

I kølvandet – levedygtighed og koloniale økologier ved havnen på St. Thomas

AF NATHALIA BRICHET & FRIDA HASTRUP

SLAGMARK #75
SIDER: 109-126

INTRODUKTION: TRANSIT SOM KOLONIAL ARV

“Det er det værste ved det – ventetiden!”, sagde taxichaufføren, som dagligt transporterer passerende krydstogtskæper fra havnen i St. Thomas henover bjergryggen til Magens Bay Beach på den anden side af øen.¹ Magens Bay Beach er en halvanden kilometer lang paradisisk sandstrand med dekorative palmer og turkisblåt vand, som flere gange er blevet kåret til en af verdens smukkeste strande. Med andre ord er det en populær attraktion for krydstogtskæper på deres korte ophold på den caribiske ø. Jeg fandt chaufføren siddende ved et bord i skyggen ved parkeringspladsen tæt på stranden.² Jeg spurgte, om han havde tid til at snakke og introducere mig selv – en antropolog fra et universitet i Danmark ansat til at kuratere en udstilling på M/S Museet for Søfart i anledning af 100-året for salget af de vestindiske øer til USA i 1917. Jeg blev hilst velkommen, og de næste timer var vi engagerede i samtale – lige indtil han pludselig blev afbrudt af en kollega, som pegede på hans fulde taxibus. Chaufføren havde været ved stranden siden klokken otte om morgenen; det var normalt det tidspunkt, hvor de første taxibusser begyndte at ankomme. De kommer uden passagerer, og afhængig af antallet af busser, som venter i køen, og antallet af gæster, som besøger stranden på en given dag, håber chaufføren på at få to eller tre ture mellem stranden og havnen med fyldt vogn – i hvert fald på den ene strækning. At kunne håndtere denne vekslen mellem fuld fart og venten virkede til at være en reel udfordring for taxichaufførerne, som arbejder i

St. Thomas' turistindustri. Var det det værd at holde i kø med en tom bil i timevis i håbet om at få en ekstra tur med en gruppe turister på vej tilbage til deres flydende hoteller? Turistindustrien udgør op imod 30 procent af U.S. Virgin Islands' BNP og skaber 12.000 job;³ taxachaufføren, som jeg talte med den morgen, er én af de 51.000 indbyggere på St. Thomas. Og de sommerklædte og solbrændte folk, der for en stund fylder hans bus, er 20 ud af de to millioner krydstogts-gæster, som årligt besøger øen (USVI Bureau of Economic Research). I højsæsonen modtager øens 81 kvadratkilometer, dvs. et areal lidt mindre end Ærø, dagligt op til syv krydstogts-skibe, der lægger til kaj i havnebyen Charlotte Amalie (<http://www.vinow.com/st-thomas/>). Megaskibene, som er bygget i starten af nullerne kan have flere end 6700 gæster (foruden de 2300 ansatte, som også er ombord), og i mange år har de store skibe søgt til Charlotte Amalies kaj på grund af byens naturligt rummelige, beskyttede og dybe havn samt dens nærliggende smukke strande – og toldfrie butikker.

Nu kunne man spørge, hvad denne historie har med fejringen af overdragelsen af øerne til USA og med Danmark, øens tidligere koloniasator, at gøre? På hvilke måder er krydstogtskibe, turister på gennemfart, og taxichauffører relateret til en kolonial arv? I denne artikel argumenterer vi for, at et fokus på Charlotte Amalies havn er en interessant optik igennem hvilken, man kan undersøge danske koloniale spor. Først og fremmest blev havnen igennem århundreder udviklet under dansk styre, og ved overdragelsen i 1917 sikrede særlige traktatfæstede rettigheder fortsat dansk ejerskab med dertil hørende kommercielle interesser i en stor del af havnen helt op til 1993 (Nixon, 1990; Gøbel, 2001, s. 57). Derigennem blev den danske tilstedeværelse og interesse på øen forlænget hinsides den officielle afslutning på dansk kolonialt styre. Denne langvarige formelle rettighed er dog ikke den eneste grund til at fokusere på havnen i Charlotte Amalie. Som en grundlæggende materialisering af transit er og har havnen været karakteriseret af aktiviteter af midlertidig og opportunistisk art – industrier blomstrer op, folk og afgrøder langvejs fra bliver og er blevet revet op med røde og genplantet i Caribien, forretninger giver arbejde til de lokale, og varer bliver skibet ud for at blive markedsført og konsumeret andetsteds. Alle mulige slags projekter opstår, dør ud og forsvinder; når alt kommer til alt, var og er de kun på gennemfart, som også sociologen Mimi Sheller fremhæver (Sheller, 2003). Vores overordnede argument er her, at denne transitoriske egenskab ved projekter – at de er designet andetsteds af og ofte for folk fra andre steder – er en del af, hvad kolonialisme er, og giver anledning til særlige ofte yderst problematiske

økologier, levedygtige for nogle og dødelige for andre. I vores tilgang til kolonial arv på US Virgin Islands mobiliserer vi således de omskiftelige strømme af mennesker, varer, ressourcer og interesser skibet ind og ud af Charlotte Amalie, hvor de efterlader forandrede og mere eller mindre livsduelige landskaber, der ofte på en og samme tid er udpinte og frugtbare.

Vores fokus på havnelandskabet og dets gradvise forandring, endog ødelæggelse, er et muligt svar på Ann Laura Stolars (2013) opfordring til, at postkoloniale studier

arbejder med de mindre åbenbare effekter af imperial indblanding og måderne, de synker ned i de sociale og materielle økologier, som folk lever med og overlever i [...] Vores fokus er rettet mod de langvarige imperiale processer, der mætter grunden under folks liv og bliver vedligeholdt, somme tider uforsætligt, over et langt forløb (Stoler, 2013, s. 4-5).

Dette indebærer, at postkolonialisme ikke så meget er en æra, der følger efter omstyrtelse af et koloniale styre, men mere en impuls til at undersøge, hvordan former for imperial magt fortsat optager og spøger i nutiden. For os, og i tilfældet med St. Thomas' havn, er dette en invitation til at analysere, hvad en kolonial infrastruktur har muliggjort. I sit arbejde med Matsutake-svampen – en japansk delikatesse, som trives i skove, der kontinuerligt er blevet forstyrret af menneskelig indblanding – har antropologen Anna Tsing vist, hvordan gennemgribende industriel udnyttelse af landskaber forårsager nye økologier (Tsing, 2015). Hun argumenterer for, at disse økologier fordrer vores opmærksomhed som steder for uventet samarbejde og som anledninger til at diskutere, hvad der skal leve og dø. Dermed tilbyder (industrielle) landskaber en optik, igennem hvilken man kan undersøge de vidt forgrenede og ofte uintenderede effekter af projekter, der udnytter naturressourcer, herunder koloniale bestræbelser.

For at gribe fat om disse mangeartede effekter har vi benyttet os af den antropologiske feltarbejdsmetode og gjort den specifikke havn på St. Thomas til vores studieobjekt og centrale analyseenhed. Inspireret af Stoler og Tsing adopterer vi altså et fokus på langvarige spor af menneskelig intervention og forstyrrede økologier og undersøger disse ved at koncentrere os om koloniale sammenfiltringer på ét sted, hvorved specificitet bliver et varemærke for vores analyse.

Som antropologer i gang med at forberede en udstilling på Museet for Søfart i Danmark og i vores skrivelser om den, zoomer vi derfor ind på havnen i Charlotte

Amalie for at stille nogle tilsyneladende simple spørgsmål: Hvad følger i kølvandet på mere end 200 års dansk ejerskab af de Vestindiske øer, som de dengang blev kaldt? Hvordan har den danske tilstedeværelse efterladt spor på øens økologier og frembragt både vidunderlige og monstrøse former for liv? Hvordan er øen, hvor Charlotte Amalie ligger, mærket af disse fortidige aktiviteters forgreninger? Den overordnede idé for udstillingen, såvel som denne artikel, er, at mønstre historier og objekter fra det nutidige liv i og rundt om havnen i Charlotte Amalie, som er muliggjort af tidligere dansk tilstedeværelse og som – direkte eller indirekte – bærer præg af denne.

EKSPANSIONSØKOLOGIER

Den travle havn på St. Thomas var engang, efter fordrivelsen af Carib-indianerne, et tilflugtssted for pirater og undslupne slaver grundet oplandets bjergrige skjulesteder, udsyn og gode ankringsforhold for skibe. Taphus var det betegnende navn for byen med de mange udskækningssteder før den i 1691 blev omdøbt til Charlotte Amalie opkaldt efter Christian V's kone. Da danskerne tog øen i besiddelse, blev havnen indgangen for omkring halvdelen af de 110.000 slavegjorte afrikanere, som danske skibe, som et led i den transatlantiske slavehandel, bragte til St. Croix, St. Jan. og St. Thomas for at arbejde på de plantager, som knopskød på øen.⁴ Spredte ruiner bærer i dag vidne om denne højtorganiserede og nøje kalkulerede, grufulde industri, som fandt sted under dansk kolonial administration, og som i dag indgår som en af de mange attraktioner, turister bliver tilbudt på St. Thomas. På Magens Bay Beach kan man eksempelvis vende ryggen til stranden og slentre ind i den tilgrænsende skov, hvor ruiner fra Magens Plantage fortsat kan ses. I de sceniske plantageruiner kan man endda af og til møde et brudepar, som poserer for bryllupsfotografen, der udødeliggør deres romantiske øjeblik.

I 1800-tallet begyndte havnen i Charlotte Amalie at tjene andre behov end at være landgangssted for slavegjorte plantagearbejdere og udskibningssted for sukker og rom. Som "den caribiske havn nærmest Europa" (Gøbel, 1994, s. 158) blev den et strategisk forbindelsesknudepunkt for den stadigt stigende skibstrafik mellem Europa og Amerika. Sammen med de første kuldampere, som krydsede Atlanterhavet, blev havnen centrum for modtagelse og videre fordeling af post fra England og tjente desuden som kulstation ved at tilbyde kul til de forbipasserende skibe (Gøbel,

1994, s. 158-9). Skibsreparationsfaciliteter blev også en blomstrende forretning i havnen, og skibene, som anløb havnen, blev mødt med forskellige slags skattefordele og favorable ordninger (Ramsing, 1908, s. 860; Møller, 1910; Gøbel, 1994, fodnote 8, 163-8). Efter 1815 blev Charlotte Amalie erklæret en frihavn – en status den havde opnået i tidligere perioder til stor glæde eller frustration for de handlende, når dette privilegie henholdsvis blev indført og ophævet (Tyson, 1991, s. 3). Havnen og dens faciliteter blev særligt i starten af 1900 tallet forbedret af danskere for at tiltrække skibe i transit. Der herskede dengang som nu en hård konkurrence mellem de forskellige caribiske øer, og de skiftende havneaktiviteter havde sine opgangs- og nedgangstider, men var samlet set i høj grad resultaterne af virkelystne entreprenører, som investerede i og udvidede havnen, og som gennem forskellige attraktive tilbud sørgede for at lokke forretning til øen (Møller, 1910).

Som et internationalt ind- og udskibningscentrum for varer og mennesker var forbindelserne til Danmark interessant nok mindre vigtige for havnen (Gøbel, 1994, s. 164), hvor folk fra mange nationer samledes. Efter nogle økonomisk hårde år i slutningen af 1800-tallet bragte den forestående åbning af Panamakanalen, som stod færdig i 1914, nyt håb for en gruppe danskere: en sammenslutning af private forretningsmænd støttet af den danske stat via en række initiativer og reguleringer (Ramsing, 1908, s. 860; Møller, 1910, s. 475; Andersen, 1914, s. 67; Gøbel, 1994, s. 172). Med den daværende havnebygmesters ord: "Man tog sig sammen, baade Staten (...) og Private" (Møller, 1910, s. 477). I Danmark blev forretningsmanden og stifteren af det indflydelsesrige Østasiatisk Kompagni H.N. Andersen en nøglefigur i udviklingen af havnen på St. Thomas, og han var også en af initiativtagerne til foreningen De Danske Atlanterhavsøer. Denne forening var etableret for at "knytte Rigets forskellige Dele sammen med fastere Baand end hidtil", det vil sige styrke forbindelserne mellem Danmark og dets atlantiske kolonier (dvs. Island, Grønland, Færøerne og de såkaldte vestindiske øer) og fremme den økonomiske udvikling gennem udbyggede handelsrelationer (H.H., 1904, s. 202). Stemningen var, at handling var nødvendig, og at timingen var den helt rette:

Det gælder da ikke alene om, at Havnen i hele sit Udstyr med dybt Vand og god Belysning og Afmærkning med Moderne Ladningsforanstaltninger paa Kulpladserne, og med smaa Havneafgifter virker dragende paa Trafikken. Men ogsaa om, at en dygtig og maalbevidst Købmandsstand herhjemme som derude, vaagen og uden Tøven forstaar at gribe de belejlige Øjeblikke i den kom-

mende Udviklingsstid. Af sig selv kommer de gode Resultater ikke. (Ramsing, 1908, s. 860)

I november 2016 kom et af de "gode resultater" frembragt uden tøven kørende forbi mig, da jeg gik rundt på havnen. På døren af en ladbil sad et klistermærke med logoet for "WICO". Straks blev jeg mindet om de danske spor, som stadig er en del af bybilledet. WICO er akronymet for The West Indian Company, der blev etableret i 1912 af førnævnte Andersen som en handelsorganisation. Andersen etablerede WICO som et datterselskab til Østasiatisk Kompagni, der gennem 1900-tallet blev et af de største forretningsimperier i Danmark med kontorer i 37 lande rundt om i verden og involveret i så forskelligartede industrier som shipping, tømmerhandel, plantagedrift, byggeri, ejendomshandel og fabrikker til forskellig slags bearbejdning, blot for at nævne nogle interesseområder (Westphall, 1972). Allerede i 1902 havde Andersen lovet, at hvis den verserende forhandling om salg af øerne til USA ikke blev til noget, ville han åbne en direkte dampskibsforbindelse mellem kolonien og Danmark (Østergaard, 2016, s. 48). Som en handlingens mand etablerede Andersen forbindelsen mellem moderlandet og dets koloni, da salget i 1902 blev forkastet. Havnen blev kortlagt i 1905-06 og gjort dybere i 1909 (Gøbel, 1994, s. 171), og i årene 1911-14 blev havnen yderligere udvidet. WICO byggede nye skibsfaciliteter i den østlige ende af havnen ved at bruge det opgravede materiale fra den indre havn (Tyson, 1991, s. 7).⁵ Som en opfyldelse af tre modernistiske slagord – mere, nyere og større – kunne stadigt større skibe lægge til i havnen, som selv i dag er et af de største besøgssteder i den caribiske krydstogsturisme. Opskalering var blevet en fremtrædende forretningsmodel og udvidelse et adelsmærke for (kolonial) succes (Tsing, 2012). Ved at orientere os på WICO's hjemmeside fandt vi et uddybende dokument under punktet "vores historie" med titlen *The West Indian Company Limited. An integral part of the Virgin Islands past, secure in the present and planning for the future* (<http://wico-vi.com/home>). I dokumentet lærer vi, at Andersen og andre danske forretningsmænd skabte WICO "med blandt andet det formål at støtte øens økonomi. De så med åbningen af Panamakanalen muligheden for en levedygtig forretning med kulindtag i stor skala" (<http://wico-vi.com/company/our-history>). På denne vis så WICO sig selv som en motor for fremskridt og modernitet, der kunne skabe udvikling for tilbagestående steder, som havde brug for at blive opildnet og støttet af økonomiske investeringer. I Andersens bog med titlen *Tilbageblik* (1914) skriver han om sin inspiration fra og fascination af den engelske

kolonialisme i Fjernøsten:

Princippet, hvorefter de engelske Kolonier lededes, syntes at være det, at den indfødte Befolkning skulde opfatte Englænderne som Organisatorer af deres Land til de indfødtes eget bedste. En saadan Organisation og Udvikling krævede Orden, som maatte haandhæves paa mere eller mindre haandfast Maade efter Forholdene, men efter Princippet Hjælp til Fremdrift i fælles Interesse og til Englands Storgørelse. En stærk, omsigtsfuld, organisatorisk Kraft ladet med Fremdrift, som indlemmer andre Kræfter i sin Organisation til fælles bedste. (Andersen, 1914, s. 9)

Dette 'velgørende' aspekt, som understreger, hvad kolonierne vinder, er retfærdigvis blevet kritiseret ved en påpegning af de økologiske katastrofer, som opstår i kølvandet på sådanne bestræbelser og forestillinger om fremdrift (se Stoler, 2013, s. 3ff; Crosby, 1986; Tsing, 2011, 2012; Haraway 2016). På St. Thomas i særdeleshed blev investeringer i og planlægning af shipping, oplagring og salg af kul i store mængder en god forretning for WICO, særligt i de sene 1920'ere, inden denne ressource blev erstattet af andre brændstoffer og behov, der gradvist forandrede og udvidede firmaets forretninger i andre retninger:

Med en gyldighed i nioghalvfems år fik konsortiet [WICO] bevilling til at eje, tørlægge, opmudre og inddæmme områder af St. Thomas Havn. Selskabet havde også ret til at opkræve kajpenge og varehusafgifter, bygge flydedokke, rejse tanke til brændstofopbevaring, tilbyde pilotydelse, opføre fyrtårne, etablere el- og kraftværker og andre projekter. (<http://wico-vi.com/company/our-history>)

Forretning skabte mere forretning, og lidt efter lidt knopskød alle mulige slags "andre projekter". Modellen var, at én succes kunne finansiere den næste og sammenlagt resultere i en eksponentiel vækst af modervirksomheden, som derved akkumulerede ressourcer (netværk, viden og kapital), der over tid gjorde firmaet ekstremt alsidigt og magtfuldt. I forbindelse med de første store investeringer i havnen i starten af 1900 tallet havde WICO forhandlet nogle vidtgående 'rettigheder', som blev indskrevet i salgstraktaten med amerikanerne. Dog blev omfanget af WICO's koncession tilsyneladende ikke helt klare for amerikanerne på grund af den hast, hvormed overdragelsen var blevet gennemført (Nixon, 1990, s. 6).⁶ Traktaten blev i øvrigt ifølge en senere udtalelse fra USA's kongres beklageligvis forhandlet i en tid præget af "verdens-stress" (Kongressen i 1926 i Leibowitz, 1989, s. 250) hvor USA's

regering var aldeles bekymret for, om Tyskland ville invadere Danmark og dermed også de danske øer i vest som en forlængelse af krigen i Europa. Derfor prioriterede de amerikanske forhandlere en hurtig aftale frem for detaljerede forhandlinger bl.a. om de eksakte fremtidige betingelser for WICO. Mange år senere blev denne mangel på præcision og klarhed i de såkaldte traktatrettigheder kritiseret af en gruppe lokale, som beskyldte WICO for uretmæssigt at udvide og misbruge deres beføjelser (Nixon, 1990; Gjessing, 2003).⁷

Som en del af de ekspanderende aktiviteter gik WICO også ind i turistbranchen og skabte Maison Danoise – en succesfuld turistbutik, som solgte danske designgenstande (Østergaard, 2016, s. 239; Schoonover, 2005). En skibsrute mellem St. Thomas og St. John blev også etableret, og et turistresort i Caneel Bay blev bygget via overskuddet fra Maison Danoise, som også gik til at fjerne skov og dræne lagunen, som var hjemsted for plagsomme myg (Schoonover, 2005). Dette resort blev ligesom mange af WICO's andre projekter også en økonomisk succes. Antallet af hytter blev hurtigt forøget fra to til seks, og da Anden Verdenskrig startede, var der en venteliste for besøgende gæster (Schoonover, 2005).

WICO forblev på danske hænder og profiterede fortsat af deres forretninger på øerne, særligt af den stigende krydstogsturisme, der lagde til ved WICO-kajen, og af handlen i det store WICO-ejede butikscener, som begge var det danske firmas ejendomme indtil 1993, hvor WICO blev solgt. Firmaet blev splittet op i to forretninger: kajområdet, som kom under The Public Finance Authority, og handelscenteret, som blev solgt til den lokale, offentlige pensionskasse for det svimlende beløb på \$32 million – en alt for høj pris, som en indbygger i Charlotte Amalie begrædede i 2016. På denne måde, altså ved dette ejerskifte, tilflød i det mindste en del af overskuddet fra den voksende turistindustri lokale hænder i stedet for at ende i lommerne på det danske firma. Ud fra samtaler med mennesker på øen, kunne jeg bestemt fornemme, at WICO's arv gav anledning til mange blandede følelser og få enkle svar – udover at de mange mennesker og varer på gennemfart selvfølgelig bidrager til en yderst kærkommen indtægt. En konsekvens af, at WICO tiltrækker og har tiltrukket så omfattende en krydstogtsindustri, er ikke bare, at et stort antal mennesker befolker Charlotte Amalies gader fra morgen til solnedgang, men også at de caribiske myndigheder og havnefaciliteter kommer under stort pres, idet krydstogtsforretningerne efter sigende truer med at flytte til andre havne, hvis øerne ikke retter ind efter deres behov. I en samtale under feltarbejdet med en tidligere

ansat kvinde fra universitetet, påpegede hun det som et stort problem for øerne, at der er en stærk oplevelse af ikke at være i kontrol, og at beslutninger altid tages andetsteds. Således beklagede hun, at 'ejerskab' næsten altid bliver knyttet til udefrakommende tilflyttere. Dette er en tankegang, som man kan genkende i en racial version i historiker Pernille Østergaards studie af de danskere, der blev tilbage efter 1917, og som hun har kaldt "hvidhedens prestige" (2016, s. 68). I starten udviklede WICO sig i henhold til raciale hierarkier, som blomstrede op i løbet af 1900-tallet (Østergaard, 2016, s. 149). At være hvid og arbejde for WICO gav automatisk privilegier, og gjorde det muligt for de ansatte at kravle op ad den sociale rangstige (Østergaard, 2016, s. 89ff). Eksempelvis skrev den danske journalist Henrik Cavling efter et besøg på øerne satirisk om, hvordan unge danske kvinder nød at føle sig "som adelen" (Cavling citeret i Østergaard, 2016, s. 106). At arbejde i troperne kunne være et hurtigt karrierespring for mange danskere gennem 1900-tallet. Også i dag giver det anledning til frustrationer blandt mange af de folk, jeg talte med, som ser outsiders komme og skabe forretninger, når den lokale befolkning må nøjes med dårligere lønnede jobs.

For de ansatte i WICO udsprang der en stærk fælles ånd fra moderfirmaet Østasiatisk Kompagni og til datterselskaber spredt ud over hele verden. Og som en af de største arbejdsgivere på St. Thomas og ejer af en stor del af havnen og tilhørende faciliteter i Charlotte Amalie blev WICO ekstremt magtfuld.⁸ Havnen i Charlotte Amalie og WICO's historie af stadigt udvidede forretningsplaner og projekter, som var udtænkt andetsteds, kan ses som indbegrebet af en interessant og problematisk ekspansionsøkologi: forretningssucceser har ført og fører til endnu andre succeser under en overskrift om økonomisk udvikling, alt imens mange lokale undrer sig over, hvis projekt denne 'udvikling' egentlig er. Tilsyneladende er situationen i dag fastlåst; ambitionen er, og har ikke været, *ikke* at tillade krydstogtskibe i havnen, men snarere at finde måder at leve med og af skibene, uden at kanalisere al indkomst væk fra de lokale farvande.

HAVNELIV - PÅ GODT OG ONDT

Apropos lokale vande: da vi startede med at forberede udstillingen, studerede vi nøje havnen, som den er skildret på malerier, fotos og kort i de danske arkiver. Disse billeder viser havnen fra en række slående identiske perspektiver, der dækker syns-

vinkler fra vest, øst, nord og syd, såvel som fra et fugleperspektiv. De forandringer, som WICO afstedkom i firmaets tidlige år – italesat som ”udvikling” og ”frem-skridt” (Andersen, 1914, 1929; Møller, 1910) – er desuden bemærkelsesværdige. De gradvise transformationer, der afbildes, viser os havnen og bugten som et gennemgribende modernistisk landskab – både i bredden og dybden. De menneskelige interventioner gennemført over de sidste to hundrede år har således krævet en grundig opmåling af havbunden og siden udgravninger eller sprængninger for at kunne imødekomme stadigt nyopfundne teknologier og større skibe (Gøbel, 2001, s. 41-45).

Udover denne omhyggelige ingeniørkunst, som er så synlig på kort og optegnelser, stødte vi også på andre transformationer, der er resultat – denne gange uintenderede – af havnen som et aktivt centrum for alle mulige slags transit. I 2007 bragte et jordomrejsende dansk forsknings- ekspeditionsskib en gruppe biologer til havnen i Charlotte Amalie for at undersøge tre slags vandsnegle – mere specifikt tre *muricid neogastropod*-arter kaldet *Thais Deltoidea*, *Thais Rustica* og *Purpura Patula*.⁹ Disse snegle interesserede forskerne, fordi de er gode bio-indikatorer til at måle en særlig type forurening, som kommer fra et væksthæmmende kemikalium ved navn ’tributyltin’ (TBT) (Strand, Jørgensen & Tairova, 2009) tilsat skibes bundmaling for at holde undervandsorganismer nede og hindre dem i at vokse på skibene under vandet. Forskernes studie indikerer, at disse vandsnegle, som bor på havbunden tæt på højaktive havneområder som Charlotte Amalie, har udviklet en hormonforstyrrelse kaldet ’imposex’, hvilket betyder, at hunnerne bliver sterile, fordi deres reproduktive organer bliver tilstoppet ved, at han-kønsorganer vokser frem i dem og blokerer for mødet mellem æg og sæd. Forskerne skriver således om en af arterne, de fandt i havnen:

I Charlotte Amalie bugten var alle de seks undersøgte hunkønssnegle af arten *Thais Deltoidea* sterile på grund af stærkt udviklet imposex. Den vaginale åbning var tillukket, hvorved frigivelsen af ægkapsler er forhindret. Desuden var ægkapselkirtlen brunlig, både set udefra og inde fra kappehulen, som følge af tilstedeværelsen af ikke-udskilte men aborterede ægkapsler. (Strand, Jørgensen & Tairova, 2009, s. 710)

Problemet ved dette bliver naturligvis, at sneglene ikke kan reproducere sig selv på grund af det forstyrrende sædkanalvæv, som hormonpåvirkningen bevirker i hun-

nernes kønsorganer. Forskerne konkluderer, at denne observerede forstyrrelse “indikerer udbredt TBT-forurening og afledte effekter i forbindelse med skibsaktivitet i det caribiske hav” (Strand, Jørgensen & Tairova, 2009, s. 710). En formildende faktor er, at TBT, som har været lettilgængeligt i Nordamerika siden 1960’erne (Bray, 2006, s. iii) og hurtigt blev særdeles populært globalt på grund af den relativt lave pris og stoffets effektivitet, officielt blev forbudt internationalt i den kommercielle skibstrafik i 2008 (Strand, Jørgensen & Tairova, 2009, s. 710). Rygter siger dog, at produktet stadig bliver produceret og er tilgængeligt på markedet særligt i Asien, men også i Caribien. Under alle omstændigheder sejler der stadig skibe rundt med rester af bundmalingen fra før forbuddet. Hvis Andersen, WICO, toldfrie butikker og krydstogtsindustrien måtte have rettet blikket mod at muliggøre stadigt mere trafik og ’udvikling’ i Charlotte Amalie, er sneglene i havnen landet i et evolutionært dødvande ude af stand til at reproducere sig selv. Som forskningen viser, er en del af arven efter den langvarige opmuntring til forretning, travlhed og udvidelse af havnens aktiviteter, at lokale arter så at sige imploderer – og derved forbinder Danmark med dets tidligere koloni på overraskende og problematiske måder, så absolut med ’fastere bånd’.

Hvis TBT oprindeligt var tænkt til at holde skibe fri af uønskede alger, satte andre mere synlige slags ’overfladebehandlinger’ også deres spor. Når et stort krydstogtskib – et såkaldt megaskib – anløber Charlotte Amalie, er gæsterne forinden blevet tilbudt et udvalg ekskursioner arrangeret af krydstogtselskabet. Da skibet kun ligger til kaj i dagtimerne, har mange gæster valgt at booke arrangementer inden ankomst, så de ikke skal bruge tid på at finde rundt ved ankomst. En af ekskursionerne fra havnen går til Trunk Bay på naboøen St. John (tidligere St. Jan). På dette sted, som et af krydstogtsfirmaerne skriver på deres hjemmeside, kan gæster besøge den “berømte Trunk Bay med sin lange, hvide sandstrand, glimtende hav og frodige bladhang. Stift bekendtskab med de tropiske fisk og farverige koraller på snorkel-ruten eller nyd at svømme, sole dig og slappe af i disse uberørte omgivelser” (<http://www.royalcaribbean.com>¹⁰). I 2015 publicerede Washington Post en artikel om, hvordan et tilfældigt møde mellem en forsker og en lokal handlende ved Trunk Bay havde genereret ny videnskabelig viden, som satte spørgsmålstegn ved forestillingen om ’uberørte omgivelser’. “Vent bare til du ser, hvad folk efterlader, sagde sælgeren til videnskabsmanden, idet han udpegede ’et langt oliespor’” (en sælger citeret i Fears, 2015). Denne bemærkning ansporede forskeren Dr Craig Downs,

som i sin efterfølgende undersøgelse viste, at selv bittesmå koncentrationer af en særlig ingrediens, oxybenzon, fundet i 3500 solcremeprodukter overalt i verden (Downs, 2015), har meget ødelæggende effekter på koraller. Oxybenzon beskytter menneskers hud mod de farlige effekter af solens UV-stråler, men skyggesiden af dette er, at selv meget små kvantiteter af oxybenzon gør, at korallarven stivner og deformerer, og på den måde bliver den lukket inde i sit eget ydre skelet. Effekterne bliver tilmed værre, jo mere lys korallerne er udsat for (Downs et al., 2016). Forfatterne til studiet fortsætter og forklarer, at det høje niveau af det skadelige kemiske produkt i Trunk Bay må være forårsaget af rekreativ svømning, eftersom de øvrige påvirkninger fra andre menneskelige aktiviteter og marine kilder er begrænsede (Downs et al., 2016, s. 284). Som forskerne forklarer, er Trunk Bay

et ikonisk landskab og et stærkt administreret naturressourceområde. Før 2009 kunne der sagtens være over 3000 besøgende om dagen på stranden og i vandet ved Trunk Bay. Efter 2009 vedtog National Park Service en politik, der sænkede dette tal til 2000 besøgende om dagen. (Downs et al., 2016, 278).

Nogle år forud for det nævnte studie var andre forskere nået til lignende konklusioner og havde fundet, at andre kemiske komponenter foruden oxybenzon brugt i solcreme forårsagede blegning af koraller (Danovaro et al., 2008), og at deres skadelige effekter steg i takt med højere temperaturer (Danovaro et al., 2008, s. 445). På flere måder er det varme krystalblå vand altså en blandet velsignelse, som lokker mennesker med følsom, hvid hud, der, hungrende efter sol og varme, ønsker at svømme blandt de smukke farvestrålende koraller, alt imens denne naturlige attraktion, som i første omgang bringer folk til stedet, ender med at blive deformeret og forhærdet. Alternative solcremeprodukter findes, men da vi læste på den solcreme, som en livredder tilfældigvis havde indsamlet til os på Trunk Bay, så indeholdt den oxybenzon – i en mængde på 6 procent. En gryende opmærksomhed om dette særlige kemikalie er på vej, og forvalteren fra Magens Bay-stranden fortalte mig, at han er klar over problemet, og at de afventer et forbud, som han kan handle efter. Igen ser vi, hvordan de lokale vande lægger økologi til ambitioner og ansvarlighed fra folk andetsteds fra – denne gang fritidssvømmere med lys hud – hvorved de indfødte koraller mildest talt kommer på dybt vand.

KONKLUSION: LEVEDYGTIGHED OG KOLONIALE ØKOLOGIER

Hver dag byder taxichauffører og livreddere på Jomfruøernes strande hundredevis – endog tusindvis – af gæster velkommen til de smukke, hvide sandstrande med krystalblåt hav. Efter at have daset i sol og vand haster turisterne mod de ventende taxaer. Engang imellem hænder det, at de, på vej tilbage til skibene, glemmer strandudstyr. På grund af det høje antal turister vokser bunken af glemte sager hurtigt, og hver morgen før nye flokke af gæster ankommer, indsamler personalet på Magens Bay Beach glemte håndklæder, snorkler, nøgler, solbriller, brochurer, plastickrus, de allestedsnærværende sugerør og ikke mindst de seksøjede plasticstrimler, som holder sammen på en pakke øldåser. Sidstnævnte efterladenskab må omhyggeligt klippes op af personalet, velvidende at skildpadder ellers kan kvæles i dem. Nogle af de glemte sager bliver kørt ud på den stadigt voksende losseplads, som inden længe truer med at gå over sine bredder og udvide sig udover den halvø, hvor den ligger. Andre af de glemte ting, fortalte forvalteren mig, bliver uddelt til værdigt trængende, hvorved havnelivet igen spreder sig til uforudsete steder.

Indsamlingen af det glemte strandudstyr og indsatsen for, at kolde drinks skal efterlade færre dødsfælder for de lokale dyrearter, er nogle af de udviklede mikropraksisser som gearer øerne til at modtage det uophørlige mylder af mennesker, ting, penge og interesser, der karakteriserer livet i og omkring havnen i Charlotte Amalie. Vores fokus på disse strømme – historiske såvel som nutidige – betyder ikke, at vi argumenterer for, at turisme er kolonialisme, eller at Danmark som den tidligere kolonisator er eneansvarlig for den evolutionære blindgyde, som de sterile havsnegle nu befinder sig i. Vores argument er på en måde langt mere kompliceret end som så, nemlig at pege på det meget forskelligartede menneskeskabte landskab, som en hel række projekter, opankret i St. Thomas havn har efterladt. Gennem dette blik for den ekstensive og langsigtede infrastruktur, som havnen er og har været scene for, kan kolonialisme og arven efter den altså ses som hinsides bestemte datoer og æra. Det er ikke bare et spørgsmål om, hvornår et flag blev erstattet af et andet, og uafhængighed opnået. Kolonial infrastruktur (Østergaard, 2016, s. 6, s. 252) kan være mindre spektakulær og synlig end dette, som Stoler også har påpeget; og netop af denne grund fortjener den opmærksomhed (Stoler, 2013, s. 5ff).

Med en sådan ”tyk” (Stoler, 2013, s. 5) forståelse af kolonialisme, bliver et hundreårsjubileum som det, der fejres i anledningen af overdragelsen af de vestin-

diske øer til USA i 1917, måske ikke så meget et spørgsmål om at se tilbage på noget, som engang var, men snarere en mulighed for at udforske, hvordan fortidige projekter stadig betyder noget. På denne vis kan jubilæet være en anledning – ikke (nødvendigvis) til formelle undskyldninger med dertil hørende og ofte uforsonlige diskussioner af for og imod, men derimod til at udvikle det, som videnskabsfilosofen Helen Verran (2002) kalder “et postkoloniale øjeblik”. Dette begreb markerer et omhyggeligt plejet øjeblik til refleksion over, hvordan fremtider kan være forskellige fra fortider, og hvor forskellige parter sammen kan udforske, hvad levedygtighed kan betyde. Sådanne øjeblikke kræver diskussioner, som ikke kan afsluttes med enkle svar, og uddeler ej heller åbenlyse helte- og skurkeroller, men kræver til gengæld en uophørlig nysgerrighed overfor den verden, vi deler på godt og ondt. WICO’s ekspansive drømme, den forureningsfremkaldte hormonforstyrrelse og koralblegning, den efterladte dykkermaske, og taxachaufføren, som dagligt spørger sig selv, hvor længe han mon skal vente på passagerer, bidrager alle til et landskab, hvor livsduelighed kontinuerligt bliver udfordret og skabt – af og for forretningsforbindelser, købmænd, turister og dyrearter blandt mange andre. Vores argument er her, at disse forstyrrede og forstyrrende økologier også kan ses som sejlivede koloniale spor og som sådan værdige til al mulig opmærksomhed i et jubilæumsår.

LITTERATUR

- Andersen, H.N. (1914). *Tilbageblik*. København: Hertz’s Bogtrykkeri.
- Andersen, H.N. (1929). *Udvikling*. København: Hertz’s Bogtrykkeri.
- Bray, S. (2006). *Tributyltin pollution on a global scale. An overview of relevant and recent research: impacts and issues*. Report to Dr. Simon Walmsley (WWF UK). Godalming, Surrey. Contract No. FND053998.
- Crosby, A.W. (2008) [1986]. *Ecological Imperialism. The Biological Expansion of Europe, 900-1900*. New York: Cambridge University Press.
- Downs, C.A., Kramarsky-Winter, E., Segal, R. et al. (2016). Toxicopathological Effects of the Sunscreen UV Filter, Oxybenzone (Benzophenone-3), on Coral Planulae and Cultured Primary Cells and Its Environmental Contamination in Hawaii and the U.S. Virgin Islands. *Arch Environ Contam Toxicol* 70, 265-88. doi:10.1007/s00244-015-0227-7.

- Downs, C.A. (2015). *New Scientific study finds Coral reefs Under Attack from Chemical in Sunscreen*. Press release from Haereticus Environmental Lab, October 20, 2015: http://www.haereticus-lab.org/story_content/ecotox-sunscreen-lotion.pdf. (Tilgået 22. december 2016).
- Fears, D. (2015). How we are all contributing to the destruction of coral reefs: Sunscreen. *Washington Post*, October 20, 2015: https://www.washingtonpost.com/news/energy-environment/wp/2015/10/20/after-sunscreen-protects-humans-it-massacres-coral-reefs/?utm_term=.24ece291f60e (Tilgået 23. december 2016).
- Gjessing, H. (2003). Coalition urges more Public Space at Long Bay. *St Thomas Source*. March 10, 2003.
- Gøbel, E. (1994). Shipping through the Port of St Thomas". *International Journal of Maritime History*, VI (2), 155-173.
- Gøbel, E. (2001). Sankt Thomas havn i det 19. og tidlige 20. århundrede. *Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg*. Aarbog. 23-64.
- Haraway, D. (2016). *Staying with the Trouble. Making Kin in the Chtulucene*. Duke University Press, NC.
- H.H. (1904). Foreningen 'De danske Atlanterhavsoer'. *Nationaløkonomisk Tidsskrift*. 12, 202-204.
- Hiort-Lorenzen, F.P. (1907). Den økonomiske Krise i Dansk Vestindien. En tale holdt i "Nationaløkonomisk Forening" 17. januar 1907. *Nationaløkonomisk Tidsskrift*, 3 (15), 113-143.
- Leibowitz, A. H. (1989). Virgin Islands. *Defining Status: A Comprehensive Analysis of United States Territorial Relations*, 233-260. Kluwer Academic Publishers Inc.
- Møller, H.C.V. (1910). De dansk-vestindiske øers Havneforhold. Offprint of *Atlanten*, 475-488.
- Nielsen, K.H. (2010). Postcolonial Partnerships: Deep sea research, media coverage and (inter) national narratives from Galathea Deep Sea Expedition from 1950 to 1952. *British Society for the History of Science*, 43 (1), 75-98.
- Nixon, D.W. (1990). The Filling of Long Bay: The Legacy of a Colonial Past. *Ocean & Shoreline Management*, 15, 1-23.
- Ramsing H.U. (1908). Handel og Skibsfart. *De danske Atlanterhavsoer. En orienterende oversigt, Afsnit IV Dansk Vestindien. Naturforhold, Befolkning, Hjælpekilder og Næringsveje*. (s. 852-861). København: G.E.C. Gad.
- Royal Caribbean (2017) <http://www.royalcaribbean.com/shoreExcursions/product/detail/view.do?sourcePage=shorexByPort&ProductCode=STE8&DestinationCode=CARIB>.
- Schoonover B. (2005). Caneel Bay Estate before Laurance Rockefeller, *St. John Historical Society*, no. VII. <http://stjohnhistoricalsociety.org/vol-no-vii-no-4-dec-2005-caneel-bay-estate-before->

- laurance-rockefeller-contributed-by-bruce-schoonover/ (Tilgâet 22. december 2016).
- Sheller, M. (2003). *Consuming the Caribbean. From Arawaks to Zombies*. NY: Routledge.
- Stoler, A.L. (2013). Introduction. 'The Rot Remains': From Ruins to Ruination. I A.L. Stoler (Red.), *Imperial Debris. On Ruins and Ruination*. (s. 1-38). Durham, Duke University Press.
- Strand J., Jørgensen A. & Tairova Z. (2009). TBT pollution and effects in molluscs at US Virgin Islands, Caribbean Sea. *Environment International*, 35, 707–711.
- Travel & Tourism Economic Impact 2015 US Virgin Islands. <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic%20impact%20research/countries%202015/usvirginislands2015.pdf>. (Tilgâet 22. december 2016).
- Tsing, A. (2012). On Nonscalability. The Living World Is Not Amenable to Precision-Nested Scales. *Common Knowledge*, 18 (3), 505-524.
- Tsing, A. (2015). *The Mushroom at the End of the World. On the Possibility of Life in Capitalist Ruins*. Princeton University Press, NJ.
- Tyson, G.F. (1991). *The St. Thomas Harbor. A Historical Perspective*. Sankt Thomas: USVI: The St Thomas Historical Trust.
- USVI Bureau of Economic Research. U.S. Virgin Islands Annual Tourism Indicators. Bureau of Economic research – Office of the Governor 8201, Sub Base, Suite #4. Charlotte Amalie, USVI. www.usviber.org. (Tilgâet 22. december 2016).
- Verran, H. (2002). A Postcolonial Moment in Science Studies: Alternative Firing Regimes of Environmental Scientists and Aboriginal Landowners. *Social Studies of Science* 32 (5/6), 729-762. VI now. <http://www.vinow.com/stthomas/>. (Tilgâet 22. december 2016).
- Virgin Island Ports authority. <http://www.viport.com/seaports/seaports.html>. (Tilgâet 22. december 2016).
- Westphall, P. (1972). *Aktieselskabet det Østasiatiske Kompagni*. København: Egmont Petersen.
- The West Indian Company Limited: Our history, <http://wico-vi.com/company/our-history>. (Tilgâet 22. december 2016).
- The West Indian Company Limited. Welcome, <http://wico-vi.com/home>. (Tilgâet 22. december 2016).
- Østergaard, P. (2016). *Our Tropical Home Danish 'Empire Migrants' in the U.S. Virgin Islands, 1917-1945*. Upubliceret ph.d afhandling indleveret til the European University Institute, 2016.
- I Rigsarkivet: Udenrigsministeriet 0002, Gruppeordnede sager 1909-1945, kasse 8M 15 II-8M 15; 8M 16-8M 23; 8 P2.

NOTER

- 1 Rigtig mange mennesker har gennem samtaler hjulpet os med at skrive denne artikel. Udover de folk, der optræder i artiklen, vil vi også gerne takke Ken Wild, Gunvor Simonsen, Michael Garcia, Camilla Nørgård, Marie Ørstedholm samt AURA-projektet ved Århus Universitet ledet af Anna Tsing og Det Frie Forskningsråds Sapere Aude-program for støtte til Natural Goods-projektet. Også en stor tak til de to redaktører for at tage initiativ til at udgive et særnummer og sidenhen for gode forslag. Sidst men ikke mindst, tak til M/S Museet for Søfart for at benytte jubilæumsåret til sammen med os at udforske, hvad der opstår i kølvandet på Danmarks koloniale virke.
- 2 Igennem artiklen refererer “jeg” til Nathalia Brichet, som er ansat af M/S Museet for Søfart til at kuratere og indsamle nutidsgenstande til en udstilling, som åbner på museet i april 2017.
- 3 Tallene er 29,9% af GDP, svarende til US\$1,354. Og 12.000 jobs svarer til 27% af den totale beskæftigelse (Travel & Tourism Economic Impact 2015 US Virgin Islands).
- 4 Estimeringen er baseret på en samtale med seniorforsker Erik Gøbel fra Rigsarkivet, januar 2017.
- 5 Se også rapporten (1910) skrevet af den daværende havnebygmester H.C.V. Møller i et særtryk af tidsskriftet “Atlanten” publiceret af foreningen “De danske Atlanterhavsøer”.
- 6 I Rigsarkivet kan man af korrespondancen mellem den danske chefforhandler Constantin Brun og udenrigsminister Erik Scavenius se, at sagen ikke kun haster for amerikanerne, men også for de danske forhandlere, som frygter at sætte nationens neutralitet på spil ved at indgå en handel med så tydelige militær-strategiske perspektiver midt under Første Verdenskrig. I telegrammerne, der farer hen over Atlanten, anmodes der således om hastebehandling og forvisninger om hurtig underskrift fra begge parter. Interessant for argumentet i denne artikel er, at den hurtige behandling også får konsekvenser for Vestindisk Kompagnis fortsatte rettigheder og amerikanernes klarhed over koncessionens rækkevidde. Således skriver den amerikanske diplomat Maurice Egan, at hans regering vil overtage alle lovlige forpligtelser vedrørende private koncessioner uden at se yderligere dokumenter (telegram afsendt omkring 1. april 1916). Dette tilbud bliver sidenhen trukket i land for i et telegram fra Brun til Scavenius den 24. juli 1916, beretter Brun, at han har bedt den amerikanske chefforhandler om at ”renoncere paa at afvente disse Bilag [vedr. Vestindisk Kompagni] i Betragtning af de presserende Omstændigheder og Bilagens Secundære Natur”. Egan forsøger også i flere breve til Scavenius (fx 12. august 1916) at få opklaret nogle af uklarhederne, men de efterfølgende retssager et halvt hundrede år efter vidner dog om, at omfanget af koncessionen forblev dunkelt og til fortsat forhandling. (se

Udenrigsministeriet 0002, Gruppeordnede sager 1909-1945, kasse 8M 15 II-8M 15; 8M 16-8M 23).

- 7 Denne interessante konflikt fandt vi først frem til sent i skriveprocessen, men vi håber at kunne adressere den mere fyldigt i en anden artikel.
- 8 Samtale med Pernille Østergaard, efterår 2016.
- 9 Den såkaldte Galathea 3-ekspedition var den tredje i en serie af skibsbaserede forskningsrejser, som sejlede rundt om jorden i 1845-47 (Galathea 1), 1950-52 (Galathea 2), og igen i 2006-07 (Galathea 3). To yngre forskere har peget på den nationalistiske og imageplejende side af Galathea 2, som sejlede ud for at genetablere dansk omdømme kort tid efter Anden Verdenskrig, hvor Danmark uden militær modstand blev besat af tyskerne. En central del af ekspeditionen var at bruge videnskab som en understregning af internationale forbindelser (Nielsen 2010: 78ff; Østergaard 2016: 247ff).
- 10 Fundet under "Charlotte Amalie", "Excursions": <http://www.royalcaribbean.com/shoreExcursions/product/detail/view.do?sourcePage=shorexByPort&ProductCode=STE8&DestinationCode=CARIB>.