude i havnebassinet – alt sammen til at varpe og fortøje ved. Ankerbøjen var af fyrretræ og beklædt med jernplader; dens dimensioner var 8 fod i diameter og 4 fod i højden, medens selve den solide jernring deri var 18 tommer i diameter. Da søofficeren Nicolai Jacobsen blev havnemester i 1863, gjorde han rede for planernes videre skæbne.<sup>54</sup>

I 1806 placerede man en afmærkningsbøje på Scorpion Rock. En anden anbragte



Mærkebøje leveret til Sankt Thomas havn fra Danmark i 1867. Den spidse tønde af jern var knap fire meter lang, medens ballonen på toppen af den høje stang var i kurveflet, rødmalet og en meter i diameter.

(Rigsarkivet)

*Marker buoy delivered to St. Thomas harbour from Denmark in 1867. The pointed barrel made of iron was almost four metres in length, while the cage at the top of the high pole was made of wickerwork, painted red and had a diameter of one metre.*

(The National Records Office)

man på Mühlenfels Point Knoll i 1851, men den rev sig løs og drev væk allerede efter et år, og den var aldrig blevet erstattet af en ny afmærkning. Samme kummerlige skæbne var overgået en bølge ved Prince Rupert Rock, hvor dog en båke var blevet rejst i stedet i 1853.

I det energiske år 1806 var der blevet udlagt to store varpebøjer ude ved Rupert Rock samt to inde i Longbay. Alle fire var imidlertid forsvundet længe inden 1863. En ring til at forhale ved nær Fort Christian inderst i havnen havde siddet der fra 1841, medens en tilhørende stor varpebølge af jern, som var anbragt tæt ved allerede i 1833, var blevet udskiftet adskillige gange siden da. Endelig var der kun to af de fra 1824 oprindelige tre fortøjningsankre, som fyre år senere stadig var på plads og i orden ved Orkanhullet i det nordvestre hjørne af havnebassinet.

Så sent som i 1915 sørgede havnemester Kruse for at få anbragt en række nye og meget kraftige fortøjningsbøjer, hvis ankere var så store (6.000 pund), at de ikke som planlagt kunne nedgraves af dykkere, men måtte ordnes ved hjælp af Monberg, Saabye & Lerches uddybningskib SANKT HILDA, der alligevel var på stedet.<sup>55</sup>

#### *Lodstjeneste*

Havnemesteren havde en eller to assistenter, som blandt andet ydede lodsassistance til skibe, der skulle ind i eller ud af havnen. Lodserne præjede alle anløbende skibe et stykke uden for havnen, men det var frivilligt for skibsførerne, om de ville benytte lods. Havnemester Nicolai Jacobsen opgjorde, at i 1863 og 1864 tog godt og vel en

trediedel af alle ankommende større fartøjer havnens lods ombord.<sup>56</sup>

Lodspengene beløb sig i begyndelsen af 1880'erne for sejlskibe på mellem 18 og 22 fods længde til 14 dollars for lodsning ind og 10,50 dollars for lodsning ud af havnen. Dampbåde på mellem 16 og 20 fods længde betalte derimod 16 dollars både på vejen ind og ud. Ved nattetide var lodstaksterne de dobbelte af de nævnte takster, der gjaldt om dagen. De rutedampere, som anløb Sankt Thomas regelmæssigt, havde en særlig betalingsordning.

Assistance ved varpning og forhaling i havnen kostede, såfremt havnemesterens folk skulle i sving dermed, det samme som betalingen for lodsning ud af havnen. For assistance ved fortøjning af fartøjer betalte man halvt så meget som for varpning.<sup>57</sup>

Det viste sig imidlertid inden længe, at disse takster var alt for høje, så havnens brugere beklagede sig derover. Derfor blev al betaling for lodsning, varpning i havnen og fortøjning af fartøjer praktisk talt halveret fra den 1. december 1885 at regne.<sup>58</sup>

Med hensyn til sikring af sejladsen kan det tilføjes, at myndighederne ved kongelig anordning af 17. maj 1873 udstrakte de almindelige danske søvejsregler samt bestemmelser om lanterneføring og tågesignaler af 1867 til også at gælde i Dansk Vestindien.<sup>59</sup>

Som et åbenbart nødvendigt tillæg til det almindelige reglement af 5. marts 1908 for Sankt Thomas havn så man sig den 24. august 1916 nødsaget til at kundgøre hvilke regler, der skulle overholdes af alle former for fartøjer i havnen, for så vidt angik lanterneføring. Dette skønnedes nødven-

digt, da der på denne tid var henved 250 lægtene, vandbåde og robåde i havnen. Hertil kom naturligvis enkelte damp- og motorbåde samt sejlbåde.<sup>60</sup>

#### *Uddybning*

I havnen er der kun 1 fod tidevand. Derfor havde man indtil midten af 1800-tallet altid fundet den naturlige dybde på 28 fod i havneindløbet fuldt tilfredsstillende. Til alles overraskelse fandt en britisk opmålings-skonnert i forbindelse med sine hydrografiske undersøgelser i Vestindien i 1851 ud af, at der lige midt i indløbet befandt sig et par koralklipper, som betød, at dybden på det sted kun var 20½ fod ved lavvande. Netop på samme tid begyndte man i England til den transatlantiske rutefart at bygge dampskibe, hvis dybgående var øget til 21 eller 22 fod. Således kom de nyopdagede undersøiske klipper straks til at udgøre et problem for en vigtig del af søfarten.

Havnemesteren udlagde derfor først af alt en mærkebøje forsynet med vager på stedet, og til midlertidig vejledning om natten opsatte man tre lanterner med kulørte glas på Prins Frederiks batteri og selve fortets bastion.<sup>61</sup> Ret snart efter blev de to klipper sprængt bort.

Man blev imidlertid ved med at opdage nye undersøiske klipper i eller ved indsejlingen til havnen. Således måtte havnemesteren, Thomas Andreas Kjær, for eksempel den 15. maj 1862 bekendtgøre følgende på tryk på både dansk og engelsk:<sup>62</sup> »Søfarende underrettes herved om, at der 17 fod under havfladen findes en koral-klippe 1.000 fod syd for den sydvestligste af Trianglerne ved indløbet til St. Thomæ

havn. Dens største udstrækning er 200 fod. Den findes ikke aflagt i de nyeste søkort. Løbet mellem Buck Island og Mühlenfeldts Pynt anses ikke sikkert for større skibe«.

Skibsfarten på Sankt Thomas blev imidlertid af de britiske myndigheder betragtet som så vigtig, at Admiralitetets hydrografiske afdeling allerede så tidligt som den 10. marts 1860 havde udsendt en meget mere detaljeret bekendtgørelse om samme problem.<sup>63</sup>

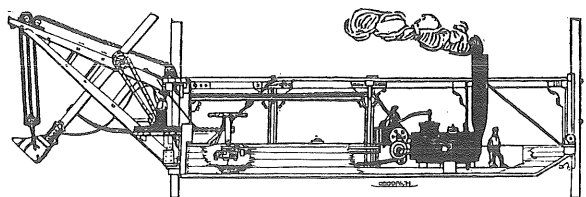
Alvorligere end de forholdsvis let afhjulpne problemer med undersøiske skær var de generelle dybdeforhold i selve havnebassinet. Havnens areal var omkring 160 hektar, og dens største naturlige dybde lå på cirka 36 fod. Men uheldigvis formindskedes vanddybden langsomt, men sikkert. De danske myndigheder på stedet var meget opmærksomme på og bekymrede over dette snigende problem, idet man havde målt, at den gennemsnitlige dybde var reduceret fra 19,8 fod i 1815 til 18,3 fod i 1851.

Behovet for uddybning betød, at der skulle opgraves og fjernes mere end 1,1 millioner kubikfod materiale fra bunden af havnebassinet. Men uddybning til bare 24 fod overalt i havnen var et meget stort ingeniørprojekt ved midten af 1800-tallet, selv ved anvendelse af en moderne dampdrevet muddermaskine. En af de modeller, der var på markedet, blev fremstillet af det amerikanske firma Carmichael & Osgood. Denne maskine kunne afgrave og fjerne 80.000 kubikfod i løbet af et år, men den kostede også så meget som 25.000 dollars at anskaffe samt 16.000 dollars i årlig drift.

Direktøren for det store britiske Royal Mail Steam Packet Companys caraimiske

ad B 4766  
 John & Co. Reporters on at Hydrographic of  
 St. Thomas June - New York d. 10 April 1856.

# CARMICHAEL & OSGOOD'S



## PATENT UNDER WATER EXCAVATOR.

W. H. Ransloff  
 ad. N. Y. No. 4766  
 1856.  
 J. C. ad N. 13  
 1860.  
 ad. Th. 16  
 1860.

Sir:— This circular is forwarded to you for the purpose of calling your attention (and through you that of your friends,) to the "CARMICHAEL & Osgood Patent" Steam and Horse Power Land and Under Water Excavators, of which I am the proprietor and manufacturer.

This Patent was obtained the 30th day of May, 1846, since which time there has been manufactured and put in operation upwards of 100 of these machines, varying in cost from 2,500 to 45,000 dollars, and varying in capacity to excavate from 25 to 100 cubic yards per hour. It is confidently believed by the subscriber that these machines are better adapted for both land and under water excavation, than any others of the numerous kinds now in use. They are so constructed that the material, after being excavated, can be raised by the machinery and swung to and deposited upon boats, docks, wagons, carts, or cars along side of the machine, all of which can be operated by three men, or by two men and a boy, or a "strong minded woman." They are also well calculated for raising "snags," stones and sunken boats, and for pulling piles and stumps, and tearing out old docks, &c., and with a small additional expense, can be made capable of driving piles. Machines of this Patent are in operation in the U. S. Navy Yards in Washington, D. C., Alexandria and Norfolk, Va., Pensacola, Fla., Brooklyn, N. Y., and Portsmouth, N. H., and are on the Western, Middle and Eastern divisions of the New York State Canals. They have also been selected by the Commissioners of Public Works in Canada, for their works, and are in operation in South America, the West Indies, and in nearly every State of this Union. The cost of operating one of these machines is believed to be much less, in proportion to the number of yards they are capable of excavating in a given time, than any other kind of machines yet invented, and it is asserted, without fear of contradiction, that they are capable of excavating a harder material than any other Under Water Excavator in the U. S. For the purpose of "bottoming out" old canals, excavating for new ones, clearing channels of "snags," loose stones, and for deepening channels, or excavating for Railroads, &c., they have no superior. As the machinery is less complicated than most other machines, it is easier kept in repair, less liable to breaks, and readiller managed, and consequently the operator is not so frequently subject to loss of time and expense of repairs. The size of the boat for the Under Water Excavators can be reduced so as to allow it to pass through locks on Canals, if desirable. The cars for the Land Excavators are in size 8x18 feet, with axletree and wheels so arranged that the wheels can be adjusted to fit any gauge Railroad, and can be driven at the rate of five miles an hour, with their own machinery. They are also so arranged that they can be easily taken apart for transportation, when necessary. The subscriber has yet to learn of one of his machines having failed to more than meet the

Reklame fra 1856 vedrørende en amerikansk patenteret gravemaskine. Den kunne anvendes både til lands og til vands, endda til gravning i ganske hårdt materiale, og var derfor meget benyttet i USA på den tid. (Rigsarkivet)

An advertisement from 1856 for an American patent-  
 ed excavator. It could be used both on land and at sea,  
 and could even manage quite hard material, which  
 made it widely used in the USA at the time.  
 (The National Records Office)

hovedkontor i Sankt Thomas, J. B. Cameron, mente i 1861, at man i løbet af den foregående halve snes år havde mistet omkring en fods vanddybde ved selskabets kajanlæg. Han påpegede overfor guvernør Hans Henrik Berg i en officiel henvendelse, at hvis ikke de ansvarlige danske myndigheder sørgede for at tage de nødvendige forholdsregler, ville selskabets store dampere ikke være i stand til at lægge ind ved kajen for at tage kul med videre ombord. »Næsten daglig kan jeg iagttage«, skrev direktøren, »hvordan større skibe grundstøder næsten midt i havnen eller i hvert fald rager på grund, så et spor af ophvirvlet mudder ses i deres kølvand. Dette er overordentlig farligt for skibene, da de kan risikere at ramme et anker og beskadige deres bund alvorligt«. <sup>64</sup>

Præcis samme dag skrev direktionen for Saint Thomas Marine Repairing Slip også til guvernøren om tre fartøjer, som indenfor det senest forudgående kvartal var grundstødt på forskellige steder i havnen. <sup>65</sup> Der var tale om et britisk skib på 523 tons, et amerikansk på 1.000 tons og det amerikanske indregistrerede skib EQUAL RIGHTS på 832 tons. Dette sidste løb under indsejling til Sankt Thomas på en mudderbanke nogenlunde i midten af bassinet, hvor fartøjet blev stående fast i et par døgn, inden det kunne bringes flot påny.

Også havnemester Thomas Andreas Kjær havde i flere år ment, at der var et påtrængende behov for omfattende uddybningsarbejder, og at man burde betjene sig af en dampdreven muddermaskine, som skulle kunne arbejde i en dybde af indtil 24 fod.

Kjær regnede med, at det ville være muligt at grave af til 10 fods dybde ved kajerne og i en afstand af 60 favne ud derfra, så skonerter og andre relativt små fartøjer kunne lægge direkte til kaj. I en zone mellem 60 og 120 favne fra kajerne skulle en vanddybde på mindst 14 fod sikres, så brigger og tilsvarende mellemstore fartøjer kunne ankre forholdsvis tæt på kajerne og let losse og laste gods ved hjælp af lægttere. Resten af havnebassinet burde uddybes til mindst 18 fod, hvilket ville være tilstrækkeligt til at modtage næsten alle øvrige skibe. De aller største dampere og dybest stikkende kulskibe måtte dog stadig tage til takke med at ankre længere borte, nemlig på de store dybder udenfor selve havnen i sikker afstand fra kysten og skærene. <sup>66</sup>

Endelig den 16. april 1862 vedtog Rigsdagen i København en lov om en hovedforbedring af havnen. <sup>67</sup> Herved bemyndigedes den vestindiske regering til »at lade udføre de arbejder, som er nødvendige til en hovedforbedring af Sankt Thomæ havn, indtil et beløb af 130.000 vestindiske dollars«. En femtedel af beløbet skulle udredes af Sankt Thomas kommune og resten fra det almindelige overskud af kolonien. Foreløbig regnede man dog ikke med, at der ville blive tale om et nettooverskud, så pengene måtte tages af statskassen.

Samme år udarbejdede premierløjtnant C. F. T. Zeilau en detaljeret plan, og Finansministeriet sluttede kontrakt med Baumgarten & Burmeister om bygning af en dampdreven muddermaskine, foruden tre selvtømmende pramme til at fjerne opgravet mudder og koralklippe. Prisen for muddermaskinen var 35.000 rigsdaler, medens



Uddybningsfartøjet SANKT HILDA var bygget 1902 i Skotland, men købtes 1913 af Saabye & Lerche sammen med N. C. Monberg til brug i Dansk Vestindien. Fartøjet var 165 fod langt, og de to compoundmaskiner udviklede tilsammen 650 HK.  
(Rigsarkivet)

*The dredging vessel SANKT HILDA was built in 1902 in Scotland, but was purchased by Saabye & Lerche together with N. C. Monberg for use in the Danish West Indies. The vessel was 165 feet long and the two compound engines developed 650 horsepower combined.  
(The National Records Office)*

prammene kostede 4.300 rigsdaler per styk.<sup>68</sup>

Selve muddermaskinen blev bygget i jern og fik en længde på 106 fod, en bredde på 28½ fod og et dybgående på 4½ fod. Spandekæden var forsynet med 26 stålforstærkede jernspande, som kunne nå ned til 24 fods vanddybde. Dampmaskinen var konstrueret af jern i aller bedste britiske kvali-

tet. Den var af højtrykstypen, ydede 30 hestkræfter og var placeret forrest i fartøjet. Dampen kom fra to cylindriske kedler, hver forsynet med 40 metalldrør af 3 tommers diameter. Foruden hovedmaskinen var fartøjet udstyret med en lille donkeykedel til brug ved kedlernes vandforsyning. Bunkerkapaciteten lå på 150 tønner kul. De tre hjælpesfartøjer var også af jern, og disse

selvtømmende førselspramme rummede 100 kubikyards hver. De var 80 fod lange, 20 fod brede og stak 4 fod i fuldt lastet tilstand – men kun 1 fod, når de var tomme. De bar blot de prosaiske betegnelser A, B og C. Både muddermaskinen, inklusive dampmaskinen, og prammene blev bygget og samlet på værftet i København. Efter prøvesejlads og godkendelse fra ministeriet blev alt skilt ad igen, sendt til Vestindien og samlet på ny i Sankt Thomas i 1864.

Året efter ankom en splinterny dykkerklokke, ligeledes bygget af Baumgarten & Burmeister efter Mailleferts princip.<sup>69</sup> Den kostede 2.300 rigsdaler iberegnet luftpumpe og 22.374 pund ballastjern. Selve jernklokken vejede 11.000 pund. I denne var det muligt for mennesker at arbejde i ned til 24 fods dybde under havoverfladen, men pladsen var meget trang: et kegleformet rum, som kun var 8 fod i diameter på det bredeste sted forneden og 3 fod foroven, og højden i det snævre rum var kun 6 fod 5 tommer.

Fra 1865 til 1873 blev en række banker, rev og klipper i havnen sprængt eller gravet bort, så de store dampere kunne løbe ind uden fare for grundstødning. På samme tid fik det franske Compagnie Générale Transatlantique udgravet et løb til 22 fods dybde ind til selskabets værft i Longbay, så man kunne undgå som hidtil at skulle benytte pramning af kullene mellem værft og skib.

Resultatet af anstrengelserne var, at ved århundredskiftet var omkring en trediedel af havnebassinet sejlbart for skibe med op til 24 fods dybgående, medens lidt mindre end en femtedel af havnen kunne besejles

af skibe med en dybgang på indtil 30 fod. Dette betød, at Sankt Thomas i de første år af 1900-tallet kunne modtage en snes af den epokes atlantdampere i havnen på en gang.

Desuden gennemgravede man den lave landtange mellem halvøen Hassel Island og selve Sankt Thomas. Herved ønskede de lokale embedsmænd at sørge for bedre cirkulation og vandgennemstrømning i havnebassinet. Kanalen mellem havnen og ankerpladsen i Gregeriet mod vest blev færdig i 1866. Den var 16-18 fod bred og 5 fod dyb på det dybeste sted. Kanalen blev af folk fra orlogsskonnerten INGOLF udbedret 1909-1910, så ankerligere i Gregeriet kunne få lettere forbindelse til selve havnen ved hjælp af pramme og småfartøjer.<sup>70</sup>

Efter detaljerede undersøgelser og forslag i 1904 fra havnebygmester H. C. V. Møller blev der gjort endnu en behjertet kraftindsats fra 1910 til 1912, hvor myndighederne indgik aftale med det nordamerikanske firma American Standard Dredging Company fra Delaware om at indsætte muddermaskinen MASCOT, slæbebåden CHIEF, selvlosserprammene NO. 5 og NO. 9 (begge med bundtømning og 970 kubikyards lasteevne hver), en kulpram (med 100 tons lasteevne og komplet udstyr til at bore, dykke, sprænge og bortskaffe undersøiske faste klipper) samt den 40 fod lange barkasse CHARLENE, der var forsynet med en maskine på 25 hestekræfter. Den uddybning, som amerikanerne foretog, varierede lige fra 6 tommer nogle steder til 21 fod andre steder. Selskabet havde påtaget sig at uddybe et nøje defineret område af bassinet til en dybde af 30 fod ved lavvande.

Betalingen herfor var aftalt til 4,50 dollars per kubikyard fast klippe, som blev fjernet, og 0,171 dollar for øvrigt bundmateriale. Havnemyndighederne garanterede på deres side betaling under alle omstændigheder for mindst 550.000 kubikyards. Det opgravede materiale skulle som sædvanlig dumpes et godt stykke sydpå udenfor havnen på dybt vand, hvor det ikke var til gene for skibsfarten.

Men det amerikanske firma blev aldrig færdigt med dette store projekt. Blandt årsagerne var, at koralsandet drillede, muddermaskinen egnede sig kun til helt blød bund, dampkedlerne lækkede, og prammene var meget brøstfældige.

I stedet for amerikanerne trådte det danske ingeniørselskab N. C. Monberg, J. Saabye & O. Lerche til og sørgede for uddybning til 30 fod både midt ude i bassinet og langs de vigtigste af kajerne. Disse benyttedes først og fremmest af Royal Mail, Hamburg-Amerikanische Paketfahrt Aktiengesellschaft, Compagnie Générale Transatlantique og Vestindisk Kompagni.<sup>71</sup>

#### *Ophalerbeddingen*

Et af de første fremtrædende aktiver for havnen var ophalerbeddingen, the Saint Thomas Marine Repairing Slip. Ideen til anlæggelse af en sådan indretning blev fostret allerede i 1839, da fremsynede borgere i Charlotte Amalie ønskede at få lavet en moderne ophalerbedding, som skulle være i stand til at tage selv de største dampere på land for reparationer – og dermed sikre Sankt Thomas en god plads i konkurrencen med Caraibiens øvrige havne.

I juni 1839 ansøgte havnemester T. A. Kjær om at »anlægge 1 à 2 marinejernbaner eller slips i den østlige del af St. Thomæ havn, tæt uden for Havensight Bakke«, hvor han tillige ønskede at sænke nogle skibsvrag, der skulle fungere som bølgebrydere. Af rådet på Sankt Thomas fik han den ønskede tilladelse i august samme år, men lod den gå videre til et nydannet lokalt aktieselskab. Dette fik den 15. april 1841 rådets tilladelse til at anlægge den projekterede ophalerbedding ved den såkaldte lille kølhalingsplads på østsiden af Hassel Island.<sup>72</sup>

Den dobbelte bedding blev anlagt på Hassel Island og indviet den 29. november 1843 af generalguvernør Peter von Scholten. I sin indberetning om begivenheden skrev han: »Den hele bedding med dampmaskine etc. danner ikke alene efter min overbevisning det smukkeste og det solideste værk af denne art, som findes i Vestindien. Men jeg holder mig på samme tid overbevist om, at samme væsentligen vil bidrage til at sikre Sankt Thomas sin nuværende stilling i den vestindiske handelsverden«. <sup>73</sup>

Anlægget blev umiddelbart efter indvielsen beskrevet som følger.<sup>74</sup> »Jernbanen, der er 675 fod fra det ene yderpunkt til det andet, strækker sig 370 fod ud i søen, at regne fra højvandsmærke, og den yderste ende ligger 20 fod under vandet. Jernskinnerne er anbragte på og stærkt befæstede til store blokke af hvid møllesten fra Skotland. Den del af jernbanen, som er på land, er udhugget i bakken og tildels inddæmmet i søen ved et stærkt bolværk, med en 12 fod bred





Ophalerbeddingen på Hassel Island i de første år af 1900-tallet. Stedet kaldtes Creques værft. Slæbestedet og maskinbygningen ligger der den dag i dag, men i ruiner.

(Handels- og Søfartsmuseet)

*The slipway on Hassel Island in the beginning of the 20th century. The place was called Creques shipyard. The slipway and the engineering building are still there today but in ruins.*

*(DMM)*

vej i bunden. Fra højvandsmærket løber to stærke stenmure, beskyttede af fremspringende tværstykker af planke, 180 fod ud i vandet. Det hele parti af denne del af anlægget er udført på en overmåde solid og varig måde«. Gennemgangen fortsatte: »Maskinhuset er en stærk og varig murbygning, 67 fod 4 tommer lang, 40 fod bred og 26 fod høj med tegltag. Underste etage er inddelt i en afdeling til kedlerne, med jern-

døre; en til dampmaskinen; en afdeling til ophalingsmaskineriet; og et stort rum til en savmølle eller andet brug. Dampmaskinen og ophalingsmaskineriet hviler på og er anbragt i et underlag af store blokke rød sandsten fra Liverpool«. Og beskrivelsen sluttede: »Dampmaskinen er af 15 hestes kraft og en af de lettest arbejdende maskiner, vi har set. Den er bleven så stærkt prøvet ved inddæmningernes udpumpning, at

vi ikke tager i betænkning at erklære den for en af de bedste. Ophalingsmaskineriet med kæder, kættinger og stænger er overordentlig stærkt med hensyn til det arbejde, hvortil det skal bruges ... Ophalingsvognen eller vuggen er bygget af egetømmer, stærkt sammenføjjet og ombundet med jern«.

Den samlede pris for det store moderne anlæg var knap 170.000 dollars. Ved indvielsen ophalede man forsigtigt et fartøj på bare 80 kommercelæster til reparation, men marinejernbanen, som den hed, var på dette tidspunkt i stand til at tage selv Royal Mails største dampskibe på land. I så henseende havde Sankt Thomas overhovedet ingen konkurrenter i hele Vestindien.<sup>75</sup>

Bygninger, maskiner, beddinger og alle øvrige anlæg i den forbindelse lededes til daglig af en inspektør, der var ansat af direktionen. Han var til stede ved anlægget eller kunne tilkaldes hver eneste dag, undtagen søndage og helligdage, fra klokken 7 om morgenen til klokken 10 om aftenen for at varetage firmaets interesser bedst muligt.

Fra de fartøjer, som skulle hales op på en af reparationsbeddingerne, var det tilladt at beholde maksimalt 10 procent af eventuel nyttelast eller ballast ombord uden at betale derfor. Derudover skulle man betale 1 dollar per ton det første døgn, 25 cents hvert af de følgende fem døgn og derefter 20 cents per ton. De nævnte takster gjaldt for fartøjer på fra 501 til 600 tons. For alt, hvad der ønskedes losset ud på kajen for at lette skibet, inden det skulle ophales, betalte man kajpenge, og for eksempel for den

nævnte skibsstørrelse var taksten 4 dollars per døgn.<sup>76</sup>

Saint Thomas Marine Repairing Slip trivedes glimrende allerede fra starten. I årene fra 1844 til 1861 sørgede anlægget for, at knap et halvt hundrede skibe kom på land, og skibene var i gennemsnit på godt et par hundrede tons.<sup>77</sup>

Ophalerbeddingen trak således mange fartøjer til havnen, og der er ingen tvivl om, at dette anlæg – sammen med havnens faciliteter i øvrigt – var en af hovedårsagerne til, at det kolossalt vigtige Royal Mail lagde sit vestindiske hovedkvarter netop i Sankt Thomas.

#### *Flydedokken*

Den 29. april 1862 gav den danske regering Royal Mail eneret på at indføre og drive en 300 fod lang flydedok af jern i havnen.<sup>78</sup> Året efter blev koncessionen imidlertid i stedet overtaget af The Iron Floating Dock Company of Saint Thomas, som også var et britisk selskab med hjemsted i London.

På denne tid var situationen den, at ophalerbeddingen kun kunne tage fartøjer på op til omkring 1.000 tons. Således var det eneste af Royal Mail's skibe i transatlantisk fart, som kunne ophales, den forholdsvis lille skruedamper WYE på 752 tons, og tilmed måtte denne og alle andre påregne at miste omkring en måneds tid på at gøre klar til beddingsophaling, da man måtte losse og siden laste næsten alt ombord for at blive tilstrækkelig let. De store nye jerndampere skulle forholdsvis ofte i dok for at få rensset bunden for begroning med videre, og dette måtte ske enten i Eu-

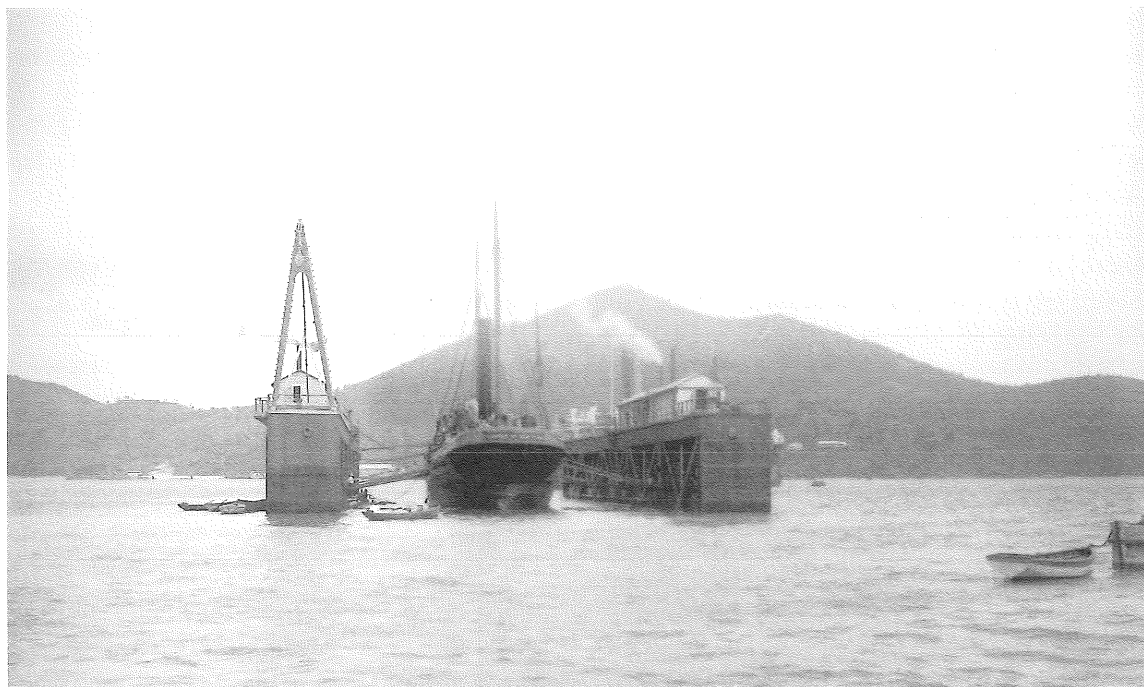
ropa, i Nordamerika eller i Havana, hvor Carabiens eneste flydedok lå – en gammel og noget uhensigtsmæssig trækonstruktion. Den nærmeste store civile flydedok befandt sig på den engelske ø Bermuda, altså temmelig langt fra Vestindien.<sup>79</sup>

Dokkompagniet på Sankt Thomas blev fritaget for enhver form for told samt andre skatter og afgifter på såvel selve dokken som alle materialer og maskinerier, der var nødvendige i forbindelse med anlæg-

get, ved indførslen til Sankt Thomas. Man blev tillige skånet for alle skatter og afgifter på dokken såvel som på den grund og de bygninger, der udelukkende blev anvendt til at oplagre ting til dokkens brug eller til værksteder for nødvendigt arbejde med vedligeholdelse og reparation af dokken.<sup>80</sup> Kompagniet påtog sig til gengæld at have en flydedok parat til tjeneste i Sankt Thomas havn mindre end tre år efter kontraktens underskrivelse.

Den store flydedok i arbejde på sin plads i havnen udfor de vigtige kuloplagspladser på Hassel Island. Foto fra 1880'erne.  
(Handels- og Søfartsmuseet)

*The large floating dock at work on its site in the harbour off the important coal depots on Hassel Island. Photo from the 1880's.  
(DMM)*



Ved forceret arbejde nåede man at overholde tidsfristen, så den 20. juli 1867 var man parat til som det aller første fartøj at dokke Royal Mails damper WYE i overværelse af lokale embedsmænd og andre honoratiores. Uheldigvis viste det sig, at dokken ved denne højtidelige lejlighed ikke fungerede efter hensigten: efter at damperen var bragt i stilling over den ned-sænkede dok, kunne denne ikke hæve sig med skibet, og dokken sank, så den endte med at stå og hvile på havnens bund!

Aktieselskabet tog straks fat på arbejdet med at hæve og reparere dokken. Men under orkaner og flodbølger allerede den 29. oktober 1867 og påny den 23. oktober 1871 (hvor et stort skib kolliderede med dokken) blev den endnu ikke helt færdige flydedok så ødelagt, at den ikke før i december 1875 kunne afprøves igen. Men derpå blev den en succes og endnu et væsentligt aktiv for havnen. Fra 1875 til 1895 dokkede man i alt 608 skibe, altså omtrent 30 om året. Dette tilsyneladende ret beskedne aktivitetsniveau sikrede flydedokkens ejere et lille, men sikkert overskud hvert år. Dokken var placeret ud for Hassel Island i den vestlige del af havnen, hvor der var omkring 40 fods vanddybde.

Flydedokken med alt, hvad dertil hørte, var under en dokmesters kommando. Selve dokken bestod af seks store pontoner og var 250 fod lang og 70 fod i bredden, så den kunne tage fartøjer på op til omkring 270 fods længde. Det største dybgående, et skib kunne have, hvis flydedokken skulle kunne tage det, var omkring 20 fod, og den kunne maksimalt løfte 2.700 tons. Taksten for dokning af et skib på for eksempel 501-

600 tons var 1 dollar per ton det første døgn, 25 cents for hvert af de følgende fem døgn og 20 cents per døgn derefter.

Den 12. marts 1897 fik kompagniet eneret på dokning i Sankt Thomas i 21 år,<sup>81</sup> dog på betingelse af, at flydedokken stedse blev holdt i forskriftsmæssig stand, forsvarligt forankret som hidtil centralt i havnen ved den store kølhalingsplads på Hassel Island. Kompagniet kunne selv fastsætte nærmere bestemmelser for benyttelsen af dokken og bestemme betalingen for benyttelse af den. På den anden side forpligtede selskabet sig til at lade alle nationers skibe benytte flydedokken og til at lade den blive liggende i Sankt Thomas havn i hele aftaleperioden, med mindre foretagendet gav underskud i tre på hinanden følgende år.

Det hele gik imidlertid udmærket, og i perioden fra 1875 til 1918 løftede den fornuftigt drevne flydedok mere end 1.100 store skibe.<sup>82</sup> I begyndelsen af 1900-tallet fandtes også dokker på Jamaica og Barbados, men de var begge mindre end den på Sankt Thomas, og den store flydedok på Martinique med 5.000 tons bæreevne var ikke beregnet på handelsskibe og lå endda ikke særlig bekvemt for skibsfarten.<sup>83</sup>

I 1900 overtog dokkompagniet det kajanelæg, kulplads og værksted, som Royal Mail havde haft på Hassel Island indtil da. Med de nye forretningsområder blev selskabet omdøbt til Saint Thomas Dock, Engineering and Coaling Company Ltd. Dets maskinværksted var ganske veludstyret og betjente sig af alle salgs almindelige maskinværktøjer som damphammer, drejebænke og fræsemaskiner foruden smedenes esser

og andre mere håndværksprægede hjælpemidler.<sup>84</sup>

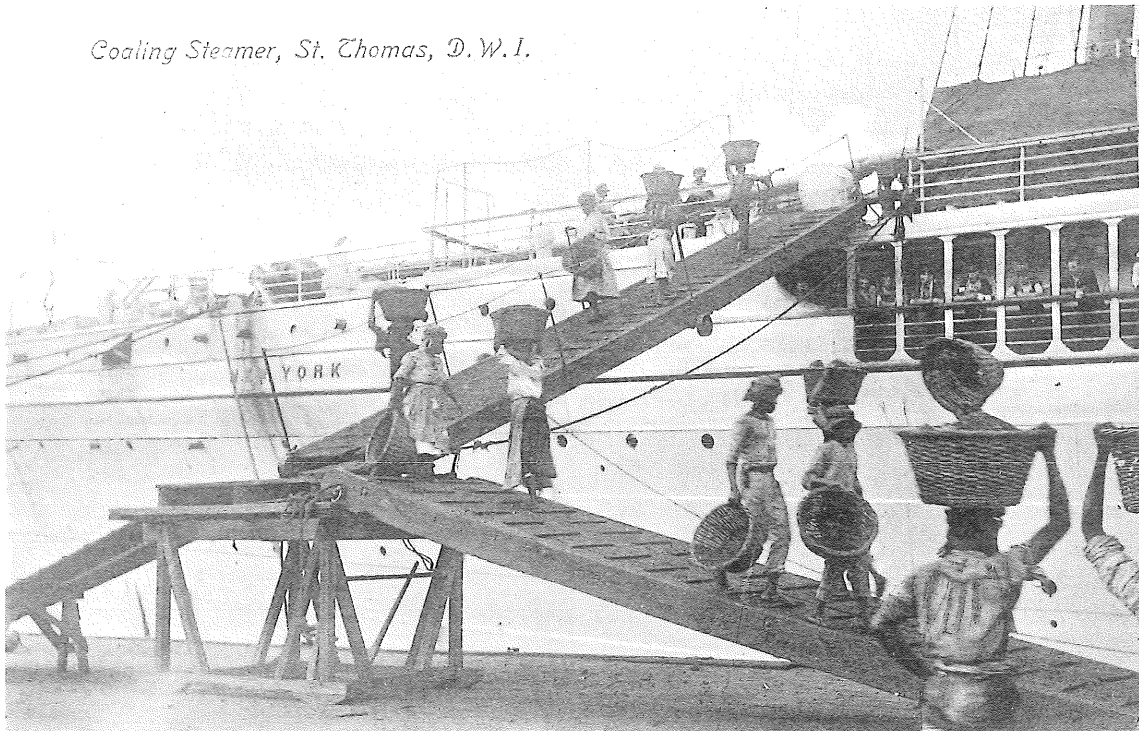
#### *Kulfyldning*

Den aller første gang, et dampskib anløb Sankt Thomas, var i 1823, og snart derefter blev kul en særdeles vigtig vare i havnen. Tilførslen af kul skete fortrinsvis på sejlskibe, og allerede i begyndelsen af 1850'erne drejede det sig om over 42.000 tons kul om

året.<sup>85</sup> En meget betragtelig del heraf blev forbrugt af de kongelige britiske postdampskibe.

Kulfyldningen blev varetaget af byens vidt berømte og berygtede kvindelige kulsjovere. En af øens engelskfødte gentlemen, Charles Edward Taylor, gav følgende beskrivelse af kulfyldningen, som den tog sig ud på hans tid i 1880'erne.<sup>86</sup>

*Coaling Steamer, St. Thomas, D.W.I.*



Fra havnens mange kulpladser forsynedes damperne med kul. Kulfyldningen blev traditionelt varetaget af sorte kvinder, som bar kullene på hovedet i store kurve.

(Handels- og Søfartsmuseet)

*Steamers were supplied with coal from the harbour's many coalyards. The coaling was traditionally done by black women, who carried the coal on their heads in large baskets.*

(DMM)

»Kulfyldning af en damper er et skuespil, der sandelig er værd at betragte. Så snart damperen er i havn, bliver der blæst i et horn. Dette er signal til kulbærerne om at samles, og det varer ikke længe, inden hundrede af dem eller flere kommer strøm-mende til kulpladsen. Lidt efter kan man se dem haste frem og tilbage mellem land og damper med de tunge kulkurve på ho-vederne. Størstedelen af dem er kvinder, og de muntrer op på det hårde arbejde med deres sange. Disse synges i en sørgmo-dig toneart og med skingre nasale stem-mer. Teksterne gør ofte grin med en be-stemt person, eller de behandler en lokal begivenhed. Det er forunderligt, hvor hur-tigt de kan fylde selv en stor damper med kul: fire eller fem timer er tilstrækkeligt. Man har ved flere lejligheder overvejet at mekanisere kulfyldningsarbejdet, men ind-til nu har det ikke vist sig lønnende ... Kul-bærernes løn er 1 cent per kurv, der fyldt med kul vejer fra 48 til 95 pund. Nogle når at tage så mange som 200 eller 300 kurve i løbet af fyldningen af en enkelt damper. Når de ikke har dette arbejde, men bærer kul i land fra de dampere eller sejlskibe, som har bragt dette til Sankt Thomas, er deres løn fra 60 til 75 cents daglig«.

Alt var imidlertid ikke ren idyl, set fra kul-bærere og havnearbejdes synspunkt. Gennem det meste af århundredet havde lønnen holdt sig nogenlunde uændret. Men omkring 1870 blev øens to lokale ban-kers seddelpenge og skillemønt fortrængt af mexicanske sølvdollars som dagligt beta-lingsmiddel.<sup>87</sup> Disse dollarstykker var en ren handelsvare og kunne ikke indløses i nogen bank. Alt gik imidlertid udmærket,

idet alle i byen accepterede de mexicanske mønter for disses pålydende. Omkring 1880 sank deres reelle værdi dog og der-med deres købekraft til 80-90 cents, og omkring 1890 var mexicodollaren kun 50-60 cents værd. De handlende forhøjede naturligvis blot deres priser i samme takt, som pengenes værdi sank, men den sorte befolkning fik stadig kun udbetalt deres hidtidige dagløn på rundt regnet en mexi-cansk dollar – og oplevede altså i realiteten en halvering af deres realløn. Det trak der-for op til uroligheder på havnen i septem-ber 1893, hvor alle de sorte arbejdere ned-lagde arbejdet. Arbejdsgiverne, som først og fremmest var de store linierederier, be-sindede sig, og arbejderne fik rettet op på reallønnen. Derefter gik arbejdet straks i gang igen.

Knap en snes år senere var den gal end-nu engang. Med kulbærerne i spidsen kræ-vede de sorte arbejdere påny bedre ar-bejdsforhold og højere løn, og de sluttede sig derfor i september 1916 sammen i en egentlig fagforening, St. Thomas Labour Union, som hurtigt nåede helt op på 2.700 medlemmer.<sup>88</sup> Ansporet af de sorte arbej-deres succesfulde aktion tidligere samme år på Sankt Croix erklærede man strejke fra omkring 25. november 1916, så adskilli-ge store skibe måtte søge andetsteds hen for at fylde kul. Den vigtigste arbejdsgiver på Sankt Thomas havn var Vestindisk Kom-pagni, som den 13. december 1916 måtte indgå en overenskomst med arbejdersam-slutningen. En medvirkende årsag til kompagniets svage forhandlingsposition var, at dets kraner var blevet ødelagt af orkan måneden forinden. Parterne enedes



Hamburg-Amerika Liniens værftsanlæg på Hassel Island. Stedet domineredes af de store kuloplag. På regnsamlingsfladen i baggrunden anes initialerne HAL.  
(Handels- og Søfartsmuseet)

*The Hamburg-Amerika Line's shipyard installations on Hassel Island. Large coal depots dominated the place. The initials HAL can be seen on the surface water catchment.  
(DMM)*

om, at kulbærerne derefter skulle have 2 cents per kurv på 85 pund, at arbejdstiden skulle være 9½ time daglig, at lønnen på helligdage og om natten skulle være dobbelt, og at arbejdsgiveren skulle yde gratis drikkevand og lys under arbejdet. De øvrige selskaber på havnen fulgte straks det danske kompagnis eksempel, og der blev atter arbejdsro.

På havnen lå efterhånden adskillige kulpladser. De største tilhørte Royal Mail, Hamburg-Amerikanische Paketfahrt Aktiengesellschaft (begge disse på Hassel Island) og Compagnie Générale Transatlantique (i Longbay). Blandt de danskejede var de to kendeste Brøndsted & Co. og Vestindisk Kuldepot (begge i havnens vestlige del). I 1883 havde William Brøndsted

etableret sin kulforretning som efterfølger for firmaet Feddersen, Willinck & Co. Bortset fra de tre store linierederier, som naturligvis fik kul fra deres egne oplag, havde Brøndsted praktisk talt ingen konkurrence, så han blev en meget formuende mand – blandt andet også takket være særdeles lønsomme leverancer til amerikanske krigsskibe i regionen under krigen i 1898 mellem De Forenede Stater og Spanien.<sup>89</sup>

I begyndelsen af 1900-tallet var der mulighed for at bunkre kul af alle kvaliteter døgnet rundt. Især om natten var det et særpræget sceneri, når de sorte kulsjovere asede syngende frem og tilbage i det dybe tropemørke oplyst af det flakkende lys fra rækker af osende fakler.

Selv store dampskibe kunne lægge sikkert til kaj ved kulpladserne og disses broer. Umiddelbart før krigsudbruddet i sommeren 1914 lå prisen for prima amerikanske kul på 6 dollars per ton, leveret på kajen. Såfremt kullene ønskedes leveret i lægtare langs skibssiden, var prisen lidt højere, ligesom det naturligvis også kostede ekstra, hvis de løst leverede kul skulle trimmes i lastrummene ombord. Damperne kunne blive forsynet med en hastighed på op til 150 tons i timen alt efter skibenes indretning.<sup>90</sup>

I 1905 kunne Brøndsted & Co. annoncere med, at »et stort lager af friske Cory Merthyrs røgfrie kul fra Cardiff samt bedste kvalitet af fede kul fra Skotland, Newcastle og Amerika haves altid på lager, så dampskibe kan forsynes hurtigt og til meget lave priser«. Kort forinden drejede det sig for dette firma om kulbjerger på 10.000 tons, der lå parat på pladsen på hav-

nen. Konkurrenten Vestindisk Kuldepot brystede sig af at råde over »den største og bedst udstyrede kulplads i Vestindien«. Man kunne nemlig have op til 16.000 tons kul på lager, og op til fire dampere ad gangen kunne fylde kul ved kajlæggget, hvor selskabet garanterede mindst 30 fod vanddybde ved lavvande.<sup>91</sup>

#### *Nye private investeringer*

Efter af Danmark i 1901-1902 forgæves havde søgt at sælge Dansk Vestindien til USA, besluttede Rigsdagen at iværksætte en række forbedringer af mange slags på de tre øer. Heriblandt var beslutningen om at lade Sankt Thomas havn få en mere effektiv og uafhængig administration med ansvar for eget budget – nogenlunde på linie med, hvad man havde haft succes med i Københavns frihavn kort forinden. Sammen med den nye generelle »Koloniallov for de dansk-vestindiske Øer« og en »Lov om Told- og Skibsafgifter på Sankt Thomas og Sankt Jan« vedtog man »Lov om Bestyrelsen af Sankt Thomas Havn« – alle tre love var af 6. april 1906.<sup>92</sup>

Havnelovens første paragraf sagde: »Sankt Thomas havn med dertil hørende grunde og bygninger – nemlig Cowells Bateria, Kølhalingspladsen, the Hulks, Fyret på Myhlenfeldts Pynt, karantæneanstalten og Kongeværftet – skal fremtidig eje sig selv og bestyres af et havneråd under Finansministeriets overtilsyn«. Havnerådet bestod af guvernøren som formand samt to medlemmer valgt af Finansministeriet og to af Kolonialrådet. Havnemesteren ansattes af ministeriet efter havnerådets forslag. Hans opgave var beskrevet som at føre det dagli-



ge og umiddelbare tilsyn med havnen og at forestå dennes daglige drift i henhold til budgettet.

Sankt Thomas havnekasses årlige indtægter og udgifter fra 1900 til 1903 var i gennemsnit som vist i tabellen.<sup>93</sup>

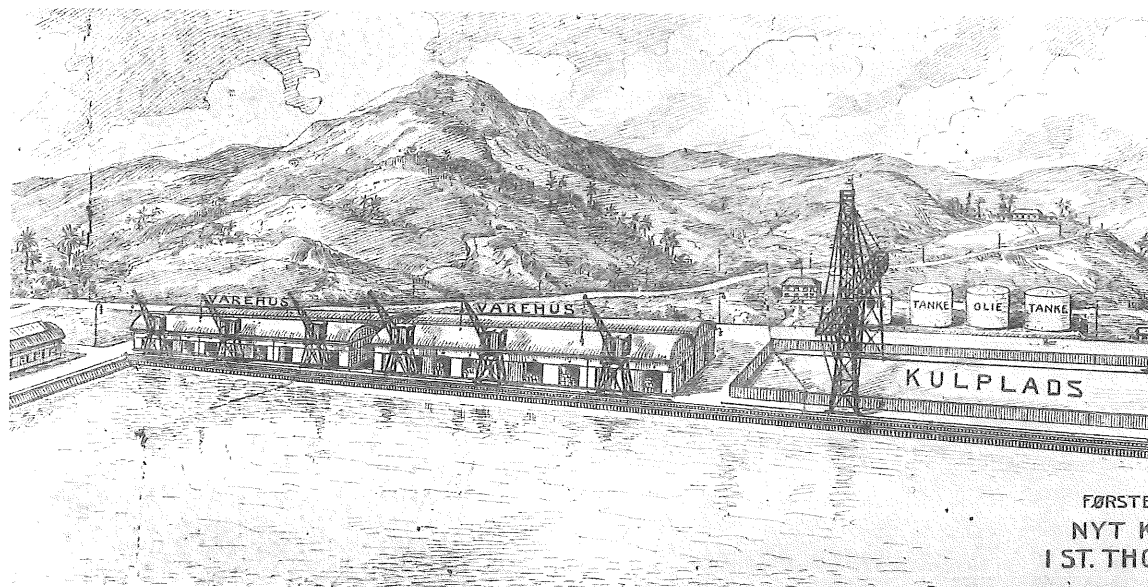
**Indtægter og udgifter for Sankt Thomas havn**  
årligt gennemsnit 1900-1903

<b>Indtægter:</b>	
Skibsafgifter .....	19.280 \$
Havne- og lodspenge .....	6.865 \$
Karantænesportler .....	1.475 \$
Gebyrer for sundhedspas .....	180 \$
<b>I alt .....</b>	<b>27.800 \$</b>
 <b>Udgifter:</b>	
Havnemesters løn (også som lods) .....	2.000 \$
Havnemesters assistents løn .....	1.200 \$
Løn til natpatroljebetjenten .....	600 \$
Folke- og bådehold .....	2.880 \$
Sikkerhedsanstalter i havnen .....	815 \$
Karantænelægen (løn og bådehold) .....	1.500 \$
Drift af karantæneanstalten .....	500 \$
Drift af signaltelegrafen .....	120 \$
Leje af grund til karantænevagten .....	12 \$
Pension til karantænelægeenke .....	100 \$
Vedligeholdelse af bygninger .....	380 \$
<b>I alt .....</b>	<b>10.107 \$</b>

Rigsdagen bestemte i havnelovens paragraf 5, at havnekassens overskud – efter betaling af diverse afgifter til kommunen var dette skønnet at ville andrage næsten 18.000 dollars om året – skulle henlægges som en særlig fond, tilhørende havnen selv og bestemt til at anvendes til dennes bedste. Af fondens midler skulle således afholdes udgifterne til havnens forbedring.

Det skulle snart vise sig, at det var helt nødvendigt med gennemgribende forbedringer, hvis man skulle kunne imødekomme behovene fra den snart hastigt voksende trafik.

Nogle af de vigtigste havneforbedringer fra årene efter 1906 er allerede omtalt i det foregående. De betydeligste private investeringer blev imidlertid foretaget af Vestindisk Kompagni.<sup>94</sup> Dette aktieselskab blev etableret i 1912 – med en aktiekapital på 3 millioner kroner – som datterselskab af Østasiatisk Kompagni, der allerede fra 1903 under H. N. Andersens ledelse havde drevet en forholdsvis fremgangsrig handel og søfart på Dansk Vestindien. Vestindisk Kompagni gik straks i gang med anlægsarbejderne og færdiggjorde i 1916 den første del af sine omfattende havneanlæg – be-



Første sektion af det planlagte kajanlæg i Longbay, som planerne blev præsenteret for offentligheden i 1912. Langs kajen ses de projekterede varehouse, kulplads og olietanke samt store elektriske kraner. (Rigsarkivet)

*First section of the planned quay installations in Longbay, as presented to the public in 1912. The projected storehouses, coalyard and oil tank, as well as the large electric cranes can be seen alongside the quay. (The National Records Office)*

stående i uddybning, inddæmning, opfyldning og anlæg af kajer – i Longbay i den østlige del af havnen. Her ejede selskabet hele stranden langs bugten, et areal på godt 40 hektar. Den nye mole på stedet var cirka 750 meter lang og var yderligere forlænget med en bro på knap 100 meter. Vanddybden langs hele dette anlæg var  $9\frac{1}{2}$  meter, så selv de største skibe kunne lægge til. På det brede kajområde kunne oplagres 180.000 tons kul, og to mægtige elektriske kraner, leveret af A/S Titan, sørgede for særdeles effektiv lossen og laden, idet hver især kunne løfte 150 tons i timen. På det til-

liggende landområde bag selve kajen byggede kompagniet en fin administrationsbygning og et stort pakhus, beregnet til at rumme gods af alle slags. Fra to runde olietanke, der rummede op til 8.000 tons hver, kunne man gennem rørledninger pumpe olien ombord med en hastighed af 300 tons i timen. Også det vigtige ferskvand kunne man levere, idet der fandtes tre udmærkede kilder tæt på, hvorfra man kunne forsyne skibene ved kajen med 150 tons i timen.

Et elektricitetsværk og et maskinværksted blev også opført. Elværket fik koncession

på leverance af al strøm til byen Charlotte Amalie, såvel til gadebelysning som til private husholdninger. Burmeister & Wain og Titan leverede i forening de to dieseldynamoer. Værket stod planmæssigt færdigt i 1915 og leverede fra da af den nødvendige elektricitet til byen, til havneanlægget og til telegrafstationen.

Endelig ejede Vestindisk Kompagni adskillige pramme og vandbåde, som opererede overalt i havnen, idet godt ferskvand var en mangelvare på den tørre ø, som er næsten uden naturlige kildevæld.

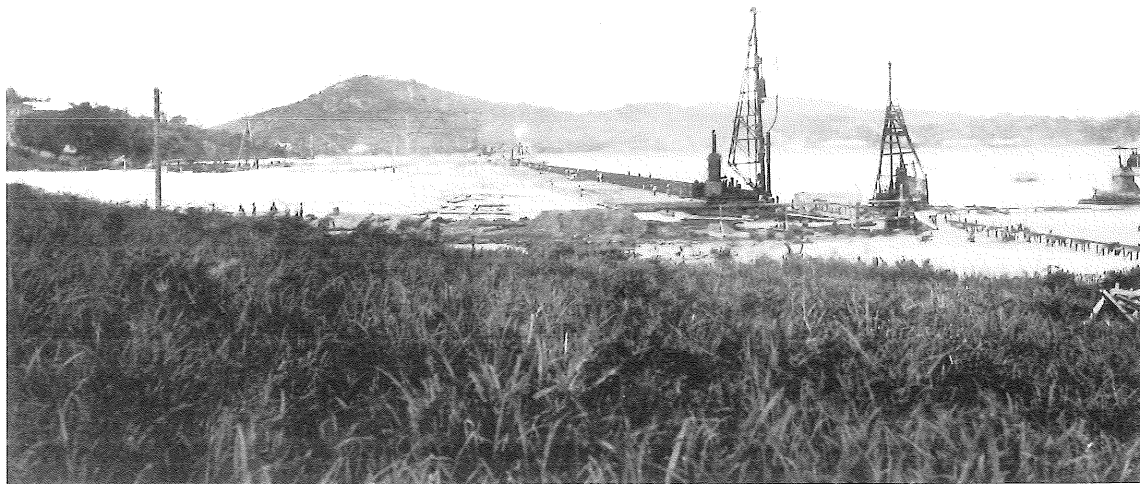
Alle disse investeringer kostede omkring 1,5 millioner dollars og blev udført udelukkende af danske ingeniører, arkitekter og håndværkere og for danske penge. Blandt de enkeltpersoner, som gjorde et særdeles stort og fortjenstfuldt arbejde i forbindelse med havneforbedringerne, bør endnu en gang nævnes havnebygmester H. C. V. Møller, som kompetent og effektivt projekterede en stor del af anlægsarbejderne fra 1904 og fremefter.<sup>95</sup> Når man satsede så hårdt på danske midler, var det blandt andet, fordi rigsdagen frygtede, at medvirken af fremmed kapital ville medføre, at indflydelsen over de nye havneanlæg gik over til udlandet.

Men alt dette blev den sidste større indsats under Dannebrog. Allerede i august 1916 blev Danmark og USA enige om salget af øerne, og den 31. marts 1917 fandt overdragelsen sted. I selve salgstraktaten blev det i paragraf 3,4,a fastslået, at blandt de aftaler, som danske myndigheder havde indgået, og som den amerikanske regering forpligtede sig til fremdeles at respektere,

var Finansministeriets tilsagn af 1913 og 1916 til Vestindisk Kompagni »angående tilladelse til at inddæmme, tørlægge, uddybe og udnytte visse arealer i Sankt Thomas havn samt fortrinsret med hensyn til kommercielle, industrielle eller skibsfartsanlæg i Sankt Thomas havn«. Det samme gjaldt overenskomsten af 1914 mellem kommunen og Vestindisk Kompagni angående Charlotte Amalies forsyning med elektrisk belysning og koncessionen af 1897 vedrørende flydedokken og ophalingsbeddingen.<sup>96</sup>

Vestindisk Kompagni beholdt og udvide de efterhånden sine anlæg i Sankt Thomas. Efter Anden Verdenskrig med den kraftigt voksende krydstogtturisme til havnen udviklede kompagniets kajfaciliteter med indkøbscenter og så videre sig til en uhyre indbringende forretning. Den lokale befolkning så imidlertid ikke med blide øjne på, at en meget væsentlig del af øens indtjening endte hos det danskejede selskab. Enden på sagen blev, at den lokale regering i 1993 købte alle Vestindisk Kompagnis anlæg i Charlotte Amalie af det skrantende moderselskab ØK.

Hermed var det danske engagement i Sankt Thomas ude af verden. Alligevel er det dog sådan, at når et skib i dag anløber havnen og får udleveret hæftet med de lokale bestemmelser om told og skibsafgifter, er der tale om oversættelser af danske bestemmelser. Således må der være mange, som i dag undrer sig over, at Law Concerning Customhouse and Ship Dues in St. Thomas and St. Jan af 1. april 1914 starter som følger: »We, Christian the Tenth, by



Anlægsarbejderne i Longbay, fotograferet af havneingeniør H. C. V. Møller i maj 1914. Tvillinge-rambukken nedrammer en af de sidste jernpæle i spunsvæggen, medens SANKT HILDA foretager uddybning langs kajen.  
(Rigsarkivet)

*Construction work in Longbay photographed by H. C. V. Møller the harbour engineer in May 1914. The twin pile driver is ramming one of the last iron piles in the sheet piling, while the SANKT HILDA is dredging alongside the quay.  
(The National Records Office)*

the grace of God King of Denmark, the Vandals and the Goths, Duke of Slesvig, Holstein, Stormarn, Ditmarsch, Lauenborg, and Oldenburg, make known: The Diet has passed, and we by our royal assent sanctioned, the following law ...« Og den tilhørende Ordinance af 15. september 1914 starter som følger: »Lars Christian Helweg-Larsen, Governor of the Danish West India Islands, Knight of Dannebrog and Dannebrogsmænd, makes known ...«

Så foruden de mange bygninger, gadenavne og så videre, der er bevaret fra den danske tid, retter man sig altså den dag i dag stadig efter visse danske love og bekendtgørelser på US Virgin Islands.

#### *Afslutning*

I det foregående er Sankt Thomas havn blevet beskrevet. Dens betydning for Dansk Vestindien kan næppe overvurderes. Lad derfor den tidligere citerede Charles

Edward Taylor få det sidste ord med sin påpegning netop af havnens kolossale vigtighed.<sup>97</sup>

»At opregne alle de gode sider af denne lille ø ligger udenfor rammerne af denne artikel. Der er skrevet rigeligt andre steder om dens udsigter, om dens bjerge i det tidlige morgengry. Det er tilstrækkeligt her at påpege, at de, som besøger øen, altid forlader den igen med beklagelse ... Blot et par ord til og jeg er færdig med Sankt Thomas. Da den ikke er en landbrugsø, afhænger dens ve og vel helt af alle de fordele, vi alle-

rede har opregnet, og som øens fine havn giver den. Det er en frihavn, og tolden er ganske lav. Men der mangler endnu meget for at gøre den bedre kendt ude i verden, især blandt handelsfolk ... Sankt Thomas havns overlegne faciliteter til at fylde kul og dokke skibe må altid fremholdes. Skønt der på det seneste er sket store fremskridt, må man ikke slække på anstrengelserne. Hver eneste dollar, der gives ud på denne fremragende havn, vil vende hundredefold tilbage. Her ligger Sankt Thomas' fremtid«.

## Noter

- <sup>1</sup> En kortere engelsksproget version af denne artikel findes som *Management of the Port of Saint Thomas, Danish West Indies, during the Nineteenth and Early Twentieth Centuries*, The Northern Mariner/Le Marin du Nord, bd. 7, 1997, s. 45-63.
- <sup>2</sup> Erik Gøbel, *Besejlingen af Sankt Thomas havn 1816-1917*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 2000, s. 7-35.
- <sup>3</sup> Charles Edwin Taylor, *Saint Thomas, D.W.I.*, London 1905, s. 1-3.
- <sup>4</sup> 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; Erik Gøbel, *Shipping through the Port of St. Thomas, Danish West Indies, 1816-1917*, International Journal of Maritime History, bd. 6, 1994, s. 155-173; Gøbel, 2000, s. 7-35.
- <sup>5</sup> En kort introduktion findes i George F. Tyson (udg.), *The St. Thomas Harbor. A Historical Perspective*, Sankt Thomas 1986.
- <sup>6</sup> *Koloniernes Centralbestyrelse*, Kbh. 1975, (=Vejledende Arkivregistraturer, bd. 20) fortegner

- detaljeret denne samling; de vestindiske lokalarkiver (VILA) er kort præsenteret i Wilhelm von Rosen (red.), *Rigsarkivet og hjælpemidlerne til dets benyttelse*, bd. I:2, Kbh. 1983, s. 815-832.
- <sup>7</sup> Poul Olsen, *Toldvæsenet i Dansk Vestindien 1672-1917*, Kbh. 1988, s. 147-243.
  - <sup>8</sup> Kay Larsen, *Dansk Vestindien 1666-1917*, Kbh. 1928, s. 377-378.
  - <sup>9</sup> Generaltoldkammeret, Vestindisk forestillings- og resolutionsprotokol, 28. februar 1806; Koloniernes Centralbestyrelse (herefter forkortet: CCB), Sager til vestindisk journal, pk. 454, j.sag 501/1905; Kay Larsen, *Guvernører, Residenter, Kommandanter og Chefer ... i de tidligere danske Tropekolonier*, Kbh. 1940, s. 65; Hans Birch Dahlerup, *Mit Livs Begivenheder 1815-1848*, Kbh. 1909, s. 62; Hof- og Statskalenderen indeholder år for år oplysning om, hvem der var havneme-ster. Se også Kay Larsen, *Dansk-vestindiske og guineiske Personalialia og Data*, manus i Kongelige Bibliotek.
  - <sup>10</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 454, j.sag 501/1905, og pk. 898, Bestyrelsen af Sankt Thomas havn 1904-1913.
  - <sup>11</sup> Generaltoldkammeret IV.C.3, Vestindiske og

- guineiske sager, Diverse dokumenter, Forskellige oplysninger, bd. 7, fol. 238-241; CCB, Bestyrelsen af Skt. Thomas havn 1904-1913, pk. 898.
- <sup>12</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 454, j.sag 501/1905.
- <sup>13</sup> Alle pengeangivelser er i danske vestindiske dollars. I sådan svarede stort set til 1 US-dollar. I 1849 afløstes den gamle vestindiske rigsdaler af den danske vestindiske dollar, idet 1 ny dollar modsvarede 1,56 gamle dalere. I 1904 indførtes en ny pengeværdi i kolonien, hvor 1 dollar modsvarede af 5 francs.
- <sup>14</sup> Generaltoldkammeret IV.C.3, Vestindisk-guineiske sager, Diverse dokumenter, Forskellige oplysninger, bd. 7, s. 241.
- <sup>15</sup> *Departementstidende* 1862, s. 361-374 og 399-414 og 475-486.
- <sup>16</sup> Generaltoldkammeret IV.C.3, Vestindisk-guineiske sager, Diverse dokumenter, Forskellige oplysninger, bd. V, s. 7; Finansdeputationen 1816-1848, Kongelige reskripter med videre angående Generaltoldkammer- og Kommercekollegiets reorganisation, normalreglement og budget 1837-1841, Rapport af 28. november 1840 om besparelser i det vestindiske budget.
- <sup>17</sup> T. A. Topsøe-Jensen & Emil Marquard, *Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814 og den danske Søetat 1814-1932*, 1935, bd. 2, s. 398-399; Thomas H. Erslew, *Almindeligt Forfatter-Lexicon ... 1814-1840*, bd. 2, 1847, s. 680; supplement her til, bd. 2, 1864, s. 816-817; Dahlerup, 1909, s. 99-100 og 157-159.
- <sup>18</sup> Bestyrelsen for Toldvæsenet, Vestindiske resolutionsprotokol, bd. 58, 10. november 1853.
- <sup>19</sup> *Departementstidende* 1855, s. 364; *Departementstidende* 1866, s. 54; *Lovtidende* 1875-B, s. 36; *Lovtidende* 1885-B, s. 33; *Lovtidende* 1895-B, s. 23; *Lovtidende* 1905-C, s. 24.
- <sup>20</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 454, j.sag 501/1905.
- <sup>21</sup> CCB, pk. 852, Uvisse indtægter Skt. Thomas 1860-1889.
- <sup>22</sup> Hugo Ryberg, *A List of the Names on Inhabitants. The Danish West Indian Islands ... 1650-ca.1825*, Kbh. 1945, s. 157.
- <sup>23</sup> Victor Hansen, *En dansk Søofficer. Kontreadmiral Victor Hansens Minder*, Kbh. 1927, s. 100-105.
- <sup>24</sup> Topsøe-Jensen & Marquard, 1935, bd. 1, s. 654.
- <sup>25</sup> Topsøe-Jensen & Marquard, 1935, bd. 1, s. 550-551.
- <sup>26</sup> Ryberg, 1945, s. 176.
- <sup>27</sup> *Hof- og Statskalenderen*, diverse år, især 1916, sp. 854; N. A. Kjær, *25 Aar i Vestindien. Fra Firsernes og Halvfemsernes St. Thomas*, Kbh. 1934, s. 54.
- <sup>28</sup> *Betænkning over Forholdene paa de dansk-vestindiske Øer*, Kbh. 1903, s. 48.
- <sup>29</sup> H. C. V. Møller, *De dansk-vestindiske Øers Havneforhold*, Atlanten 1910, s. 487; CCB, pk. 898, Bestyrelsen af Sankt Thomas havn III, Skrivelse af 14. maj 1912 fra havnerådet til Finansministeriet.
- <sup>30</sup> *Departementstidende* 1855, s. 435-436.
- <sup>31</sup> *Ministerialtidende* 1882-B, s. 335.
- <sup>32</sup> Henrik Cavling, *Det danske Vestindien*, Kbh. 1894, s. 24-26.
- <sup>33</sup> *Lovtidende* 1872-B, s. 103-104.
- <sup>34</sup> En fortegnelse over bådene i 1815 findes i VILA, Regeringen på Sankt Thomas, Udtagne sager, Bådes brænding og mærkning samt bemanding 1771-1869.
- <sup>35</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 325, j.sag 474/1862; *Departementstidende* 1855, s. 435-436; *The Saint Thomas Almanac and Popular Mercantile Advertiser for the Year 1880*, Sankt Thomas 1880, s. 41-42.
- <sup>36</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 898, Havneadministrationen 1909-1912, Inventarfortegnelse af 01. april 1908.
- <sup>37</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 892, Kontrakt med Baumgarten & Burmeister om levering af bugskib 1863; Holger Munchaus Pedersen, *Danske dampskibe indtil 1870*, bd. 3, Esbjerg 1987, s. 139-140.
- <sup>38</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Folk til dampbugskibet 1863-1865; Munchaus Petersen, 1984, bd. 2, s. 133-135, og bd. 3, 1987, s. 115.
- <sup>39</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Folk til dampbugskibet 1863-1865, Udtog af skibsjournalen.
- <sup>40</sup> VILA, Sankt Thomas Guvernement, Udtagne sager, Muddermaskinen og dykkerklokken 1865-1877, Skrivelse af 09. februar 1864 fra

- Zeilau til præsidentskabet for Sankt Thomas.
- <sup>41</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Folk til dampbugskibet 1863-1865, Skrivelse af 09. maj 1865 fra M. Lauritzen til Finansministeriet.
- <sup>42</sup> Fridlev Skrubbeltrang, *Dansk Vestindien 1848-1880. Politiske brydninger og social uro*, Kbh. 1966, (=Vore gamle tropekolonier, bd. 3), s. 96-97; Larsen, 1928, s. 286 og 316 og 339.
- <sup>43</sup> Birger Thomsen, *Skonnerten VIGILANT. Myte og dokumentation*, Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1980, s. 89-101; David M. Hamilton, *The Schooner VIGILANT of St. Croix. The Last Baltimore Clipper*, Sankt Croix 1999.
- <sup>44</sup> Cavling, 1894, s. 44-45.
- <sup>45</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 341, j.sager 943/1867 og 1408/1905; Larsen, 1928, s. 249.
- <sup>46</sup> Hansen, 1927, s. 167-168.
- <sup>47</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 341, j.sag 1408/1905.
- <sup>48</sup> *Itinerary of Steamships and Packets Calling at Saint Thomas 1878*, Sankt Thomas 1878, s. 24; *Lovtidende 1873-B*, s. 1; *Lovtidende 1877-B*, s. 52; *Lovtidende 1885-B*, s. 49-57.
- <sup>49</sup> *Lovtidende 1877-B*, s. 52.
- <sup>50</sup> *Lovtidende 1893-B*, s. 5-6.
- <sup>51</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 898, Havneadministrationen 1909-1912, Skrivelse af 07. december 1910 fra Carstensen til havnerådet og dettes skrivelse af 04. marts 1911 til Finansministeriet.
- <sup>52</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 898, Havneadministration 1909-1912.
- <sup>53</sup> H. G. Brock & Philip S. Smith & W. A. Tucker, *The Danish West Indies. Their Resources and Commercial Importance*, Washington DC 1917, s. 13-14; CCB, Sankt Thomas havn, pk. 897, Fyr og karantæneanstalt på Buck Island 1913-1917.
- <sup>54</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 454, j.sag 501/1905, og pk. 341, j.sag 943/1867, og pk. 897, Fyr og karantæneanstalt på Buck Island 1913-1917.
- <sup>55</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 897, Fyr og karantæneanstalt på Buck Island, Skrivelse af 01. december 1915 fra Sankt Thomas havneråd til Finansministeriet.
- <sup>56</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 454, j.sag 501/1905.
- <sup>57</sup> *The Saint Thomas Times Almanac and Popular Mercantile Advertiser for the Year 1880*, Sankt Thomas 1880, s. 34-36; J. N. Lightbourn (ed.), *The Saint Thomas Packet Register for 1883*, Sankt Thomas 1883, s. 8-10; CCB, Sankt Thomas havn, pk. 897, Fyr- og karantænestationen på Buck Island 1913-1917, Takst for lodsning ... 11. juli 1907 og 20. oktober 1913.
- <sup>58</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 898, Bestyrelsen af Sankt Thomas havn 1904-1913.
- <sup>59</sup> *Lovtidende 1873-B*, s. 12-16; jfr. Departementstidende 1867, s. 625 (lov af 21. juni 1867), og s. 842-846 (anordning af 9. august 1867).
- <sup>60</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 897, Fyr- og karantæneanstalten på Buck Island 1913-1917, Skrivelse af 23. juni 1915 fra Sankt Thomas havneråd til Finansministeriet.
- <sup>61</sup> *Departementstidende 1851*, s. 625-626.
- <sup>62</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 341, j.sag 934/1867.
- <sup>63</sup> CCB, Sager til vestindisk journal, pk. 341, j.sag 934/1867.
- <sup>64</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 892, Royal Mail til guvernør Hans Henrik Berg 23. maj 1861.
- <sup>65</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 892, Saint Thomas Marine Repairing Slip til guvernør Hans Henrik Berg 23. maj 1861.
- <sup>66</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 892, Havneme-steren til præsidentskabet 04. februar 1857.
- <sup>67</sup> *Departementstidende 1862*, s. 168-170 og 396-397.
- <sup>68</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 899, Kontrakt af 02. maj 1863.
- <sup>69</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 894, Dykkerapparatet.
- <sup>70</sup> Larsen, 1928, s. 288; *Tidsskrift for Søvesen 82, 1911*, s. 37-38; CCB, Sankt Thomas havn, pk. 894, INGOLFs sprængninger i havnen 1909-1910, Skrivelse af 08. juli 1909 fra Sankt Thomas havneråd til Finansministeriet.
- <sup>71</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 896, Uddybningsarbejder i Sankt Thomas havn II.
- <sup>72</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Marinejernbane 1843-1862, Skrivelser af 08. august 1839 og 15. april 1841 fra rådet til Generaltoldkammeret.

- <sup>73</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Marinejernbane 1843-1862.
- <sup>74</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Marinejernbane 1843-1862.
- <sup>75</sup> Marius Vibæk, *Royal Mail og St. Thomas*, i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1949, s. 94-96.
- <sup>76</sup> *Rules, Regulations and Table of Rates for the Saint Thomas Marine Repairing Slip*, Sankt Thomas 1861.
- <sup>77</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 893, Marinejernbane 1843-1862.
- <sup>78</sup> CCB, Sankt Thomas havn, pk. 895, Flydedokken 1862-1912, og pk. 894, Sagen om Orkanhullet 1862-1870.
- <sup>79</sup> *Betænkning over Forholdene paa de dansk-vestindiske Øer*, Kbh. 1903, s. 114.
- <sup>80</sup> *Collection of the Most Important Laws, Ordinances, Publications etc., valid or referring to the Danish West India Islands ...*, Kbh. 1884, s. 103; *Departementstidende 1863*, s. 983-984; G. A. Philips & Co.: *Commission Merchants, Ship Brokers, Saint Thomas, W.I.*, Sankt Thomas 1876, s. 20-23; Charles Edwin Taylor, *An Island of the Sea*, Sankt Thomas 1895, s. 13-15.
- <sup>81</sup> *Ministerialtidende 1897-A*, s. 111-113.
- <sup>82</sup> Theodor de Booy & John T. Faris, *The Virgin Islands. Our New Possessions and the British Islands*, Philadelphia 1918, s. 96.
- <sup>83</sup> Møller, 1910, s. 481.
- <sup>84</sup> Brock & Smith & Tucker, 1917, s. 15-16; Luther K. Zabriskie, *The Virgin Islands of the United States of America*, New York 1918, s. 73-74.
- <sup>85</sup> Bernhard von Petersen, *En historisk Beretning om de dansk-vestindiske Øer*, Kbh. 1855, s. 90-91.
- <sup>86</sup> Charles Edwin Taylor, *Leaflets from the Danish West Indies*, London 1888, s. 96-98.
- <sup>87</sup> Kjær, 1934, s. 26-28; Cavling, 1894, s. 65-69.
- <sup>88</sup> Larsen, 1928, s. 364; *Admiral Henri Konows erindringer*, udg. ved Tage Kaarsted, bd. 2, Århus 1967, s. 60; Peter Hoxcer Jensen, *From Serfdom to Fireburn and Strike. The History of Black Labour in the Danish West Indies 1848-1916*, Sankt Croix 1998, s. 160-161.
- <sup>89</sup> Kjær, 1934, s. 83-84 og 94.
- <sup>90</sup> Brock & Smith & Tucker, 1917, s. 15-19; Zabriskie, 1918, s. 64-65.
- <sup>91</sup> Taylor, 1905, s. 9 og appendix; Taylor, 1888, s. 96.
- <sup>92</sup> *Lovtidende 1906-A*, s. 457-461 og 489-503.
- <sup>93</sup> CCB, pk. 613, Bemærkninger til lov af 6. april 1906 om bestyrelsen af Sankt Thomas havn.
- <sup>94</sup> CCB, pk. 945-947, Vestindisk Kompagni 1910-1917; Larsen, 1928, s. 339-344; *Green's Danske Fonds og Aktier 1914*, bd. 2, Kbh. 1914, s. 202-203; Brock & Smith & Tucker, 1917, s. 15-16; Zabriskie, 1918, s. 66-73.
- <sup>95</sup> H. C. V. Møllers privatarkiv nr. 6012 i Rigsarkivet, især pk. 22-26.
- <sup>96</sup> *Danmarks Traktater og Aftaler med fremmede Magter efter 1814*, udg. af Udenrigsministeriet, bd. 7, 1951, s. 581-595.
- <sup>97</sup> Taylor, 1905, s. 4-5.



# Management of the Port of St. Thomas during the 19th and Early 20th Century

## *Summary*

In the 2000 edition of the yearbook of the Danish Maritime Museum the author wrote an article about navigation to the Port of St. Thomas between 1816 and 1917. In this year's edition the harbour itself is described, with its people and facilities in the form of vessels, lighthouses, buoys, pilots, dredging activities, slipway, floating dock, coal-filling facilities, wharf installations etc. through the 19th and early 20th century.

The descriptions are primarily based on unpublished source material in the Danish National Archives.

The harbour master was responsible for everybody and everything in the harbour. He was often an experienced naval officer, and the income he received from his position was quite considerable. He had a number of people to assist him, amongst others a second-in-command assistant harbour master, pilots, boat rowers and dockers, and from 1907 also a harbour engineer.

The harbour in St. Thomas had a number of vessels at its disposal, such as pilot boats, gigs and from 1864 a steam tug. Furthermore the harbour master kept a careful eye on bumboats and ferry boats, which all had to have his official authorisation.

The harbour's first lighthouse was built at the seaward approach in 1814. It was renovated in 1872 and again in 1912. In 1916 a powerful approach light was established on Buck Island south of St. Thomas. Among the other navigational aids were a number of buoys and beacons at dangerous cliffs and shallow water. In the harbour basin itself a number of warping buoys and mooring buoys were laid out.

It was up to the ship's masters whether or not they used the pilot service. About one-third of all

the ships calling at the port took a pilot on board, the rest saved the cost of a pilot and kept the responsibility themselves.

Apart from a few reefs which were relatively easy to remove by explosion the depth of the sea approach was 28 feet, and in the harbour basin itself up to 36 feet. However, the continually increasing draught of the ships made it necessary in the 1860's to commence work on deepening the harbour. A powerful steam-driven mud machine with three barges was built in Copenhagen and sent to St. Thomas in 1864, and the following year the harbour received a diving bell. Between 1864 and 1873 the whole harbour was dredged to a depth of between 24 and 30 feet, and at the same time a passage was dug through the tongue of land at Hassel Island to improve the water circulation in the harbour and thus also the health conditions. From 1910 to 1912 the harbour was deepened even more, thus ensuring a depth of 30 feet along the most important quays.

In 1843 a modern marine repairing slip had been opened, which was capable of taking even the largest Royal Mail steamers ashore. No other harbours in the West Indies could compete with St. Thomas in this respect.

Soon, however, larger and more efficient repair facilities were needed, so in 1875 a 250-foot floating dock was inaugurated. The closest competitor to this was situated far away, on Bermuda. The dock company in St. Thomas also had large quays with well-equipped engineering shops and coal-yards.

From the 1840's on coal became an important product in St. Thomas, which served as a coal-filling station for many transatlantic liners and steamers in regional traffic. The coalyards in the Danish harbour were the largest in the West

Indies. The coal was traditionally loaded and unloaded by black women, who continued to have a monopoly in this field until the beginning of the new century, when they gradually received competition from electric cranes.

From 1902 the Danes made a supreme effort to

make the harbour more efficient and competitive. Besides the improvements already named they implemented the construction of the enormous quay, which even today is still the place where many cruise ships moor, and is still the basis for St. Thomas' well-being.