

Modernisering af havnen i Charlotte Amalie på Sankt Thomas

En beretning om arbejdet på havnen hvor bl.a.
et Nyborgfirma deltog

Af Jørgen Havshøi

De Dansk Vestindiske Øer

De tre øer i Caribien: Sankt Jan, Sankt Croix og Sankt Thomas, kaldtes samlet for De Dansk Vestindiske Øer eller blot Dansk Vestindien. Øerne havde været i dansk besiddelse, for Sankt Thomas' vedkommende siden 1672, hvor man koloniserede øen efter adskillige tidligere forsøg. Til det formål dannedes i 1671 et vestindisk kompagni, som i 1674 ændredes til Vestindisk-Guineisk Kompagni.

I 1755 overtog kronen øerne fra Vestindisk-Guineisk Kompagni efter pres fra plantageejerne på øerne, hvilket var starten på en storhedstid, hvor sukkeret blev en vigtig handelsvare i København.

De tre øer havde meget forskellige muligheder for at udvikle sig, idet jordbundsforholdene var meget forskellige. På Sankt Jan og især på Sankt Croix var der gode muligheder for sukkerproduktion, hvorimod den meget kuperede Sankt Thomas på størrelse med Fanø var begunstiget af en fremragende naturhavn,

hvor byen Charlotte Amalie voksede op.

Havnen i Charlotte Amalie

Havnen i Charlotte Amalie var en guldgrube for byen, da handlen fra Caribien til Danmark, Europa og de amerikanske stater udgik fra denne havn, som fra 1764 efterhånden blev en frihavn. Her kunne alle nationers skibe og handelsmænd nyde godt af den gode havn og gode handelsbetingelser. Charlotte Amalie voksede sig stor og var i 1830'erne den næststørste by i kongeriget Danmark med over 10.000 indbyggere.

Havnen har form som en hestesko og baglandet er højt, så de fremherskende passatvinde kun sjældent trænges stærkt ind. Denne sikkerhed giver Sankt Thomas' havn den betydelige overvægt over alle andre vestindiske havne, skrev sognepræsten ved den lokale reformerte kirke John P. Knox i 1852.

Den gode naturhavn tiltrak både bosættere, diverse rederier og skibs-



Figur 1. Havnen ved Charlotte Amalie før moderniseringen. Det Kongelige Bibliotek.

provianteringselskaber, hvilket udviklede Charlotte Amalie til fordelingshavn for hele det caribiske område. Det allerførste dampskib anløb Sankt Thomas i 1823, men først i 1839 holdt damperne for alvor deres indtog, da det nyoprettede Royal Mail Steam Packet Company begyndte at sende sine postdampere direkte fra Southampton til Sankt Thomas. I Charlotte Amalie afventede fire mindre skibe atlantdamperens ankomst, så de kunne viderebringe fragt og passagerer til destinationer i Caribien og på det centralamerikanske fastland.

Havnens aktiviteter

I 1839 var der således 41 større handelselskaber på stedet. Langt de fle-

ste var engelske, franske og tyske, kun tre var danske. Dette kendetegnede det internationale miljø på Sankt Thomas, som blev det internationale center for den transatlantiske trafik og det regionale knudepunkt for handel i Caribien. Et af de selskaber, som havde kontor i Charlotte Amalie, var det tyske Hamburg-Amerikanische Paketfahrt Aktiengesellschaft (HAPAG), som også havde kajanlæg til kulfyldning og store pakhuse. I løbet af et år havde selskabets skibe 186 anløb af Sankt Thomas eller i gennemsnit et skib hver anden dag, og selskabets lokale chef blev i 1890 regnet for den mægtigste mand i Charlotte Amalie samt ubetinget øens største arbejdsgiver.

Af andre selskaber kan nævnes West India & Pacific Steam Company &

Harrison Line, Compagnie générale transatlantique, Quebec Steam Ship Company og andre linjer indenfor det caribiske område. Disse selskabers aktiviteter gjorde havnen til øens største arbejdsplads, hvor lokalbefolkningen som daglejere arbejdede med losning og lastning af skibe samt som kulbærere. På havnen tjentes betydeligt mere end ved arbejde i landbruget, så indtjeningen var naturligvis helt afhængig af, at disse serviceydelser var efterspurgt på havnen.

I 1859 gjorde den engelske romanforfatter Anthony Trollope situationen i Caribien op på denne måde: *Enhver må forstå, at på disse kanter går alle store, komfortable og velfungerende ruter via den lille danske ø, Sankt Thomas. Således foretrækker Royal Mail Steam Packet Company at lade*

alle sine ruter udgå fra dette begunstige sted.

Havnen var vidt berømt for den gode beliggenhed og blev i adskillige beretninger lovprist for den gode service, som enhver nations fartøj vil blive modtaget med. Specielt roses den hastighed, hvormed damperne kunne bunkre fra havnens mange kulpladser, idet der kunne bringes 300 tons kul ombord på kun halvandet døgn. Som det var tradition, blev kulfyldningen varetaget af sorte kvinder, som bar kullene på hovedet i store kurve, og en af øens engelskfødte beboere, Charles Edward Taylor, beskrev det i 1880'erne på følgende måde:

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 sig-



Figur 2. Lastning af kul til en damper før modernisering af havnen. Det Kongelige Bibliotek.

nal til kulbærerne om at samles, og det varer ikke længe, inden hundrede af dem eller flere kommer strømmende til kulpladsen. Lidt efter kan man se dem haste frem og tilbage mellem land og damper med de tunge kulkurve på hovederne. Størstedelen af dem er kvinder, og de muntrer op på det hårde arbejde med deres sange. Længere nede i sin beretning fortsætter han: Det er forunderligt, hvor hurtigt 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 indtil nu har det ikke vist sig lønende.

Hårde tider forude

Den teknologiske udvikling var imidlertid ugunstig for havnen på Sankt Thomas. Skibenes dampmaskiner blev efterhånden mere effektive og deres lastevne større, hvilket resulterede i en forøgelse af skibenes rækkevidde. Damperne fra Europa kunne gå direkte til deres destinationer i Caribien og Mellemamerika uden at få suppleret kulbeholdningen undervejs.

Ved telegrafens indførelse i 1871 blev kommunikationen betydeligt forbedret mellem Europa, Nordamerika og Caribien. Nedgangen for havnen var en realitet og kendetegnet ved, at syv ud af otte store skibsmæglerfirmaer i Charlotte Amalie lukkede fra 1882 og ti år frem. Tidligere var Sankt Thomas centrum for ordre-

markedet, hvor skibene var nødt til at gå i havn for at modtage ordrer fra redere og agenter. Sankt Thomas' funktion som knudepunkt for fragtorde markedet blev væsentligt reduceret ved brug af telegrafen.

Arbejdsopgaverne i havnen ændredes også, efterhånden som de mindre træskibe blev erstattet af de større dampskibe. Træskibene havde behov for mange forskellige serviceydelser i forbindelse med losning og lastning, hvor de større dampere mere specifikt havde brug for forsyninger af kul og frisk vand. Dette resulterede i, at der siden 1870'erne havde været en tilbagegang i antallet af anløbne skibe til Sankt Thomas, og havnens betydning som stabelplads var ved at være forbi.

Resultatet var, at Royal Mail ikke længere havde brug for at benytte havnen på Sankt Thomas og i 1885 flyttede sit hovedkvarter til Barbados efter års strid med de danske myndigheder omkring havneforholdene. To år senere flyttede det franske Compagnie générale transatlantique sin vestindiske hovedstation til Martinique. Rutedampere fra disse selskaber blev dog ved med at anløbe havnen, og verdens største rederi, det tyske HAPAG, havde stadig store anlæg på havnen på Sankt Thomas. Den stærkere konkurrence fra andre havne i området resulterede i, at de danske myndigheder i 1885 så sig nødsaget til at nedsætte lods-havneafgifterne.

Lavvande i havnen

Vanddybden i havneindløbet havde altid været tilfredsstillende bortset fra nogle enkelte koralklipper, hvor dybden ved lavvande var 20½ fod. Dette blev efterhånden et problem, da man i England begyndte at indsætte dampskibe med en dybgang på op til 22 fod, hvilket gjorde de undersøiske klipper til et problem for en del af søfarten, som de britiske myndigheder betragtede som meget vigtig.

Problemet med de undersøiske skær kunne naturligvis klares ved afmærkning, og de blev senere bortsprængt, men værre var det, at den gennemsnitlige vanddybde i havnen langsomt, men sikkert gennem årene formindskedes. Royal Mail Steam Packet Company mente i 1861 at have mistet en fods vanddybde indenfor de sidste 10 år ved selskabets kajanlæg og opfordrede de danske myndigheder til at iværksætte nødvendige tiltag; hvis ikke ville selskabets store dampere ikke være stand til at modtage forsyninger ved kajen.

Dette selskab og flere andre konstaterede næsten dagligt, at større fartøjer grundstødte midt i havnen med risiko for beskadigelse af deres bund, og i nogle tilfælde stod fartøjer fast på grund i et par døgn, inden de kunne bringes flot. Dette resulterede endelig i, at regeringen i København bemyndigede den vestindiske regering til »at lade udføre de arbejder, som er nødvendige til en hovedforbedring af Sankt Thomæ havn«. Til

dette formål anskaffedes ved Baumgarten & Burmeister i København en dampdrevne muddermaskine med tilhørende pramme.

Bortgravning af banker og bortsprængning af klipper resulterede ved århundredeskiftet i, at en tredjedel af havnebassinet nu var sejlbart for skibe med en dybgang på op til 24 fod, hvorved Sankt Thomas de første år af 1900-tallet kunne modtage op til 20 af denne tids atlantdamper i havnen på én gang.

Tanker om salg af øerne

Efter 1848 var de vestindiske øer en underskudsforretning for den danske stat; der var ikke balance mellem udgifter og indtægter, og derfor fremkom der fra 1860'erne tanker om afhændelse af øerne. USA var interesseret i at etablere en flådebase i den fremragende naturhavn og henvendte sig til den danske regering om evt. køb; men på grund af indenrigspolitiske uoverensstemmelser i den amerikanske kongres blev handlen ikke til noget.

Omkring århundredeskiftet kom salg af øerne igen på tale, og den danske regering henvendte sig til USA, som atter meget gerne ville købe øerne. De to regeringer underskrev derfor i 1902 en salgstraktat, som blev ratificeret i Folketinget, men ved ratificeringen i Landstinget kom stemmerne til at stå helt lige, hvorfor godkendelse af traktaten bortfaldt.



Figur 3. Skibsreder H.N. Andersen. Det Kongelige Bibliotek.

En af de personer, som i 1902 var stærkt imod salget af de vestindiske øer, var ØK's stifter H.N. Andersen. Han forventede, at fuldførelsen af den planlagte Panamakanal ville trække aktiviteter til Sankt Thomas, som ligger lige på »hovedvejen« mellem Europa, USA's østkyst og Panamakanalen. For at styrke båndene mellem De Vestindiske Øer og Danmark havde H.N. Andersen lovet at etablere fast dampskibsforbindelse mellem øerne og Danmark, såfremt salget ikke blev til noget.



Figur 4. Ruten fra Europa til Panamakanalen over Sankt Thomas. Vestindisk Kompagni.

ØK etablerer sig

Dette løfte opfyldte Østasiatisk Kompagni efter nogle opstartsvanskeligheder med konkurrencen fra det store tyske selskab HAPAG, men det lykkedes ØK at få en samarbejdsaf-tale med dette selskab. Rederiet ind-satte tre helt nybyggede transatlanti-ske dampere: Sankt Thomas, Sankt Jan og Sankt Croix, som var bygget hos Burmeister & Wain, på ruten mellem Europa og Sankt Thomas. For at ruste sig til senere fremstød opkøbte ØK store arealer i havne-området på Sankt Thomas og opret-tede et stort kuloplag og etablerede en base her i 1903. Samtidig påbe-gyndte ØK allerede i 1904 de indle-dende forundersøgelser til forbedrin-ger af havnen i Charlotte Amalie.

Da man i 1902 endelig havde fået afgjort, at de vestindiske øer skulle forblive danske, nedsattes der en kommission, der skulle forsøge at bringe balance mellem indtægter og udgifter samt komme med forslag til ændring af kolonialloven. Dette resulterede i, at der i 1906 oprettedes et Havneråd som en selvejende insti-tution uafhængig af Sankt Thomas' kommunalbestyrelse og med eget budget direkte under finansministe-riets tilsyn.

Der skal investeres

Myndighederne var klar over, at der måtte foretages nogle store investe-ringer ikke mindst i uddybning af

havnen efter detaljerede undersøgel-ser og forslag fra havnebygmester Møller. Det nyoprettede Havneråd indgik i 1910 aftale med det ame-rikanske firma American Standard Dredging Company om uddybning af havnen. Det blev ingen succes, da det anvendte udstyr ikke var egnet til at arbejde i den type havbund, og udstyret var dårligt vedligeholdt, så det amerikanske firma måtte opgive projektet. I stedet indgik havnerådet i 1913 aftale med Monberg, Saabye & Lerche om at fuldende arbejdet, som American Standard Dredging Company havde efterladt.

Trafikken på havnen i Charlot-te Amalie gik i bølger op og ned, men var stigende i det første årti i århundredet og var på sit højeste i 1911/1912, og man kunne forudse åbning af Panamakanalen indenfor et par år. H.N. Andersen pressede på for at få havnefaciliteterne udbed-ret, så de store oceangående dampere kunne gå direkte til kaj for losning og lastning, men hverken staten eller Sankt Thomas' havneråd ville påta-ge sig denne opgave, hvorfor H.N. Andersen tog affære.

ØK og H.N. Andersen tager over
Erhvervsmanden H.N. Andersen var drevet af en ukuelig tro på frem-skridt og udvikling gennem massive investeringer, og han så mulighe-derne i havnen på Sankt Thomas med dens strategiske placering. Her



Figur 5. Guvernør C.M.T. Cold. Det Kongelige Bibliotek.

kunne kuldammerne blive forsynet med blandt andet kul, inden de gennem den planlagte Panamakanal satte

kursen mod deres destinationer langs Nord- og Sydamerikas vestkyster samt adgangen til Stillehavet. Netop Asien på den anden side af Stillehavet var der, hvor H.N. Andersen havde skabt sit stadig voksende Østasiatisk Kompagni.

Han dannede et privat konsortium med bl.a. sig selv og den tidligere guvernør, administrerende direktør for DFDS og senere udenrigsminister C.M.T. Cold og ansøgte i 1911 regeringen om koncession på at udnytte et areal ved Long Bay i Sankt Thomas' havn gennem tørlægning og uddybning, et arbejde der var anslået at ville koste 20 millioner kroner.

Konsortiet fik koncessionen i maj 1912, og da der i rigsdagen »udtaltes frygt for, at indflydelsen over havnen skulle overgå til udlandet til eventuel

Tegning af Aktier à 20 Kr.

i
Aktieselskabet

DET VESTINDISKE KOMPAGNI

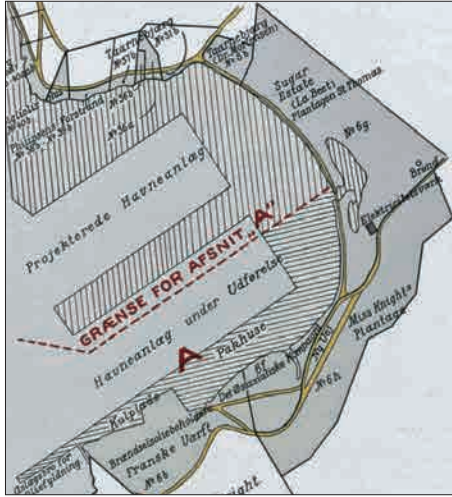
til hvem Koncessionshaverne have overdraget uden Vederlag den dem i Henhold til Lov af 25de Maj 1912 meddelte Koncession paa Udnyttelse gennem Tørlægning og Uddybning af et Areal indenfor den dansk vestindiske Ø St. Thomas Havn.

finder Sted

fra **Mandag den 15de Juli** til **Lørdag den 10de August** inkl.

Prospektus og Vedtægter forefindes hos Landets samtlige Banker, Bankfilialer og Sparekasser, der er anmodede om at modtage Tegning og have Bemyndigelse til at udstede foreløbige Kvitteringer for modtagne Beløb.

Figur 5a. Annonce vedrørende aktietegning den 18.7.1912. Nyborg Avis.



Figur 6. Plan over havneprojektet ved Charlotte Amalie. Vestindisk Kompagni.

skade for Danmark, tog vi det standpunkt at opgive den allerede i udlandet sikrede kapital», hvorefter konsortiet valgte at søge opgaven løst udelukkende med dansk kapital.

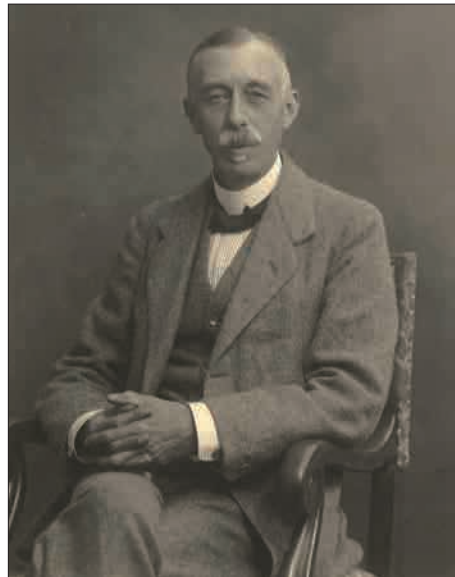
Der blev således indbudt til aktietegning i aktieselskabet Det Vestindiske Kompagni til udnyttelse af koncessionen. Følgende opfordring blev fremført: »Vi retter hermed en appel til den danske befolkningens fædrelandskærlighed og nationalfølelse om at samles i enighed om dette foretagende, som vil blive til ære og fordel for alle samfundsklasser.« Selvom aktiestørrelsen var sat til kun 20 kroner, lykkedes det kun at få tegnet for omkring 5 millioner kroner, hvilket var en fjerdedel af den nødvendige kapital, idet der kun meldte sig 18.618 deltagere mod forventet 200.000.

Det store havneprojekt måtte derfor foreløbig opgives, men koncessi-

onshaverne var villige til at gennemføre første sektion, afsnit A, af projektet uden koncession, såfremt dette kunne accepteres politisk. Dette tilbud blev modtaget af regeringen.

Den 16. oktober 1912 stiftedes Det Vestindiske Kompagni, som skulle stå for udførelse af havneprojektet. Det nye selskabs bestyrelse bestod af guvernør L.C. Helweg-Larsen, kaptajn H.P. Berg, A.H. Lockhart, I. de Lugo, P. Schack-Eyber og V.P. Thorsen med prins Valdemar som protektor for kompagniet, som havde hovedsæde i København.

I øvrigt blev H.P. Berg direktør for kompagniet fra 1915 til 1920 og senere direktør for Nakskov Skibsværft og var ligesom de andre bestyrelsesmedlemmer loyale ØK-folk. Den endelige beslutning blev, at



Figur 7. Guvernør L.C. Helweg-Larsen. Det Kongelige Bibliotek.



Figur 8. Prins Valdemar. Wikipedia.

arbejdet skulle udføres af danske entreprenørfirmaer, med dansk arbejdskraft og udelukkende under anvendelse af dansk kapital.

Projektet tager form

Allerede i slutningen af 1912 påbegyndtes det store havnearbejde på Sankt Thomas hovedsagelig under ledelse af »ØK's betroede mænd« K.B. Hey, Oluf Olsen og H. Linde, mens forberedelserne til det store anlægsarbejde fra 1904 og fremefter blev udført af havnebygmester H.C.V. Møller.

Der skulle anlægges kaj med en længde på 970 meter, hvor kajkanten bestod af stålprofiler, en såkaldt spunsvæg, der blev nedrammet i havbunden, en metode som på det

tidspunkt var helt ny. Derved blev en del af bugten Long Bay afskåret. Havnen skulle uddybes til 9,5 meter, og det opgravede materiale skulle bruges som opfyld bag den nedrammede stålvæg, så der blev et bredt havneareal bag ved kajen.

På havnepladsen skulle der oplagres 180.000 tons kul, hvor to store elektriske kraner kunne losse og laste kul hver med en kapacitet på 150 tons pr. time. Kranerne skulle forsynes med et automatisk vejesystem, som var officielt godkendt til afregning af det ind- og udleverede kul. Hele havneområdet skulle forsynes med elektrisk belysning. Bagved kulageret skulle etableres to olietanke til brændselsolie hver på 8000 tons, hvorfra en pumpestation med to pumper kunne pumpe olien gennem et 120 meter langt rørsystem til kajkanten og derfra til skibstankene med en kapacitet på 300 tons pr. time.

Til forsyning af lys og kraft til havnen skulle etableres et elektricitetsværk med to dynamoer trukket af to dieselmotorer på hver 300 HK. Til køling af dieselmotorerne med havvand skulle etableres et pumpehus, som kunne pumpe vand fra havnen op til elektricitetsværket.

Til opbevaring af gods og forsyninger skulle der på havnearealet bygges pakhuse, og Vestindisk Kompagni ville opføre et lille maskinværksted på arealet med mulighed for efter behov at bygge det større. Da det også var vigtigt at kunne forsyne skibene med

frisk vand, som var en mangel på Sankt Thomas, ville der blive arbejdet på at få løst dette problem.

Projektet skulle gennemføres udelukkende af danske ingeniører og danske håndværkere, som blev sendt fra Danmark til Sankt Thomas, med assistance af lokal arbejdskraft.

Monberg og Saabye & Lerche

Som hovedentreprenør valgtes et konsortium bestående af Monberg og Saabye & Lerche, som skulle stå for uddybning og havneanlæg, de store elektriske kraner skulle leveres af Titan, som også skulle levere dynamoer til elektricitetsværket, hvor dieselmotorerne skulle leveres af Burmeister & Wain, og selve elektricitetsværkets bygning skulle leveres af Nyborg Jernstøberi og Maskinfabrik.

Det store projekt på Sankt Thomas krævede naturligvis en del forberedelse og udstyr, som skulle transporteres over Atlanterhavet. I februar 1913 skrives der kontrakt med firmaet Menck & Hambrock i Altona om levering af en damprambuk til nedramning af stålspunsvæggene. Rambukken skulle afgå fra Hamburg til Sankt Thomas i midten af april samme år.

I England købte entreprenørfirmaet en muddermaskine, St. Hilda, til uddybningsarbejdet; maskinen lå i East Hartlepool havn og skulle for egen kraft sejle over Atlanterhavet. Inden da demonteredes alle skovlene



Figur 9. N.C. Monberg. Det Kongelige Bibliotek.

af danske arbejdere for at reducere vægten, og der installeredes elektrisk lys ombord, da muddermaskinen skulle arbejde både nat og dag i tøholdsskift. St. Hilda førtes til Sankt Thomas af engelske officerer med kaptajn Atkins som chef, den øvrige besætning var dansk. Turen påbegyndtes i begyndelsen af maj 1913 og forventedes at tage fem til seks uger. I en datidig avis beskrives muddermaskinen som »en af verdens største grovædere og dens mage er aldrig set her i Danmark«. At sejle en sådan muddermaskine ved egen kraft over Atlanterhavet var imødeset med stor spænding, og det var da også en hård tørn, da man løb ind i hårde storme i Biscayen og derfor måtte indtage kul i Spanien og senere på Madeira.

For at forberede arbejdet på stedet tog ingeniør baron Otto Lerche fra Saabye & Lerche sammen med yderligere en ingeniør samt tømrere og smede den 17. marts 1913 over London til Sankt Thomas. Fra London medtog ØK's damper St. Jan nogle »tropehuse«, som skulle bruges til indlogering af de danske arbejdere, som skulle deltage i arbejdet på storhavnen. Der skulle opføres en lille barakby *»i en palmelund med herlig skygge, hvor der rejses sovebarakker og et feltmæssigt hotel, hvor en dansk kok og hans kone har den vigtige opgave at sørge for arbejdernes legemlige velbefindende«*, som der stod beskrevet i en datidig avis.

Der afgik adskillige skibsladninger til Long Bay med udstyr og materialer til havnebyggeriet. Blandt anden afgik damperen Hornkap i begyndel-

sen af maj 1913 fra København med en last på i alt 5000 tons bestående af pramme, kraner, tipvogne m.m., og i Emden i Tyskland blev lasten yderligere forøget med elementerne til stålbolværket.

Nyborg Jernstøberi og Maskinfabrik

Den 26. september 1913 afgik fra Nyborg det sidste materiale til elektricitetsværkets bygning, som sammen med opstillingen var overdraget Nyborg Jernstøberi og Maskinfabrik.

Materialet til bygningen var afsendt fra Nyborg ad flere omgange med dampere fra Det Forenede Dampskibsselskab til København for der at blive omladet til dampere til Vestindien. Afsendelsen fra København skete den 2. oktober, og til at



Figur 10. Støbning af fundament til elektricitetsværket. Nyborg Lokalhistoriske Arkiv.

lede henholdsvis jern-, tømmer- og blikkenslagerarbejdet under opstillingen afrejste tre medarbejdere fra fabrikken i Nyborg over London til Sankt Thomas. Nyborg Jernstøberi og Maskinfabrik »har i løbet af 2½ måned ved stærkt forceret kraft præsteret et stort og smukt stykke dansk arbejde«, som det stod beskrevet i Berlingske Tidende den 29. september 1913.

Niels Peter Nielsen

En af de medarbejdere, som blev sendt til Sankt Thomas for at deltage i opstilling af bygningen til elektricitetsværket, var Niels Peter Nielsen fra Nyborg. Han var udlært smed og maskinarbejder i 1907 og var umiddelbart efter i 1908 »gået på valsen« som naver og havde arbejdet med



Figur 11. Niels Peter Nielsen. Nyborg Lokalhitoriske Arkiv.

sit fag i Holland, Frankrig, England og Tyskland, hvor han bl.a. havde arbejdet på en lokomotivfabrik.



Figur 12. Charing Cross med statue af dronning Victoria. Niels Peter Nielsens postkort.

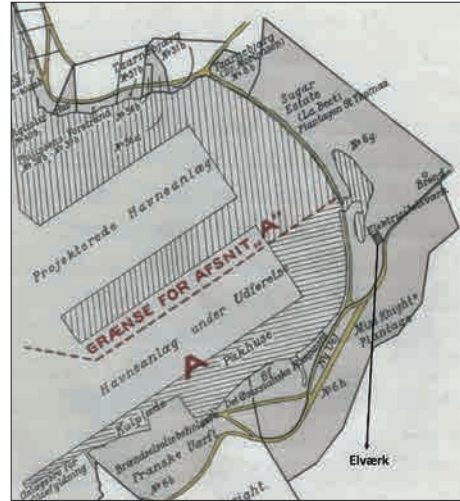
Efter to år som berejst håndværker vendte han tilbage til Danmark, hvor han arbejdede på forskellige værksteder og fik så i en alder af 23 år i 1911 ansættelse på Nyborg Jernstøberi og Maskinfabrik. Niels Peter Nielsen var i mange år fagligt aktiv i den lokale afdeling af Smede- og Maskinarbejderforbundet, hvor han i en årrække på 10-15 år var betroet kasserer.

Fra sin tur til Vestindien via London har Niels Peter hjembragt et foto af Charing Cross i London og et foto af en bondefamilie fra Vestindien, der fletter kurve.

Disse fotos er de eneste minder, der er bevaret efter hans rejse til og arbejde på Sankt Thomas, men Niels Peter har ofte fortalt familien og især børnebørnene om sine oplevelser på øen. Niels Peter Nielsen nåede at kunne fejre både 25-års og 40-års jubilæum på Nyborg Jernstøberi, idet han gik på pension herfra den 1. juli 1956. Efter et langt liv som smed og maskinarbejder samt et velfortjent otium døde Niels Peter Nielsen den 22. november 1965 i en alder af 77 år.

En opgave for Nyborgvirksomheden

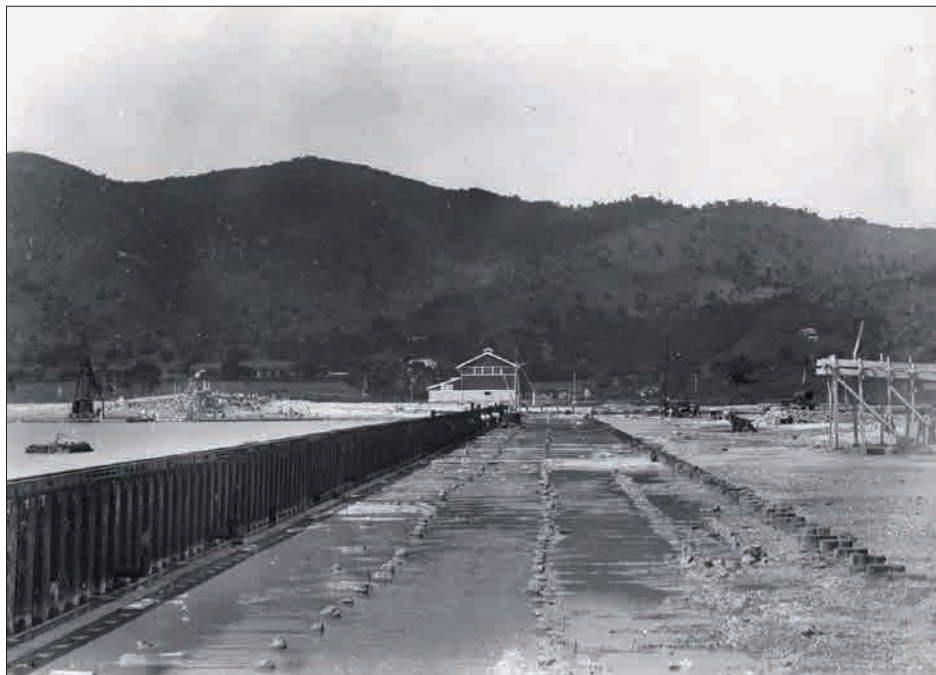
Den nævnte virksomhed i Nyborg er nok bedst kendt som Nyborg Jernstøberi, men da virksomheden i 1898 blev et aktieselskab, fik den navnet Nyborg Jernstøberi og Maskinfabrik. Formålet med navneændringen har



Figur 13. Plan af den moderniserede havn med placering af elektricitetsværket. Vestindisk Kompagni.

nok været at signalere, at virksomheden kunne andet end at levere støbegods, men også var i stand til at levere produkter i form jern- og stålkonstruktioner.

Dette fremgår af artikler i Nyborg Avis, hvor de forskellige opgaver, som Nyborg Jernstøberi og Maskinfabrik fik i ordre, er nævnt. Det nævnes bl.a., at firmaet leverede 400 elmaster af stål til Københavns Sporveje, og der er jævnligt nævnt opgaver på stålkonstruktioner til lokale byggeprojekter, bl.a. arbejder på færgelærerne i Nyborg færgenhavn. Det var således ikke usædvanligt for virksomheden at indgå i projekter med leverancer af konstruktioner til bygninger, som det angiveligt har været tilfældet i forbindelse med opførelse af elektricitetsværket på havnen på Sankt Thomas.



Figur 14. Elektricitetsværket set fra havnemolen. Det Kongelige Bibliotek.



Figur 15. Elektricitetsværket set fra landsiden. Museet for Søfart.

At en mindre virksomhed som Nyborg Jernstøberi og Maskinfabrik fik til opgave at producere og opstille bygningen til dette elektricitetsværk, skyldes måske også, at Titan og Nyborgvirksomheden tidligere havde haft et vist samarbejde, da sidstnævnte i 1900 overtog modeller og produktion af kakkelovne og ovne fra Titan, som da ophørte med denne produktion. Virksomheden Titan var som tidligere nævnt leverandør af kraner til havnen og dynamoer til havnens elektricitetsværk.

Ydermere var Johannes Saabye fra Lerche & Saabye kraftigt involveret i elektrificeringen af hovedstadens sporvejssystemer, hvortil Nyborg Jernstøberi og Maskinfabrik havde leveret elmater, så Nyborgvirksomheden var kendt af hovedentreprenøren Lerche & Saabye.

Elektricitetsværkets bygning blev som planlagt afleveret i slutningen af januar 1914, og umiddelbart derefter påbegyndte Burmeister & Wain og Titan i forening opstilling af de leverede dieseldynamoer.

I nærheden af elektricitetsværket opførtes samtidig en bolig til maskinmesteren, som var ansvarlig for værket's vedligeholdelse og drift.

Lys til Charlotte Amalie

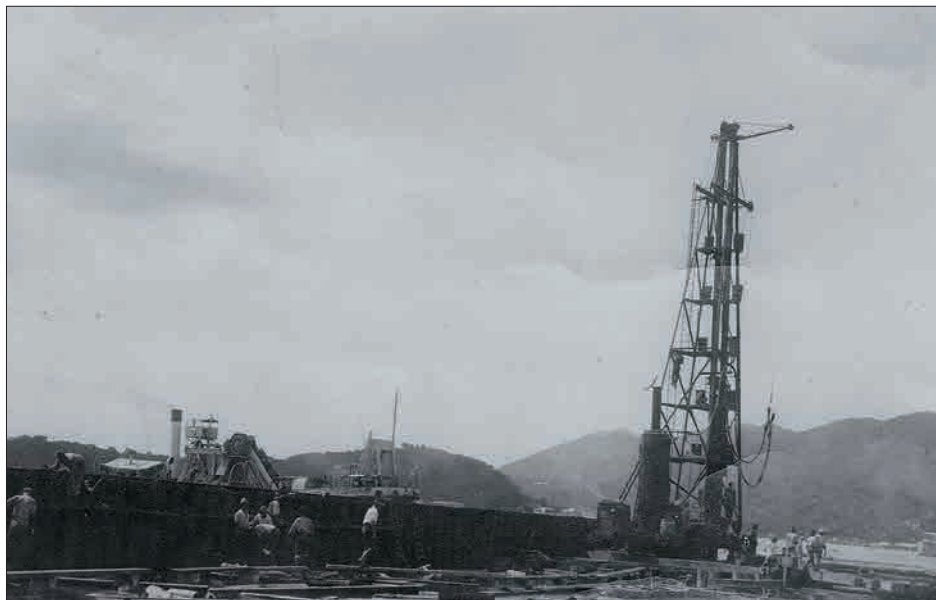
Hidtil var den nærliggende og eneste by på Sankt Thomas, Charlotte Amalie, forsynet med gasbelysning, og da havnen nu blev forsynet med

elektrisk belysning, gik Charlotte Amalie kommune i forhandlinger med Vestindisk Kompagni om levering af elektricitet til hus- og gadebelysning i byen samt til byens telegrafstation. Forhandlingerne resulterede i, at Charlotte Amalie blev forsynet med elektricitet fra kompagniets elværk fra den 1. april 1915, hvilket lokalt blev betegnet som et stort fremskridt. Elinstallationerne på havnen og i byen blev udført af Andersen & Meyer, København, og Vestindisk Kompagni selv.

Arbejdet skrider frem

Arbejdets fremdrift i forbindelse med det store havneprojekt blev med stor interesse fulgt af lokalbefolkningen og især de forretningsdrivende på øen. Dette var også tilfældet i moderlandet, hvor man forventede sig meget af havnens muligheder for at modtage de store oceangående dampere, som efter havnens færdiggørelse kunne gå direkte til kaj for at modtage forsyninger før deres videre sejlads til Panamakanalen. Med den nye havn var det muligt at betjene 5-6 af de store dampere ved kajen samtidig.

I St. Thomæ Tidende den 24. december 1913 gøres der status over projektets stade, hvoraf et kort resume gengives her: *»Arbejdet skrider stærkt fremad, idet man tager natterne til hjælp og arbejder med elektrisk lys. Den store kulkran ventes at ankomme i januar, uddybning af bassinet og*



Figur 16. Rambuk og uddybningsfartøj i arbejde. Dansk Vestindisk Selskab.

opfyldning bag kajen går ligeledes uden afbrydelse. Den elektriske kraftstation er nu færdig i det ydre og gør indtryk af at være så stærk som jern og cement kan gøre det. Det ventes, at første sektion af hele arbejdet vil være, om ikke afsluttet, så dog så godt som færdigt i julen 1914, men allerede længe før den tid vil skibe kunne tage store dele af den nye havn i brug.»

Arbejdsstyrken

Det omfattende havneprojekt beskæftigede ca. 60 danske arbejdere fra moderlandet og mellem 300 og 400 vestindiske arbejdere hovedsagelig fra de danske øer. Klimaet og forholdene var uvante for de udsendte arbejdere, hvilket resulterede i en del sygdom i begyndelsen af opholdet, men

efterhånden forbedrede forholdene sig, og det samme gjorde sygdomssituationen. Der meldes ikke om dødsfald blandt de udsendte arbejdere. Af hensyn til klimaet arbejdedes der ikke midt på dagen fra kl. 11 til kl. 13; til gengæld blev der begyndt tidligt om morgenen, så en arbejdsdag trods alt blev på 10 timer.

At arbejde på et projekt under fremmede himmelstrøg kan naturligvis ikke ske uden konfrontationer mellem de forskellige kulturer, hvilket fremgår af en artikel den 16. oktober 1913 i dagbladet Hovedstaden: »Hr. Lerche fortæller, at Arbejdet nu er i udmærket Gang. Det beskæftiger mellem 40 og 50 danske Arbejdere og omtrent dobbelt så mange Negre, hvis Arbejdskraft ikke er synderlig værd.« På dette tidlige tidspunkt

af projektet har der tilsyneladende også været nogle uoverensstemmelser mellem entreprenøren Saabye & Lerche og de lokale arbejdere, for dagen efter, den 17. oktober 1913, kan der læses i Berlingske Tiden-
de: »Mellem de Sorte har der været en lille Strike. De fik 3 Frcs. (2 kr. 16 øre) om Dagen, hvilket er 50 Bit mere end de nogensinde har faaet før, og som Følge deraf mente de, at de lige saa godt kunde forlange 4 Frcs. (2 kr. 88 øre). En Neger kan ikke ræsonnere. Naar han har faaet anskaffet et Sæt sort Søndagstøj, en Mahogniseng med Himmel, et Mahognibord og en Samling af alle mulige forskellige Glas til at stille derpaa som Pynt, saa er han lykkelig, og han bliver ikke lykkelige-re, fordi han tjener en Franc mere om dagen, hvor underligt det end lyder. Arbejdet blev standset i en Uge, og i den Uge blev Ingeniørerne overrendte af Folk, der bad om at maatte blive genantagne. Det blev saa bekendtgjort, at de kunne melde sig igen mandag

Morgen paa de gamle Betingelser, og siden den tid har Negrene været glade og fornøjede, de arbejder, saa længe de har Lyst, og bliver hjemme, naar de synes, de har tjent nok. Det er Nege-rens Ustadighed, der generer mest – han trænger altfor tidt til at hvile sig.»

Disse barske udtalelser får straks den venstreorienterede presse til at reagere ved at skrive i Socialdemo-
kraten: »Negrenes Strejke beviser netop, at de kan ræsonnere; de ønsker – som man ser – ikke stadigvæk at være de Hvides mishandlede Udbytteobjek-
ter, og at de tidt trænger til at hvile sig, er ganske naturligt i dette hede, usunde Tropeklima. Men den hvide Mand trænger i al fald mere til Hvile; thi han formaar simpelthen slet ikke at udføre haardt legemligt Arbejde under Tropesolen.»

Fint arbejde

Allerede i oktober 1913 meldes spuns-
væggen ved havnekajen færdig, og



Figur 17. Kulkraner fra Titan på havnen på Sankt Thomas. Titan.

sand fra uddybning af havnen fyldes ind bag den færdige spunsvæg. Lokalbefolkningen er meget imponeret over den danske foretagsomhed, der bliver lagt for dagen, og det udstyr, der bliver brugt til uddybningen. Man husker, hvorledes det amerikanske firma, som havde fået i entreprise at uddybe havnen, måtte opgive på grund af det dårlige materiel, der blev anvendt.

I dagspressen kunne man i et brev fra Sankt Thomas læse: *»Når man mindes det jammerlige og middelalderlige materiale, som den amerikanske entreprenør mødte med, da han skulle uddybe havnen, så må man som dansk være dobbelt glad over, at de danske entreprenører har bragt fuldt moderne materiel herud.«*

Vand til skibene

Vandforsyning til damperne var et problem, som ikke var nyt på Sankt Thomas, da vand på øen altid havde været en mangelvare. Med den forventede forøgede skibsfart til øen ville dette problems løsning blive endnu mere aktuelt. Man havde en overgang overvejet at destillere havvand til ferskvand, hvilket havde været en dyr løsning, men der blev etableret rørforbindelse til tre nærliggende brønde, så det blev muligt at forsyne skibene ved kajen med ferskvand.

Derudover var der planer om at udvide med yderligere syv borer, et vandværk og et reservoir, såfremt

kompaniets aktiviteter krævede det. Skulle der opstå behov fra byen Charlotte Amalie for forsyning med drikkevand, ville Vestindisk Kompagni være i stand til også at yde denne service.

Afslutningen er nær

Havneprojektet på Sankt Thomas nærmede sig sin afslutning, selvom den igangværende Første Verdenskrig havde givet nogle forsyningsvanskeligheder på materialer til havnen. Ved midten af 1915 stod det første afsnit til modernisering af havneanlægget færdigt til at blive taget i brug, hvilket var et halvt år senere end planlagt, sandsynligvis på grund af de vanskelige leveringsbetingelser under krigen. Af mangel på materia-



Figur 18. Direktør H.P. Berg. Nakskov Lokalhistoriske Arkiv.

ler blev der i resten af året arbejdet med dræning, vejanlæg, opførelse af kontorbygning og funktionærboliger, arbejder der udførtes af Vestindisk Kompagni selv. Dette havde dog ingen indflydelse på havnens drift.

Som afslutning på projektet og overtagelse af havneanlægget fra entreprenørerne blev der den 9. oktober 1915 afholdt ekstraordinær generalforsamling i Vestindisk Kompagni, hvor det blev vedtaget at forlægge kompagniets hjemsted fra København til Sankt Thomas. Dette blev gjort for at få en større tilknytning af øens interesser til havnen, og samtidig blev der valgt ny bestyrelse og direktion bestående af mænd, der for det meste var bosiddende på øen, bl.a. blev kaptajn H.P. Berg direktør.

Samtidig overdrog Østasiatisk Kompagni fra 1. januar 1915 sin filial på Sankt Thomas til Vestindisk Kompagni, som fremover skulle være dennes agent.

Første Verdenskrig spænder ben

Dermed var den moderniserede havn klar til at tage imod de chancer, som åbningen af Panamakanalen forventedes at skabe. Kanalen åbnede i 1914, 14 dage efter udbruddet af Første Verdenskrig, hvilket var et stort slag for Sankt Thomas. Krigen betød en drastisk nedgang i trafikken på havnen som følge af krigens indflydelse på den internationale handel og søfart. For eksempel indstillede det tyske selskab HAPAG helt sin trafik på Sankt Thomas. Den posi-



Figur 19. Dampere ved kajen på Sankt Thomas. Museet for Søfart.

tive effekt af den nye hovedrute gennem Panamakanalen udeblev totalt, og besejlingen af øen blev de første krigsår omkring halveret.

Den store investering på omkring 1,5 millioner dollars foretaget af Vestindisk Kompagni bragte ikke det opsving til de vestindiske øer som forventet af selskabet. Panamakanalen viste sig ikke at blive redningen for havnen på Sankt Thomas, og krigens indflydelse på forsyningsituationen, effektiviseringen af arbejdsopgaverne på havnen samt anlægsarbejdernes ophør medførte sociale problemer på Sankt Thomas i form af en udbredt arbejdsløshed. De, som kunne få arbejde, kunne på grund dyrtiden og som følge af manglende forsyninger ikke få pengene til at slå til, og arbejdsgiverne afslog på grund af de økonomiske konjunkturer lønforhøjelser. Provenuet på havnens afgifter faldt sammen med aktiviteterne på havnen, og der blev lavvande både i de offentlige og de private husholdningers kasser.

Salget af øerne

De vestindiske øer blev efterhånden et dræn i den danske statskasse, da heller ikke sukkeravlen på Sankt Croix mere var lønsom på grund af den voksende produktion af sukker fra sukkerroer i Danmark. USA var stadig interesseret i at etablere en flådebase i den gode havn i Charlotte Amalie. Denne interesse blev under



Figur 20. Plakat fra kampagnen i forbindelse med salg af de vestindiske øer. Museet for Søfart.

Første Verdenskrig kraftigt skærpet, idet amerikanerne gerne ville forhindre, at øerne skulle komme i tyskeres besiddelse og dermed give dem mulighed for at etablere en flådebase i Charlotte Amalie.

Danmark ville efterhånden gerne af med øerne, og da USA fremsatte et købstilbud på 25 millioner dollars, mente regeringen i København, at man ikke kunne sige nej til salg af de vestindiske øer. Selv den tidligere modstander af et eventuelt salg af øerne, H.N. Andersen, mente, at et salg nu måtte være på sin plads.

Som det er almindeligt kendt, endte en folkeafstemning i Danmark

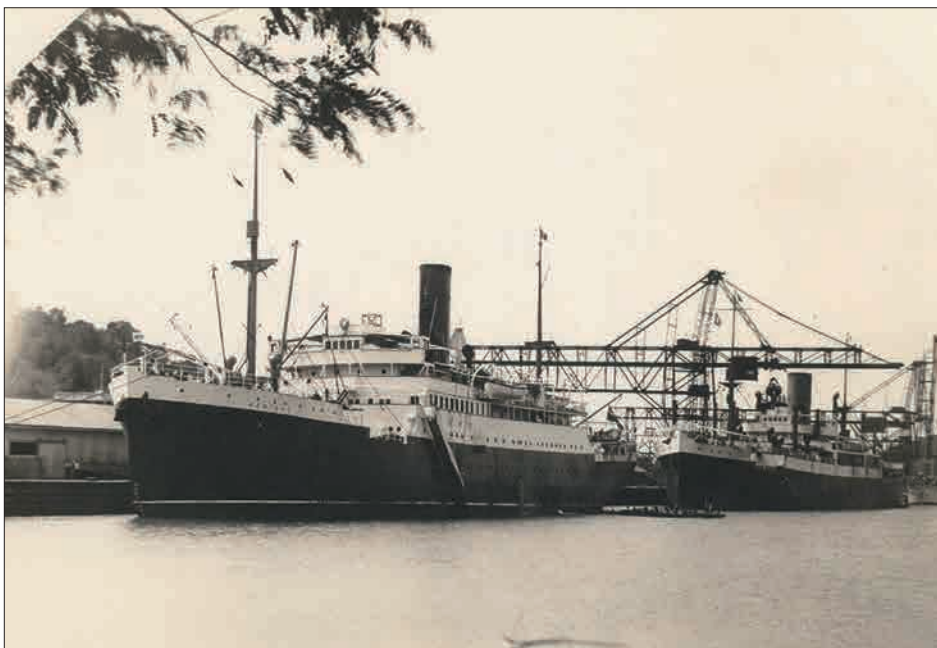
med, at salget blev en realitet, så amerikanerne overtog de dansk vestindiske øer den 31. marts 1917. Det må her være på sin plads at bemærke, at det skete, uden den lokale befolkning blev spurgt. Efter salget til USA skiftede øerne navn til The Virgin Islands of the United States of America og bliver i daglig tale også benævnt Jomfruøerne.

Tiden efter 1917

Den moderniserede havn ved Long Bay vedblev dog at tilhøre Vestindisk Kompagni, og kompagniet fortsatte sine aktiviteter på Sankt Thomas også efter 1917 og havde stadig koncession på at eje og udnytte det inddæmmede areal på Sankt Tho-

mas' havn samt rettigheder til at opkræve kajafgift og leje af pakhuse, etablere brændstoftanke, yde lodsservice m.v. Selskabet fortsatte med at drive forretning med bunkering af kul, som i 1929 nåede sit højdepunkt, da der blev solgt 135.000 tons kul til ca. 500 skibe. Denne forretning ophørte i 1952.

H.N. Andersen forudså ret tidligt, at Sankt Thomas måtte blive et yndet turistmål, og at havnen med dets store kaj anlæg måtte have en fremtid som anløbshavn for krydstogtskibe. Han åbnede allerede i 1936 den første turistshop på Sankt Thomas og kaldte den »Maison Danois« (Danske Hus). Samme år opkøbte Vestindisk Kompagni arealer på Sankt John, hvor der blev byg-



Figur 21. Oceangående dampere ved kajen i havnen ved Charlotte Amalie. Museet for Søfart.



Figur 22. Krydstogtskibe ved WICO's havneanlæg. Wico.

get huse til turister, og kompagniet oprettede færgeforbindelse mellem Sankt Thomas og Sankt John.

Den gamle Andersen havde ret. Efterhånden som krydstogtkulturen efter Anden Verdenskrig udviklede sig kraftigt, blev Sankt Thomas et attraktivt turistmål med dagligt anløb af flere store krydstogtskibe. For at kunne betjene disse anløb har kompagniet løbende udvidet sine faciliteter på havnen, som har været en indbringende forretning for det danskejede selskab Vestindisk Kompagni og for Sankt Thomas.

Salget af Vestindisk Kompagni

At en væsentlig del af øen Sankt Thomas' indtjening endte i et dansk selskab, blev efterhånden for meget

for lokalbefolkningen, og det endte med, at Vestindisk Kompagni i 1993 solgte alle sine anlæg i Charlotte Amalie til den lokale regering, og selskabet kendes på øerne ved det engelske navn The West Indian Company Limited forkortet WICO. Hermed var Danmarks tilstedeværelse på de dansk vestindiske øer slut.

Når man ser tilbage på de vestindiske øers nyere historie, kan man ikke komme udenom, at H.N. Andersens beslutning om at foretage den kraftige investering i modernisering af havnen i Charlotte Amalie har haft en altafgørende betydning for udviklingen på Sankt Thomas. En modernisering foretaget af danske entreprenører for dansk kapital og med deltagelse af det lille firma



Figur 23. Vestindisk Kompagnis (WICO's) kontor. Google.

Nyborg Jernstøberi og Maskinfabrik fra den lille by Nyborg på Fyn.

Afslutning

Denne beretning om havnen i Charlotte Amalie er blevet til på baggrund af en forespørgsel til Nyborg Lokalhistoriske Arkiv vedrørende Nyborg Jernstøberis deltagelse i op-

førelse af elektricitetsværket på havnen i Charlotte Amalie. Dette var arkivet ikke bekendt med og så det derfor som sin opgave at foretage en nærmere undersøgelse af virksomhedens deltagelse i havnebyggeriet. Historien om havnen i Charlotte Amalie og baggrunden for dens modernisering var så interessant, at den også måtte fortælles.

Kilder

Erik Gøbel: Besejlingen af Sankt Thomas Havn 1816-1917. *Handels- og Søfartsmuseet, Årbog 2000*, s. 7-35.

Erik Gøbel: Sankt Thomas havn i det 19. og tidlige 20. århundrede. *Handels- og Søfartsmuseet, Årbog 2000*, s. 7-35.

Aarhus Universitet, Institut for kultur og samfund: *De Vestindiske Øer* (Dansk Vestindien).

Peder S. Toft: *Den økonomiske udvikling i Dansk Vestindien 1867-1917*, Aarhus Universitet, 1985.

Kampen om at uddybe havnen på St. Thomas: *Dansk Vestindisk Selskab, nr. 5*, november 2002.

Alle gode gange tre *Dansk Vestindisk Selskab, nr. 5*, november 2002.

Ove Hornby: *Kolonierne i Vestindien*. Politikens Forlag 1980.

Aktieselskabet Det Vestindiske Kompagni: Beretning for første driftsår, 26. oktober 1912 til 31. december 1913.

Aktieselskabet Det Vestindiske Kompagni: Beretning for andet driftsår, 1. januar 1914 til 31. december 1914.

Aktieselskabet Det Vestindiske Kompagni: Beretning for tredje driftsår, 1. januar 1915 til 31. december 1915.

Kuldamperne skulle give ny storhed til St. Thomas. *Tidskriftet Søfart*. April 2017.

Luther K. Zabriskie: *The Virgin Islands of the United States of America*.

Berlingske Tidende 14. februar 1913, 29. september 1913, 17. oktober 1913, 3. maj 1913.

Socialdemokraten 19. april 1913.

Nordjyllands Socialdemokrat 23. februar 1914.

Herning Avis 8. maj 1913.

Politiken 2. maj 1913.

Aftenposten 7. januar 1915, 29. april 1915.

Vort Land maj 1914.

St. Thomæ Tidende 24. august 1912, 21. december 1912, 24. december 1913.

Dagbladet Hovedstaden 1. juni 1913, 14. juni 1913, 18. oktober 1913.

Korsør Avis 31. Maj 1913, 30. September.

Website: The West Indian Company Limited (WICO).

Koloniernes Centralbestyrelse, Vestindisk Kontor, Vestindisk Kompagni 1910-1917.

J. Saabye og O. Lerche A/S: Virksomhedsdagbog (1914-1916).

J. Saabye og O. Lerche A/S: Avisudklip (1912-1935).

Nyborg Lokalhistoriske Arkiv: Data for Niels Peter Nielsen.

Peter Nielsen, Nyborg.

Mogens Lebech: *Titan. Smedien der blev verdensfirma*. 1947.

Anne Walbom: Dansk Vestindisk Selskab.

Nakskov Lokalhistoriske Arkiv.

M/S Museet for Søfart.

Rigsarkivet.

Nyborg Avis.

Wikipedia.