

# Veje og broer på De Dansk-vestindiske Øer

Hvad får en pensioneret lektor i vejbygning til at bruge 6 uger på De Vestindiske Øer, hvor han render rundt og leder efter gamle vejspor og broer bygget i den danske tid?

Jo, det er nemlig sådan, at enhver, der bare er minimalt historisk interesseret, uvægerlig vil tabe sit hjerte til de gamle Dansk-vestindiske Øer.



Figur 1. Skilt med danske gadenavne. Foto: Arne Rosenkvist.

■ Af ingeniør Arne Rosenkvist

Under et besøg på øerne i 2003 stødte forfatteren på en af de personer, der har gjort mest for at bevare de danske spor på øerne. Historikeren George Tyson arbejder nu aktivt på et kartotek over indvandrere på De Vestindiske Øer, der i disse år opbygges med støtte fra Carlsbergfonden. Georges Tyson gav mig en fuldmåneskinsnat ved ruinen af en af de gamle sukkermøller på St. Croix følgende begrundelse for at gå ind i arbejdet med at lave et indvandrerkartotek: ”Den eneste måde, jeg kan få mine medborgere til at interessere sig for de gamle spor fra danskertiden, er ved at overbevise dem om, at disse ruiner ikke er noget gammel dansk l... der ligger der, men det er ruiner af bygværker, som deres forfædre, der var nogle dygtige håndværksslaver eller frie ”coloured”, har bygget. På den måde får jeg dem til at interessere sig for at bevare de historiske spor”.

Året efter havde jeg chancen til at vise George og hans danske veninde Camille

rundt i Nordsjælland og efter den sædvanlige vejhistoriske tur sagde George Tyson ved porten til Kronborg: ”Jeg har en opgave til dig: Du skal registrere de gamle danske broer på øerne og komme med oplæg til, hvad der er bevaringsværdigt”. Den bed jeg på og har nu i 2005 brugt 6 uger plus en god del af min farmors arv på at registrere de gamle danske broer og vejspor på De Vestindiske Øer.

## Lovgrundlag

Der, hvor der er flest historiske spor, er på St. Croix. Øen købes i regulær handel af Frankrig i 1733, og her sætter man ind med professionel opmåling og regelmæssig udstykning. Generalguvernør Oxholm er kendt for sine meget fine kort fra opmålinger i årene 1794-99. Disse kort er stadig retsgrundlaget for al udstykning og vejret.

Det er jo interessant for en dansk vejhistoriker at opdage, at vejretsgrundlaget på øerne stadig er den Danske Kongelige reschript og resolution fra 1820; hver gang, der er vejtvister, hales den gamle danske resolution frem og afgør salomoniske ret og skel.

Forfatteren er i besiddelse af en engelsk oversættelse og traf også den danske oversætter, der for mange år siden oversatte den for amtsvevinspektøren på St. Croix, Alloy Nielsen; der er dog ikke en dråbe dansk blod i hr. Nielsen. Da jeg efterlyste den danske lovtekst, fik jeg nogle dage senere en dansk lov med krøllede bogstaver. Det viste sig at være Christian VII's Vejforordning fra 1793. Resolutionen fra 1820 leder forfatteren stadig efter.

## Gadenavne

I byerne ser man stadig gadeskilte med de gamle danske gadenavne. Som det ses på figur 1, er der flere udgaver. Den seneste er udvirket af Dansk-vestindiske Venner, der har fået fondsmidler til at lave rigtige gamle emaljeskilte. Dog stillede Den Vestindiske Fortidsminestyrelse den betingelse, at det engelske navn også skulle på skiltet, men så betingede formanden for DVIV, at det danske navn skulle stå øverst.

## Venstrekørsel

Øerne har venstrekørsel, som det eneste sted under det amerikanske flag. Dette er et levn fra den engelske besættelse under Napoleonskrigen. Øerne var besat i to omgange en kort periode efter slaget på Reden, her fik vi nu hurtigt øerne igen, samt befriet von Scholten og hans far fra ”prisonen” i England. Den ”prison” som Terje Vigen senere blev sat i.

Men da englænderne drog af med flåden i 1808, blev øerne besat igen, indtil kongressen i Wien havde danset færdig og bestemt, at Danmark skulle have det hele tilbage minus Norge. Da øerne så kom under dansk styre igen, var der ingen, der bekymrede sig om, at englænderne havde indført venstrekørsel i modsætning til den danske højrekørsel.

## Vejbelægninger

Byplanlægningen var så viselig, at man måtte bygge ud over fortovene, derved fik

man de mange dejlige arkader ikke mindst i Christiansted på St. Croix (figur 2). Her finder man belægninger dels af Ølandssten i 45 x 45 cm, dels af Flensborgsmursten. Disse sten var ballast på tilbagevejen, når man havde sejlet det brune sukker og rom hjem til Flensborg.

Macadam blev opfundet i 1816 og første gang anvendt i kongeriget i 1826 (se tidligere Vejhistorisk hjørne om Jens Vejmand). Ifølge den lokale historiker blev belægningen indført allerede i 1830'erne. Det siger noget om øernes betydning, at den nye og ret kostbare vejbelægning introduceres så tidligt.

Der er 2 steder, forfatteren har stødt på intakt Macadambelægning. Den ene er ved ruinerne af sukkerfabrikken på Estate Lower Lowe, nær den bro der omtales nedenfor, den anden vejstrækning var i regnskoven i det nordvestre hjørne af St. Croix (figur 3), lidt længere oppe i skoven end familien Lawaetz gamle barndomshjem, Littel La Grange. Nær Anneli Farm hvor den gamle Fritz Lawaetz stadig bor.

Det er jo svært at bevise en vejs alder, og mange veje er asfalteret over, men hvor vejen ikke er gået i stykker, kan man formode, at der her er bygget på den gamle Macadamvej.

### Vejvedligeholdelse

Vejvedligeholdelsen var i lighed med kongeriget overladt til lodsejerne langs vejen med udpegede "vejoverseere". Disse tilsynsførende var ofte de lokale sukkerplantageejere. Når man læser gamle rejsebeskrivelser fra øerne, havde vejene en bemærkelsesværdig høj vedligeholdelsesstandard.

### Broer

Ingen vej uden afvanding. Og på øerne har man virkelig forstået afvandingens betydning, for de kraftige troperegnskyl skulle ledes hurtigt væk. Det engelske ord "guts" for grøft eller rendesten har her vundet indpas, så alt, der kan løbe vand i, hedder "gutties" eller "gutter" (figur 4). Også her har der været et planmæssig, konstruktionsmæssig og vedligeholdelsesmæssig meget højt niveau.

De fleste af de broer, der stadig findes, er små buebroer, der leder over disse regnvandsguts. Rigtige broer findes stor set kun på St. Croix, der trods alt har en størelse, så der opstår vandløb, om end de er udtørret i dele af året.

Den bro, der omtales her, fremhæver jeg, fordi ikke kun er det et excellent eksempel på dansk brobygningskunst, men vi ved, hvem der har stået fadder til den. Den senere vejinspektør i Ribe amt, Ejnar Kærn, var ansat en årrække på St. Croix. Hans moder beskriver i sin dagbog, hvordan de besøger byggepladsen, og hendes beskrivelse passer, så det må være denne bro, de besøgte.

Broen (figur 5), der har tre buer, er opført i tilskåret koral. Broen er en del af den gamle "Kongens Vei" eller Centerlinien, som den også kaldes.



Figur 2. Ølandssten i arkaderne i Christiansted. Foto: Arne Rosenkvist.



Figur 4. Stensat rendesten de såkaldte "guts" sat med lavastenarten Blue Bits. Foto: Arne Rosenkvist.

Vi har her dansk ingeniørkunnen, når den er bedst, kombineret med den højt kvalificerede håndværksstand af frigivne slaver og deres efterkommere. Denne unikke håndværksstand var for en stor del vedkommende oplært af Brødremenighedens håndværksmissionærer. Denne håndværksstand er desværre gået tabt i mangel på en amerikansk lærlingeuddannelse. Der er i dag kræfter i gang om udveksling af lærlinge mellem Danmark og Vestindien, men det er en helt anden historie.

### Afslutning

Er det rimeligt, at Danmark yder hjælp til nogle amerikanske øer? Ja, det er gammel dansk kulturarv, der bør bevares som alle andre danske kulturarvsminder. Det skal nok ikke være direkte økonomisk hjælp, men der bør stilles dansk ekspertise til rådighed for de historieløse amerikanere. På De Vestindiske Øer er der stærke kræfter, der gerne vil bevare øernes og hermed den danske tids historiske spor – det er dem, vi skal støtte.

Hvad kan og bør danskerne gøre? Nu er



Figur 3. Macadamvej i regnskoven på St. Croix. Foto: Arne Rosenkvist.

bolden givet op, så der kan skabes interesse for denne del af den danske vejhistorie.

Hvis denne artikel kan hidse en historiker op til at skrive en ph.d.-afhandling om samfærdsel på De Dansk-vestindiske Øer, så er der rigeligt med stof til det. Forfatteren har ingen ambitioner i folkepensionsalderen om at begynde et ph.d.-studie, men vil gerne være vejleder og stille sin baggrund til rådighed for sådan et projekt.



Figur 5. Broen fra 1909 er opført af vejinspektør Ejnar Kærn. Broen er konstrueret af tilhugede koralsten. Foto: Arne Rosenkvist.