

„ROYAL MAIL“ OG ST. THOMAS

Af

JENS VIBÆK

I over hundrede år har „Royal Mail Steam Packet Company“ hævdet sin stilling som et af verdens største og navnkundigste dampskibsselskaber. De nordiske lande har ganske vist aldrig været indspundet i dets vidtstrakte rute-net, men i trediverne sås rederiets store hvide både jævnligt ved Langeliniekajen på pleasure cruise med et eksklusivt selskab af internationale turister.

Disse trækfugle var kun flygtige gæster i de danske farvande, men der var en tid, da en dansk havn spillede en hovedrolle i „Royal Mail“s historie, og denne danske havn var *Charlotte Amalie* eller *St. Thomas*, som den hedder i daglig tale.

For at forstå denne sammenhæng må man gøre sig klart, at Vestindien endnu i 1830erne var et af de områder uden for Europa, som vejede tungest til i verdensøkonomien, tungere end U.S.A. og Afrika — Indiens og Kinas lige. Her avledes endnu hovedparten af verdens sukker. Og medens den kinesiske og indiske handel kun gav deres udøvere en handels- og fragtfortjeneste, kom for Vestindien hertil det forhold, at sukkeret avledes af europæiske plantere. Enorme formuer var i tidens løb bragt fra Vestindien til de europæiske moderlande, først og fremmest til England, formuer, som var bygget op ved sukkeravl, eller som var skabt ved stigningen i de vestindiske jordpriser, der i tiden indtil Napoleonskrigene mange steder var mere end halvtredsoblede. De vestindiske kapitalinteresser kunne i det 18. århundrede til tider mønstre en kompakt majoritet i det engelske underhus, og talrige vestindiske kapitalister var i tidens løb gået over i højadelens rækker som overhusmedlemmer.

Ganske vist, tiderne var ikke, hvad de havde været. Sukkerpriserne havde fået en kedelig dalende tendens; konkurrerende sukkerlande var dukket op i øst og vest, og man havde lidt ved de opskruede grundpriser, som slugte deres del af fortjenesten. Og endelig var prisen på arbejdskraft steget ubehageligt: fra 1833 var slaveriet ophævet på de engelske øer. Negrene var nu frie arbejdere, og de var til tider ret vanskelige. Men endnu hævdede Vestindien sin økonomiske stormagtsstilling, selvom det gyldne skær, der havde hvilet over øerne, var ved at sløres.

På St. Croix havde også Danmark oplevet sin del af sukkerets eventyr. Derimod havde sukkerdyrkningen i de sidste 100 år ikke spillet nogen væsentlig rolle på St. Thomas. Det havde derimod havnen, Vestindiens bedste, en næsten lukket naturhavn, kun åben ved en smal rende mod syd, i læ for passaten. Som transithavn havde St. Thomas oplevet store tider under krigene i det 18. århundrede, men årene mellem krigene havde været magre med affolkning af by og havn. Det var først, efter at de spanske og portu-

gisiske kolonier i Syd- og Mellemamerika i 1820 havde erklæret sig uafhængige, at St. Thomas var kommet ind i en tilsyneladende stabil fremgangsperiode som centrum for den vestindiske og mellemamerikanske handel med Europa.

St. Thomas var i 1830erne en anseelig stad. Med sine 11,000 indbyggere i 1835 var den kongeriget Danmarks største by uden for København. Og medens hovedstaden befandt sig i et økonomisk dødvande, var St. Thomas i en rivende udvikling, der f. eks. kan illustreres derved, at byen i 1837 blev sæde for ikke mindre end to private banker, medens der skulle gå samfulde 20 år, inden København i „Privatbanken“ fik en lignende institution til erhvervslivets fremme.

Postforbindelsen med Europa var Vestindiens livsnerve, og det var så sandelig ikke juleposten til hjemmet, det drejede sig om. Af vital betydning var på den ene side forsendelsen til Europa af penge og vekslere, på den anden side de europæiske efterretninger om sukkerprisernes stigen og fald samt meddelelserne om de politiske og økonomiske forhold, der kunne bestemme sukkermarkedets fremtidige kår. „St. Thomæ Tidende“ taler sit tydelige sprog herom gennem de redaktionelle bemærkninger, hvormed man stadig giver sin utålmodighed luft over forsinkede skibe med europæisk post. En hurtig pakkeforbindelse var derfor en nødvendighed. Den var dyr; og det havde i det lange løb vist sig, at kun England var i stand til at klare problemet. Paketfarten opretholdtes af den engelske stat og administreredes af admiralitetet. To gange om måneden forlod sejlpaketterne Falmouth i Cornwall med vestindisk destination.

1835 ændredes ruten. Fra nu af gik paketten fra Barbados direkte til St. Thomas. Imidlertid havde en dampbåd bragt posten videre fra Barbados til den fjerne hovedø, Jamaica, hvorfra den atter tog post og passagerer til St. Thomas. Få timer efter ankomsten hertil afgik paketten så tilbage til Europa, medens dampskibet via de små engel-

ske øer returnerede til Barbados for der at oppebie den næste pakke fra Europa og atter begynde sin rundtur. Da paketterne tidligere var gået fra Barbados til Jamaica og først derefter til St. Thomas, vil man forstå, at denne by ved nyordningen var blevet favoriseret ved at rykke en uge à fjorten dage nærmere til Europa. Den havde, trods det den var dansk, opnået en nøglestilling i den engelske pakkefart.¹ I St. Thomas havn havde dampskibe dog ikke længere nyhedens interesse. Allerede i 1823 havde man oplevet den første dampbåd — en amerikansk. Da havde byen også stået på den anden ende, og navnlig havde de kulørte næsten ikke været til at styre. Dampskibsfarten åbnede nye muligheder.² I det små begyndte St. Thomas allerede efter 1835 at skabe sig en position som bunkringsplads.

Det er først fra slutningen af trediverne, at man kan tale om oceanfart for dampskibenes vedkommende. De første dampere, der mer eller mindre lejlighedsvis krydsede Atlanten fra 1819 og fremover, benyttede nemlig sejl under den længste del af overfarten — simpelthen fordi de ikke kunne medføre de nødvendige kulbeholdninger til datidens utroligt kulslugende kedler. I 1838 krydsede imidlertid damperen „Sirius“ Atlanterhavet fra øst til vest udelukkende ved damp, og fire dage senere afsejlede „Great Western“, som var konstrueret specielt til denne fart af den berømte skibskonstruktør Brunel.

Begivenheden vakte stærk opsigt på begge sider af Atlanterhavet og gav voldsom genlyd i Vestindien, hvor man forstod rækkevidden af, hvad der var sket. Allerede i 1837 havde „St. Thomæ Tidende“³ omtalt visse planer på Jamaica om dannelsen af et engelsk-vestindisk dampskibsselskab, der skulle betjene hele Vestindien med sideruter

¹ Johan Peter Nissen: *Reminiscences of a 46 Years Residence in the Island of St. Thomas in the West Indies*, Nazareth, P.A., 1838, s. 173.

² *Ibid.* s. 135.

³ 15/7 1837. „St. Thomæ Tidende“ tryktes sit navn til trods på engelsk. De i denne afhandling anførte direkte citater er altså oversatte.

udstrålende fra Jamaica. Som et argument for dampskibes anvendelse i Vestindien anføres her bl. a. de vanskeligheder, passaten frembyder for sejlskibsfarten. Ophavsmanden til disse planer var en vis Mr. *James McQueen* (1778—1870), der spillede en fremtrædende rolle i det offentlige liv på Jamaica, og som var en kendt figur i hele Vestindien. Han havde oprindeligt været plantagebestyrer, men var senere blevet redaktør. Han var på dette tidspunkt en ældre mand i færd med at trække sig tilbage (han kunne jo ikke vide, at han skulle blive 92), men han havde besluttet, at oprettelsen af dampskibsforbindelsen skulle være hans sidste indsats i det offentlige liv.⁴ Det er interessant at følge, hvorledes dampskibsfeberen i disse år griber den vestindiske presse. Redaktøren af „St. Thomæ Tidende“, hvis væsentligste våben som pressemand var papirsaksen, fylder sin avis med dampskibsstof fra vestindiske, europæiske og amerikanske blade, således holdes vi nøje à jour med „Sirius“ og „Great Western“'s bevægelser. Han arbejdede kort sagt på at gøre sine læsere steamship-minded.

Imidlertid var McQueen draget til England for at virke for sine planer hos den engelske regering, og i 1838 befordrede han sin plan i trykken. Planen rummede en stærk kritik af de bestående forhold. Admiralitetet besørgede post og passagerer over med brigger; og i Vestindien distribueredes posten af primitive 10 kanoners brigger, der havde fået installeret dampmaskine. Forholdene på disse skibe var simpelthen rædselsfulde. Der var ingen plads. Posten lå og flød rundt i køjerne og under bordet i salonen. McQueens nye plan fulgte i det store og hele de linier, vi tidligere har antydnet. Hurtiggående dampskibe skulle gå til visse hovedstationer i Vestindien, hvorfra en flåde af dampere skulle besørge den lokale trafik. Men planerne sigter nu videre. Foruden Vestindien skulle Det caraibiske Hav og Den mexikanske Golfs kyster indspindes i nettet,

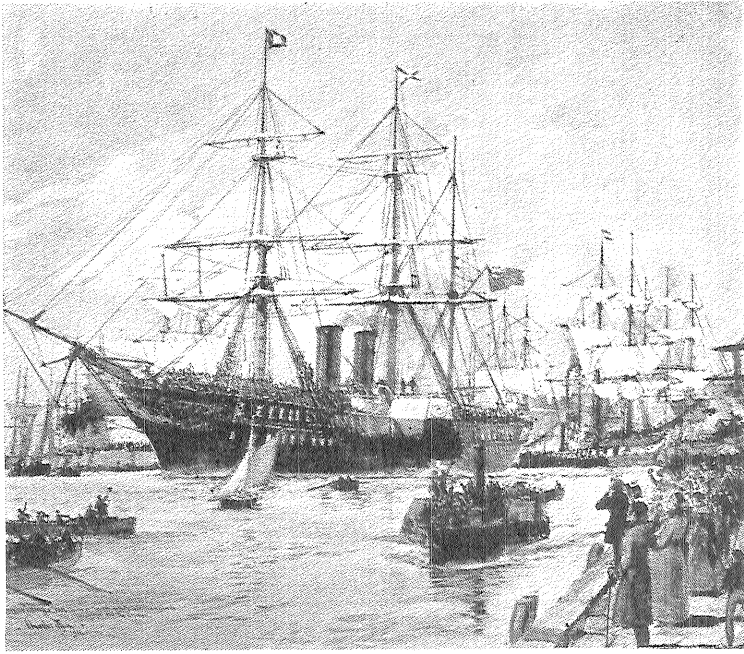
⁴ „Jamaica Watchman“ 25/4 1838 cit. „St. Thomæ Tidende“.

ja, McQueen så videre ud i fremtiden. Panamakanalen måtte komme, og på denne basis planlagde han en udstrækning af ruterne til Stillehavet.

Til støtte for sine planer vandt McQueen mægtige forbundsfæller i „*West India Committee*“, der var stiftet i 1760 som et slags handelskammer for vestindiske planter- og kapitalinteresser i England (og som for resten består endnu). 1839 androg „*West India Committee*“ regeringen om koncession og subsidier, uden hvilke man ikke mente at kunne binde an med opgaven.

I og for sig skulle man ikke vente, at regeringen under den herskende økonomiske liberalisme var stemt for subsidieordningen. Men på den anden side var man ikke ked af at skille sig af med den dyre statsdrift af den oversøiske postforbindelse, som admiralitetet administrerede til almindelig utilfredshed. Kunne man betale sig fra opgaven, var det efter tidens mening ingen ringe ordning, men den måtte naturligvis være generel. Derfor bliver denne nyordning af afgørende betydning for stiftelsen i disse år af de tre berømte dampskibsselskaber, der delte verden mellem sig: „*Cunard*“ fik farten på Nordamerika, „*Peninsular & Oriental*“ tog sig af Pyrenæerhalvøen og Østen, og endelig fik „*Royal Mail Steam Packet Company*“ Vestindien og Mellemamerika.

Royal Mail stiftedes i 1839 og opnåede royal charter den 26. september. Aktiekapitalen androg den da formidable sum af 1½ mill. £. I bestyrelsen finder vi 6 medlemmer af „*West India Committee*“, medens McQueen høstede lønnen for sin møje ved at blive direktør. Kontrakten med regeringen gik ud på, at der som hidtil skulle være 2 månedlige afsejlinger fra England. Subsidiesummen var særdeles rundelig. Den androg 240,000 £ (svarende til ca. 1/7 af Danmarks daværende statsudgifter). For dette beløb skulle der årlig udsejles 684,816 sømil. Videre medførte koncessionen forpligtelse til at bygge skibene så svære, at de kunne føre flådens største kanoner. Hermed grundlagdes den hjælpekrudserordning, der har bestået



Fra Royal Mail's hjælpekrydservirksomhed. RMS „Orinoco“ forlader Southamptons red med tropper til Krim 1854. (Fra „Royal Mail“).

siden, og som har knyttet stærke bånd mellem rederiet og admiralitetet.⁵

Meddelelsen om selskabets dannelse blev modtaget med jubel i Vestindien. „St. Thomæ Tidende“ citerer 12/10 „Jamaica Morning Journal“ fra 27/9, hvori det hedder: „Vore læsere vil frydes ved at erfare, at Mr. McQueen endelig ved utrættelige anstrengelser har haft held til at etablere den længe planlagte vestindiske postdampskibsforbindelse“, og den 16/10 følger en vidtløftig redegørelse for det planlagte rutenet med tilhørende sejltider.

Da den første fryd havde sat sig i Vestindien, begyndte kævlet, navnlig var uenigheden mellem øerne stor med hen-

⁵ „Royal Mail“, a Centenary History of the Royal Mail Line 1839—1939. By T. A. Bushell, London u. a., s. 1—10. (forkortet: Royal Mail).

syn til deres indbyrdes placering i den fremtidige sejlplan. Jamaica følte sig særlig dårligt stillet, idet den på den ene side var langt den største og vigtigste ø, på den anden side den, der lå fjernest fra England og derfor risikerede at få posten allersidst. Man har indtrykket af, at man på Jamaica gerne så St. Thomas centralt placeret, hvad der nemlig ville give Jamaica en relativ hurtig forbindelse. I øvrigt svirrer rygterne; men den endelige plan, som på St. Thomas averteres af postmesteren allerede den 10/12 1840, fastholdt Barbados som centrum med Grenada som hovedkulation. Det lovede jo ikke så godt.

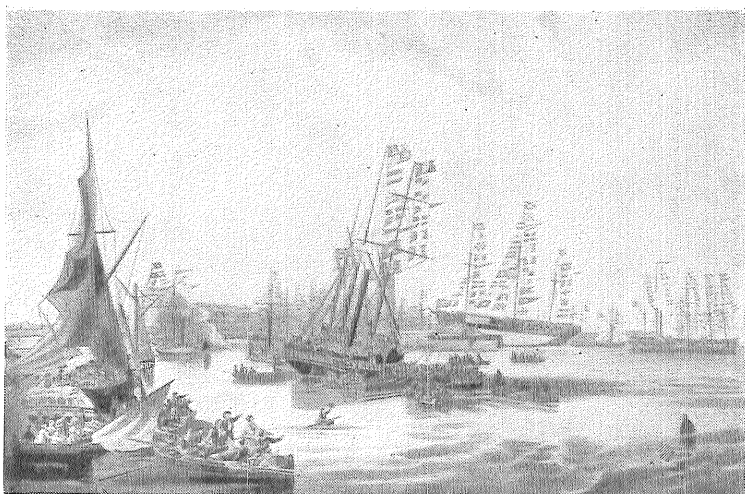
I England stod en tilsvarende strid. Selskabet havde bestemt Southampton som udfaldshavn for den nye rute,⁶ bl. a. fordi en bane hertil var under bygning (den åbnedes 1841, før ruten var kommet i gang). Southamptons udvælgelse vakte panik i Falmouth, som havde gammel hævd som udgangshavn for admiraltetets paketter. Dens 11,000 indbyggere levede væsentlig heraf og så nu deres eksistens truet (den lokale avis hed ligefrem „Falmouth Packet“). Også Liverpool meldte sig som kandidat, oven i købet støttet af Glasgow. Rederiet holdt dog hårdnakket på Southampton, der i ikke ringe grad skylder Royal Mail sin opkomst.⁷

Så snart selskabet i 1839 var blevet stiftet, afgaves ordre på bygning af 14 dampere ved engelske værfter. En sådan kæmpebestilling var uden sidestykke i dampskibsfartens historie, så meget mere som det drejede sig om den største skibstype, man dengang overhovedet indlod sig på at bygge. Skibene byggedes af træ. Det var naturligvis hjuldampere, og deres drægtighed androg 1285 t. Byggeomkostningerne beløb sig for de 14 dampere til 800,000 £.⁸ Det var hurtiggående passagerskibe bygget til at medføre post og postpakker samt forsendelser af rede penge, af

⁶ Royal Mail, s. 22.

⁷ St. Th. Tid. 1840 passim.

⁸ Royal Mail, s. 9 f, 19.



RMS „Forth“ (en af de oprindelige 14 dampere) løber af stabelen i Leith 22. maj 1841 i overværelse af 60,000 mennesker. Fra „Royal Mail“.

hvilke der årligt remitteredes store summer fra Vestindien. Det er værd at bemærke i denne forbindelse, at den ny rute muliggjorde anvendelsen af veksler med 1 måneds løbetid mellem Europa og Vestindien mod aldrig under 3 i sejskibstiden. Egentlig last var der derimod ikke tale om. Dertil fyldte bunkerkullene for meget, og alligevel kunne skibene med den stipulerede høje fart kun lige akkurat klare overfarten. Man plejede endda at supplere bunkers enten i en spansk havn eller på Madeira, der blev anløbet på udturen.

Sidst på året 1841 begyndte den nybyggede flåde at samles i Southampton, hvorfra den første ordinære afgang skulle finde sted nytårsdag 1842, dog således at de dampere, der skulle besøge lokaltrafiken i Vestindien, allerede tidligere afgik til deres station for at kunne møde den første pakke med passagerer og post til hjemrejsen.

Admiralitetet havde imidlertid besluttet sig til at slå et slag for Falmouth og insisterede på, at posten skulle tages om bord her, uagtet den som omtalt måtte bringes

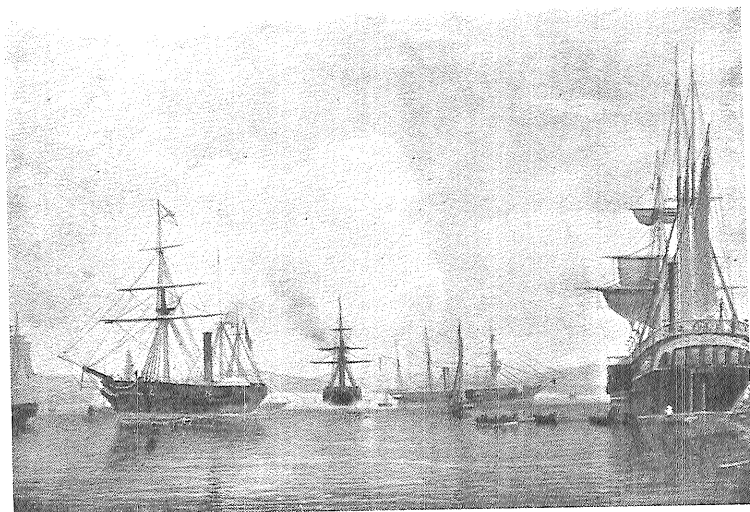
hertil pr. diligence.⁹ Selskabet protesterede, men kom i første omgang til kort. Nytårsdag afgik „Thames“ og „Tay“ (de fleste af de nye skibe havde flodnavne) fra Southampton, men først den 3. januar kunne de stikke til søs fra Falmouth, hvis gamle privilegium det dog alligevel kun lykkedes admiralitetet at opretholde en kortere tid. Den ny tid var stærkere end admiralitetets traditioner.

I Vestindien var forventningen selvsagt stor. Uventet ankom den 5. januar RMS „Forth“ til St. Thomas for at kulle på vej til sin yderstation i den vestindiske lokalfart. Overfarten til Barbados havde taget 17 dage mod fra 6—12 uger med sejlskibe. For en gangs skyld smider vor redaktør saksen og griber pennen for at tolke sine følelser efter et besøg om bord, hvor han var blevet „meget høfligt“ modtaget. Han udtrykker „vor grænseløse beundring for det stykke skibsarkitektur, som pryder vor havn, for den orden, stil og elegance, der hersker overalt, og for det særlige hensyn, der synes at være taget for at sikre behagelighed og komfort for passagerer af begge køn“. „Vi kan ikke undlade,“ hedder det videre, „ved denne lejlighed at give udtryk for en berettiget hyldest til dette gigantiske foretagende, den dybe ånd og det dristige initiativ hos en nation, der yder hele verden så stolt et vidnesbyrd om foretagsomhed og videnskabelig fuldkommenhed“. Det overgår alt, hvad man tidligere har set i søhistorien. Endelig den 8. januar offentliggør liniens agent i St. Thomas, Robert Comrie, direktørernes meddelelse om den første afsejling fra England den 1. januar 1842; og samme dag indkaldes til møde i den komité, som på beboernes vegne agter at fejre officererne på den første ordinære pakot med et prægtigt gallabal.¹⁰

Den 14. januar passerede „Solway“, ligeledes på vejen til sin vestindiske station; og nægtes kan det jo ikke, at glansen på denne måde efterhånden gik af den egentlige

⁹ Ibid. s. 22.

¹⁰ St. Th. Tid. 5/1 1842.



„Royal Mail“s nybyggede flåde samles i Southampton i slutningen af december 1841 inden åbningen af vestindieruten. Samtidigt maleri, nu i Science Museum. Gengivet efter „Royal Mail“.

højtidsdag, der indtraf, da „Tay“ som den første pakket i den ordinære sejlplan ankom den 26. januar 1842. Den havde klaret overfarten til Barbados på 16 dage og 10 timer. „Det længe imødesete bal, der er arrangeret i en ånd, som gør vort samfund ære, finder sted i aften på det elegante „Commercial Hotel“,“ forkynder bladet. Det har sikkert været en mindeværdig aften, thi i Vestindien forstod man til bunds den kunst at feste.¹¹

Royal Mail nyder fremdeles i den kommende tid megen publicity i „St. Thomæ Tidende“. Ganske vist mukker redaktøren over, at man ingen officiel sejlplan kan få. Den foreligger først den 2. marts; og det fremgår, at sejltiden fra Southampton til St. Thomas beregnes til 19 dage og 20½ time, en tidsangivelse, der nok kunne imponere i et land, hvor afvigelser fra „normalen“ hidtil for de bedst sejlende skibe regelmæssigt varierede uger. St. Thomas

¹¹ Ibid. 12/1, 26/1 1842.

fremhæves i sejlplanen blandt kulstationerne, af hvilke der er flere. Vi får også en bemandingsliste fra „Dee“, der tager 142 passagerer. Der er 8 officerer, 3 underofficerer, 14 matroser, 5 maskinmestre, 26 fyrbødere og kullempere og et restaurationspersonale på 24, ialt 80, en ikke uanselig bemanding, der endda menes at være i underkanten af det nødvendige.¹²

Til central omstigningsstation for den nordlige rute til Vestindien havde man oprindelig udset Tamana Bay på Haitis nordkyst, men denne plan kunne ikke realiseres, hvorfor man valgte det nordligere beliggende Turks Island. Det var ikke noget godt valg.¹³ I løbet af kort tid forliste RMS „Medina“ her, og „St. Thomæ Tidende“ antyder (10/8 1842), at man planlægger at skifte omstigningsplads. Det er klart, at man i Charlotte Amalie i den anledning tænkte sit. Den 17. september 1842 optager avisen en lang og bitter klage fra 7 navngivne passagerer, der i det hele føler sig dårligt behandlet af selskabet, hvis service og ruter de kritiserer hårdt for sluttelig at kræve, at St. Thomas skal være omstigningsplads, fordi den på grund af sine kajer har de bedste betingelser som bunkringsplads. Skibene kan her på 36 timer indtage 300 t kul, hvilket er uden sidestykke i Vestindien. Dette var naturligvis blot et front ønske, som uden tvivl har glædet bladet, der næppe har turdet håbe, at direktionens overvejelser netop gik i denne retning.

Det er da også klart, at den nye sejlplan, der tryktes i avisen den 28. september, virkede som en bombe. Fra 1. oktober 1842 ville St. Thomas' dristigste drømme være en realitet. Direktionen havde med den engelske regerings billigelse udvalgt den danske havn som rederiets fremtidige centrale plads i Vestindien. Fra nu af skulle den europæiske pakete gå direkte fra Southampton til St. Thomas med en sejltid af 19½ dag. Her skulle 4 dampere ligge

¹² Ibid. 23/2 1842.

¹³ Royal Mail, s. 25 f.

klar til øjeblikkelig afgang på de vestindiske og mellem-amerikanske lokalruter. Imidlertid skulle europapaketten kulle og efterses, således at den ved næste pakets ankomst kunne gå ind i lokalfarten, mens en af lokaldamperne kunne tage turen til England. Denne turnus var nødvendig, fordi man på denne måde efter tur kunne tage skibene til England for dokning, idet der endnu ikke fandtes de fornødne reparationsanlæg i Vestindien.¹⁴ Med eet slag var St. Thomas anbragt i centrum af Royal Mails vidtstrakte rute-spind.

I slutningen af måneden indberetter Det kgl. Råd på St. Thomas, der har holdt den danske regering à jour med begivenhedernes forløb, at nu er forandringen sket. Kommentaren lyder således: „Den sagkundskab, der har udtalt sig for den nye plan . . . berettiger til at antage, at denne fart, der hidtil har været ført med en mageløs irregularitet og uorden, såvel som også til tab for kompagniet, nu vil ske med større orden.“ Disse bemærkninger kaster et skarpt lys over de vanskeligheder, der var forbundet med at etablere en præcis, moderne sejlplan under disse himmelstrøg, hvor havnene indskrænkede sig til en åben red, og hvor farvandenens afmærkning for ikke at tale om opmåling endnu befandt sig på et yderst primitivt udviklings-trin. Rådet kan videre oplyse, at der „fra kompagniet er udsendt en såkaldt „superintendent“, der skal tage stadigt ophold på St. Thomas for at våge over, at denne dampskibsfart udføres med behørig orden og regularitet“.¹⁵

De nye tider i Vestindien gav genlyd i centraladministrationens kontorer i København. Kort efter dampskibsselskabets stiftelse instrueredes den engelske gesandt om at henvende sig i Udenrigsministeriet og andrage om visse lempelser for den nye dampskibsfart. Sagen oversendtes til Generaltoldkammer og Kommercekollegiet, der var ressortministerium for vestindiske sager. Kammerets fore-

¹⁴ Royal Mail, s. 26.

¹⁵ Gen. toldk. vestind. journ. 938/1842—28/10. (Rigsarkivet).

stilling i sagen forsynedes den 11. sept. 1840 med kgl. resolution. Royal Mails skibe opnåede herefter fritagelse for alle kgl. og kommunale afgifter og sportler for skibe, post og pengeforsendelser i kongens vestindiske havne; og denne frihed udstraktes til de sejlskibe, der som selskabets kullendere vedligeholdte bunkerkulbeholdningen på St. Thomas. Embedsmændene kan ikke bare sig for i forestillingen at henlede majestætens opmærksomhed på, at man fra nu af vil kunne rejse fra København til St. Thomas og tilbage igen på 43 dage.¹⁶ Man følte ligefrem verden skrumpet ind under sig.

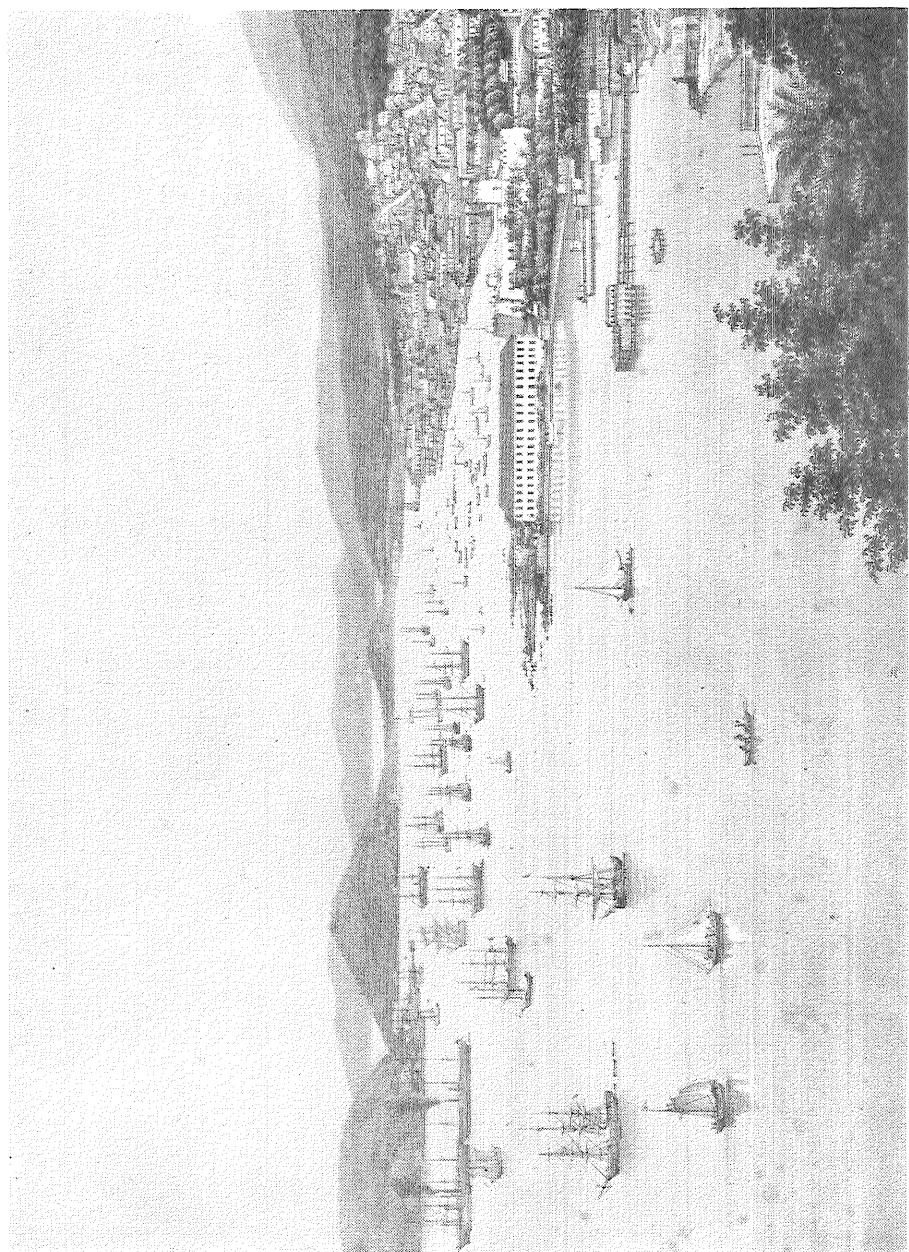
Samme år — 1839 — som Royal Mail stiftedes, undfangede borgerne på St. Thomas en dristig plan. De ville forsyne deres havn med en moderne *ophalingsbedding*, således at de store dampere kunne få deres reparationer udført her, et fremsyn, der skulle svare regning. Fuldførelsen af et sådant anlæg ville uomtvisteligt blive en værdifuld forbedring af St. Thomas' fortræffelige havn, en ting, der kunne blive af afgørende betydning for dens stilling i den nye dampskibsfart. Under 8. september 1839 meddelte Det kgl. Råd havnemester T. A. Kiær bevilling på anlæggelsen af „1 à 2 marinejernbaner eller slips“ i den østlige side af havnen.¹⁷ Til udnyttelsen af koncessionen dannedes et aktieselskab, hvis indbydere tilhører kredsen omkring St. Thomæ Bank. Det varede noget, inden man kom i gang, formodentlig begyndtes opførelsen først i 1841, i hvilket år rådet tillader, at den påtænkte „marinejernbane“ i stedet må opføres på havnens sydside ved den såkaldte „Lille Kølhalingsplads“.¹⁸

1843 nærmede anlægget sig sin fuldendelse. I februar er redaktøren på pressebesøg og fortæller i avisen, at den nye marinejernbane har to ophalingsbeddinger, hvis spil drives ved damp. Det er „den største virksomhed, vor ø

¹⁶ Generaltoldkammerets indiske resolutioner, 11/9 43. R.A.

¹⁷ Vestind. journ. 1050/1839 8/8. R.A.

¹⁸ Ibid. 394/1841—15/4.



St. Thomas havn set mod vest. Blandt de mange ankerliggere ses 2—3 af „Royal Mail“'s dampketter. Bag ved dem skimtes dokanlægget. Udsnit af litografi af A. Nay efter daguerreotypi.

kan rose sig af“, og han ytrer den formening, at foretagendet mere skyldes borgersind end profitbegær.¹⁹

Den 29. november s. å. oprandt den store dag, da „marinejernbanen“ kunne indvies. Selve generalguvernør Peter v. Scholten kom over fra St. Croix med orlogsbriggen „Mercurius“ for at bivåne højtideligheden, der bestod i, at et skib på 80 kommercelæster ophaledes for reparation. Det var jo ret beskedent, men redaktøren mener, at ethvert af Royal Mails skibe vil kunne tages på land; han bemærker ved denne lejlighed udtrykkeligt, at der intetsteds i Vestindien findes en tilsvarende indretning.²⁰ Begivenheden indrappoteredes på selve dagen til København af Det kgl. Råd; og man oplyser, at anlægget har kostet 170,000 dollars.²¹ Det var sikkert klogt hurtigt at meddele, at beddingen nu var en realitet. To dage før havde rådet nemlig måttet anbefale en ansøgning om et lån af statskassen på 50,000 dollars til aktieselskabet, der var løbet læns.²² Regeringen i København mødte ansøgningen med velvilje, men ingenlunde prompte. Først i december n. å. bevilgedes lånet.²³ I løbet af den nærmeste tid holdes vi af „St. Thomæ Tidende“²⁴ underrettet om, at „*The St. Thomas Marine Repairing Slip*“ trives udmærket. Og der er ingen tvivl om, at man her havde skabt et virkeligt aktiv i den hårde konkurrence om at blive Royal Mails vestindiske hovedhavn.

Også på et andet område kæledes der for havnen i St. Thomas. April 1843 skriver generalguvernør v. Scholten til regeringen og anmoder om tilladelse til at lade anlægge et fyr ved havnen, nærmere betegnet ved Mühlens Bateria, „navnlig med hensyn til vigtigheden af at bibeholde St. Thomas som midtpunkt for dampskibsfor-

¹⁹ St. Th. T. 22/2 1843.

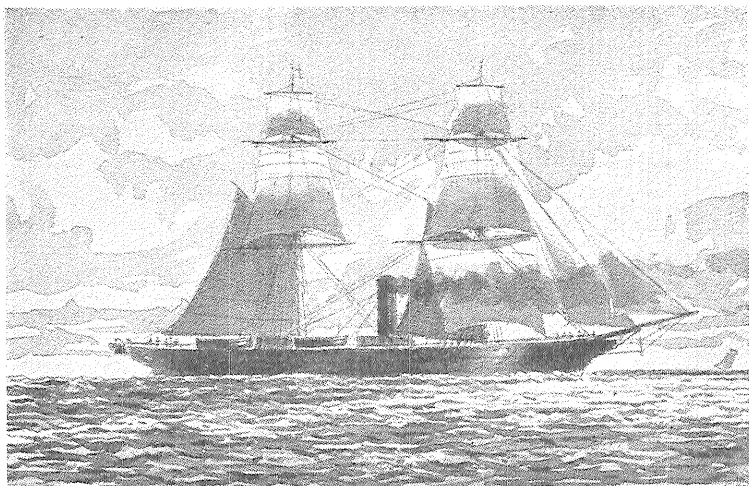
²⁰ Ibid. 29/11 1843.

²¹ Vestind. journ. 958/1843—29/11.

²² Ibid. 959/1843—27/11.

²³ Gen.toldk. vestind. resol. 11/12 1844.

²⁴ L. c. 13/12 1843, 6/1 og 14/2 1844.



RMS „Wye“, selskabets første jernskrueskib, forliste i farvandet uden for St. Thomas havn under orkanen d. 29. okt. 1867. Bygget 1853.
Fra „Royal Mail“.

bindelsen i Vestindien“. Fyret bør efter generalguvernørens formening være af samme lysstyrke som fyret på Tre-kroner. Borgerrådet er meget interesseret, hedder det videre, det har tilbudt at bestride vedligeholdelsen, men kan ikke påtage sig opførelsen på grund af „Landkassen“s (kommunekassen) manglende pengemidler. Scholten anmoder derfor om tilladelse til at benytte en sum på 9000 dollars, der er opsparet på øernes konto for „vartegns og sømærkers vedligeholdelse“.²⁵ Allerede den 7. juni bevilligedes fyrets opførelse ved kgl. resolution.²⁶ De vestindiske embedsmænd delte i disse sager ganske borgernes ivær for at hævde den vigtige havns interesser.

Det vil føre for vidt at opregne de ændringer i sejlplanerne, som de næste år medfører. Til tider bliver St. Thomas midlertidigt degraderet som hovedstation; men fra 1851 kommer en næsten 20 år lang periode, i hvilken

²⁵ Vestind. journ. 311/1843—11/4.

²⁶ Gen.toldk. ind. resol. 7/6 1843.

øen hævder sin stilling som Royal Mails centrale station i Vestindien for omstigning, bunkring og reparationer; og netop i disse år nåede selskabet et højdepunkt i sin vestindiske virksomhed, idet også Rio og Buenos Aires knyttes ind i linienettet (1851).²⁷

Som nævnt havde man fra starten haft en lokalrute til Panamakysten; og fra 1845 vedligeholdte selskabet en muldyrservice over tangen til Pacifickysten, hvor der i nær tilknytning til Royal Mail oprettedes et dampskibsselskab, „*Pacific Steam Navigation Company*“, der betjente ruter på New Zealand, Australien og Californien.²⁸ Denne sidste rute skulle blive af afgørende betydning. I begyndelsen af året 1848 fløj rygten over den ganske jord, at der var fundet uanede guldforekomster i Sacramentodalen. Alle tiders største guldfeber fløj over den nye og den gamle verden. Men hvorledes skulle man nå Californien, denne klodens alleryderste rand? Det var her, Royal Mail fik sin uventede chance. Den hurtigste rute gik med selskabets både via St. Thomas til Colon, hvorfra der ved Royal Mails finansielle støtte 1855 etableredes jernbane-forbindelse over tangen. Resten besørgede søsterselskabet „*Pacific Steam Navigation*“. Heroverfor havde hverken sejlskibet rundt Kap Horn eller prærieskonnerten tværs over Nordamerika nogen som helst chance for at hævde sig i konkurrencen. Det blev utvivlsomt ad denne vej, at det amerikanske guld så hurtigt nåede Europa og skabte halvtredsernes uforligneligt gyldne år. Ingenting var Charlotte Amalie mere centralt placeret i den store verdenshandels net.

Et lille, men malende træk, der fortæller en del om havnens betydning, finder man, når man i „St. Thomæ Tidende“ for 1864²⁹ læser i en annonce, at Royal Mail i St. Thomas havn udbyder to af sine udrangerede ocean-

²⁷ Royal Mail, s. 115 ff.

²⁸ Ibid. s. 86—89.

²⁹ l. c. 24/12 1864.

dampere til salg. Samme år havde man for at følge med tiden dannet et selskab til bygning af en flydedok, som bestiltes i England og leveredes et par år senere.³⁰

Men St. Thomas' udmærkede havn havde også sine skyggesider; og de træder i de følgende år på en skæbnesvanger måde stedse tydeligere frem. I halvtredserne og tresserne grasserede *den gule feber* som ingensinde før. Dødeligheden var stor, særligt blandt søens folk og blandt de nysankomne, der ventede på skib. Charlotte Amalie fik ry for at være Vestindiens værste pesthule. De sanitære forhold var dårlige. Det stillestående vand i havnen forurenedes ved affaldet fra de utallige ankerliggere. Royal Mail var bekymret for passagerer og søfolk. Efter forestilling fra selskabet og fra den engelske regering gennemgravedes 1860 en tange for at skabe cirkulation i havnevandet, idet man håbede på, at tidevandet ville pumpe frisk vand ind. Det hjalp ikke.³¹ Døden gjorde fremdeles sin høst. I febertiden føjedes dagligt nye begravelser til kirkegårdens triste rækker af friske grave. Det gik så vidt, at Royal Mail til tider forlagde omstigningen og bunkringen til rum sø i farvandet mellem de små øer uden for St. Thomas' sydkyst, hvorved selskabets omkostninger naturligvis forøgedes. Den gule feber på St. Thomas var et yndlingstema for pressen på naboøerne, der fromt håbede på, at den store chance for at blive Royal Mails hovedstation på denne måde kunne fremmes gennem en rædselskampagne, mod hvilken man ser avisen på St. Thomas forsvarer sig med næb og klør — og modbeskyldninger.

Den gule feber var ikke ene om at undergrave St. Thomas' renommé. Dens beliggenhed i *orkancentret* kom den også til skade, særligt ved katastrofen i 1867, der for lange tider umuliggjorde havnens anvendelse af de store dampere. Den 25. oktober regnedes al fare for orkaner for overstået på de danske øer. Igennem mere end 100 år

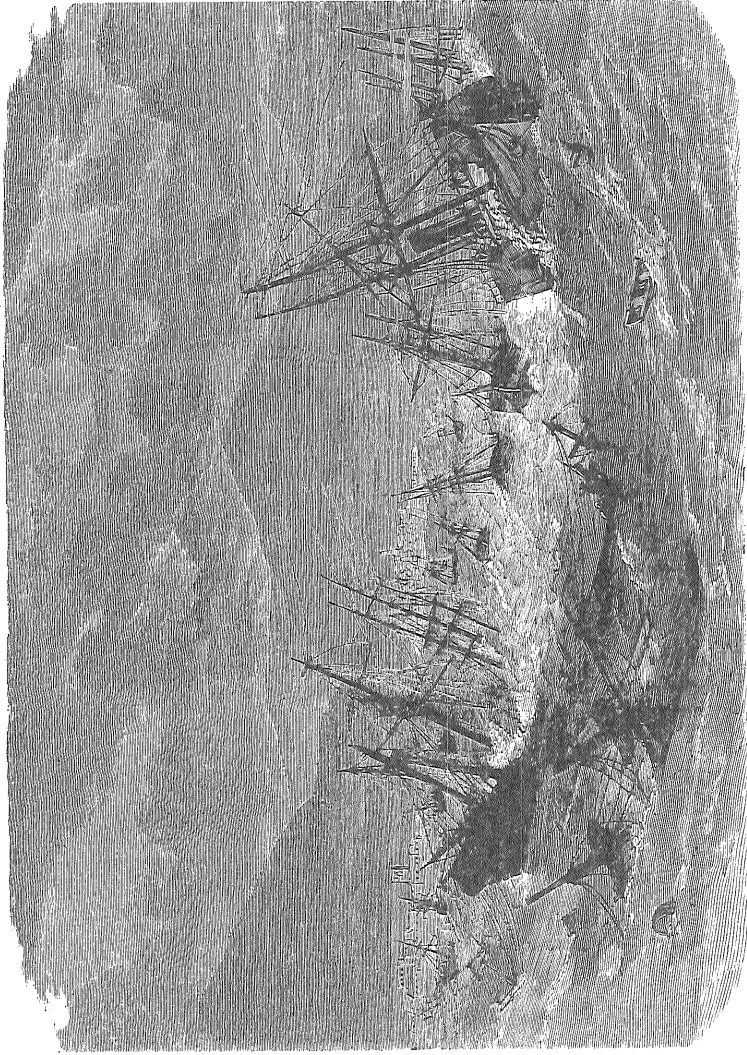
³⁰ Ibid. 23/11 1864.

³¹ Royal Mail, s. 115 ff.

var denne dag blevet helligholdt på øen som bededag, hvor man takkede Gud, fordi han i nåde havde afvendt orkaner — eller fordi han med rette havde tugtet indbyggerne. Det gjorde katastrofen i 1867 så meget frygteligere, at dette års orkan indtraf 4 dage efter bededagen.

Den 29. oktober 1867 lå Royal Mails nyeste skib, RMS „Rhone“, sydost for Tortola og indtog forsyninger — det var lige i febersæsonen. Det var strålende vejr; men henad formiddagen begyndte barometret at falde for ved ellevetiden pludselig at synke til 710, og det blev ganske mørkt. Vinden rejste sig, og skibet dækkedes af skum, der blæstes fra bølgerne. Kaptajnen lod skibet dreje under med maskinerne gående for fuld kraft. Et stykke af rigningen styrtede ned og dræbte i faldet første styrmand. En time senere var man i orkanens uhyggelige vindstille centrum. Ankret hejstes, og man hastede bort fra det skærfyldte farvand for at møde næste runde i rum sø. Men lige inden man rundede det sidste skær, kom stormen igen, denne gang som sædvanligt fra modsat hold, og skibet blev slået mod et skær ved Salt Island. Ved strandingen skylledes kaptajnen over bord. Af 129 besætningsmedlemmer reddedes 21, men af 16 passagerer kun een. De reddede tilbragte natten på det øde og skarpe skær.

RMS „Conway“ strandede på Tortola, St. Jans naboo. RMS „Solway“ og „Tyne“ lå lige uden for havneindløbet. De klarede sig ved at trække på ankrene, men mistede rigningen. RMS „Derwent“, der lå i havnen, blev som totalt vrag kastet op på kysten efter at have sprængt sine for-tøjninger. RMS „Wye“ tog chancen og stod ud af den overfyldte havn, da det store barometerfald kom. I havnen var alt allerede forvirring. Det var bælgmørkt som midt om natten, og på „Wye“ snurrede kompasnålen rundt. Master og nathus gik over bord, og skibet stødte på Bokken Island og ramte for fuldt drøn en 10 m høj glat klippeside. 12 mand nåede derop. Da det gryede næste dag, så de skibets stempler ligge ved klippens fod, ellers var intet spor af vraget at øjne. Selskabet have mistet 4 oceandam-



Havnen ved St. Thomas under orkanen 29. okt. 1867. Træsnit i Illustreret Tidende.

pere, mens 2 var ilde tilredt; det største samlede tab i selskabets historie.³²

I Charlotte Amalies havn, hvor 60 skibe havde ligget fredeligt for anker, flød kun to, der straks havde kappet deres rigning. En af Royal Mail chartret sejler med 3800 tons kul lå på havnens bund. Også den nye flydedok var sunket. Af mindre ulykker kan nævnes, at tagetagen på Royal Mails direktørbolig blæste af og havnede i en nabohave. Bunkers og forråd var skyllet væk, lægtre og pramme sunket. I byen og i selve havnen omkom i alt 114 mennesker,³³ men Royal Mails egne tab i menneskeliv var langt større. På den gamle kirkegård i Southampton står et monument for 150 officerer og mænd fra „Rhone“ og „Wye“, af hvilke mange hørte hjemme i byen, hvor tabet føltes tungt af de mange enker og faderløse.

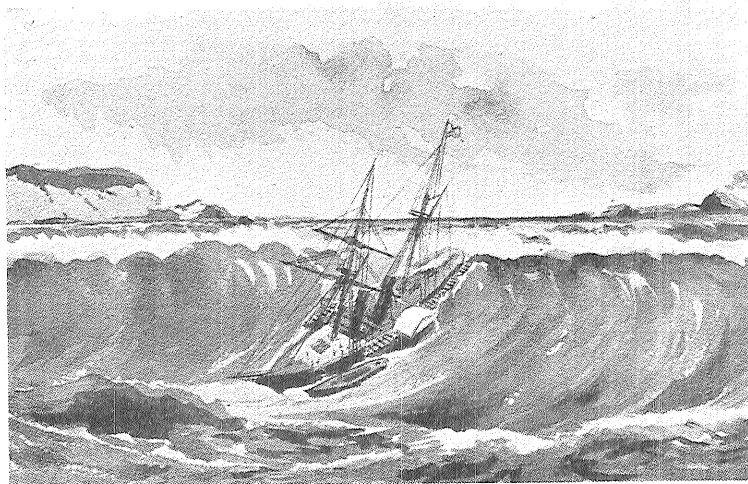
En tre ugers tid efter den store ulykke — den 18. november — lå RMS „la Plata“ ved Water Island 3 miles fra Charlotte Amalie og bunkrede fra lægtre, da man pludselig observerede, at vandet i bugter og vige løb bort fra kysten, simpelthen sank væk. Man fik ikke lang tid til at debattere dette mærkelige naturfænomen. Ti minutter efter vendte vandet tilbage som en frygtelig flodbølge på mellem 10 og 15 meters højde. Skibets ankre holdt, man red simpelthen bølgen af, men luften fyldtes af så skarp en svovllugt, at man troede brand var brudt ud om bord. Man havde overværet et undersøisk jordskælv på nærmeste hold.³⁴ En farlig verdensdel!

Det var ikke underligt, at feber, orkan og jordskælv efterhånden gik såvel selskabets ledelse som den engelske offentlighed på nerverne. Hertil kom yderligere de danske planer samme år om at sælge øerne til U.S.A., der bragtes så vidt, at salget meddeltes indbyggerne ved et kgl. reskript. (Planen væltede som bekendt i sidste øjeblik

³² Royal Mail, s. 117—20.

³³ St. Th. T. 13/11 1867.

³⁴ Royal Mail, s. 122.



RMS „La Plata“ indhentes af den 10—15 m høje flodbølge ud for St. Thomas havn den 18. november 1867. Fra „Royal Mail“.

ved det amerikanske Senats forkastelse af ratifikationen.) Een ting var det at have hovedstation i et lille venligt-sindet lands koloni, helt anderledes ville forholdene arte sig under stjernebanneret.

I det engelske Underhus rejstes spørgsmålet om den vestindiske hovedstations forbliven på St. Thomas i forbindelse med selskabets ansøgning om en forlængelse af subsidierne, der ellers stod foran deres ophævelse. En hovedgrund til, at Underhuset besluttede sig til at forlænge statstilskuddet, var de tab, selskabet havde lidt ved orkanen.³⁵

Allerede i januar 1868 begynder de triste rygter at svirre på øen. Det forlyder, at man har udset Virgin Gorda til afløser for St. Thomas. Sagen optager i stigende grad sindene. Den 25. jan. refererer avisen en artikel i „Morning Star“ (Jamaica), hvori det spotsk hedder, at Royal Mail nu har tænkt at overlade St. Thomas til amerika-

³⁵ Ibid. s. 124.

nerne og jordskælvene. Det vil overhovedet, hedder det videre, være unaturligt at opretholde omstigningen i Charlotte Amalie frem for at lade skibene gå videre til Colon med deres last af passagerer til Pacifickysten og til New Zealand. Senere³⁶ får vi officielt at vide, at damperne fra 2. juli faktisk skal føres videre til Panamatangen uden omstigning.

Nu gribes redaktøren af fortvivlelsens hovmod. „Spørgsmålet om, hvilken af de aspirerende engelske øer der bør foretrækkes som paketstation,“ hedder det den 9/5, „er så absolut ligegyldigt for St. Thomas, at vi må afslå at ofre megen plads for argumenterne pro et contra. Vi ønsker blot, at den ofte gentagne, men aldrig udførte trusel om at forlade os, må blive ført ud i livet“. Og bladet henvender sig sluttelig til Royal Mail med disse bitre ord: „Tak for Jeres selskab, vi havde lige så gerne været det foruden.“ Der er selvfølgelig ingen grund til at hefte sig særligt ved dette de tyndslidte nervers grove sprog, men derimod at notere, at bladet den 22. juli oplyser, at det årlige tab for byen ved flytningen vil blive £ 300,000. Når man tager bladets indstilling i betragtning, er der ingen grund til at tro, at dette beløb er sat for højt.

Nogen baggrund for hovmodet var der nu alligevel. Royal Mail var ikke længere ene hane i kurven. Havnen besøgte nu regelmæssigt af rutebåde fra *Hamburg Amerika Paketen Aktien Gesellschaft, Compagnie generale transatlantique* og endvidere af et amerikansk og et spansk rederis dampere. Man har nu alligevel nok følt vemod ved siden af bitterheden, da man den 2. juli så paketten fortsætte til Colon uden omstigning. Senere på året får vi at vide, at den engelske postminister ligefrem har fået indsat en bestemmelse i den nye kontrakt med regeringen om, at hovedstationen i Vestindien *skulle* forlægges fra St. Thomas.³⁷

Helt galt gik det nu ikke. Ganske vist sejlede paketten

³⁶ St. Th. T. 2/5 1868.

³⁷ St. Th. T. 19/9 1868.

fra Southampton som nævnt videre, men omstigning til de lokale både synes ret hurtigt at være henlagt til St. Thomas, ligesom reparations- og bunkringsvirksomheden fortsatte, og direktøren blev boende. For de europæiske forbindelser tegnede fremtiden derimod mindre lyst. Opfindelsen af ekspansionsmaskinen omkring 1870 gjorde, at de europæiske rutedampere nu uden bunkring kunne nå en hvilken som helst plads i Det caraibiske Hav og Den mexicanske Golf.

I midten af firserne trak skyerne atter sammen over St. Thomas. Og denne gang blev det alvor. Halvfjerdsernes depression havde ramt St. Thomas særlig hårdt; og til den almindelige nedgang kom konkurrencen fra roesukkeret, der spredte ruin over Vestindien. Selv om rutetonningen holder sig nogenlunde på samme højde, går byens store gamle handel med Porto Rico og Mellemamerika tilbage og dermed det store besøg af koffardiskibe. St. Thomas kan ikke længre holde sin stilling som Vestindiens store „entrepôt“ eller stabelplads. De dårlige tider avler klager over havneadministrationen, der beskyldes for at være både omstændelig og dyr. Disse klager vinder genklang hos „St. Thomæ Tidende“, der er klar over faren, men den danske kontorist havde akklimatiseret sig ganske fortræffeligt i Vestindien. Regeringen vendte det døve øre til klagerne.³⁸

Det bliver i disse år i stedse højere grad Syd- og Mellemamerika, der interesserer Royal Mail. Med opfindelsen af tripleekspansionsmaskinen bliver de oversøiske linier endnu mere uafhængige af mellemstationer for bunkring. Og i England levede stadig uviljen mod at benytte en fremmed ø som station for britisk skibsfart. Da derfor Trinidad og Barbados, et par af de største engelske øer, indgik med et forenet krav om, at deres postforbindelse forbedredes, hvilket kun kunne ske ved direkte besejling, besluttede Royal Mail sig definitivt til at bryde med St. Thomas.

³⁸ F. eks. 28/2 1885.

I februar 1885³⁹ bringer avisen det uhyggelige rygte til torvs, at hovedstationen skal flyttes til Barbados, der, oplyser bladet, ganske vist ikke har nogen havn, men kun en åben red. Denne gang får vemodet overhånd over bitterheden. (Det er forøvrigt også en anden redaktør.) Ganske vist kan man sagtens undvære Royal Mail, man har jo med både Hapag og Compagnie generale transatlantique en næsten ugentlig forbindelse med Europa — men alligevel — „når tidens fylde kommer, vil vi sige selskabet farvel og — au revoir“, siger man venligt og fortrøstningsfuldt. Royal Mail var jo før kommet tilbage.

Hurtigere end man havde tænkt det, kom afskedens time. Den 13. juli indeholder bladet en afskedsleder til Royal Mail, der indledes med følgende ord: „På mandag anløber den sidste direkte oceanbåd St. Thomas“. Gennem 40 år havde Royal Mail været havnens livsnerve. Selskabet havde været vidne til St. Thomas' storhedstid, der nu stundede mod hæld. Kulstation, ophalerbedding, flydedok og maskinværksted var fulgt med dets virksomhed. Disse indretninger i forbindelse med omstigningsordningen havde igen trukket andre rederier til sig. Vemodigt udbryder redaktøren: „Vore tidligste erindringer knytter sig til Royal Mail . . . vi fødtes og fandt det i fuld trivsel“. Og for at bortmane læsernes bitterhed tilføjer han: „Har end kompagniet hjembragt en gylden høst fra vore agre i vor velstands tid, så må vi ikke glemme, nu da det forlader os i vor modgangs time, at kompagniet har givet os noget for noget; og det forlader os med rene hænder og medbringer vore gode ønsker for dets fortsatte trivsel“. Det var en smuk afskedshilsen, som både kompagniet og bladet kunne være bekendt. Mandag den 15. juni 1885 forlod den sidste direkte damper St. Thomas havn — og der blev intet „au revoir“, som redaktøren havde håbet, selv om båndet ikke helt var skåret over. Kontoret og direktøren flyttede bort. Men stadig anløb en lokal linie, og skibene

³⁹ St. Th. T. 11/2 1885.

i lokaltjenesten reparerede fremdeles her endnu i mange år, indtil også lokaltrafikken sygnede hen.⁴⁰

Som det gik tilbage for St. Thomas, gik det også tilbage for Royal Mail i Vestindien, indtil vestindiefarten definitivt indstilledes i 1920.⁴¹ En naturlig udvikling var til ende. Vestindiens tid var omme. Men da havde Royal Mail allerede for længst fundet andre jagtmarker. Og medens St. Thomas nu blot er en fortids skygge, lever Royal Mail videre i bedste velgående.

⁴⁰ Royal Mail, s. 135.

⁴¹ Ibid. s. 202.