

OM FORHOLDENE PÅ DANSKE SLAVESKIBE

med særlig henblik på dødeligheden 1777–89

Af

SV. E. GREEN-PEDERSEN

Da negerslaveriet har spillet en afgørende rolle ved løsningen af Amerikas (og specielt Vestindiens og Sydamerikas) arbejdskraftproblem, er det et vigtigt spørgsmål, hvad slavetransporterne kostede i form af døde negre og søfolk. I den følgende fremstilling af levevilkårene på danske slaveskibe gennemgår forfatteren, der er adjunkt ved Institut for Historie på Aarhus universitet, en række problemer ved beregningen af dødeligheden. Undersøgelsen bygger i første række på det materiale, der findes i arkivet efter den danske negerhandelskommission af 1791.

DØDELIGHEDEN på danske slaveskibe kan, som det ses af de efterfølgende tabeller 1 og 2, belyses ved hjælp af tabelmateriale fra den såkaldte store negerhandelskommissions arkiv. Tabel 1 er således dels lavet ud fra et bilag til kommissionens forestilling til kongen af 28. december 1791 og dels fra en liste over døde søfolk på danske guineafarere. Mens bilaget til forestillingen synes at være indsendt i september 1791 af de storkøbmænd, der i 1787 havde overtaget Det østersøisk-guineiske Kompagni,¹ må listen, da den er dateret 17. februar 1792, være kommet kommissionen i hænde efter forestillingens afgivelse. Tabel 2 er lavet efter et tabelbilag til Den vestindiske Regeerings skrivelse af 15. oktober 1787 om den sikreste måde til jævnligt at forsyne St. Croix med negre. Både i tabel 1 og 2 er en del af de skibe, der findes i de originale tabeller, udskudt, ligesom tabellernes procenttal er afrundet til hele tal, jfr. anmærkningerne under tabellerne.

Det materiale, som er brugt til tabellernes opstilling, er som meget andet historisk-statistisk kildemateriale behæftet med den mangel, at det er vanskeligt at afgøre, hvordan det er blevet til, og hvad tallene dækker over. For negrenes vedkommende er det dog muligt, som det fremgår af anmærkningerne under tabel 1, at kontrollere tallene ved at sammenligne talmaterialet fra Det østersøisk-guineiske Kompagnis efterfølgere med talmaterialet fra Den vestindiske Regering. Endvidere er det en mangel ved materialet, at man – som det ses af det efterfølgende – kun for nogle få af rejserne ved, hvorlænge de varede. Ligeledes er det en mangel, at vi ikke kender negrenes og søfolkenes aldersfordeling på skibene. Endelig kan man imod tabel 1 indvende, at dødsprocenter for to grupper for forskellige perioder er anbragt i samme tabel. Mens procenterne af døde søfolk dækker hele den triangulære rejse, dækker procenterne af døde negre kun rejsen fra Afrika til Vestindien plus salgperioden (se tabel 2). Sammenstillingen er foretaget, da det alligevel er umuligt at opstille tabeller omfattende procenterne af døde negre og af døde søfolk på alle kendte danske slaveskibsrejser i denne periode. I tabel 1 er der derfor kun medtaget skibe, hvor vi kender både procenten af døde negre og af døde søfolk. På denne måde får man alligevel de fleste skibsrejser med, og man kan derved umiddelbart sammenligne dødeligheden i de to grupper på de enkelte skibsrejser. Målt i absolutte tal ligger negrenes dødelighed på de 32 af rejserne over søfolkenes. Dette hænger naturligvis sammen med, at der var langt flere negre med skibene end søfolk. Det interessante er imidlertid, at procenten af døde negre kun i 7 tilfælde ligger over procenten af døde søfolk. Dette kan hænge sammen med, at rejsen var meget længere for søfolkene end for negrene, men der er imidlertid også den mulighed, som hævdet af Philip D. Curtin, at den afgørende faktor bag søfolkenes dødelighed ikke var rejsetidens længde, men sygdommene ved Afrikas kyst. På dette punkt er talmaterialet imidlertid mangelfuldt, idet vi ikke kan tage hensyn til tidsfaktoren ved f. eks. at beregne dødeligheden pr. 100 mand pr. år blandt søfolk og blandt voksne negre på de enkelte skibe. Men der er grund til at pege på, at den statistisk set ufuldstændige sammenlig-

ning, som kan gennemføres på grundlag af dette materiale, ikke udelukker, at procenten af døde negre, hvis vi havde kunnet inddrage tidsfaktoren, ville have ligget over procenten af døde søfolk. Den gennemsnitlige procent af døde søfolk (33 %) i tabel 1 er nemlig kun dobbelt så stor som den gennemsnitlige procent af døde negre (15 %), hvorimod den del af rejsen, som negrene var med på, synes at have udgjort væsentligt mindre end halvdelen af den samlede rejsetid, jfr. senere i denne artikel.²

Af tabel 1 ses, at de gennemsnitlige procenter af døde søfolk spreder sig nogenlunde jævnt og ligeligt på begge sider af middeltallet. Minimum nås med 4 % på „Rio Volta“s 2. rejse og maksimum med 70 % på „Grev Bernstorff“s 2. rejse. Den oftest forekommende procent af døde søfolk er 20 %, som forekommer 3 gange. Middeltallet 33 % forekommer 2 gange. Af tabel 1 ses endvidere, at de gennemsnitlige procenter af døde negre ikke spreder sig så jævnt og ligeligt på begge sider af middeltallet som hos søfolkene. De samler sig derimod i en hovedgruppe på 29 rejser omfattende de skibe, hvor den gennemsnitlige procent af døde ligger fra 0–21 %, og i en outsidergruppe på 6 rejser, hvor den gennemsnitlige procent af døde ligger fra 34–45 %. På ingen af de 35 rejser ligger procenten af døde negre inden for intervallet fra 22–33 %. For de 29 rejser som helhed er den gennemsnitlige procent af døde negre 10 %, mens den i outsidergruppen er 40 %. Middeltallet for de 35 rejser, 15 %, er ikke nogen typisk værdi for procenten af døde negre. Den forekommer overhovedet ikke på de 35 rejser. Typiske værdier er 6 % og 11 %, der hver forekommer på 4 rejser; 5 % og 8 % forekommer hver på 3 rejser. Middeltallet for hovedgruppen, 10 %, forekommer ligesom 12, 14, 21 og 41 % på 2 af rejserne. Middeltallet for outsidergruppen, 40 %, forekommer overhovedet ikke. Sammenligner man skib for skib procenterne af døde negre i outsidergruppen med procenterne af døde søfolk ses, at store procenter af negre normalt modsvares af store procenter for søfolk. Hvis man nævner procenterne af døde negre før procenterne af døde søfolk er tallene for de 6 rejser nemlig følgende: For „Fredensborg“s 1. rejse svarer 34 % til 20 %, for „Accra“s 2. rejse 45 %

til 44 %, for „Gregers Juel“s 1. rejse 38 % til 58 %, for „Geheimeraad Guldberg“s 1. rejse 41 % til 40 %, for „General Huth“s 1. rejse 39 % til 48 % og for „Grev Bernstorff“s 2. rejse 41 % til 70 %. Dette kan skyldes, at forhold ombord på skibene (f. eks. sygdom) har ramt både søfolk og negre. For „Fredensborg“s 1. rejse skyldes det muligvis skørbug.³ At der findes rejser med en stor procent af døde søfolk men ikke af negre kan skyldes, at disse søfolk er døde på en del af rejsen, hvor negrene ikke var med, f. eks. på Afrikas kyst, jfr. senere.

Da Det østersøisk-guineiske Kompagnis arkiv er gået tabt, er det vanskeligt at finde oplysninger om kompagniskibenes rejser.⁴ Nogle af disse er dog omtalt i andre kilder. Vigtige er negerhandelskommissionens førnævnte forestilling til kongen af 28. december 1791 og Den vestindiske Regerings førnævnte skrivelse af 15. oktober 1787 om den sikreste måde jævnligt at forsyne St. Croix med negre. „Christiansborg“s 5. rejse 1785–87 er beskrevet både af skibslægen, P. E. Isert, og af kaptajnen, Jens Jensen Berg. Berg havde før været styrmand på „Christiansborg“s 4. rejse 1782–85 og blev senere kaptajn på „Fredensborg“s 4. rejse 1788–89. Fra hovmester P. M. Schmidt findes en beretning om „Upernavik“s 1. rejse 1781–83 og „Kammerherre Schack“s (?) 2. rejse 1783–87.⁵ Endelig bør det nævnes, at der til sammenligningsbrug ved denne undersøgelse ikke blot er draget nytte af moderne historiske fremstillinger,⁶ men at der også er indsamlet oplysninger om andre danske slaveskibes rejser, bl. a. fra Det bargum-ske Handelssocietets arkiv.⁷

Der findes ingen undersøgelse over, hvorledes søfolkene blev hvervet til danske slaveskibe, og fra hvilke sociale lag de kom. Daniel P. Mannix og Malcolm Cowley, hvis undersøgelse fortrinsvis bygger på

→
Slavekaptajn Bernt Jensen Mørch, f. 1729. Mørch, der hørte hjemme i det christianshavnske skippermilieu, har skrevet en *Christendommens catechesations-bog*. Han døde 1777 i Guinea på en slaverejse. Akvarellen, der indtil 1972 var i familiens eje, findes nu på Handels- og Søfartsmuseet.

Captain Bernt Jensen Mørch (1729–77) was not only a slaver but also author of a "Catechisation-Book of Christianity".



engelsk materiale, mener ikke, at flertallet af søfolkene var udsbud eller kriminelle. Mange af søfolkene på slaveskibene havde taget hyre, fordi de havde haft modgang eller var kommet i gæld. Andre var kriminelle, der ville unddrage sig lovens arm, og endvidere var der en del unge landkrabber med romantiske forestillinger om guineafarter. Endelig var nogle ligefrem blevet kidnappet til turen. Mannix og Cowleys fremstilling må dog tages med forbehold, idet den i udstrakt grad bygger på abolitionisternes (agitatorerne for afskaffelsen af slavesystemet) agitationslitteratur (bl. a. Thomas Clarkson), der søgte at vise, hvor hårdt slavehandelen gik ud over søfolkene.⁸

Vi kender et par af de danske slavekaptajner nærmere. Den ene er den førnævnte Jens Jensen Berg, den anden Bernt Jensen Mørch. Det vil være helt forkert at karakterisere disse som samfundets bæreme; de hørte tværtimod hjemme i den bedre del af det københavnske borgerskab. Af Jens J. Bergs selvbiografi fra 1810 til ordenskapitlet ses således, at han ikke var en stupid person, men at han havde fået en god uddannelse gennem Vajsenhuset, hvor han bl. a. havde lært Frederik Sneedorff at kende. Berg, der i øvrigt også var kaptajn på flere skibsekspeditioner til Ostindien, døde som en velhavende københavnsk borger. Selvbiografien er præget af kraftige udfald mod slavehandelen („denne fatale menneskehandel“), og Berg nævner, at han før 1792 forelagde en plan om at gøre guineahandelen rentabel uden at drive slavehandel.⁹ Man kan selvfølgelig påpege den selvforherligende tendens i denne sene berettende kilde og stille sig skeptisk over for ægtheden af Bergs sindelagsskifte, men man må på den anden side ikke glemme, at der findes andre eksempler på en lignende personlig udvikling. Den engelske slavekaptajn og salmedigter John Newton havde som slavekaptajn aldrig skrupler med hensyn til dens moralske lovlighed, men han endte med at blive en glødende abolitionist. Den nordamerikanske højesteretsdommer John Marshall Harlan var oprindelig slaveejer og havde bekæmpet slaveriets ophævelse. I to store sager i Højesteret fra henholdsvis 1883 og 1896 indtog han imidlertid et afvigende standpunkt, der havde til formål at hindre racediskrimination.¹⁰ Den anden førnævnte slave-

kaptajn, Bernt Jensen Mørch, kender vi nærmere takket være Lorentz Bies undersøgelse.¹¹ Da Mørch døde i 1777, boede han i et nydeligt borgerhus i Overgaden oven Vandet på Christianshavn.¹² Skifte-registreringen ved Mørchs død viser, hvor veludstyret hans hjem var. Et brev, som han skrev til sin kone, da han 1777 drog ud på sin sidste rejse til Guinea, viser ham som den omsorgsfulde familiefader, og endelig viser hans efterladte bøger og skrifter, at han ikke var uden litterære og kristelige interesser. Mannix og Cowley synes ikke at have interesseret sig for typiske slavehandelskaptajner, men for de mere særpregede, hvis ofte fantastiske eventyr de skildrer.

I Afrika mødte søfolkene en række sygdomme, som de var uvante med og derfor mindre resistente overfor end negrene, således bl. a. gul feber, malaria og visse former for dysenteri. Et langvarigt ophold betød tit døden for en stor del af besætningen.¹³ Kildematerialet til tabel 1 og 2 muliggør ikke en nøjagtig fastsættelse af rejsernes længde. Men en af direktørerne for Det østersøisk-guineiske Kompagni, J. G. Moltke, har efterladt en fortegnelse over afrejse- og ankomst-tidspunkter for nogle af skibene. Heraf ses, at „Accra“s 2. rejse varede fra 21. august 1780 til 21. juni 1782, „Fredensborg“s 2. rejse fra 13. oktober 1780 til 5. juni 1782 og „Christiansborg“s 3. rejse fra 13. november 1780 til 6. juni 1782.¹⁴ P. M. Schmidts førnævnte beretning giver os længden på to af de andre skibes rejser. Men Schmidts opgivelser af ankomst- og afgangstidspunkter må dog tages med et vist forbehold. Han må i hvert fald – som det fremgår af nedenstående – have husket forkert i ét tilfælde, da han 1825 nedskrev sin beretning. Schmidt nævner således, at „Upernavik“ på sin rejse sejlede fra København i september 1781 (skal efter J. G. Moltkes førnævnte fortegnelse rettes til 14. juli 1781) og returnerede til København ved påsketid 1783, og endvidere, at „Kammerherre Schack“ (?) på sin 2. rejse sejlede fra København oktober 1783 (skal sandsynligvis efter Knud Klem rettes til 23. juli 1783) og returnerede 16. april 1787. Jens J. Bergs selvbiografi giver os længden af 3 rejser. „Christiansborg“s 4. rejse startede i efteråret 1782, men først i april 1784 forlod skibet Afrika med det franske Saint Domingue som mål;

1. april 1785 sejlede man fra denne ø og nåede København i slutningen af juni samme år. „Christiansborg“s 5. rejse startede i efteråret 1785, og Accra nåedes efter 8 ugers sejlads. Afrika forlod man dog først 7. oktober 1786, og 18. december (se tabel 2) samme år nåedes St. Croix. I slutningen af juni 1787 var skibet atter hjemme i København. „Fredensborg“s 4. rejse startede i foråret 1788. Skibet opholdt sig ca. et år i Guinea og var hjemme i København i slutningen af 1789. Berg klager over den langsommelighed, guvernementet i Afrika udviste, hvad han betragter som skadeligt for søfolkenes liv og helbred. Også Bergs oplysninger om skibenes ankomst- og afgangstidspunkter må tages med et vist forbehold. Han kan nemlig ligesom Schmidt have husket galt, da han mange år efter (1810) nedskrev sin beretning. I hvert fald er det ikke rigtigt, når han om „Fredensborg“s ophold i Guinea skriver, at størstedelen af mandskabet, 2 kirurger og 2 officerer døde af sygdom, jfr. modsat i tabel 1.¹⁵ Selv om der råder en vis usikkerhed med hensyn til de præcise ankomst- og afgangstidspunkter for nogle af skibene, kan det dog sammenfattende siges, at oplysningerne om disse 8 rejser helt klart dokumenterer, at trekanttruten var en meget langvarig rejse. For de her omtalte skibe var den maksimale rejsetid omkring $3\frac{1}{2}$ år og den minimale tid omkring $1\frac{1}{2}$ år. Den gennemsnitlige rejsetid var omkring 2 år. Interessant er det, at turen fra Guinea til Vestindien kun synes at have udgjort en meget lille del af den samlede rejse, for „Christiansborg“s 5. rejse således ca. $\frac{1}{10}$. En meget stor del af tiden gik med at vente på slaver ved Afrikas kyst.

Indtil det 19. årh. beherskede europæerne af Vestafrika kun områderne omkring forterne, som var anlagt med tilladelse af lokale

→

Huset på Christianshavn i Overgaden oven Vandet nr. 46, hvor slavekaptajn Bernt Jensen Mørch boede. Mørch købte huset 1768, og fra 1771 boede han og familien selv i det hele bortset fra kælderen, der var lejet ud til fattigfolk.

Efter fotografi fra 1935 på Københavns Bymuseum.

Bernt Jensen Mørch and his family lived in this 18th century house in Copenhagen, by the canal in Christianshavn.



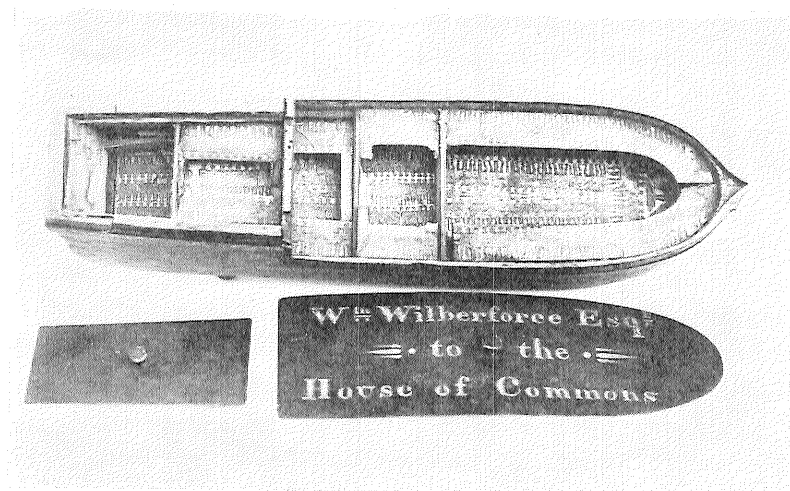
høvdinge, der modtog afgifter af europæerne. Tropesygdomme og indbyrdes rivalisering mellem europæiske magter var en vigtig del af forklaringen på, at europæerne kun i så beskedent omfang etablerede sig militært og politisk i Vestafrika, og på, at de næsten aldrig selv gik på slavejagt, men købte slaverne af kystlandets høvdinge og slavehandlere.

Med hensyn til negerslavehandelens begyndelse står to hovedopfattelser overfor hinanden.¹⁶ Nogle hævder, at slaveri og slavehandel var et naturligt fænomen i de indfødte afrikanske samfund, og at disse hurtigt kunne etablere en stor slaveeksport, da europæerne fik et virkeligt stort behov for arbejdskraft til plantagerne i Vestindien fra midten af det 17. årh. En sådan nedvurdering af Afrikas kultur blev i slaveperioden brugt af europæerne til at retfærdiggøre den atlantiske slavehandel, i Danmark således f. eks. af Erik Pontoppidan.¹⁷ Andre hævder derimod, at det var europæernes store behov for arbejdskraft, der førte til en vækst for slaveriet og slavehandelen i Afrika. J. D. Fage har fornylig taget afstand fra begge disse yderstandpunkter: Europæernes atlantiske slavehandel stillede først og fremmest de afrikanske høvdinge over for et økonomisk problem, om det var mere fordelagtigt at sælge krigsfanger og kriminelle til europæerne end at bruge dem til tvangsarbejde hjemme.

Med hensyn til slavehandelens virkninger er det en udbredt opfattelse, som bl. a. Basil Davidson har plæderet for, at den havde en ødelæggende virkning på de afrikanske samfund. En ødelæggende faktor var tabet af de millioner af slaver – fortrinsvis arbejdsduelige mænd – som fragtedes over Atlanterhavet. Men en endnu mere ødelæggende faktor var de evindelige krige, som blev ført for at skaffe slaver til europæerne. Disse krige skabte nemlig ustabile samfundsforhold, som stillede sig hindrende i vejen for ethvert kulturelt fremskridt. Med henvisning til Philip D. Curtins undersøgelse over den atlantiske slavehandels omfang har Fage herimod fremhævet, at de befolkningsmæssige skader, slavehandelen forvoldte, ikke kan have været så store som antaget. Herudover har Curtin påpeget, at også kulturplanters og sygdommes vandringer – og ikke blot slavehandelen –

var en følge af den maritime revolution i Atlanterhavsområdet. Til Afrika kom således kulturplanten majs og sygdommen kopper. Og dyrkningen af majs i Afrika kan muligvis have medført en befolknings-tilvækst, der mere end opvejede det tab, slaveeksporten forvoldte. Med hensyn til slavehandelen og de afrikanske samfund har Fage påpeget, at de politisk og økonomisk bedst organiserede stater netop fandtes på Guldkysten, hvorfra slaveeksporten i det 18. årh. var størst. Endelig hælder både Fage og Curtin til den opfattelse, at krigen i Vestafrika ikke blev ført for slavehandelens skyld. Walter Rodney har derimod i en artikel om guldhandel og slavehandel på Guldkysten, hvor de danske besiddelser lå, givet et mere negativt billede af slavehandelens virkninger end Fage og Curtin. Slavehandelen ødelagte således guldproduktionen. Ganske vist blev Ashanti-stammen politisk styrket af slavehandelen, men det var fordi den koncentrerede sig om at skaffe slaver uden for sit område. Akvamu-stammen blev derimod svækket, fordi man der skaffede slaver inden for stammen.¹⁸

Til køb af slaver anvendtes bl. a. geværer, jernstænger, messingsager, uldvarer, bomuldsvarer – både europæiske og indiske – brændevin og flitterstads som f. eks. glaskugler.¹⁹ Af varer til køb af negre brugte danskerne efter Georg Nørregaard, hvis undersøgelse er baseret på Det vestindisk-guineiske Kompagnis arkiv, brændevin, lærred, farvede tekstiler (både europæiske og ostindiske), smykker (især messingarmringe), våben (musketter, flintgeværer og knive) og metalting (låse, fiskekroge og jernstænger). Aage Rasch har undersøgt, hvilke varer storkøbmanden Niels Ryberg og hans kompagnon anvendte til slavehandelen. Af disse varer kan her nævnes: geværer, jernstænger, brændevin, messingkedler, messingbækkener, ostindiske tørklæder og perler.²⁰ Det varesortiment, som danske slavehandlere medførte, synes med andre ord at have lignet det, som udenlandske slavehandlere brugte. Og i det hele taget synes der at være grund til med Waldemar Westergaard at antage, at slavehandelens udbredelse gjorde den til en så standardiseret proces, at der kun var ringe forskel på negrenes behandling langs Guineakysten. Til købsproceduren hørte en lægeundersøgelse, så man kun fik sunde og raske slaver; på Det bargumske

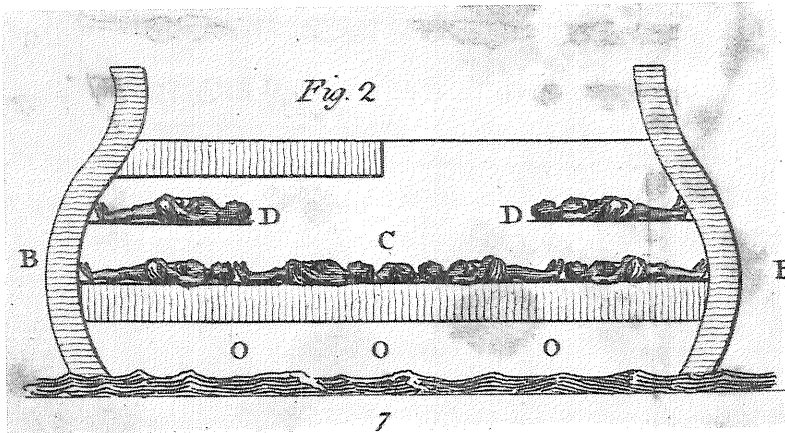


Model af et slaveskib, der viser slavernes placering på dækkene. Modellen har tilhørt den engelske abolitionist William Wilberforce og blev fremvist af ham i det engelske parlament under hans agitation mod slavehandelen. Original i Wilberforce House i Hull.

Model of a slaveship showing how the slaves were placed on board. The model was submitted to the English Parliament by William Wilberforce during the fight for abolition of the slave trade. Now in the Wilberforce House in Hull.

Handels societets og Den kgl. guineiske Handelsdirektions skibe måtte man efter instruktionsbøgerne ikke medtage syge slaver. Normalt blev slaverne brændemærkede med glødende jern, så man kunne kende sine slaver igen. Brandenburgerne brændemærkede slaver med C.-AB-C. (Churfürstlich afrikanisch-brandenburgische Compagnie), og Det bargumske Handels societet brændemærkede slaverne med et hjerte med et s i midten på brystet eller det ene lår.²¹

Hvis man vil have et indtryk af, hvorledes slaverne blev anbragt på skibene, er det lettest at se på de ofte gengivne lastetegninger af slaveskibet „Brookes“.²² I slutningen af 1780'erne blev den engelske flådekaptajn Parrey på Parlamentets foranledning sendt til Liverpool, hvor han indsamlede en række slaveskibstegninger, bl. a. af „Brookes“. For at se, hvor tæt slaverne var anbragt, afsatte man ca. 180 × ca.



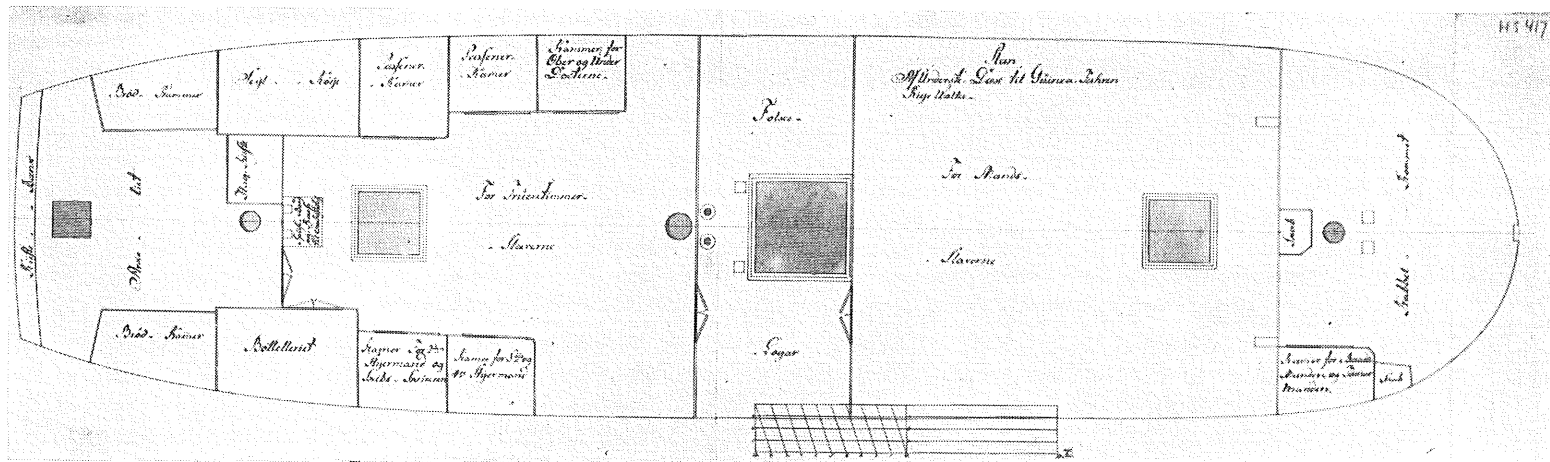
Skematisk tværsnit gennem det engelske slaveskib „Brookes“, visende slaverne liggende på underste dæk og på indsatte hylder i rummet. Stik i Thomas Clarkson: *The History of the Rise, Progress and Accomplishment of the Abolition of the African Slave Trade by the British Parliament*, II, London 1808.

Schematic section of the slave ship "Brookes". The slaves are lying on the deck and on inserted shelves.

40 cm til hver mandsslave og lidt mindre til kvindeslaverne og børnene og tegnede slaverne ind på skibstegningen som små sorte figurer. Hvis man så bort fra de rum, som var forbeholdt søfolkene, kunne man kun få plads til 450 slaver, men „Brookes“ havde på en tidligere rejse medført over 600 slaver. Alligevel afspejlede lastetegningerne af „Brookes“ med 450 slaver et sådant barbari, at tegningerne let lod sig udnytte i abolitionisternes propaganda. På slaveskibene blev mandsslaverne ifølge Mannix og Cowley lænket til hinanden og derefter anbragt foran skansen. P. M. Schmidt og Isert fortæller om en tilsvarende placering og behandling af mandsslaverne på de danske slaveskibe, de rejste med. På „Brookes“ var også drengeslaverne anbragt i et særskilt rum. For at udnytte lastrummet i et slaveskib var det almindeligt, at man mellem dækkene byggede en hylde ud fra skibssiden, hvor man kunne stable slaverne. Det er også gjort på „Brookes“, skønt lastrummet er noget under 2 meter højt. Kvindeslaverne blev som regel ikke lænket, men anbragt adskilt fra mands-

slaverne i agterenden af skibet. I Rigsarkivet findes en række tegninger af danske slaveskibe, bl. a. dæksplaner af „Rio Volta“, der udførte 4 af de i tabel 1 nævnte rejser. Senere blev skibet chartret af den russiske marine og anvendt i den svensk-russiske krig 1788. Denne lille detalje viser, hvor lidt forskel der var mellem datidens krigsskibe og slaveskibe.²³ Tegningerne af „Rio Volta“ viser, at mandsslaverne ligesom på „Brookes“ har skullet være foran på skibet og kvindeslaverne i agterenden. Forrest på „Rio Volta“'s underste dæk fandtes kabelrummet og en kahyt til bådsmændene og tømmermændene. Derefter fulgte dækket til mandsslaverne, og mellem dette og kvindeslavernes dæk fandtes mandskabets lukaf. Langs kvindedækkets sider fandtes en række kahytter og forrådskamre, således 2. styrmandens og skibsskriverens kahyt, 3. og 4. styrmandens kahyt, over- og underlægens kahyt og passagerkahytter. Endvidere fandtes brødkamre, et rum at opbevare drikkevarer og et andet til at opbevare sejl i; agterst i skibet fandtes arkeliet, hvor man opbevarede våben og krudt. Kaptajnens og overstyrmandens kahytter fandtes på øverste dæk.

Man synes også på de her omtalte danske slaveskibe at have gjort meget for at holde mands- og kvindeslaver adskilt. P. M. Schmidt fortæller således: „På rejsen fra København skal tømmermanden adskille skibet i to dele, nemlig med plankeværk tværs over skibet fra styrbord til bagbord, tæt forbi stormasten. Mands-slaverne lever foran i skibet, fruentimmerne agter . . . Mandfolkene er i jern, nogle på hænderne, 2 og 2 samlet, nogle på fødderne, ligeledes.“²⁴ Kvinderne havde efter Mannix og Cowley i det hele en friere stilling ombord. Som et allegorisk udtryk for den yndest, sorte kvinder kunne være genstand for, kan nævnes T. Stothards billede af *The Voyage of the Sable Venus from Angola to the West Indies*, der er gengivet i Bryan-Edwards klassiske bog om engelsk Vestindien sammen med en anonym ode til den sorte Venus. Både billede og digt er udført med klassisk dannelse; digteren hævder, at der er ingen forskel, „no-none at night“ mellem den florentinske og den sorte Venus. På den kgl. guineiske Handelsdirektions skibe skulle kaptajnen sørge for, at skibsofficerer og søfolk ikke havde „utilladelig omgang med slavinderne“, og på Det vest-



Plan af det underste dæk på slaveskibet „Rio Volta“, der udførte flere af de her omtalte rejser. Som det var normalt på slaveskibe skulle mandsslaverne være foran på skibet og kvindeslaverne i agterenden. De små kahytter langs kvindedækkets sider var til skibsofficererne. Kaptajnen og overstyrmanden havde deres kahytter på det øverste dæk. Det store rum mellem mands- og kvindeslavernes dæk var søfolkens lukaf. Efter tegning i Rigsarkivets kortsamling.

Skibet byggedes i 1777.

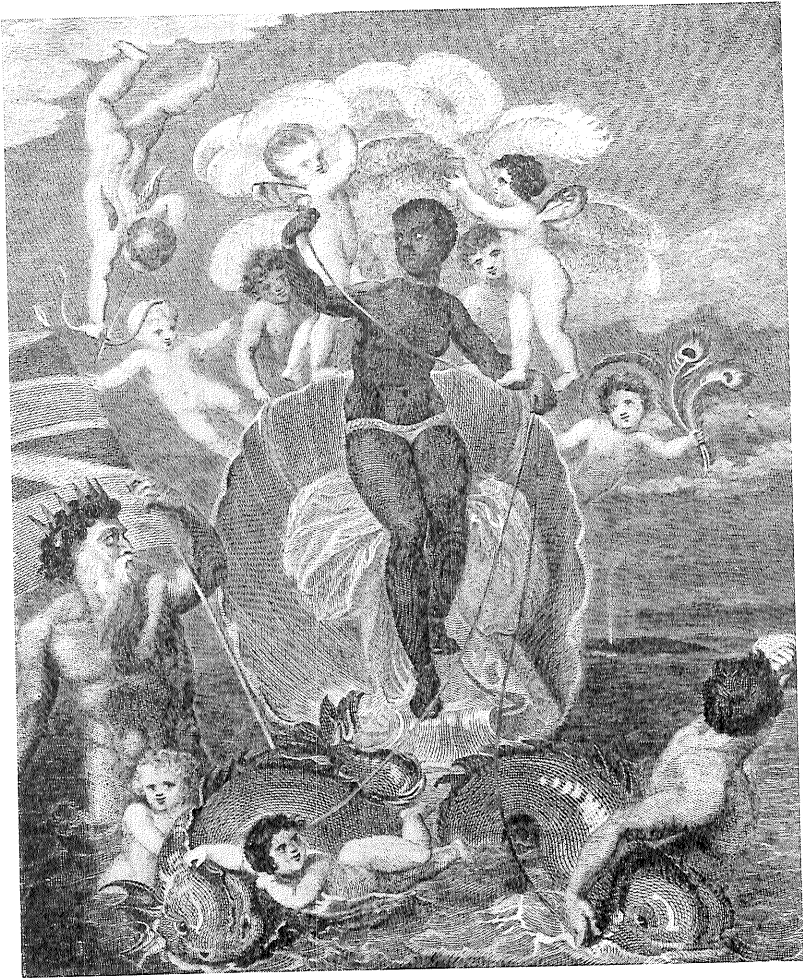
Lower deck plan of the Danish slave ship “Rio Volta” (1777) with room for male slaves before the mast and for female slaves aft. Between them the quarters of the sailors; smaller cabins for officers, doctors, passengers, etc.

indisk-guineiske Kompagnis skibe fandtes en tilsvarende regel, som efter Georg Nørregaard næppe overholdtes.²⁵

Dødsfaldene på slaveskibene kunne enten være forårsaget af fysisk overlast, f. eks. vold, eller af sygdomme. Mannix og Cowley fremhæver, at faren for slavemytteri var størst, mens skibene lå i Guinea, og at den drev over, når de var i rum sø, idet negrene betragtede navigation som de hvides magi. Ifølge samme forfattere findes der detaillerede beskrivelser af 55 slavemytterier fra 1699 til 1845 og omtale af mere end 100 andre. Lorenzo J. Greene har behandlet en række oprør på amerikanske slaveskibe. Ved flere af disse oprør lykkedes det negrene at nedkæmpe den hvide besætning. For danske slaveskibe fra perioden 1777–89 findes to detaillerede beretninger om oprøret på „Christiansborg“s 5. rejse 1785–87 og en beretning om et oprør på „Kammerherre Schack“s (?) 2. rejse 1783–87 samt omtale af oprør på „Christiansborg“s 3. rejse og „Accra“s 2. rejse. Tidligere havde der været oprør på „Københavns Børs“ 1698, på „Fredericus Quartus“ 1709, og på „Haabet Galley“ opdagedes et planlagt oprør 1724. Der var oprør på „Patientia“ 1753 og på „Christiansborg“ 1775, og disse er næppe de eneste.²⁶

Oprøret på „Fredericus Quartus“ skete ved Guineakysten, men blev nedkæmpet, uden at det kostede nogen hvid sømand livet, og uden at negrene bemægtigede sig skibet. Derimod lykkedes det ved et oprør den 5. august 1753 negrene at bemægtige sig „Patientia“, der havde forladt Guinea den 30. juli. Da besætningen forlod skibet, drak negrene sig fulde, og det drev derfor langs kysten nogle dage og blev plyndret af englændere, hollændere og kystnegre. Da danskerne atter fik fat i skibet, var der kun 14 forkomne slaver tilbage; ved forhandlinger med englænderne og hollænderne fik man dog tilbageleveret nogle af de slaver, disse havde taget fra skibet, så man ialt havde 90 slaver. Når det lykkedes negrene at erobre „Patientia“, skyldes det bl. a., at besætningen forlod skibet efter en kort kamp, skønt der i virkeligheden kun var 2 bevæbnede oprørere.²⁷

Oprøret på fregatten „Christiansborg“ i 1775 fandt sted morgenen efter, at skibet var sejlet fra Afrika. Negrene forsøgte først at trænge



The Voyage of the Sable Venus from Angola to the West Indies. Stik af W. Grainger efter Thomas Stothard, fra Bryan Edwards: *The History of the British Colonies in the West Indies II*, London 1794. Se forklaringen i teksten.

Allegorical idealization of the black woman. Engraving by W. Grainger after T. Stothard's picture "The Voyage of the Sable Venus from Angola to the West Indies".

op på dækket, men blev afvist, og i stedet trængte de ind i arkeliet og kabelrummet, fik fat i skydevåben og skar ratlinen over. Da skibet var drevet nær fortet Fredensborg, lykkedes det kaptajnen at komme i land i chaluppen og hente hjælp til at nedkæmpe oprøret, der varede 3 døgn. Ifølge en såkaldt forretning, som guvernementets repræsentanter foretog over oprøret, var der ialt blevet indkøbt 357 kompagnislaver. Heraf angives 8 at være døde ombord på skibet før oprøret, 46 at være blevet dræbt under dette, og 8 at være døde senere som følge af oprøret. 4 slaver måtte efterlades på fortet Fredensborg, fordi de var blevet hårdt såret under oprøret, og 16 blev syge som følge af dette. Ifølge overmesterens (skibslægens) og kaptajnens beretninger blev 7 hvide såret under oprøret. Kaptajnen nævner, at matros F. Mørch blev syg og døde under oprøret, uden at sætte hans død i forbindelse med dette, og i sygejournalen nævner overmesteren heller ikke Mørchs navn blandt dem, der såredes under oprøret. I et pro memoria, som guvernementet sendte direktionen i København, beklagede man højligt slaveoprøret og understregede, at der havde været tale om gode slaver, som det havde kostet megen møje at få til skibet.²⁸

Mens kaptajn Joh. F. Ferentz i sin beretning om oprøret på „Christiansborg“ 1775 taler om slavernes onde forsæt mod besætningen, og de dansk-guineiske embedsmænds beklagelser kun gælder de økonomiske tab, beklager både Isert og Jens J. Berg i deres beretninger om oprøret på „Christiansborg“'s 5. rejse 1786 negrenes ulykkelige skæbne. På rejsens anden dag, mens Isert var på fordækket hos slaverne, brød oprøret løs. Han blev slået ned med negrenes håndjern, men da de stadig var lænkede, lykkedes det ham efter en del besvær at bringe sig i sikkerhed bag skansen. Herfra beskød man nu negrene med geværer og kanoner, der dog var ladet med ærter, og lavede til slut udfald og fik de fleste negre til at gå ned på slavedækket. Det synes at have været almindeligt, at man forsøgte at undgå at dræbe slaverne under oprør. Under det førnævnte oprør på „Christiansborg“ i 1775 beskød man således slaverne med hirse, og om „Kammerherre Schack“'s (?) 2. rejse 1783-87 fortæller P. M. Schmidt, at kanonerne

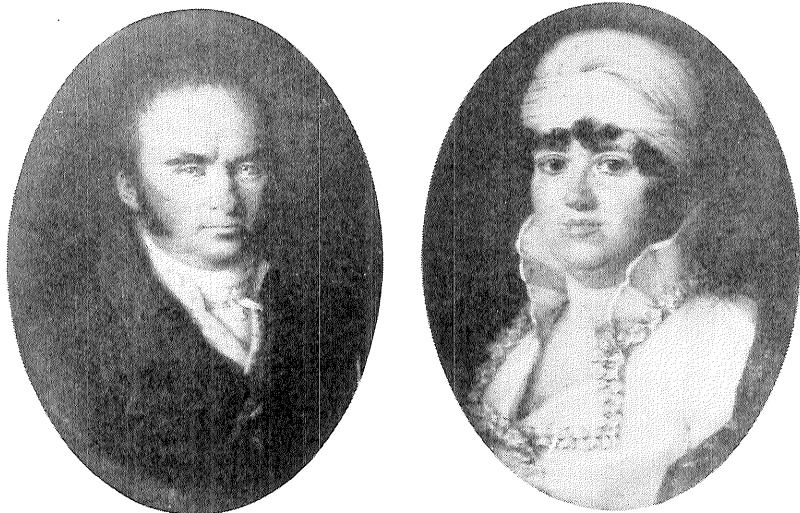
var ladet med ærter. Under oprøret på „Christiansborg“s 5. rejse 1786 sprang nogle negre overbord i stedet for at overgive sig, og nogle tog børnene med. Oprøret kostede 34 døde. To europæere blev alvorligt såret, og ifølge Jens J. Berg blev yderligere 3 hvide lettere såret. Oprøret på „Kammerherre Schack“s (?) 2. rejse fandt sted om morgenen ved Afrikas kyst, efter at slaverne var blevet bespist. Mens nogle matroser med huggerter forsøgte at standse urolighederne på dækket blandt slaverne, gav kaptajnen ved en fejltagelse ordre til at affyre en kanon, hvorved 2 matroser og 3 negre blev dræbt. „Men derefter blev alting stille“, skriver P. M. Schmidt lakonisk.²⁹

Af de 5 her i detaljer omtalte oprør, lykkedes det kun slaverne på „Patientia“ at erobre skibet, og det skyldes sikkert for en stor del kun besætningens manglende kampvilje. Mannix og Cowley skønner, at negrene i måske et af ti tilfælde havde held til at dræbe mandskabet. Men slaverne på „Patientia“ kunne ikke bevare deres frihed; de blev atter indfanget af europæerne eller af frinegrene, eller de døde. Karakteristisk for oprørerne er iøvrigt, at mange negre begik selvmord i stedet for at overgive sig. Både Joh. F. Ferentz og Isert fortæller i deres førnævnte beretninger om negre, der, når de var sprunget overbord, hellere ville dø end lade sig bjerge, og også Lorenzo J. Greene har i sin førnævnte afhandling fremhævet dette træk. Efter Mannix og Cowley var opholdet ved Afrikas kyst det farligste sted på den triangulære rejse. Der er flere kilder, der peger i retning af, at den store procent af døde danske søfolk i tabel 1 skal ses i sammenhæng med skibenes ophold i Afrika. Den såkaldte store negerhandelskommission påpegede således i sin forestilling de skadelige følger af de danske slaveskibes lange ophold i Afrika. En årsag dertil synes at have været tilbagevendende vanskeligheder med at fremskaffe et tilstrækkeligt antal negre. „Haabet Galley“ havde vanskeligheder hermed i 1724. Igennem flere måneder opkøbte man således små partier af slaver, som man opbevarede i en slavehytte på dækket. I 1774–75 tog det ligeledes „Christiansborg“ flere måneder at samle en tilstrækkelig stor savelast. P. M. Schmidt fortæller, at man på „Upernavik“s 1. rejse 1781–83 og „Kammerherre Schack“s (?) 2. rejse 1783–87 ikke

blot måtte opholde sig i lang tid ved kysten, men også måtte krydse fra sted til sted for at få slaver nok. Jens J. Berg understreger de skadelige følger, som det lange ophold ved Guineakysten fik for „Christiansborg“s 4. og 5. rejse (henholdsvis 1782–85 og 1785–87) og for „Fredensborg“s 4. rejse 1788–89. Skylden lægger Berg på de danske embedsmænd i Guinea. Men der var andre vanskeligheder. P. M. Schmidt fortæller således, at en engelsk fregat forhindrede „Upervik“ i at købe negre, og Jens J. Berg fortæller, at man på „Christiansborg“s 4. rejse havde et sammenstød med de negre, der boede langs kysten. De danske skibes vanskeligheder med at få slave-lasterne fyldt stemmer udmærket med, at Mannix og Cowley fremhæver, at det var tidskrævende at tage slaver ind netop på Guld-kysten.³⁰

Slaveskibe, der kom fra Guinea, måtte sædvanligvis på grund af den fremherskende vind og strøm sejle mod syd til ækvator, inden de drejede mod nordvest til den ny verden. Det var ikke ualmindeligt, at slaveskibene på denne del af turen indtog supplerende forsyninger af mad og vand på en af de portugisiske øer i Guineabugten. Den tid det tog at tilbagelægge rejsen fra Afrika til Vestindien, den såkaldte mellempassage, var med datidens sejlskibe meget afhængig af vind og strøm. Med gunstig vind kunne turen gøres på 3 uger fra Gambia River til Barbados, men det kunne tage 3 måneder eller mere at nå frem. „Christiansborg“s 5. rejse 1785–87 tog ca. 10 uger (7/10–18/12 1786) fra Guinea til St. Croix. Fra Jens J. Berg ved vi, at „Fredensborg“s 4. rejse 1788–89 gik syd om ækvator. Man ser ofte en meget forenklet fremstilling af trekantshandelen. Praktiske forhold kunne forårsage en del ændringer. Da slaveskibene ikke altid kom til Vestindien, når sukkerhøsten var klar, blev det i det 18. årh.'s slutning almindeligt, at de returnerede i ballast. Nogle slaveskibe gjorde i samme periode deres rute kvadrangulær: Efter at have solgt deres slaver i fransk Vestindien sejlede de sukker til engelsk Nordamerika, inden de returnerede til Europa.³¹

Ifølge Mannix og Cowley blev søfolkene behandlet som udskud og negrene som kvæg. Søfolkene fik mindre mad og flere klø end neg-



Miniatureportrætter af slavekaptajn Jens Jensen Berg og hustru Vigoline f. Machold. Berg, der døde som en velhavende københavnsk borger, deltog som skibsofficer i flere af de her omtalte rejser. Da Berg på brystet bærer ridderkorset, som han fik 1810, må portrættet være udført kort før hans død 1813. Her gengivet efter fotografier, der ejes af major H. W. Harbou i Hillerød. Originalerne er forsvundet.

The Danish slave captain Jens Jensen Berg (died in 1813) and his wife Vigoline, born Machold.

rene. Mens en kaptajn i Vestindien fik „a 'prime' of about 4 per cent on the selling price of every slave“, skulle søfolk, der kom levende hjem til Europa, have hyre. Også på danske slaveskibe repræsenterede hver eneste neger, der kom levende til Vestindien, en kapitalværdi for kaptajnen og skibsofficererne. På Det bargumske Handelssocietets skibe fik disse 5 % af auktionsbeløbet for negrene til deling og på Den kgl. guineiske Handelsdirektions skibe 6 %. Til gengæld var det forbudt skibsofficererne selv at medføre handelsvarer som slaver, elfenben eller guld på skibene.³²

Til belysning af slavernes og søfolkenes forplejning på danske slaveskibe findes der nogle såkaldte spisetakster for slaver og besætning på Det vestindisk-guineiske Kompagnis skib „Christianus Quintus“ fra

1708. Slavernes nærings- og nydelsesmidler skulle ifølge denne bestå af flæsk, bønner, gryn, hirse, brændevin, tobak, palmeolie og paradiskorn; besætningen skulle have en række madvarer, bl. a. proteinholdige ting, som slaverne ikke fik, således kød, tørfisk, smør, ærter, hårdt og blødt brød samt øl. Også på Den guineiske Handelsdirektions skibe var der forskel på slavernes og besætningens kost. På disse skibe havde kaptajnen ret til at udtage fra 4 til 10 af de skikkeligeste mandsslaver til at hjælpe med til at passe på de øvrige og assistere matroserne med skibsarbejdet; til gengæld – og det er det afgørende i denne sammenhæng – skulle de bispises som søfolk. Slaverne skulle fortrinsvis have ris og grød med palmeolie; en gang om ugen skulle de have flæsk eller oksekød, og endvidere skulle de have hestebønner, brændevin og tobak.³³ I stedet for salt kød kunne man på slaveskibene medbringe levende dyr til slagtning. I 1724 tog „Haabet Galley“ således 3 geder, et svin og nogle smågrise ombord i Afrika. År 1774 medbragte man på fregatten „Christiansborg“ levende høns, ænder, gæs og grise fra Danmark, og af skibsbøgerne ses det, at man under opholdet i Afrika slagtede et svin.³⁴ På „Christiansborg“s 5. rejse 1785–87 fik slaverne ifølge Isert majs, ris, jams, hestebønner (som de foragtede) og byggrød (som de elskede); kød omtaler Isert ikke, derimod fangede man en mængde store fisk. På „Upervik“s 1. rejse 1781–83 fik slaverne, efter hvad P. M. Schmidt fortæller, grød, ærter, hestebønner, flæsk og hertil palmeolie. P. E. Isert og P. M. Schmidt fortæller, at der var utilstrækkeligt med vand på henholdsvis „Christiansborg“s 5. rejse og „Kammerherre Schack“s (?) 2. rejse, og P. M. Schmidt klager i sin lidt enfoldige beretning over den hårde behandling af søfolkene på

→

Spisetakst for besætningen på slaveskibet „Christianus Quintus“ fra 1708. Besætningen skulle bispises bedre end slaverne, idet den modsat disse bl. a. skulle have kød, tørfisk, smør og øl. Efter original i Det vestindisk-guineiske Kompagnis arkiv på Rigsarkivet.

List of weekly rations for the crew on board the Danish slaver "Christianus Quintus", 1708. The list includes meat, dried fish, butter, beer, etc. which the slaves did not get.

1708 57^{II}
Ranson og Spiise Tact. Quæstorum plac
N. D. D. paa det Kongl. octroyerede Gængs- og Spiise
og Guineische Compagnis Hæd Christ. Luents Tælle.

En Kvantor Tact Egentlig.

1/2 pind, paa et halvt Aars Tact.

1/2 pind, paa et pind Tact.

1/2 pind paa halvt pind Tact.

1/2 pind paa et pind Tact.

1/2 pind: paa en og en halv Aars Octroyeret Gængs og Spiise.

1/2 pind: paa en halvt Octroyeret Gængs.

1/2 pind paa en pind Tact.

1/2 pind paa et pind Tact, inde i de første 4 og 6 Aars.

1/2 pind, paa en halvt Tact.

1/2 pind, paa en halv Aars Tact paa de første 4 og 6 Aars.

1/2 pind, paa en halv Aars Tact, naar det første Aars.

Det aller, alle, Gængs og Spiise, som inde i de første
ordinære Spiise, Spiise eller Halvt pind og halvt pind.

1/2 pind paa en halv Aars Tact, paa de første 4 og 6 Aars.

1/2 pind, paa en halv Aars Tact, paa de første 4 og 6 Aars.

1/2 pind, paa en halv Aars Tact, paa de første 4 og 6 Aars.

1/2 pind, paa en halv Aars Tact, paa de første 4 og 6 Aars.

1/2 pind, paa en halv Aars Tact, paa de første 4 og 6 Aars.

1/2 pind, paa en halv Aars Tact, paa de første 4 og 6 Aars.

1/2 pind, paa en halv Aars Tact, paa de første 4 og 6 Aars.

1/2 pind, paa en halv Aars Tact, paa de første 4 og 6 Aars.

Proben
55: Oktbr. 1708 =

Denne kvantor er gængs og spiise, som er gængs og spiise paa
denne kvantor, paa den kvantor i Guinea og i Guinea, og
det er gængs og spiise, og det er gængs og spiise.

Rans

begge sine rejser. På „Upervanik“s 1. rejse fik 3 matroser således tamp allerede i Helsingør. Det her fremdragne materiale synes at vise, at søfolkene har fået en bedre kost end negrene. Mannix og Cowleys påstand om, at søfolkene blev dårligere behandlet end negrene, er i høj grad baseret på en kritikløs anvendelse af abolitionisternes propagandaskrifter, bl. a. Falconbridge og Clarkson.³⁵

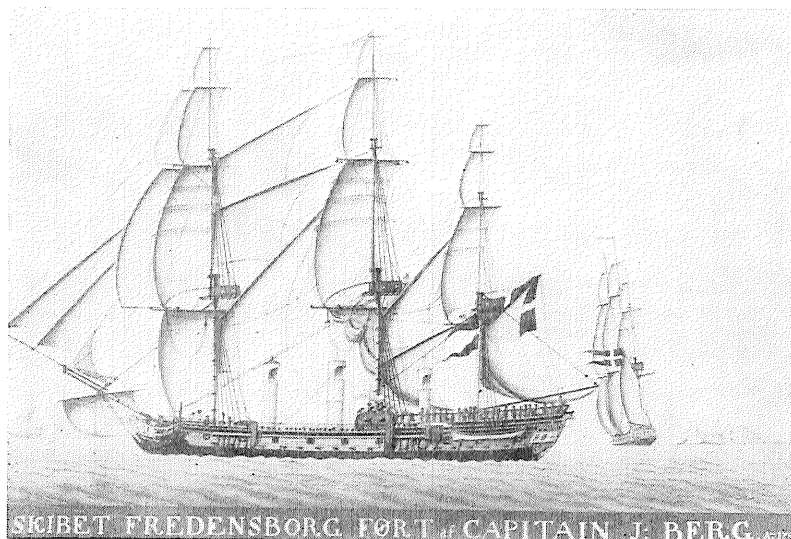
I godt vejr kom slaverne op på dækket for at få frisk luft; her fik de også deres første daglige måltid, og derefter blev de ofte sat til at danse og synge for at få motion og bedre den psykiske tilstand. På grund af oprørsfaren var søfolkene ofte bevæbnet, når slaverne var på dækket. Efter kaptajnens instruktionsbog på Den kgl. guineiske Handelsdirektions skibe skulle så mange slaver som muligt dagligt op på dækket og danse til trommemusik. På „Christiansborg“s 5. rejse kom slaverne ifølge Isert op på dækket hver anden dag, og hver aften blev kanonerne afskudt for at skræmme negrene. P. M. Schmidt fortæller, at slaverne på „Upervanik“s 1. rejse hver dag kom op på dækket. Mens dette skete, blev slavedækket rensed og den værste lugt drevet ud. Mannix og Cowley fortæller med slavehandleren James Barbot som kilde om et slaveskib, hvor man vaskede dækket og drev lugten ud med eddike i spande, som man fik til at fordampe ved at komme glødende jernkugler deri. På Det bargumske Handels societets skibe skulle slavedækket vaskes og bestrøs med vingær og luften renses med tjære og svovl. På Den kgl. Guineiske Handelsdirektions skibe skulle dækket spules og bestænkes med eddike og lugten fjernes med tjære, svovlrøg, krudt, enebær eller enebærtræ; slavebriksene skulle skures med varm lud og aske. Isert fortæller, at man var meget renlige på „Christiansborg“, og at man brugte krudtrøg til at fjerne lugten med. I dårligt vejr, når slaverne ikke kunne komme op på dækket, var det særligt nødvendigt at lufte ud på slavedækket. Mannix og Cowley fortæller med Alexander Falconbridge som kilde, at mange skibe af den grund havde luftporte (airports) i siderne mellem dækkene, og at nogle uden havde kulsejl. Af Iserts beretning fremgår det, at „Christiansborg“ var udstyret med kulsejl, en slags sejldugsskorsten, der opfangede vinden og ledte den ned på slavedækket, og af en samtidig akva-

rel af slaveskibet „Fredensborg“, som Jens J. Berg var kaptajn på, ses, at også dette skib havde kulsejl.³⁶

Det er sandsynligt, at man på alle danske skibe har søgt at behandle slaverne således, at de slap levende fra turen og kunne sælges i Vestindien. Det var simpelthen mest økonomisk. På Den kgl. guineiske Handelsdirektions skibe var kaptajnen instrueret om at sørge for, at slaverne blev godt behandlet, og at nogle af dem efter nogen tid „slåes ud af bøjerne“. I en skrivelse (et såkaldt pro memoria) af 19. august 1776 fra de danske embedsmænd i Guinea til Det bargumske Handels societets direktion i København hedder det, om hvad de kan „udfinde at være tienlig udi negotiens drift“, at det er bedst at bruge skibsofficerer, der er vant til slavehandel. Endvidere hedder det: „Fremmede eller nye saavel capitainer som øvrige skibsofficerer ere idelig bange for overløb og oprør i skibet af slaverne, hvorved slaverne holdes i større tvang og længere i jern end fornøden giøres, hvorved forvoldes halstarrighed, bitter had og sygdom, som endes med dødsfald. Saa snart skibet har været 14^{ten} dage à 3 uger i søen, maa nogle slaver udslaaes af jern, lemfeldig, venlig og kierlig omgaaes, saa bliver de føyelige og venlige, og ikke i nogen maade vil giøre de blanke nogen fortræd, dertil hører og i besynderlighed god underholdning.“ Om man på danske slaveskibe altid har kunnet efterleve dette, er et spørgsmål. I hvert fald klagede Den vestindiske Regering i 1787 over, at Det østersøisk-guineiske Kompagni brugte uduelige kirurger og kaptajner, der var ukyndige i slavehandel, og man foreslog i stedet at bruge engelske kaptajner. Man klagede også over de dårlige skibe og nævnte, at „Geheimeraad Guldberg“ og „Grev E. Schimmelmann“ var bygget til hvalfangst. Disse klager kan ikke uden videre afvises, idet Det østersøisk-guineiske Kompagni var et spekulationsforetagende baseret på det kortvarige opsving, som dansk slavehandel tog under den amerikanske revolution. De to nævnte skibe var ikke, som det ses af Knud Klems undersøgelse, de eneste tidligere grønlandsfarere, som selskabet overtog.³⁷

Det kan næppe undre, at der findes mange beretninger om slavernes angst. En tidligere koloniembedsmand, L. F. Rømer, fortæller så-

ledes, at nogle af slaverne troede, at de skulle opfedes som svin og spises af europæerne. Og Isert fortæller om en neger, der spurgte ham, om hans sko var lavet af negerhud, da de havde samme farve. Frygten kunne være gensidig. C. H. Bonne, der lod sig hyre som 2. styrmand til en slaverejse i 1802, fortæller således, at man havde ladte kanoner, der pegede mod slavedækket, for det tilfælde, at der skulle blive slaveoprør. Det er foran nævnt, at det var hyppigt, at negre efter mislykkede oprør styrtede sig i havet. Også andre former for selvmordsforsøg var almindelige; nogle negre nægtede således at spise. Mannix og Cowley fortæller med Alexander Falconbridge som kilde, at de kunne tvinges dertil ved, at man førte glødende kul hen til munden. Lorenzo J. Greene fortæller i sin førnævnte artikel, at man anvendte samme fremgangsmåde på slaveskibe fra New England. Hjalp det ikke – fortæller Mannix og Cowley – havde man et specielt mundåbningsapparat, et såkaldt *speculum oris*. Et særligt problem var melankoli; uanset om slaverne blev godt behandlet og bespist, kunne de pludselig af uforklarlige grunde dø. Dette er blevet forklaret ved, at negrene selv kunne standse vejrtrækningen. Mannix og Cowley afviser dette og mener, at det skyldes det store psykiske chok, som slaverne kom ud for ved anbringelsen på skibene. Langt de fleste af dødsfaldene skyldtes dog legemlige sygdomme, bl. a. febersygdomme, dysenteri, skørbug og kopper. På Den kgl. guineiske Handelsdirektions skibe skulle slaverne ifølge kirurgens instruktion have citronsaft, der forebyggede skørbug. Hvis dette har været praksis på danske skibe, har risikoen for skørbug været mindre end på engelske skibe. Mannix og Cowley fremhæver nemlig, at der næsten aldrig blev uddelt citronsaft i slavehandelens legale periode, og at det først blev gjort obligatorisk i Royal Navy 1795. På forannævnte danske skibe var det endvidere kirurgen pålagt at føre en sygejournal, at tilse de syge slaver, at isolere folk med *febribus malignis* og dysenteri, at sørge for, at maden blev rent tillavet, og for, at slaverne fik urter og grønt ved ankomsten til Vestindien. Endelig skulle han barbære kaptajnen og officererne, når det forlangtes, og mandskabet mindst hver 8. dag. En instruks for en kirurg på Det bargumske Handelssocietets skibe ligner nævnte in-



Slaveskibet „Fredensborg“, som udførte flere af de her omtalte rejser. Jens Jensen Berg var kaptajn på dets 4. rejse 1788–89. Bemærk især de tre lodretstående „sejldugsskorstene“, de såkaldte kulsejl, som skulle føre frisk luft ned på slavedækket. På dækket ses slaver og søfolk og foran skansen kanoner. Kanonportene til mandsslavernes dæk er forsynet med jerntræmmer. Efter fotografi af farvelagt tegning, der ejes af major H. W. Harbou i Hillerød.

The Danish slave-ship “Fredensborg”, Capt. Jens Jensen Berg, 1788. Three windsails lead fresh air down to the slave quarters below deck.

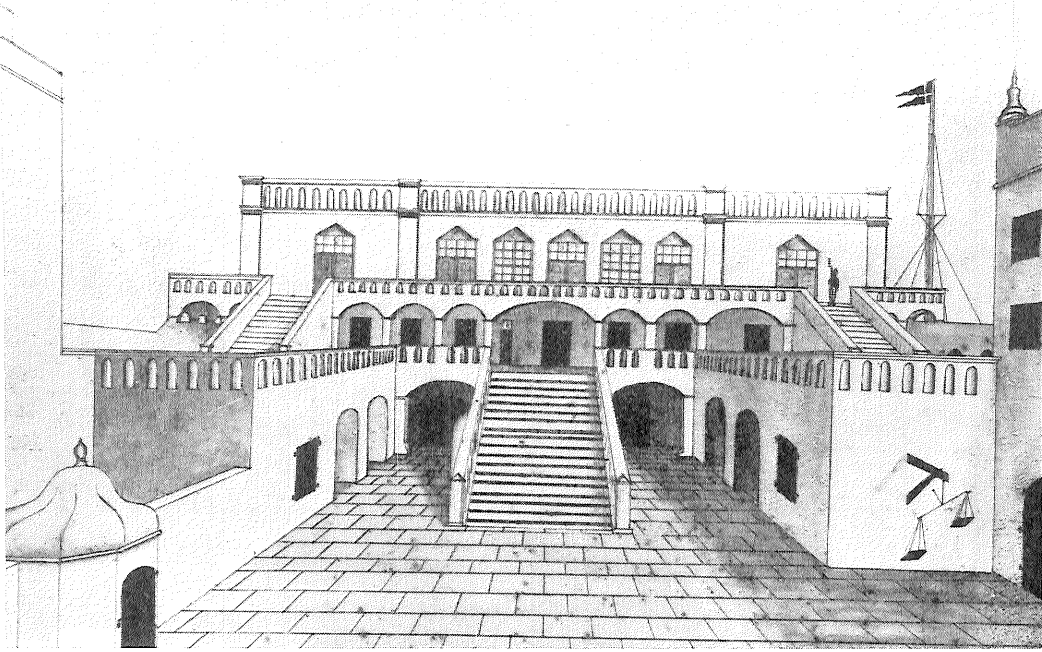
struks. Om de i tabel 1 nævnte danske slaveskibe ved vi, at der var kopper på „Christiansborg“s 1. rejse og „Fredensborg“s 4. rejse, samt skørbug på „Fredensborg“s 1. rejse.³⁸

Det materiale, som Mannix og Cowley og Philip D. Curtin har fremdraget til deres undersøgelser, viser ligesom det materiale, der er brugt til denne undersøgelse, at der døde en større procent af søfolk end negre på rejserne. Mannix og Cowley forklarer dette ved tre faktorer. For det første fremhæver de – ligesom Curtin – at opholdet på Afrikas kyst var meget risikabelt for søfolkene. Det her fremdragne kildemateriale støtter rigtigheden af dette. For det andet nævner Mannix og Cowley – modsat Curtin – at rejsetidens længde spillede

en rolle. Det er ikke muligt at beregne rejsetidens længde for de fleste af de her omtalte danske skibe. Som den sidste faktor nævner Mannix og Cowley, at søfolkene var mere udsat for skørbug, da deres kost var ringere og mere ensidig end slavernes, og at søfolkene blev dårligere behandlet end disse. Det sidste er som foran nævnt sandsynligvis direkte forkert.

Det var almindeligt, at slaverne fik særlig meget at spise og drikke, lige før de nåede Vestindien, så de kunne se velnærede ud ved auktionerne. Af skibsjournalen for Det bargumske Handelssocietets skib „Fredensborg“ ses, at slaverne ved ankomsten til St. Croix 1768 fik brændevin, piber og tobak og blev smurt med palmeolie. På Den kgl. guineiske Handelsdirektions skibe skulle alle slaver vaskes og mandsslaverne barberes, før de bragtes i land. Ifølge Mannix og Cowley kunne hele slavelasten sælges til en planter eller en gruppe af plantere, eller de kunne overdrages i kommission til en faktor. Men de samme forfattere fremhæver, at det var almindeligere, at syge slaver solgtes ved auktion til individuelle priser „by inch of a candle“, idet buddene fortsatte til lystumpen var brændt ned, mens raske slaver solgtes ved et slagsmål, et såkaldt *scramble*, til en standardpris pr. mand, kvinde, dreng og pige. På et bestemt signal fik køberne lov til at styrte sig over slaverne og købe så mange af dem, som de kunne fange.³⁹

Til belysning af, hvordan salget af slavelaster i dansk Vestindien foregik, findes der for den ældre tids vedkommende beretninger af to plantageejere, J. L. Carstens og Reimert Haagensen, og af den førnævnte L. F. Rømer.⁴⁰ Carstens fortæller, at slaveauktioner bekendtgøres ved plakat og trommeslag, og at køberne har barberer med for at efterse slavernes helbredstilstand. I tilknytning til en gennemgang af prisen for slaver skriver han: „Børnene, som endnu ligger i deris moders liv, selges og for 10 rdr, men det er ligesaa stoer hazart at kiøbe disse børn, som det er at kiøbe de syge og beskadigede slaver, thj ingen af de kiøbende kand viide, om nogen af parterne kand komme dem til nytte. Thi hvis moederen fornemmer, at hendes foster er solt, imeedens hun endnu gaar med det, da søger hun lejlighed at



Gårdinteriør fra det danske hovedfort, Christiansborg, på Guldkysten (nu Ghana). Til venstre ses drikkevandscisternen, t.h. vægten til vejning af varer. Bag trappen ligger „slavekasserne“, mørke rum, hvor slaverne ofte anbragtes, indtil de blev indskibet på slaveskibene. Foroven guvernørens bolig, t.v. kirken. Farvelagt tegning af J. V. Svedstrup 1847. Handels- og Søfartsmuseet.

Court yard of Christiansborg Castle, the main Danish fortress on the Gold Coast, 1847. Behind the staircase are vaulted rooms in which the slaves could be kept before embarkation on the slave ships.

omkomme det“. Reimert Haagensen fortæller ligesom Carstens detaillert om slaveauktioner. L. F. Rømer pointerer i sin beretning, at det danske kompagni (dvs. Det vestindiske-guineiske Kompagni) modsat englænderne ikke sætter en fast pris pr. slave. Forud for auktionen aftales det med plantageejerne, hvilke slaver de vil købe, og ved selve auktionen byder den ene plantageejer ikke over den anden. For at sikre en vis pris byder den købmand, der holder auktionen, imidlertid over nogle gange. Interessant er det, at ingen af disse beretninger tyder på, at negre i den ældre periode er blevet solgt ved et *scramble* i dansk Vestindien.

Til belysning af, hvorledes slavelaster blev solgt i dansk Vestindien

i sidste halvdel af det 18. årh., findes der en del utrykt materiale i Rigsarkivet, bl. a. auktionsregnskaber. Den kgl. guineiske Handelsdirektion anbefalede kaptajnerne, at de sunde slaver solgtes samlet til en eller flere plantere, når „udskudet“ var blevet solgt, som omstændighederne tillod. Selve fremgangsmåden skulle kaptajnerne dog aftale med regeringsråderne Schimmelmann, Lindemann og Laurberg. Det bargumske Handelssocietet havde en særlig agent på St. Croix til at sørge for slavernes afsætning. Vi ved, at et firma 1781 købte 360 sunde negre fra „Rio Volta“s 2. rejse (200 negre à 265 rdl. og 160 à 190 rdl.), og at 31 syge negre solgtes under et til 3 købere for 3000 rdl. Firmaet fik ret til at udsøge sig de 360 bedste af hele lasten. Derimod blev 276 negre fra „Fredensborg“s 1. rejse 1779, 193 negre fra „Upernavik“s 2. rejse 1785 og 5 negre fra „Kongenshaab“s 1. rejse 1785 solgt i små partier til forskellige købere og til forskellige priser pr. mand, kvinde, dreng og pige. Om salget 1786 fra „Christiansborg“s 5. rejse fortæller Isert, at negrene blev ført i land, stillet op i rækker, og at køberne på et bestemt tidspunkt fik lov at styrte sig over slaverne, der ikke solgtes til en enhedspris. Til slut solgtes 48 syge negre. Slavelasten fra „Upernavik“s 1. rejse 1782 blev ifølge P. M. Schmidt solgt på skibet, mens det lå i spansk Vestindien, idet „vragskrammet“ af slaverne dog blev solgt bagefter ved en offentlig auktion. Interessant er det, at Iserts beretning er den eneste af de her anvendte kilder, som viser, at en slavelast i dansk Vestindien er blevet solgt på en måde, som i hvert fald meget stærkt minder om et *scramble*. Den almindelige fremgangsmåde synes at have været en auktion som den, man anvendte ved andre løsøregenstande. 1756 bekendtgjordes en slaveauktion på St. Thomas i kirkerne og ved klokkelyd gennem byens gader. Også annoncer i aviserne anvendtes. Tabel 2 viser, hvilken forfatning slaverne var i, da de nåede St. Croix. Gennemsnitlig døde $\frac{1}{5}$ af de negre, der i tabel 1 er opført som døde, i salgsperioden. I akklimatiseringsperioden, den såkaldte *seasoning*, var det normalt, at en meget stor del af negrene døde. Den danske negerhandelskommission skønnede i 1791, at det drejede sig om ligeså mange om ikke flere end på skibene.⁴¹

I den historiske litteratur er negrenes dødelighed behandlet på flere forskellige måder. Nogle har som Gaston-Martin og Mannix og Cowley ganske simpelt opgivet at beregne den gennemsnitlige procent af døde negre. Gaston-Martin skriver således, at den er „une chimère qu'il est inutile de poursuivre“*, idet han henviser til en tabel over den årlige dødelighed blandt negre på slaveskibe fra Nantes for årene 1715–75. Procenten af døde negre svingede fra 5 % i 1746 og 1774 til 32 % i 1732. Også Mannix og Cowley understreger, at den gennemsnitlige procent af døde negre varierede stærkt fra gruppe til gruppe. For en gruppe skibe, der foretog 9 rejser, var den 6,5 % (154 døde af 2362), mens den for en anden gruppe, der foretog 20 rejser, var 26 % (2053 døde af 7904). Waldemar Westergaard skriver, at procenten af døde negre på Det vestindisk-guineiske Kompagnis skibe varierede fra 10 til ca. 55 %.⁴² En anden måde at behandle problemet på er at angive den gennemsnitlige procent af døde negre skønsmæssigt. Der findes mange eksempler på dette. Reginald Coupland skriver således, at „it was reckoned in the later eighteenth century that on the average at least one-sixth of a cargo died on the voyage“. Som et løseligt skøn er dette tal ikke mere kritisabelt end så mange andre. Men derimod er det ikke forsvarligt, når Jens Vibæk omregner det til 16 $\frac{2}{3}$ % for at sammenligne det med dødeligheden på danske slaveskibe. Georg Nørregaard anslår, at procenten af døde negre normalt var ca. 15 %.⁴³

En tredje måde at behandle problemet på er at forsøge at beregne den gennemsnitlige procent af døde negre. Jens Vibæk beregner således procenten af døde på danske slaveskibe til 17,29 % i summarisk gennemsnit. Talmaterialet muliggør imidlertid ikke, at man beregner dødeligheden med en så stor nøjagtighed. Også Philip D. Curtin anvender middeltallet til sine beregninger, men han foretager en inddeling af skibene i grupper afhængig af deres sejlroute og bruger dette til at udlede visse generelle træk om dødelighedens variation. For det første påviser han således (bl. a. ved hjælp af Gaston-Martins talmateriale), at der var en faldende tabsrate for negre gennem det 18.

* = et fabeldyr, som det er nytteløst at søge at finde.

og 19. årh. og fremhæver (modsat Mannix og Cowley), at dette også gælder, da slavehandelen blev illegal i det 19. årh. For det andet har Curtin ved hjælp af talmateriale, som Dieudonné Rinchon har indsamlet om franske slaveskibe fra Nantes for perioden 1748–92, beregnet, at procenten af døde i middeltal for negre, der kom med skibe fra Guinea, Angola og Senegal, var henholdsvis 17,2 %, 12,5 % og 10,4 %. Disse tal afspejler (som Curtin viser ved hjælp af andet talmateriale) visse generelle træk om tabsraten for de forskellige udskibningsområder. Forskellene kan forklares ved den tid, som det tog at tilbagelægge sejlruten. Et skib fra Senegambien kunne på grund af vind og strøm sejle direkte til Vestindien uden at krydse ækvator. Et skib, der kom fra Angola, måtte krydse ækvator to gange, men kun én gang med slaver ombord. Et skib, der kom fra Guinea, måtte derimod som ovenfor nævnt sædvanligvis på grund af vind og strøm sejle mod syd til ækvator, inden det drejede mod nordvest til Amerika. Derved måtte det krydse kalmebæltet to gange med slaver ombord, hvad der kunne forlænge rejsen og medføre mangel på mad og vand. Herbert S. Klein har beregnet, at promillen af døde negre på 351 portugisiske slaveskibe, som kom til Rio de Janeiro i perioden 1795 til 1811, var 95. Endvidere har han påvist, at der ikke var nogen sammenhæng mellem slavekargoernes størrelse og dødeligheden, men at denne var større om efteråret og vinteren. Endelig mener han, at dødeligheden blandt slaverne voksede med rejsetidens længde.⁴⁴ Kleins og Curtins behandling af dødeligheden hører til de bedste i den internationale litteratur.

En ting, der har spillet en rolle i forskningen, er sammenligninger mellem dødeligheden på forskellige landes slaveskibe. Curtin nævner således en sammenligning, der hævder, at procenten af døde negre på franske slaveskibe var 12 mod 17 på hollandske og engelske skibe. Den danske negerhandelskommission af 1791 fremhævede i sin betænkning, at det var erkendt, at behandlingen var bedre på danske slaveskibe end på andre nationers skibe. I opposition mod denne nationale selvhævdelse sammenligner Jens Vibæk dødeligheden på danske slaveskibe (17,29 %) med dødeligheden på engelske slaveskibe



I portugisernes imponerende fort Elmina på Guldkysten, grundlagt 1482 og erobret af hollænderne 1637, findes denne lille slavgård, hvor slaverne blev „oplagret“ før indskibningen. De blev efter traditionen lænket med fodlænker til stenkuglerne. Fot. Henning Henningsen.

Slave yard in Elmina Castle on the Gold Coast, a fort founded by the Portuguese in 1482 and captured by the Dutchmen in 1637. Slaves were according to tradition shackled by the feet to the stone balls.

(16 $\frac{2}{3}$ %) og konkluderer, at betragtningen om, „at forholdene på de danske skibe var langt bedre end på de engelske“ kun synes „at bunde i fromme ønsker uden rod i virkeligheden“. Vibæks sammenligning er statistisk set ikke holdbar. For det første er hans talmateriale ikke så pålideligt, at dødeligheden kan beregnes så nøjagtigt, som han gør. For det andet kan man ikke uden videre slutte tilbage fra en høj dødelighed blandt slaverne til en dårlig behandling af disse. Der var mange andre forhold end den behandling, de fik, som influerede på deres dødelighed, bl. a. rejsens længde, årstiden og deres helbredstilstand ved udskibningen.⁴⁵ Procenterne af både døde negre og søfolk kan ved hjælp af Rinchons førnævnte materiale beregnes for 389 slaveskibsrejser fra Nantes for årene 1748–55 og 1763–77. I summa-

risk gennemsnit bliver procenten af døde negre 13 % på de franske skibe mod 15 % på de danske. Da usikkerheden på det danske materiale er større end på det franske, der er mere end 10 gange så stort, kan forskellen på 2 % bero på en tilfældighed. Af diagram 1 ses iøvrigt at de gennemsnitlige procenter af døde negre heller ikke på de franske skibe spreder sig jævnt og ligeligt omkring middeltallet. De fire mest typiske værdier er 3, 4, 2 og 1 %, der forekommer henholdsvis 28, 25, 23 og 22 gange. Middeltallet – 13 % – forekommer 10 gange. Ligesom på de danske skibe er middeltallet blevet større end de mest typiske værdier, fordi procenten af døde negre var meget høj på nogle få af skibene. I forbindelse med denne omtale af sammenligninger mellem negrenes dødelighed på danske og udenlandske slaveskibe kan det iøvrigt nævnes, at den gennemsnitlige procent af døde negre (9,5 %), som Herbert S. Klein har beregnet for en gruppe portugisiske skibe fra 1795–1811, ligger væsentlig lavere end på de her undersøgte danske skibe.⁴⁶ Hvilke faktorer, der har betinget det, ved vi ikke.

Til belysning af søfolkenes dødelighed på udenlandske slaveskibe findes dels et materiale, som den engelske abolitionist Thomas Clarkson har indsamlet, og dels Dieudonné Rinchons materiale. Ved hjælp af det sidstnævnte har Philip D. Curtin søgt at vise, at „neither the length of the voyage nor the region of trade was crucial to crew mortality, which probably responded far more to other factors such as chance epidemics or the length of time spent on the African coast“*. Det sidste hang sammen med, at man ikke blev stort bedre til at bekæmpe malaria og gul feber før i 1840'erne. På grundlag af Dieudonné Rinchons materiale kan procenten af døde søfolk beregnes til 17 % i summarisk gennemsnit for 389 franske slaveskibe. Der er således en markant forskel mellem procenten af døde søfolk på de 35 danske slaveskibe (33 %) og på de franske slaveskibe. Det er kun muligt at

* = hverken rejsens længde eller det område, hvor man handlede, havde afgørende indflydelse på mandskabets dødelighed, der sandsynligvis afhang mere af andre faktorer såsom risikoen for epidemier eller længden af opholdet på Afrikas kyst.

spekulere over årsagen dertil. Men man kan pege på, at vi – som ovenfor nævnt – flere gange hører, at danske slaveskibe havde vanskeligt ved at skaffe slaver og derfor måtte opholde sig længe i Afrika. Den engelske abolitionist Thomas Clarkson har ved hjælp af slaveskibenes rullebøger fra Liverpool og Bristol samlet nogle tal for skibsbesætningernes tab. På 350 skibe med 12263 mand døde 2643 (21,5 %), mens 3860 (31,5 %) deserterede eller blev efterladt i Vestindien.⁴⁷ Det sidste tals størrelse skyldes, at mens slaveskibene behøvede et stort mandskab fra Guinea til Vestindien for at bevogte slaverne, behøvedes der kun få for at føre kolonivarerne fra Vestindien. Man gjorde derfor efter Mannix og Cowley meget for at hindre søfolk i at desertere i Afrika. I Vestindien lod man derimod nogle af søfolkene desertere, eller man afskedigede nogle af dem, eller man efterlod ganske simpelt nogle af dem.⁴⁸ Det er vanskeligt at sammenligne det i tabel 1 nævnte tal (33 %) for døde danske søfolk med Clarksons tal. Vi ved nemlig ikke præcist, hvad de danske tal dækker over. Kilden til tabel 1 taler kun om døde søfolk, men P. M. Schmidts ikke alt for pålidelige beretning gør det derimod ikke utænkeligt, at deserterede søfolk kan være medregnet i dette tal.⁴⁹ Det er den almindelige opfattelse, at søfolkenes dødelighed på slavehandelsrejser var langt større end på andre oversøiske skibsrejser. Det er en opfattelse, som Thomas Clarkson vistnok i høj grad har bidraget til. Eric Williams nævner således, at der på 462 vestindiensfarere med 7640 søfolk kun døde 118 søfolk (1,5 %) i løbet af 7 måneder. Philip D. Curtin har på grundlag af Thomas Clarksons materiale udregnet, at dødeligheden i promille pr. år var 219, 41 og 23 på henholdsvis slavehandelsfarer, ostindiensfarer og vestindiensfarer. For danske skibe har den norske medicinhistoriker Øvind Larsen beregnet dødeligheden for 5 samtidige sørejser, heraf to vestindiensfarer. På en vestindiensfart var procenten af døde 6,4 (pr. 100 mand pr. år) og på en anden 3,5 %; på de andre sørejser var den endnu mindre. Dette materiale gør det trods sin spinkelhed sandsynligt, at dødeligheden også på danske slaveskibsrejser var større end på andre oversøiske sørejser. Herbert S. Klein har sammenlignet negrenes dødelighed med

dødeligheden for andre befolkningsgrupper i det 18. årh. Om de 9,5 % som han har beregnet procenten af døde negre til, konkluderer han: „Though over twice the mortality rate of a stable European farming population of the same period, the 95 per thousand rate is quite comparable to that of soldiers and sailors and is still below the epidemic rates achieved in Europe at this time“*. Kleins forsøg på at nedvurdere omfanget af negrenes dødelighed ved denne sammenligning må tages med forbehold, idet han nemlig ikke har beregnet rejsetidens længde for slaveskibene.⁵⁰

Oprindeligt var det denne undersøgelses formål at lave en grundig statistisk undersøgelse over dødeligheden på danske slaveskibe ved hjælp af den såkaldte store negerhandelskommissions arkiv. Samtidig blev materiale til belysning af levevilkårene på slaveskibene gennemgået for at få et billede af de forhold, der betingede dødeligheden. Det blev imidlertid klart, at det gennemgæede materiale ikke muliggjorde en tilfredsstillende historisk statistisk undersøgelse, men at man derimod kunne belyse en række træk ved levevilkårene ombord på danske slaveskibe og pege på en række faktorer, som især synes at have influeret på dødeligheden. Derved blev det muligt at tage stilling til nogle af den hidtidige forsknings resultater og at pege på nogle af de problemer, som fremtidig forskning kan tage op.

De resultater, undersøgelsen har givet, og de problemer, den har ladet tilbage, skal derfor resumeres her. Ved beregningen af negrenes dødelighed er det en særlig vanskelighed, at vi ikke kender rejsetidens længde for de enkelte skibe. En anden vanskelighed er, at procenten af døde negre varierer meget fra skib til skib, og at der findes nogle outsiders med meget høje procenter af døde. Selv om vi kan beregne, at der i summarisk gennemsnit døde 15 % af negrene på danske slaveskibe, er det af ovenstående grunde ikke muligt at sammenligne dette tal med de tilsvarende lavere tal for franske og portugisiske slaveskibe.

* = at den var mere end dobbelt så stor som procenten af døde i en bofast landbobefolkning i Europa i samme periode, at den kan sammenlignes med procenterne af døde soldater og søfolk, og at den var mindre end procenterne af døde under epidemier i Europa (forfatterens fordanskning).

Den slags sammenligninger viser således ikke uden videre, at behandlingen var ringere på danske skibe, således som Jens Vibæk synes at mene. Hvis dette spørgsmål skal besvares, må vi i hvert fald have mulighed for at beregne rejsetidens længde. Der er også en anden af den hidtidige danske forsknings resultater, som må revideres. Det er Georg Nørregaards påstand om, at slaveoprør var en undtagelse på danske skibe.⁵¹ Generelt må man iøvrigt sige, at der hidtil ikke er påvist væsentlige forskelle mellem forholdene på danske og udenlandske slaveskibe.

Med hensyn til søfolkernes dødelighed er det for de her undersøgte danske slaveskibe beregnet, at der i summarisk gennemsnit døde 33 %. Hvorfor dette tal ligger over de tilsvarende tal for franske og engelske slaveskibe, kan ikke siges med sikkerhed. En vigtig grund hertil er, at vi ikke ved, om tallet for danske søfolk også inkluderer dem, der deserterede. Også her ville det iøvrigt have været af stor værdi, om vi havde kunnet beregne rejsetidens længde. Derved ville vi have kunnet efterprøve, om Curtin har ret i, at den ikke er en afgørende årsag til, at der var en større procent af døde søfolk end af negre. Det her fremdragne materiale har kunnet hjælpe os et stykke på vej ved besvarelsen af to andre spørgsmål vedrørende søfolkernes dødelighed. For det første understøtter det teorien om, at opholdet ved Afrikas kyst var en vigtig årsag til den store dødelighed blandt søfolkene. Og for det andet peger det i retning af, at søfolkernes levevilkår (specielt deres kost) på slaveskibene var bedre end negrenes. Men især med hensyn til det sidste spørgsmål er det her anvendte materiale af begrænset værdi. Manglerne ved materialet træder også klart frem, når man sammenligner dødeligheden blandt negre og søfolk på de enkelte skibe. Nogle få slaveskibe med en særlig høj procent af døde negre har også i de fleste tilfælde en høj procent af døde søfolk. Har fælles årsager her forårsaget både negres og søfolks død? Spørgsmålet vil kunne besvares ved hjælp af et materiale, som giver oplysninger om, hvornår og af hvad søfolk og negre døde.

Til slut bør der peges på, at denne undersøgelse som et biresultat har vist, at nogle af de problemer, som ikke kan løses for den her be-

handlede gruppe af skibe på grund af karakteren af materialet fra den store negerhandelskommission, sikkert vil kunne løses for en anden gruppe af skibe ved en systematisk gennemgang af skibsbøgerne fra Det bargumske Handels societets skibe.⁵² Det vil således være muligt at beregne rejsetidens længde for de enkelte skibe og at kortlægge sejlruterne. Det vil ligeledes i stor udstrækning være muligt at bestemme, hvornår og af hvad negre og søfolk døde. Endelig vil det være muligt at få et bedre billede af søfolkenes levevilkår og at få klarhed over, hvor mange af dem, der deserterede eller blev efterladt i Vestindien.

NOTER

Hvor intet andet er anført er trykkestedet Kbh.

- ¹ *Sv. E. Green-Pedersen: The Scope and Structure of the Danish Negro Slave Trade, The Scandinavian Economic History Review* vol. XIX, No. 2, 1971, s. 172 note 46.
- ² Om muligheden af at opstille tabeller over dødeligheden på alle danske slaveskibe jfr. sst., s. 173 note 48. *Philip D. Curtin: The Atlantic Slave Trade. A Census, The University of Wisconsin Press, 1969, s. 282 f.*
- ³ Den vestindiske Regerings skrivelse af 15. oktober 1787 om den sikreste måde jævnlige at forsyne St. Croix med negre. RA (Rigsarkivet), V-gRtk (Vestindisk-guineisk rente og Generaltoldkammer) i pk. Om negerhandels afskaffelse (korrespondance med kommissionen etc.), 1788-1847.
- ⁴ På RA findes der dog bl. a. arkivalier vedr. (fra?) Det østersøisk-guineiske Kompagni i E. Schimmelmanns papirer, i J. G. Moltkes (Bregentved) privatarkiv og i de vestindiske lokalarkiver, jfr. note 41.
- ⁵ *P. E. Isert: Reise nach Guinea und den Caraibäischen Inseln in Columbien in Briefen an seine Freunde beschrieben, 1788, 11. brev. H. W. Harbou: Skibskaptajn og grosserer Jens Jensen Bergs selvbiografi, Personalhistorisk Tidsskrift 4. rk. 3. bd., 1900, s. 185-210. Den koncept, selvbiografien er udgivet efter, findes nu på RA i Bergs privatarkiv. Chr. Villads Christensen: En jydsk oplevelser fortalt af ham selv, Samlinger til jydsk historie og topografi, 3. rk. bd. 1, 1896-98, s. 409-84. At Schmidt sandsynligvis foretog sin anden rejse med „Kammerherre Schack“, har jeg søgt at dokumentere i a.a. 1971, s. 174 note 49.*
- ⁶ Vigtigst er her *Daniel P. Mannix & Malcolm Cowley: Black Cargoes. A History of the Atlantic Slave Trade 1518-1865, London 1963, og Philip D. Curtin: a.a.*

- ⁷ VA XIV: *J. O. Bro-Jørgensen og Aa. Rasch*: Asiatiske, vestindiske og guineiske handelskompagnier, Vejledende arkivregistraturer XIV, 1969, s. 259–298.
- ⁸ *Mannix & Cowley*: a.a., kap. VI.
- ⁹ *H. W. Harbou*: a.a., passim. *Ole Feldbæk*: India Trade under the Danish Flag 1772–1808, 1969, s. 169, 182 og 195.
- ¹⁰ *Mannix & Cowley*: a.a., kap. VI. *Knud Waaben*: Den amerikanske neger og forfatningen, 1966, kap. 10.
- ¹¹ Jfr. *Sv. E. Green-Pedersen*: Teologi og negerslaveri. Om Erik Pontoppidans fortale til L. F. Rømer: Tilforladelig Efterretning om Kysten Guinea, Festschrift til Povl Bagge, 1972, s. 84 note 44.
- ¹² *Vilh. Lorenzen*: Christianshavns borgerlige bygningskunst, 1914, s. 65 (note 51) og 86.
- ¹³ *Mannix & Cowley*: a.a., kap. V; *Philip D. Curtin*: a.a., s. 283.
- ¹⁴ RA. J. G. Moltkes (Bregentved) privatarkiv D 5 C. 1 læg vedr. Det østersøisk-guineiske Kompagni, 1781–84, med en lille bog, der bl. a. indeholder en „Fortegnelse over de skibe som forventes i året 1782 fra Guinea og Vestindien“.
- ¹⁵ *C. V. Christensen*: a.a., passim. *H. W. Harbou*: a.a., passim. *Knud Klem*: Det kgl. oktr. østersøisk-guineiske Handelsselskab, Handels- og søfartsmuseets årbog 1970, s. 61, nævner, at fregatten „Gehejmeraad Schack (-Rathlou)“ afrejste 23. juli 1781. Skibet må vist være identisk med det pinkskib, „Kammerherre Schack“, som nævnes sst., s. 56. Skibene har samme læstetal, samme kaptajn og deres rejser ligger i umiddelbar forlængelse af hinanden.
- ¹⁶ *J. D. Fage*: Slavery and the Slave Trade in the Context of West African History, The Journal of African History, vol. X, London 1969, s. 393–404.
- ¹⁷ *Green-Pedersen*: a.a., 1972.
- ¹⁸ *Basil Davidson*: Black Mother, London 1961. Samme: Old Africa Rediscovered, London 1959, kap. IV. *Curtin*: a.a., s. 269 ff. *Walter Rodney*: Gold and Slaves on the Gold Coast, Transactions of the Historical Society of Ghana, vol. X, Legon 1969, s. 13–28.
- ¹⁹ *Eric Williams*: Capitalism and Slavery, 2. udg. London 1964, s. 65 ff. *Mannix & Cowley*: a.a., kap. II.
- ²⁰ *Georg Nørregaard*: Varer til Guinea, Handels- og søfartsmuseets årbog, 1951, s. 56–66. *Aage Rasch*: Niels Ryberg 1725–1804, Århus 1964, kap. 2.
- ²¹ *W. Westergaard*: The Danish West Indies under Company Rule, New York 1917, s. 142. *Hermann Wätjen*: Der Negerhandel in Westindien und Südamerika bis zur Sklavenemancipation, Hansische Geschichtsblätter XIX, München-Lpz. 1913, s. 427 f. RA. J. G. Moltkes (Bregentved) privatarkiv D 5 C. 1 læg papirer vedr. Den kgl. guineiske Handel 1777–79. Instruktion for kaptajnen § 29, instruktion for overmesteren § 14 og instruktion for skibsskriveren § 8. RA. GK (Guineisk Kompagni), nr. 21 (Kystdokumenter 1775–78), instruktion for kirurgen L. J. Davis § 2. GK, nr. 23, s. 9 og 31.

- ²² „Brookes“ er gengivet og behandlet i flere af Thomas Clarksons bøger, bl. a. *The History of the Rise, Progress, and Accomplishment of the Abolition of the African Slave Trade by the British Parliament*, bd. II London 1808, s. 110 ff. „Brookes“ er endvidere bl. a. gengivet hos *Mannix & Cowley*: a.a., s. 146. *Basil Davidson*: *Black Mother*, London 1961, s. 128. *Gaston-Martin*: *L'Ère des négriers*, Paris 1931, planche IV; sst. findes en lasteplan af et fransk slaveskib „La Vigilante“. Vore gamle Tropekolonier bd. 8, 1968, s. 144–45. Politikens Danmarks Historie bd. 9, 1965, s. 376.
- ²³ *Mannix & Cowley*: a.a., kap. V og VI. *P. E. Isert*: a.a., 11. brev *C. V. Christensen*: a.a., s. 466. Hos *Knud Klem*: a.a., passim, gengives flere tegninger af danske slaveskibe.
- ²⁴ *C. V. Christensen*: a.a., s. 466.
- ²⁵ *Mannix & Cowley*: a.a., kap. V. Instruktion for kaptajnen cit. note 21, § 36. *G. Nørregaard*: *Farefulde danske sørejser*, 1969, s. 18.
- ²⁶ *Lorenzo J. Greene*: *Mutiny on the Slave Ships*, *Phylon*, *The Atlanta University Review of Race & Culture*, vol. V, 1944, s. 346–55. „Christiansborg“s 3. og „Accra“s 2. rejse: Den vestindiske Regerings skrivelse . . . om . . . at forsyne St. Croix med negre, cit. i note 3. „Københavns Børs“: *W. Westergaard*: a.a., s. 146. „Haabet Galley“: *Farefulde danske sørejser*, 1969, s. 52 f.
- ²⁷ „Fredericus Quartus“: *Johannes Rask*: En kort og sandferdig rejsebeskrivelse til og fra Guinea, Trondhjem 1754, s. 75 f. „Patientia“: *Farefulde danske sørejser*, 1969, s. 118–39.
- ²⁸ Slaveoprøret er omtalt i en skibsprotokol (GK nr. 113, s. 295–310), der skulle føres af skibsassistenten, og i to skibsjournaler (GK nr. 94 og 95, s. 200–215), der skulle føres af henholdsvis kaptajnen og styrmanden; om skibsbøgerne jfr. *J. O. Bro-Jørgensen* i VA XIV, s. 273 ff. De 3 oprørsberetninger er imidlertid indholdsmæssigt identiske bortset fra små stilistiske forskelle, ortografi og afskrivningsfejl. Dog har kaptajnen og overstyrmanden m. fl. ved deres underskrift bekræftet rigtigheden af enkelte begivenheder (f. eks. slavers død) i skibsprotokollen. Forfatteren må antages at være kaptajn Joh. F. Ferentz, der adskillige steder omtales som *jeg kaptajnen*. I GK nr. 113, s. 310–37, findes guvernementets såkaldte forretning over oprøret. Den indeholder bl. a. referater af forhørene over overstyrmanden og skibrådet samt et pro memoria fra kaptajnen om oprøret. Dette er dateret 3. marts 1775 og giver enkelte supplerende oplysninger, men afviger ellers ikke med hensyn til realia på noget væsentligt punkt fra ovennævnte beretning. Begge steder fremhæver kaptajnen sin egen indsats i forbindelse med oprørets nedkæmpelse. Den såkaldte forretning over oprøret er bortset fra små stilistiske forskelle, ortografi og afskrivningsfejl indholdsmæssigt identisk med den forhørsakt ang. slaveoprøret, som findes i GK nr. 21 (*Kystdokumenter 1775–78*). Guvernementets pro memoria af 30. marts 1775 findes i GK nr. 21 under 1775, nr. 754. I overmesterens sygejournal (GK nr. 137) omtales oprøret s. 36–37. Slaveoprøret er be-

- handlet af *Lorentz Bie*: På togt med en dansk slavefregat, Verden og vi, 21. årg., 1931, nr. 12, 13 og 14.
- ²⁹ *P. E. Isert*: a.a., 11. brev. *H. W. Harbou*: a.a., s. 193 f. *C. V. Christensen*: a.a., s. 472 f.
- ³⁰ *Lorenzo J. Greene*: a.a., s. 352. Negerhandelskommissionens forestilling, s. 26, der findes på RA, V-gRtk. i pk. Dokumenter vedk. kommissionen for negerhandelens bedre indretning og ophævelse, samt efterretninger om negerhandelen og slaveriet i Vestindien, 1783–1806. „Haabet Galley“: Farefulde danske sørejser, 1969, s. 44 f. *Lorentz Bie*: a.a., passim. *C. V. Christensen*: a.a., s. 464 f. og 472. *H. W. Harbou*: a.a., passim. *Mannix og Cowley*: a.a., kap. IV og V.
- ³¹ *Philip D. Curtin*: a.a., s. 278 f. *Mannix & Cowley*: a.a., s. 112 og 159 f. Et kort over trekanttruten findes hos *Dieudonné Rinchon*: Le Trafic négrier, Bruxelles-Paris 1938, s. 46. *P. E. Isert*: a.a., s. 305 og 316. *H. W. Harbou*: a.a., s. 194 og 197. Tabel 2. *J. H. Parry and P. M. Sherlock*: A Short History of the West Indies, 2. udg. 1968, s. 109 og 129 f.
- ³² *Mannix & Cowley*: a.a., s. XI og kap. 6, cit. fra s. 150. Instruktions for kaptajnen cit. note 21 § 41 og overmesteren § 17 og 18. Instruktion for L. J. Davis, cit. note 21 § 13.
- ³³ Spisetakster: Det vestindisk-guineiske Kompagni nr. 195, der har været udstillet i RA's permanente udstillings montre 21 nr. 19 og 20. Spisetaksten for slaverne er fot. gengiv. i bd. 8 af Vore gamle Tropekolonier, 2. udg. 1968, s. 148. Besætningens spisetakst ligner en spisetakst fra 1752 fra Frederik V's søkrigsartikler (fot. gengiv. hos *Øvind Larsen*: Schiff und Seuche 1795–1799, Oslo 1968, s. 69). Instruktion for kaptajnen cit. note 21 § 27 og 33.
- ³⁴ Farefulde danske sørejser, 1969, s. 47. *Lorentz Bie*: På togt med en dansk slavefregat, Verden og vi 21. årg., 1931, nr. 12, s. 15, jfr. s. 23. GK nr. 94 og 95, s. 208 og nr. 113, s. 304.
- ³⁵ *P. E. Isert*: a.a., s. 318 ff. *C. V. Christensen*: a.a., s. 464 ff. og 471 f. Om vandforsyningen på slaveskibe jfr. *Georg Nørregaard*: Vandmangelen på „Haabet Galley“ 1724, Farefulde danske sørejser, 1969, s. 41–55. *Mannix & Cowley*: a.a., kap. 6.
- ³⁶ *Mannix & Cowley*: a.a., kap. 5. Instruktion for kaptajnen cit. note 21 § 33–35. Instruktion for overmesteren cit. note 21 § 9. Instruktion for L. J. Davis, cit. note 21 § 15. *C. V. Christensen*: a.a., s. 466. *P. E. Isert*: a.a., s. 309 og 318. Akvarellen er gengivet i farver på omslaget af *Thorkild Hansen*: Slavernes skibe, 1968. Om kulsejl se *Erling Pade*: Kulsejlet og andre ældre ventilationssystemer, 1972. Om akvarellen jfr. *H. W. Harbou*: a.a., s. 195.
- ³⁷ Instruktion for kaptajnen cit. note 21 § 33 og 35. GK nr. 21 (Kystdokumenter 1775–78), pro memoria nr. 1098 fra år 1777. Den vestindiske Regerings skrivelse ... om ... at forsyne St. Croix med negre, cit. note 3. *Knud Klem*: a.a., s. 52 ff.

- ³⁸ *Mannix & Cowley*: a.a., kap. 5. *Lorentzo J. Greene*: a.a., s. 348. *L. F. Rømer*: Tilforladelig Efterretning om Kysten Guinea, 1760, s. 240 f. *P. E. Isert*: a.a., s. 306. *C. H. Bonne*: Sørejser paa Europas kyster og kysten af Guinea, Thisted 1833, s. 82 og passim. Instruktion for overmesteren (kirurgen) cit. note 21 § 5, 8, 10 og 14–16. Instruktion for L. J. Davis cit. note 21. Den vestindiske Regerings skrivelse ... ang. ... at forsyne St. Croix med negre cit. note 3. *H. W. Harbou*: a.a., s. 196.
- ³⁹ *Mannix & Cowley*: a.a., kap. 5 og 6. *Philip D. Curtin*: a.a., kap. 10. Instruktion for kaptajnen cit. note 21 § 42. GK nr. 88, 10/7 1768.
- ⁴⁰ *Herluf Nielsen* (udg.): J. L. Carstens, En almindelig beskrivelse om alle de danske, amerikanske eller west-indiske eylande, Danske Magazin 8. rk. 3. bd. 3–4 hft., 1970, s. 230 f. Udg. (sst., s. 176 f.) har peget på, at visse ting taler imod at gøre Carstens til forfatter af omtalte beskrivelse. Forfatterspørgsmålet er imidlertid ikke afgørende for denne sammenhæng. *Reimert Haagensen*: Beskrivelse over eylandet St. Croix i America i Vestindien, 1758, s. 63 ff. *L. F. Rømer*: Tilforladelig efterretning om negotien på Kysten Guinea, 1756, s. 59 f.
- ⁴¹ Instruktion for kaptajnen cit. note 21 § 32 og 43–44. GK nr. 23. „Rio Volta“s slavelast 1781: RA. V-gRtk. i pk. Schimmelmanske papirer vedk. Kommissionerne betræffende Guinea og negerhandelen, samt forskellige vestindiske papirer 1778–1809. „Fredensborg“s slavelast 1779: RA. Vestind. lokalark. Et hft. kaldet Forhandlingsregning over ... „Fredensborg“s cargaison ... 1779 i pk. Regnskab for kgl. fartøjer, Tag B reol 17th 3.5. „Upervanik“s og „Kongenshaab“s slavelaster 1785: Vestind. lokalark. Et bd. kaldet Hovedbog over forskellige skibes cargaison 1785, Tag B reol 28th 1.2. Sidstnævnte må formodes at stamme fra Det østersøisk-guineiske Kompagnis arkiv på St. Croix. Disse kilders tal for nævnte 4 slavelaster er identiske med tabel 11 og 12's tal i *Green-Pedersen*: a.a., 1971, s. 192 ff. Tabel 11 og 12 er baseret på andet arkivmateriale. *P. E. Isert*: a.a., s. 320 f. *C. V. Christensen*: a.a., s. 467 f. St. Thomas auktionsprotokol 1756 23/8 i Vestind. rev. rgsk. Auktionsprotokol, pk. nr. 1. En avisannonce er fotografisk gengivet i *Vore gamle Tropekolonier* bd. 2, 1966, s. 155. Negerhandelskommissionens forestilling cit. note 30, s. 19, jfr. *Minerva*, april 1792, s. 52.
- ⁴² *Gaston-Martin*: L'Ère des négriers (1714–1774), Paris 1931, s. 113 ff. *Mannix & Cowley*: a.a., s. 123 f. *Waldemar Westergaard*: a.a., s. 144.
- ⁴³ Jfr. *Philip D. Curtin*: a.a., s. 275 f., hvor der nævnes en række eksempler på skøn fra 13–33 %. *Reginald Coupland*: The British Anti-Slavery Movement, 2. udg. London 1964, s. 24. *Jens Vibæk* i bd. 2 af *Vore gamle Tropekolonier*, 2. udg. 1966, s. 174. V. angiver ikke nogen kilde for procenten af døde på engelske skibe, men den eneste udenlandske fremstilling, han nævner, er Couplands. *Georg Nørregaard* i bd. 8 af *Vore gamle Tropekolonier*, 2. udg. 1968, s. 146 f., og i *Farefulde danske sørejser*, 1969, s. 22.
- ⁴⁴ *Jens Vibæk* i a.a., sst. Om muligheden af at beregne procenten af døde

- med decimaler, jfr. anm. til tabel 1. *Philip D. Curtin*: a.a., s. 275 ff. Jfr. *Mannix & Cowley*: a.a., kap. 9. *Dieudonné Rinchon*: a.a., s. 243-305. *Herbert S. Klein*: *The Trade in African Slaves to Rio de Janeiro, 1795-1811: Estimates of Mortality and Patterns of Voyages*, *The Journal of African History*, X, London 1969, s. 533-549.
- ⁴⁵ *Curtin*: a.a., s. 275 f. Negerhandelskommissionens forestilling cit. note 30, s. 18. Jfr. *Minerva*, april 1792, s. 51. *Jens Vibæk* i a.a., s. 174.
- ⁴⁶ *Rinchon*: a.a., s. 243-305. *Klein*: a.a., s. 538.
- ⁴⁷ *Philip D. Curtin*: a.a., s. 284. Clarksons tal cit. efter *Mannix & Cowley*: a.a., s. 151 ff.
- ⁴⁸ Sst., s. 148 ff. *W. E. Minchinton*: *The Voyage of the Snow Africa*, *The Mariner's Mirror*, vol. 37 No. 3 1951, s. 194.
- ⁴⁹ *C. V. Christensen*: a.a., passim. Jfr. *Green-Pedersen*: a.a. 1971, s. 174, note 49.
- ⁵⁰ *Eric Williams*: a.a., s. 166. *Philip D. Curtin*: a.a., s. 285. *Øivind Larsen*: a.a., s. 183 ff. og passim. *Herbert S. Klein*: a.a., s. 549 og passim.
- ⁵¹ Farefulde danske sørejser, 1969, s. 118.
- ⁵² Der findes her talrige skibsbøger bevaret, jfr. VA XIV, s. 273 ff., på grundlag af hvilke jeg håber senere at kunne offentliggøre en undersøgelse. Efter at denne artikel er gået i trykken, er jeg gennem *Pieter C. Emmer*: *The History of the Dutch Slave Trade, A Bibliographical Survey*, *The Journal of Economic History*, Vol. XXXII, New York 1972, s. 742, blevet opmærksom på, at W. S. Unger har beregnet, at procenten af døde negre på en gruppe af skibe fra det Middelburgsche Commercie Compagnie var 12.3 %, og at procenten af døde søfolk var 17.9 %. Dette understreger yderligere, at procenterne af såvel døde negre som søfolk er meget høje på den her behandlede gruppe af danske slaveskibe.

Tabel 1. Dødeligheden på 35 rejser med 20 danske slaveskibe fra 1777-89.

Afrejseår fra Danmark	Afrejseår fra Afrika	Skibets navn	Søfolk			Negre		
			Antal	Døde absolut	%	Antal	Døde absolut	%
1777	1778	„Christiansborg“s 1. rejse	42	10	24	304	43	14
1777		„Fredensborg“s 1. rejse	46	9	20	421	145	34
1777		„Rio Volta“s 1. rejse	46	6	13	472	101	21
1778	1779	„Accra“s 1. rejse	48	5	10	429	2	0
1779		„Christiansborg“s 2. rejse	42	9	21	592	40	7
1779	1780	„Ningo“s 1. rejse	45	17	38	475	37	8
1780	1781	„Rio Volta“s 2. rejse	46	2	4	469	78	17
1780		„Fredensborg“s 2. rejse	42	7	17	540	30	6
1781		„Kammerherre Schack“s 1. rejse	45	13	29	450	50	11
1780		„Accra“s 2. rejse	48	21	44	592	265	45
1781	1782	„Grev E. Schimmelmann“s 1. rejse	46	9	20	533	30	6
1781		„Upernavik“s 1. rejse	31	8	26	215	12	6
1781		„Ningo“s 2. rejse	48	3	6	483	25	5
1781		„Gregers Juel“s 1. rejse	45	26	58	298	112	38
1782		„Julianehaab“s 1. rejse	46	9	20	302	14	5
1782	1783	„Grev Moltke“s 1. rejse	50	20	40	511	93	18
1782		„Geheimeraad Stampe“s 1. rejse	45	15	33	331	42	13
1782		„Rio Volta“s 3. rejse	48	4	8	300	19	6
1782		„Geheimeraad Stemann“s 1. rejse	50	15	30	410	46	11
1783		„Geheimeraad Guldberg“s 1. rejse	50	20	40	250	103	41
1783		„Upernavik“s 2. rejse	33	13	39	197	4	2
1783	1784	„St. Thomas“ 1. rejse	45	23	51	213	25	12
1783		„Kongens Haab“s 1. rejse	50	28	56	211	24	11
1782		„Christiansborg“s 4. rejse	60	25	42	407	56	14
1783		„General Huth“s 1. rejse	50	24	48	260	102	39
1783		„Grev E. Schimmelmann“s 2. rejse	43	26	60	352	56	16
1783		„Grev Thott“s 1. rejse	50	17	34	286	33	12
1783	1785	„Grev Bernstorff“s 2. rejse	46	32	70	196	81	41
1783		„Fredensborg“s 3. rejse	56	35	63	290	61	21
1784		„Julianehaab“s 2. rejse	42	14	33	237	27	11

1784	1786	„Rio Volta“s 4. rejse	44	26	59	350	36	10
1785		„Christiansborg“s 5. rejse	46	4	9	452	46	10
1786	1787	„Julianehaab“s 3. rejse	42	2	5	410	33	8
1787	1788	„General Huth“s 2. rejse	41	15	37	270	21	8
1788	1789	„Fredensborg“s 4. rejse	40	9	23	301	14	5
Totaltal og procenterne af døde i middeltal			1597	521	33	12809	1906	15

Kilde: Specification over det med ... skibe fra januar 1777 til medio november 1790 til ... Guinea udgangne og på rejsen bortdøde skibsmandskab og Tabel litr. A til negerhandelskommissionens forestilling af 28. december 1791. Begge på RA, V-gRtk, i pk. Dokumenter vedk. kommissionen for negerhandelens bedre indretning og ophævelse, samt efterretninger om negerhandelen og slaveriet i Vestindien, 1783-1806.

Anm.: Skibe, der ikke findes i begge originaltabeller med alle nødvendige oplysninger, er udskudt. Af specifikation over det døde skibsmandskab er derfor udskudt „Postillionen“ 1779, „Grev Bernstorff“s 1. rejse 1780, jagten „St. Helena“ 1783, „Gregers Juell“s 2. rejse 1784, „Julianehaab“s 4. rejse 1789 og „General Huth“s 3. rejse 1790. Af tabl. litr. A er derfor udskudt „Admiral Kaas“ 1. rejse 1784, „Prins af Bevern“s rejse 1784, „Ningo“s 3. rejse 1785, „Grev Moltke“s 2. rejse 1785, „Admiral Kaas“ 2. rejse 1786, „Ningo“s 4. rejse 1787, „Grev Moltke“s 3. rejse 1788 og „Admiral Kaas“ 3. rejse 1789. Af begge tabeller er „Kammerherre Schack“s 2. rejse udskudt, fordi der mangler tal for døde negre. Endvidere er forliste skibe udskudt: „Accra“s 3. rejse 1783, „Prins Frederikshaab“s 1. rejse 1785, „Geheimeraad Stampe“s 2. rejse 1785. Briggen „Ada“s rejse er udskudt, fordi den lange tid, der gik mellem afrejsen fra København (1783) og afrejsen fra Afrika (1787) må forklares ved, at den har foretaget flere rejser i denne periode, jfr. Knud Klem: Det kgl. østersøisk-guineiske Handelselskab, Handels- og Søfartsmuseets årbog, 1970, s. 61. Endelig er „Christiansborg“s 3. rejse udskudt, fordi procenten af døde (19 %) i tabl. litr. A til negerhandelskommissionens forestilling afviger meget fra procenten af døde (27 %) i den til tabel 2 anvendte kilde. For søfolkenes vedkommende er procenttallene afrundet, fordi de absolutte tal er så små, at blot en død sømand fra eller til vil medføre en ændring af procenttallene på $\pm 2-3$. For negrene kan vi sammenligne negerhandelskommissionens tabel med Den vestindiske Regerings tabel, jfr. tabel 2. Alle 17 slavetransporter i sidstnævnte tabel er også omtalt i førstnævnte, men tallene for „Grev E. Schimmelmann“s 2. rejse og „Grev Bernstorff“s 2. rejse er så ufuldstændige i sidstnævnte, at vi må se bort fra dem. For de øvrige 15 skibe stemmer tallene nøjagtigt for de 6, hvorimod de afviger for de resterende 9. Beregner man procenterne med én decimal for døde negre på de 15 skibe, bliver den gennemsnitlige numeriske afvigelse pr. skib mellem de to tabellers tal 1,6 %. Procenten af døde er derfor ikke nærmere bestemt, end at man kan diskutere rigtigheden af at medtage det sidste hele tal. Nu ligger den ene tabels tal ikke hele tiden over den andens, hvorfor den gennemsnitlige numeriske afvigelses størrelse ikke med hele sin vægt influerer på middeltallene. For 6 af de 9 skibe, hvor tallene afviger, opgives antallet af slaver solgt i Vestindien ens, hvorimod tallene for slaver købt i Afrika og døde slaver afviger. Det drejer sig om „Fredensborg“s 1. rejse, „Accra“s 1. rejse, „Christiansborg“s 2. rejse, „Ningo“s 1. rejse, „Upervik“s 2. rejse og „Christiansborg“s 5. rejse. Kun for „Christiansborg“s 3. rejse afviger tallene så meget, at det volder problemer; ellers øger en sammenligning mellem tabel 1 og 2 kun tiltroen til originaltabellernes pålidelighed.

Tabel 2. Dødeligheden blandt negrene under rejsen og i salgsperioden på 14 rejser til St. Croix med 9 danske slaveskibe fra 1778–87.

Skibets navn	Af- rejseår fra Afrika	An- komstår og dato	Hvorlænge salgs- forhand- lingerne har varet	Antal negre indkøbt i Afrika	Døde					
					På kysten og på rejsen		På St. Croix		Summa	
					Ab- solut	% af samtlige døde	Ab- solut	% af samtlige døde	Ab- solut	%
„Christiansborg“s 1. rejse		1778 24/5	29/5 –27/7	304	27	63	16	37	43	14
„Fredensborg“s 1. rejse	1778	1779 10/2	22/2 –19/4	421	102	71	41	20	143	34
„Rio Volta“s 1. rejse		1779 18/3	23/3 –19/4	472	77	76	24	24	101	21
„Accra“s 1. rejse		1779 22/5	31/5 –21/6	440	10	77	3	23	13	3
„Christiansborg“s 2. rejse	1779	1779 6/12	13/12–28/12	576	10	43	13	57	23	4
„Ningo“s 1. rejse	1780	1780 29/8	6/9 –20/9	476	22	58	16	42	38	8
„Rio Volta“s 2. rejse		1781 2/6	11/6	469	71	91	7	9	78	17
„Fredensborg“s 2. rejse	1781	1781 16/11	23/11–29/11	540	26	87	4	13	30	6
„Accra“s 2. rejse		1781 30/8	14/9 –29/9	592	230	89	27	11	257	43
„Gehr. Stampe“s 1. rejse		1784 1/6	1/6 –15/6	331	41	98	1	2	42	13
„Gehr. Guldborg“s 1. rejse	1783	1784 29/2	27/2 –28/2	250	102	99	1	1	103	41
„Upernavik“s 2. rejse		1785 9/3	9/3 –23/3	201	5	63	3	38	8	4
„Christiansborg“s 5. rejse	1786	1786 18/12	18/12–19/12	457	49	96	2	4	51	11
Briggen „Ada“	1787	1787 28/6	28/6 –30/6	120	1	100	0	0	1	1
Totaltal og proc. af døde i middeltal				5649	773	83	158	17	931	16

Kilde: Tabel litr. A til Den vestindiske Regerings skrivelse af 15. oktober 1787 om den sikreste måde jævnligt at forsyne St. Croix med negre. Salgsforhandlingernes længde er dog taget fra tabel litr. B til samme skrivelse. Nu på RA, V-gRtk i pk. Om negerhandelens afskaffelse (korrespondance med kommissionen etc.) 1788–1847. Numrene for skibenes rejser og afrejseårene fra Afrika er taget fra den til tabel 1 anvendte kilde.

Anm.: „Christiansborg“s 3. rejse er udskudt, fordi der er tvivl om tallene for døde, jfr. anm. under tabel 1. „Grev E. Schimmelmann“s 2. rejse og „Grev Bernstorff“s 2. rejse er udskudt, fordi statistikken over de døde negre er ufuldstændig. Tallene for negre indkøbt i Afrika ved „Fredensborg“s 1. rejse og ved „Christiansborg“s 2. rejse er af Jens Vibæk i Vore gamle Tropekolonier, 2. udg. 1966, s. 172 f., rettet fra henholdsvis 421 og 576 til henholdsvis 419 og 575. Tallet 419 må Vibæk være kommet til ved at lægge de 276 i Vestindien solgte slaver (jfr. tabel 12 hos Green-Pedersen, a.a., 1971 s. 196 f.) til de 143 døde. Dog havde det nok været bedre at rette antallet af døde til 145, idet negerhandelskommissionens tabel har dette tal, jfr. tabl. 1. Jeg har valgt trods det modstridende i tallene at undlade at rette, da det er uvist, om de to sidste negre er døde på rejsen eller i salgsperioden. Tallet 575 er Vibæk kommet til på analog måde, men her er det ikke muligt ved hjælp af negerhandelskommissionens tabel at kontrollere Vibæks rettelse. Knud Klem (Det kg. oktr. østersøisk-guineiske Handelsselskab, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1970, s. 32 f.) har fra overskattedirektionens arkiv fremdraget tal for slavelasterne fra „Christiansborg“s 1. og 2. rejse, „Fredensborg“s 1. rejse, Rio Volta“s 1. rejse og „Accra“s 1. rejse. Klems tal ligger lidt over tallene i tabel 1 og 2, men det kan skyldes, at hans tal inkluderer slaver transporteret for privat regning. Om afrundingen af tabellernes procenttal, jfr. anmærkningen under tabel 1.

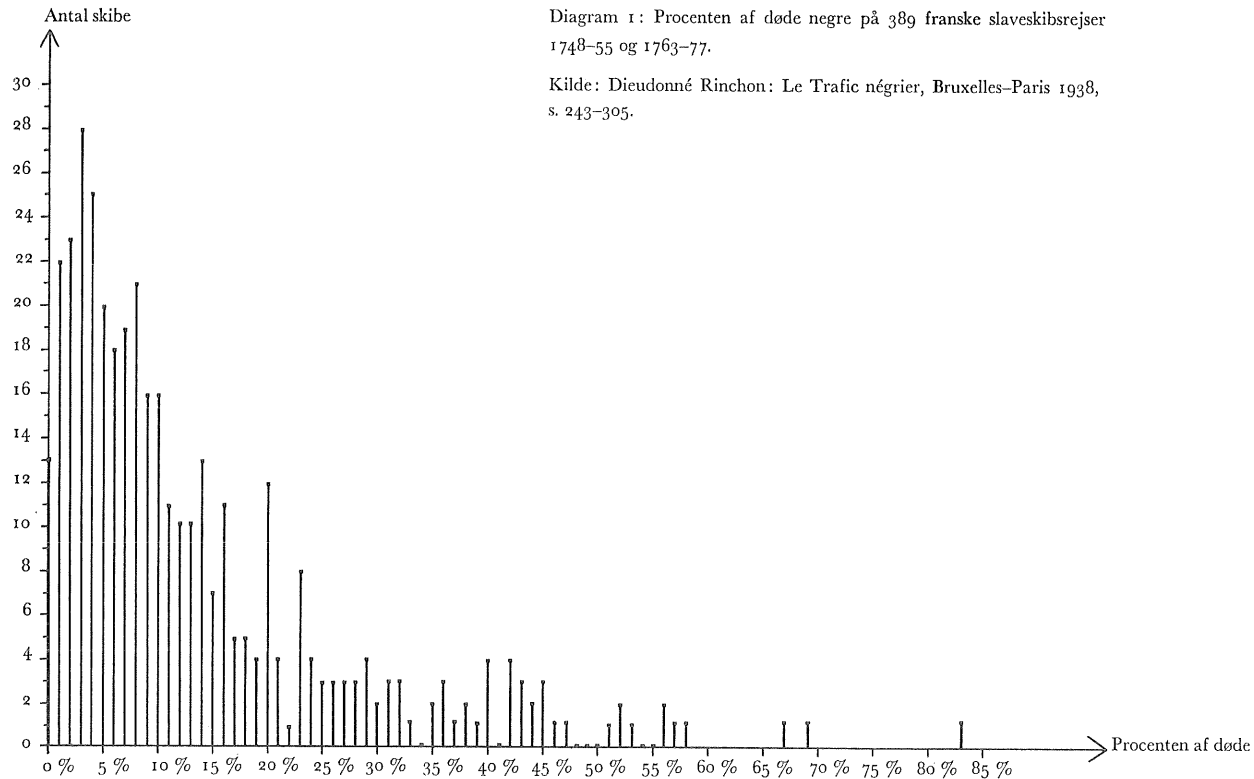


Diagram: Percentage of dead negroes on 389 French slaveship voyages 1748-55 and 1763-77.

CONDITIONS ON DANISH SLAVESHIPS,
IN PARTICULAR RELATING TO
THE MORTALITY, 1777-89

Summary

In 1791 a commission under the Danish Treasury and Customs Department investigated the slave trade carried on by Denmark. This commission collected statistics on the death rate of negroes and crews aboard the slavers. Tables 1 and 2 are based on this material, some of which has been published and used before, amongst others by Jens Vibæk. As with much historical source material it is difficult to ascertain its origins and just what the figures actually cover. In the case of the negroes one may compare the number of deaths (table 1), which the successors of the Baltic-Guinea Company gave the commission, with the figures supplied by the government of the Danish West Indies (table 2). In a couple of instances the discrepancy is so great that the figures for the ships in question have been rejected, just as table 1 only includes those vessels for which we know the number of deaths of both negroes and crew. As to the crews, unfortunately we do not know for sure whether the figures only include seamen who died or deserters as well. Most probably only the former. As the records of the Baltic-Guinea Co. have been lost, the evidence produced by the commission has had to be supplemented by other material about the voyages of the slavers which has survived by chance. Of great value are the papers of a captain of one of the slavers (Jens J. Berg), a ship's surgeon (P. E. Isert), a ship's purser (P. M. Schmidt) and a slave trade director (J. G. Moltke). In addition information about Danish slaveships collected by Waldemar Westergaard, Lorentz Bie, Georg Nørregaard, Aage Rasch and Knud Klem has been included as well as some items from the well-preserved records of the Bargum Trading Society. In this way it is hoped that it has, at the same time, been possible to present, in popular form, a survey of the research which has been done on Danish slave trading and particularly on living conditions on the slaveships.

Table 1 shows that the percentage of deaths varies so much that the mean figure (which is simply the summary average of the total number) is not a typical example of the number of deaths on board. The average number for negro deaths (15 %) never occurs in the table at all. More usual were 6 % and 11 %, which both occur four times. The average for deaths among crews (33 %) only occurs twice. From diagram 1 we can see that this was also the case on board French slave ships. On the basis of evidence collected by Dieudonné Richon we can work out the percentage of negroes who died during 389 voyages. The average number (13 %) occurs on 10 occasions. The most typical percentages were 3, 4, 2, and 1 % which occurred 28, 25, 23 and 22 times respectively. From Danish material we can calculate how long eight ships took over the voyage. On an average it was about two years. Both

Danish and foreign sources reveal that a larger percentage of seamen than negroes died. Mannix and Cowley give three reasons for this: 1) Stopovers along the West coast of Africa exposed the crews to serious risks, 2) Crews were treated worse and given poorer rations than the slaves, 3) Crews had to make the complete triangular voyage while slaves only suffered a third of it. Several sources mention the lengthy stopovers the Danish slave ships made in Africa and the serious consequences these could have, but Danish evidence does not seem to confirm that the crews were worse off on board,—on the contrary. Moreover Mannix and Cowley's claims are based on abolitionist literature which was concerned to emphasize just how wretched the conditions were which the crews suffered. Philip D. Curtin, unlike Mannix and Cowley, claims that the duration of the voyage did not affect the death rate among seamen. As we can only in very few cases establish how long the voyage took, this claim is difficult to substantiate. I hope it will be possible to return to this point later in an analysis of the Bargum Trading Society. The wealth of material from this society ought also to throw light on a number of questions concerning life aboard Danish slaveships and Denmark's slave trade in general, which it has not been possible to answer because of the inconsistencies in the sources used in this study.

Another question which is not touched upon in this article is why more negroes and crew died aboard these Danish vessels than aboard those of other countries. All that is certain is that there are no grounds for believing Jens Vibæk's suggestion that slaves were treated worse aboard Danish ships. As far as we can tell today Danish slavers do not seem to have treated their slaves very differently from slavers of other nations. The assortments of goods appears to have been similar and so, too, was the way vessels were equipped. Nevertheless much research still remains to be done. Moreover, contrary to what Georg Nørregaard says, it was not unusual for slaves to revolt aboard Danish ships. We know at least of eight such uprisings and one attempt: five of them are described in detail. Only in one instance were the negroes successful in taking over the ship. A point worth mentioning is that sales of negroes in the Danish West Indies do not appear to have been a "scramble" but to have taken place like any other public auction of personal property.