

## Dansk slavehandel – en underskudsforretning?

I 1765 fik den københavnske handelsmand Henning Frederik Bargum med kompagniet: "Det kongelige octrojerede danske guneiske Handelsocietet" oktroj på den danske slavehandel for 30 år. Kompagniet overtog driften af de danske handelsstationer på Guineakysten, skibe blev indkøbt og projektet kom i gang, men det kom ikke helt til at gå som planlagt. Efter ti år med store tab, lukkede kompagniet, men hvad var det, der gik galt, og hvorfor kunne Guineisk Kompagni, som det kom til at hedde, ikke få slavehandelen til at give et overskud?

For at besvare det spørgsmål, har forfatteren, der er museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet, her lavet en forsøgsvis gennemgang af kompagniets økonomi gennem årene 1765-77. Undersøgelsen beskæftiger sig med skibene, deres udrustning, indkøb af handelsvarer samt køb og salg af slaver, medens kompagniets sukkerhandel, ikke er inddraget i undersøgelsen.

Det skal også understreges, at da det kun er dele af kompagniets arkiv, der er bevaret, er undersøgelsen og de efterfølgende konklusioner selvfølgelig forbundet med en del usikkerhed. Ligesom yderligere gennemgang af de bevarede dele af arkivet vil kunne bringe nye oplysninger og regnskabstal for dagen, der vil kunne præcisere de økonomiske problemer yderligere.

### Indledning

Vognen holdt ud for Amaliegade nr. 18. Vi ved ikke, hvad tid på dagen det var, men året var 1774, og det har nok været i begyndelsen af april. Dette fordi 2. april var sidste gang, hans underskrift optræder blandt de øvrige direktørers efter dagens direktionmøde i det kompagni, hvor han var overdirektør.<sup>1</sup> Han har nok været alene, da han kom ud og steg ind i den ventende vogn, for på trods af succes og stateligt palæ i Amaliegade var han i december 1766 blevet skilt fra sin hustru.<sup>2</sup>

Han var alene, hans kompagni var ved at gå fallit, om han selv var fallit, er usikkert. Men nu lukkede vogndøren sig efter ham, og kuskens satte i gang. En af datidens mest fremtrædende erhvervsfolk, Henning Frederik Bargum, var nu – helst så stille som muligt, der var jo en del kreditorer – på vej ud af landet.

Henning Frederik Bargum var, indtil han forlod landet i 1774, anset som en af Københavns førende forretningsmænd. Han blev født i 1733 i København ud af en familie af handelsfolk og købmænd. Hans far var lærredshandler, og

---

1 Guineisk Kompagni nr. 1.

2 Nystrøm: *Luxdorph* vol. 1, side 290.

hans mors søster var gift med Carl Hieronimus Gustmeyer, en af byens førende tømmerhandlere. Familien Gustmeyer boede fornemt i en større ejendom, Ved Stranden i det nuværende nr. 14, som Gustmeyer for en pris af 5.000 rigsdaler (rdl.) i 1743 havde overtaget fra Sara Hedwig Schrader, enke efter borgmester Micael Worms.<sup>3</sup>

Med den baggrund faldt det naturligt, at også unge Bargum skulle gøre karriere inden for handel. Han blev derfor ansat i mosterens handelshus, og da gamle Hieronimus Gustmeyer døde i 1756, valgte enken at fortsætte firmaet. Bargum blev udnævnt til kompagnon og kom bl.a. til at forestå indkøbene i forbindelse med handelshuset Gustmeyers store leverancer af tømmer til orlogsflåden. I 1762 giftede han sig med datteren af huset, Barbara Eleonora Gustmeyer, og dermed var Bargum ikke alene kompagnon, men også svigersøn. At handle med tømmer var handelshuset Gustmeyers Enke, som det nu hed, væsentligste aktivitet, men Bargum var ung, fuld af initiativ og ville gerne udvide. Pr. 31. december 1760 blev han således General-Tobaksdirektør, og dermed overtog han monopolet på importen af tobak til Danmark.

At overdrage dét monopol til den unge driftige og fremadstormende Henning Bargum vakte fra begyndelsen en del bekymring. Ikke blot blandt Københavns befolkning, men også inden for byens styre. Samtidigt med at Bargum overtog monopolet, skrev stadens 32 rådmænd da også en indsigelse over monopo-

let til kongen. Problemet var, at Bargum ifølge aftalen skulle betale 100.000 rigsdaler om året til Generaltoldkammeret for monopolet. Der var derfor en udbredt nervøsitet for, at den store afgift, samt Bargums ønske om også at tjene på monopolet, ville gøre tobakken så dyr, at det økonomisk ville gå hårdt ud over både byens tobakshandlere og den almindelige befolkning. Uroen bredte sig, og en protestskrivelse blev slået op på døren til Holmens Kirke. Byens politimester måtte rykke ud og berolige med en forsikring om, at byens befolkning fremover var sikret "lige så meget tobak for en skilling som tidligere."<sup>4</sup>

Den ny monopolindehaver fik dog ikke lang tid i stillingen. Et hurtigt opstået dårligt samarbejds-klima mellem Bargum og Generaltoldkammeret medførte, at Bargum allerede i marts 1761 igen blev frataget monopolet. Så det er nok tvivlsomt, om han overhovedet nåede at få importeret noget tobak.

I 1764 overtog Bargum franskmændene Douilhacs hattefabrik, og ved siden af det havde han også en fabrik, hvor man forarbejdede fiskebenene til brug for damernes underskørter. Fiskebenene blev formet som store ringe, der dannede et klokkeformet stativ, som et lærredsskørt eller fiskebensskørt, som det hed, blev spændt ud over. Fiskebensstativer dukkede op i begyndelsen af 1700-tallet, og modent stammede fra Spanien, hvor det hed "vertugade".<sup>5</sup> Fiskebens "klokken" brugtes dermed i forbin-

---

3 Trier, side 173.

---

4 Trier, side 176.

5 Andersen, side 29.

delse med et lærredsskørt, og da Bargums far, som nævnt ovenfor, var lærredshandler, er det ikke utænkeligt, at Bargum har overtaget virksomheden fra sin far.

Tobaksmonopolet gik som nævnt ikke så godt, og også senere skulle Bargum optræde i lidt uheldige roller inden for byens erhvervs-liv. I 1769 blev han således involveret i en lidt tvivlsom lånetransaktion, idet han, i samarbejde med handelsmanden Frederick de Coninck, fra handelskredse i Antwerpen havde fremskaffet et lån på 15.000 rdl.<sup>6</sup> Dem lånte Bargum videre til understyrmænd Mouritz de With om bord i Asiatisk Kompagnis skib FREDENSBORG SLOT,<sup>7</sup> der tog pengene med til Kanton. Uheldet var bare, at købmand Bildsted i København også gjorde krav på pengene. Ifølge dom i Hof- og Stadsretten vandt Bildsted og blev tildømt halvdelen af kapitalen, medens den anden halvdel blev tildømt kongen. Men hvad kunne det hjælpe, pengene var på vej til Kanton, hvor planen nok var, at de, med et moderne udtryk, skulle sættes i arbejde. For den slags var der i datidens Kanton store og profitable muligheder.

Efterhånden som forretningen blev udvidet, og der blev tjent flere penge, følte Bargum, at han og hustruen nok kunne bo noget mere standsmæssigt. I årene 1764-65 lod han derfor i Amaliegade og som nabo til Amalienborg opføre en ny ejendom til sig og familien. Det nuværende Amaliegade nr. 18. Et palæ, i dag

kendt som Det gule Palæ, i fransk rokokostil på tre etager og ni fag med høj kælder samt domestik-etage under det høje mansardtag. Palæet var tegnet af tidens store franske arkitekt Nicolas-Henri Jardin, der egentlig var i landet for at opføre Frederikskirken (nu Marmorkirken). Ved siden af det fik Jardin også tid til at tegne Sølvgades Kaserne, Almindelige Hospital i Amaliegade, nedrevet 1896, ligesom han indrettede Moltkes Palæ i Amalienborg. Så det var tidens førende arkitekt, der byggede standsmæssigt til en af byens førende handelsmænd. En forretningsmand der kendte sin værdi, en karismatisk person der var om sig og fik ideer. I dag ville vi kalde ham en rigtig "iværksætter" – om end af den kreative slags. Lidt for kreativ måske, og det var nok det, der i 1764, det år han flyttede ind i sit nyopførte palæ og befandt sig på toppen af sin karriere, medførte, at han og svigermøder Gustmeyer besluttede sig for at gå ind i en helt ny branche – de ville være slavehandlere!

### Den danske slavehandel før 1765

Den danske interesse for at handle på Guineakysten blev indledt i 1625, da Christian IV for en periode af otte år gav et konsortium ledet af hollænderen Jan de Willum, der i 1616 også havde været initiativtager til oprettelsen af Det ostindiske Kompagni, monopol på den danske handel på Guineakysten, Brasilien, Vestindien og Virginia.

Det kom der nu ikke meget ud af, og først under Frederik den III, hvor monolet var givet videre til den københavnske handelsmand Jens Lassen, fik man afsendt det første danske

6 Nystrom: *Luxdorff* vol. I, side 150.

7 Kay Larsens Arkiv. Det kongelige Bibliotek.



Det gule Palæ blev i 1765 opført til den unge fremadstormende handelsmand Henning Frederik Bargum, der samme år flyttede ind i sit nye palæ, tegnet af tidens store arkitekt Nicolas-Henri Jardin. Små ti år fik Henning Bargum i sit palæ, så gik han fallit, efter at han med Guineisk Kompagni havde involveret sig i slavehandel på Guineakysten. I 1774 forlod Bargum landet og efterlod sig et kompagni, der var på vej mod konkurs. Hans efterladte palæ blev i 1810 overtaget af kongehuset som gæstebolig for kongehusets slægtninge, og siden 1983 har bygningen huset Hofmarskallatet.

(Foto Kirsten Jappe for Handels- og Søfartsmuseet)

The Yellow Mansion erected in 1765 by the young up-and-coming merchant Henning Frederik Bargum, who in the same year moved into his new mansion, designed by one of the great architects of the time, Nicolas-Henri Jardin. Henning Bargum had less than ten years in his mansion before going bankrupt after getting himself and his Guinean Company involved in the slave trade on the Guinean coast. In 1774 Bargum left the country leaving behind a company bound for bankruptcy. In 1810 his abandoned mansion was taken over by the Danish Royal Family as a guest residence for their relatives. Since 1983 it has been the domicile of the Lord Chancellor's Office.

(Photo Kirsten Jappe for the Danish Maritime Museum)

skib til Guineakysten. Skibet, NELDEBLADET, blev dog ikke sendt efter slaver, men efter guld, elfenben, palmeolie og sukker. Rejsen forløb godt, den gav overskud, og importen af det sukker, skibet medbragte, bevirkede, at man bag Børsen, måske noget optimistisk, opførte Københavns første hus til forarbejdning af importeret råsukker. Af guldet blev der i 1657-58 præget nogle gulddukater. Også i andre europæiske lande begyndte man at præge mønter af det guld, man fik fra Guinea. Således også i England, men de første engelske guldmønter, guineas, blev ikke præget før 1663.

I årene efter gled Jens Lassen ud af handelen på Guineakysten, der blev overtaget af et konsortium med base i Glückstadt. Flere skibe blev sendt af sted, og fra 1657 fik man også de første forter på kysten. Glückstadtkompagniet havde dog besvær med at få handelen til at give overskud. På papiret så det udmærket ud, omkring 2-3 skibe blev afsendt hvert år med en last indkøbt i enten Amsterdam eller Hamburg.<sup>8</sup> Værdien af de medsendte laster lå på omkring 10.000 rdl. om året, og fortjenesten på de varer, skibene brage hjem: sukker, enten fra São Tomé eller Vestindien, samt guld, elfenben og palmeolie, indbragte, efter at udgifter til skibe, udrustning og besætninger var trukket fra, omkring 100 %.

Det var i heldigste tilfælde, for priserne på returlasten svingede med tilførslen. Danmark var jo ikke det eneste land, der handlede på Guineakysten, så det var ikke altid, fortjenesten lå helt så højt som håbet. Dertil kom, at

op imod 25 % af kompagniets skibe blev ramt af havari og forlis. Uanset de tab og størrelsen af handelsaktiviteterne, så lå udgifterne til forter og administration på kysten af Guinea fast og var årligt på ca. 13.000 rdl. I 1672 måtte Glückstadtkompagniet da også give op og anmode kongen om at overtage de forter, kompagniet havde erhvervet på Guineakysten.

Året før havde Christian V givet oktroj til et nyoprettet Vestindisk Kompagni. Samme år, som Glückstadtkompagniet gav op, erhvervede det kompagni St. Thomas, Danmarks første besiddelse i Vestindien. Ideen bag oprettelsen af et vestindisk kompagni og erhvervelsen af en ø i Vestindien var, at man ved hjælp af importerede slaver fra Afrika, for salg til øens nyetablerede plantageejere, ville etablere en produktion af råsukker for eksport. Det var derfor også nærliggende, nu da Glückstadtkompagniet havde givet op, at samle de to aktiviteter, der tilsammen skulle sikre sukkerproduktionen – slavehandelen og transporten af sukker – under et og samme kompagni.

Aktionærerne i Vestindisk Kompagni var nu ikke meget for den idé, men på kraftig "opfordring" fra majestæten selv, der jo var blevet den "lykkelige" ejer af nogle forter på Guineakysten, indvilgede man. I 1674 gik københavnske købmænd med interesser i handelen på Afrika ind i Vestindisk Kompagni, der fra da af kaldtes Vestindisk-guineisk Kompagni.<sup>9</sup>

Med den nye kompagnimæssige sammenkædning af forterne på Guineakysten og de

---

8 Justesen, side 326.

---

9 Feldbæk (1986), side 364-365.

nye besiddelser i Vestindien kom den danske slavehandel for alvor i gang. Nu drejede det sig ikke mere om at sejle afrikanske varer fra Guineakysten til København, men om at få sendt nogle slaver over på den anden side af Atlanten, så den profitable sukkerproduktion kunne komme i gang. Skibene fik stadig elfenben, guld, palmeolie og forskellige træsorter med som handelsvarer, men hovedvaren var fra nu af slaverne, der skulle til Vestindien, og sukkeret, der skulle sejles hjem til forarbejdning og salg i København.

Hvornår det første danske slaveskib blev sendt af sted, er usikkert, men det første danske slaveskib, vi rigtigt ved noget om, var ejet af ingen ringere end generaladmiral Cort Adeler. Skibet DEN FORGYLDTE ØRN fik i 1673-75 søpas for to rejser til Guineakysten og derfra til Vestindien med slaver. I årene efter fulgte flere skibe, hvoraf vi kan nævne FRIEDERICH, der var norsk, KØBENHAVNS BØRS, HOLGER DANSKE, CHRISTIAN V, SPERA MUNDI, JOMFRU MARGRETHE, NORDSTJERNEN, FORTUNA, og HOLSTEN.<sup>10</sup>

For perioden 1660-99 har vi kendskab til omkring 30 danske og norske skibe, og i alt blev der i denne første periode af dansk-norske skibe fragtet ca. 6.000 slaver til Vestindien. I de efterfølgende år fra 1700 frem til 1734 gik aktiviteten noget tilbage. Kun 17 skibe blev afsendt med ca. 5.000 slaver. Dertil skal dog lægges en lang række "interlopers", dvs. udenlandske skibe, der handlede ulovligt på kysten.

Det var langt fra alle af de i alt 11.000 afskibede slaver, der nåede frem til Vestindien. For i disse første 60-70 år af den danske slavehandel omkom op imod 25 % af slaverne på rejsen over Atlanten. I årene mellem 1698 og 1734 steg købsprisen for en slave på Guineakysten fra ca. 30 rdl. til ca. 80 rdl. Så hvis man sætter den reelle gennemsnitspris til ca. 40 rdl., så svarer et tab på 25 % af slaverne, ud af en samlet mængde på 11.000, til et økonomisk tab i størrelsesordenen ca. 110.000 rdl.

Også når det gjaldt skibenes drift, havde man uheld. I alt rådede Vestindisk-guineisk Kompagni over tyve skibe, og af dem forliste de otte: GYLDENLØVE i 1702, CRON PRINTZEN i 1706, CHRISTIAN V og FREDERIK IV begge i 1710, CHRISTIANSFORT i 1713, JOMFRU ALETTE i 1717, SALVATOR MUNDI i 1729 og CHRISTIANSBORG i 1730.<sup>11</sup>

Tabene ved forlisene var store, men også mange af de rejser, der blev gennemført, gav tab. Fra 1727 begyndte kompagniets ledelse da også at overveje, om det ikke ville være en fordel helt at trække sig ud af den tabsgivende slavehandel og koncentrere kræfterne om den mere givtige sukkerhandel. Ledende modstandere af involveringen i slavehandel, var kompagniets to bogholdere, Peder Mariager samt Frederik Holmsted. Sidstnævnte var fra 1734 også borgmester i København. I første omgang kom de to ikke igennem med deres ønske. Kompagniets ledelse besluttede at fortsætte, og gennem de næste tre år blev der investeret yderligere 200.000 rdl. i slavehandelen, men

---

10 Hernæs, side 189-190.

---

11 *The Danish West Indies* side 152.

uden at det blev bedre. Tabene på nogle af skibene var store, som KØBENHAVNS BØRS, der i 1697 havde et tab på 4.941 rdl., eller CHRISTIANUS QUINTUS' første togt 1699: 24.189 rdl. og andet togt i 1704: 32.684 rdl. Tabene løb op, og ifølge en oversigt udarbejdet af Holmsted og Mariager havde kompagniet frem til 1733 haft et nettotab på 339.138 rdl.<sup>12</sup>

I 1734 gav også LAARBURG GALLEJs rejse underskud. Skibet nåede frem til St. Thomas med kun 242 slaver tilbage af en last på 443. Udgifterne til skib, vedligeholdelse, udrustning samt forsikring løb op i 55.554 rdl., medens indtægterne med de få slaver, der nåede frem, kun blev 50.857. Tabet var dermed 4.697 rdl. eller lige ved 8,5 %. Efter det tab gik tre af kompagniets direktører og tre af hovedaktionærerne ind for, at kompagniet skulle trække sig fra slavehandelen. En afstemning blev afholdt, og af de afgivne aktionærstemmer stemte 134 for at trække sig ud af slavehandelen, 27 afstod fra at stemme, og kun 22 stemte for at fortsætte. Dermed var Holmsted og Mariagers forslag vedtaget.<sup>13</sup>

Generalforsamlingen besluttede, at Vestindisk-guineisk Kompagni fortsat skulle betale for forternes administration og opretholdelse, men at man ikke fremover ville deltage i slavehandelen. Det blev derefter tilladt indbyggerne i Vestindien, i samarbejde med andre nationers slavehandlere, at indføre slaver til Dansk Vestindien, mod at de betalte en afgift på 8 rdl. pr. slave til kompagniet.

At sikre tilstrækkelige leverancer af slaver til Dansk Vestindien ved hjælp af aftaler med fremmede nationers slaveskibe viste sig hurtigt ikke at kunne sikre det nødvendige antal slaver. I 1745 indgik kompagniet derfor en aftale med en række Københavnske redere om, at de skulle sikre overførslen af slaver til Dansk Vestindien. For at sikre dem blev der i 1747 nedlagt forbud mod at andre end de, der var godkendt af kompagniet, måtte handle på Guineakysten og Dansk Vestindien.

Det stod dog hurtigt klart, at heller ikke denne nye organisering af den danske slavehandel var i stand til at levere et tilstrækkeligt antal slaver til Vestindien, hvor besiddelserne i 1718 var blevet udvidet med den lille ø St. Jan og i 1733 med St. Croix, den største af de tre øer, og den der havde størst behov for tilførsel af slaver.

I 1747-48 overførte danske slaveskibe ca. 1.600 slaver, hvoraf en del var købt uden for de danske forter, og kun ca. 50 % af dem var leveret fra hovedfortet Christiansborg.<sup>14</sup> Det kneb med leverancerne, og flere skibe kom ud for uheld. I 1747 forliste slaveskibet GREVINDEN AF LAURVIGEN på udrejsen ved den hollandske ø Amerland, i 1751 forsvandt fregatten SORGENFREY sporløst mellem Vestindien og København, og i november 1752 forliste PRINCESSE WILHELMINA CAROLINA ved Jyllands vestkyst. Året efter var der slaveoprør om bord på PATIENTA, hvorved 175 slaver gik tabt.

---

12 Nørregaard, side 149-159.

13 *The Danish West Indies* side 153-154.

---

14 Justesen, side 369.

Det kan da heller ikke undre, at plantagejerne på Vestindien gennem længere tid havde været modstandere af det monopol, Vestindisk-guineisk Kompagni havde, men staten var imod at ophæve det, før end man havde fundet nogle, der var villige til at overtage forterne og ikke mindst betale driftsomkostningerne for dem.

I juli 1754 efter forhandlinger indvilgede staten så i at overtage Vestindisk-guineisk Kompagni. For at finansiere købet udstedte staten obligationer til en værdi af 2.240.000 rdl., hvorefter staten overtog kompagniets aktier til pålydende værdi, og det selv om kursen kun var 60 % af pålydende.

At selskabets generalforsamling i juli 1754 godkendte den aftale, kan næppe forbavse, og dermed blev den vestindiske og den guineiske handel, som siden 1672 havde været samlet i et kompagni, igen adskilt. Handelen på Guineakysten blev derefter givet fri for alle danske undersætter, medens administrationen af forterne på Guineakysten blev lagt sammen med administrationen af de Vestindiske Øer i Vestindisk-guineisk Rente- samt Generaltoldkammer. Kompagniets handel, deltog staten ikke i, men overlod den til private københavnske redere.

I de næste ti år blev der afsendt omkring 30 skibe med i alt ca. 8.600 slaver, hvoraf ca. 6.700 nåede levende over Atlanten. Dermed var det lykkedes at sænke antallet af slaver, der mistede livet under overfarten, fra 25 % til ca. 22 %.<sup>15</sup> Det var dog ikke nok til at holde

øerne forsynet med slaver, og samtidigt med importen fra Guineakysten blev der også importeret slaver fra både Nordamerika og andre øer i Caribien. I 1757 blev der således til Christiansted på St. Croix importeret i alt 1.544 slaver, hvoraf kun de 576 blev leveret af danske slaveskibe.<sup>16</sup>

Det var dermed tydeliggjort, at organiseringen af den danske slavehandel og leverancerne af slaver til Dansk Vestindien var meget utilfredsstillende, da i 1764 en kendt og succesrig københavnsk forretningsmand ved navn Henning Bargum pludselig kom med et tilbud – et tilbud det var meget svært at afslå!

### **Det kongelige oktrojerede danske guineiske Handelssocietet**

Hvorfor han gik ind i den transatlantiske slavehandel, kan nok undre. De hidtidige resultater af den danske slavehandel kan ikke have virket tillokkende. Det er da også hævdet, at han via forbindelser i udlandet havde fået oplyst, at slavehandel under de rette omstændigheder kunne give en meget stor fortjeneste. Hvis det er tilfældet, har oplysningerne nok været lidt usikre, for også den slavehandel, der blev udført af f.eks. Storbritannien og Holland, kunne være en noget usikker forretning. Hvad kan undre endnu mere er, at han også fik sin svigermor, den gamle Gustmeyer, med og det så meget, at personerne bag den aftale – eller oktroj – der blev lavet med staten, omtaltes som Gustmeyers Enke og Bargum.

---

15 Beregnet ud fra Hernæs: *Slaves, Danes and African Coast Society* Appendix 3 side 256-257.

---

16 Hernæs, side 203.



Det gik da heller ikke, som det indledningsvis anføres ovenfor, efter planen. Bargum gik fallit og måtte i 1774 med nogen hast forlade landet. Men hvad var det, der gik galt for Guineisk Kompagni eller Det kongelige oktrojerede danske guineiske Handels-societet, som var kompagniets fulde og korrekte navn?

Ifølge den oktroj, kompagniet og staten blev enige om, som løb fra 18. marts 1765, fik kompagniet en aktiekapital på 130.000 rdl. fordelt på 130 aktier a 1.000 rdl. Oktrojen blev først givet for en periode af 20 år, men i 1767 blev den forlænget med 10 år, og samtidigt blev aktiekapitalen hævet til 176.500 rdl. I de 30 år havde kompagniet tilladelse til toldfrit at importere de nødvendige handelsvarer, der skulle bruges ved opkøb af slaver. Den hidtidige told på 8 rdl., ved salg af slaver i Vestindien, der siden var sænket til 4 rdl., faldt nu helt væk, idet Gustmeyers Enke og Bargum for de 30 år, oktrojen lød på, fik lov til at indføre slaver toldfrit.

I Vestindien skulle slaverne sælges, og derefter skulle det sukker, kompagniet modtog som betaling for slaverne, sejles til København, hvor det skulle forarbejdes på kompagniets eget sukkerhus. Som yderligere støtte til det arbejde lovede oktrojen en eksportpræmie på 5 % af hver 500  $\text{t}$  eksporteret sukker.

Til at lede kompagniet skulle der ud over hoveddirektøren, der var Bargum selv, udnævnes tre meddirektører. De tre skulle vælges blandt kompagniets hovedaktionærer, de skulle alle have mindst fire aktier i kompagniet, deres årsløn blev sat til 200 rdl. om året be-

gyndende fra 1. januar 1767, og det blev sikret, at deres maksimumsløn aldrig måtte overstige 250 rdl. om året.

Hoveddirektøren skulle ikke have løn, men han glemte nu ikke sig selv. Ifølge oktrojen skulle hans løn være en bonus på 2 % af alt det, kompagniet købte eller solgte i Europa.

Tilbage var så forholdene på Guineakysten med en række forter, som kongen havde overtaget fra Vestindisk-guineisk Kompagni. Det største var fortet Christiansborg, men dertil kom fortet Fredensborg foruden nogle mindre handelsloger.

Under Vestindisk-guineisk Kompagni havde de årlige udgifter til forternes administration ligget på omkring 30.000 rdl. om året.<sup>17</sup> De udgifter påtog det nye kompagni sig nu at overtage, og det på trods af, at de ikke fik monopol på handelen, idet alle danske undersåtter fortsat frit skulle kunne besejle de danske forter og loger. Kompagniet fik dog med sin toldfrihed, eksportpræmie og styring af forterne en fortrinsstilling. Alligevel kan det undre, at man gik med til det. De 242 slaver LAARBURG GALLEJ i 1734 havde med til Vestindien, blev solgt for 26.658 rdl. eller 110 rdl. pr. slave. Det vil sige, at årlige udgifter på f.eks. 30.000 rdl. til forternes vedligeholdelse og administration svarede til salgsprisen på ca. 272 slaver. Hvis man skal tage højde for de slaver, der måtte forventes at omkomme under overfarten, skulle der i alt afskibes omkring 332

---

<sup>17</sup> Nørregaard, side 202.



Det her viste slaveskib, fregatten FREDENSBORG, blev bygget i 1777 til Den kongelige Guineiske Handel, hvorfra det i 1781 blev overtaget af det nyetablerede Østersøisk-guineisk Kompagni. Her er tale om et typisk slaveskib, med store kuldsejl, der kunne bringe lidt ventilation ned på slavedækkene. Slaverne er, som de plejede under overfarten, oppe på dækket for at blive luftet. De er dog under bevogtning, og der er barrikader tværs over skibet, ligesom der er udsændt net langs med rælingen for at forhindre slaverne i at springe overbord.

(Akvarel i privateje)

slaver fra Guineakysten, før administrationen af forterne var dækket ind.

Det svarer, med det gennemsnit på 215 slaver pr. skib, vi har i perioden 1755-65, til 1 ½ slavelast, og så er der ikke taget højde for slavernes indkøbspris og andre omkostninger.

The slave ship, the frigate FREDENSBORG, shown here was built in 1777 for the Royal Guinean Trade, from whom it was taken over in 1781 by the newly established Baltic-Guinean Company. It is a typical slave ship with a wind sail that could bring a little ventilation down to the slave decks. As was usual during the voyage the slaves are up on deck getting some air. They are, however, well-guarded inside barricades across the ship and with a net stretched out along the railings to prevent them jumping overboard.

(Watercolour privately owned)

En forklaring på, at Bargum, på trods af kalkulationer som ovenstående alligevel kastede sig ud i slavehandel, kan være, at han ikke så meget regnede med, at hans egne skibe skulle sejle det nødvendige antal slaver over til øerne, men mere at forterne skulle levere slaver til en

lang række skibe både danske og udenlandske. Det er en mulighed, og senere kom der, som vi skal vende tilbage til nedenfor, en aftale i stand mellem kompagniet og et franske rederi, men leveringen til de franske skibe begyndte ikke før 1770. Så en aftale om det, har næppe været på plads, da Gustmeyer og Bargum i 1765 underskrev oktrojen og overtog forterne samt deres udgifter.

### Skibene og deres udrustning

Efter at oktrojen var skrevet under, begyndte opbygningen af det nye kompagni. En række skibe blev indkøbt; det var fregatterne CHRISTIANSBORG og FREDENSBORG, snauski-bene LEONORA, ADA og QUITTA samt paketbåden FORTUNA.<sup>18</sup>

Så vidt vi kan spore det, blev de alle indkøbt brugt, men vi har kun købsprisen på et af dem, og det er fregatten FREDENSBORG, ex. PRINTZ CHRISTIAN, på 139 læster (ca. 325 tons), der blev indkøbt for en pris af 5.226 rdl.<sup>19</sup>

Kun ca. 38 rdl. pr. læst, det var billigt! Fra 1779 har vi en række byggeregnskaber, og selv

om det er 12 år senere, så ligger nybygningsprisen for et skib bygget i København på omkring 143 rdl. pr læst.<sup>20</sup> I Guneisk Kompagnis arkiv findes et tilbud fra oktober 1771 på en paketbåd leveret til kompagniet. Båden, der skulle indsættes i kystfart på Guineakysten, var på 18 læster, og tilbuddet fra skibsbygmester Ole Høyer lød på 90 rdl. pr. læst.<sup>21</sup>

Efter leveringen blev FREDENSBORG repareret for 1.604 rdl., og dermed kom den samlede købspris op på 6.829 rdl. eller ca. 50 rdl. pr. læst. Hvis vi for de øvrige skibe, som Bargum fik leveret, regner med, og det uagtet den meget billige pris for FREDENSBORG, at prisen for et "second hand" skib var ca. 50 % af prisen for den bestilte paketbåd, og købsprisen på FREDENSBORG her sat til 50 rdl. pr. læst, så får vi, at CHRISTIANSBORG, der var på 96 læster, har koster 4.800 rdl. Medens ELEONORA, ADA og QUITTA, der alle var på ca. 70 læster, har kostet ca. 3.500 pr. stk. FORTUNA, der nok var noget mindre, har jeg ud fra beregninger af antallet af slaver, skibene havde med (se nedenfor afsnittet Salg af slaver til Guineisk Kompagni), sat til 60 læster, hvilket giver en købspris på 3.000 rdl. Den nybyggede paketbåd kostede 1.620 rdl. Om den blev leveret, ved vi ikke med sikkerhed, men da det lyder sandsynligt, at kompagniet har haft en mindre båd i fast kystfart ved forterne og handelslojerne på Guineakysten, er den taget med. I alt har de seks skibe dermed

---

18 En snau er et briggrigget, oftest tomastet, handelsskib, med en tynd mast sat op lige agten for agtermasten. Snaumasten er nederst fastgjort på dækket og øverst i godset ved langsallingerne. På snaumasten sættes snausejlet, der er et gaffelsejl uden bom langs underkanten. Derved kunne sejlet ikke være længere end til skibets agterkant, da det ellers ikke kunne spændes ud. En brig havde gaffelsejlet sat med en bom langs underkanten, og sejlet kunne derved være længere end skibet og række et stykke ud agten for spejlet.

En paketbåd er et skib til transport af fragt og passagerer efter en fastlagt fartplan.

19 Guineisk Kompagni nr. 49.

---

20 Klem, Vol. 1 side 182-183.

21 Guineisk Kompagni nr. 11.

stået Gustmeyer og Bargum i ca. 22.000 rdl. Da udgangspunktet er til den billige side, skal tallet nok tages som en minimums pris.

I alt rådede Guineisk Kompagni over seks skibe, der i alt foretog 15 rejser. Dertil kommer nogle mindre skibe, som den her nævnte paketbåd, skibe vi ikke har oplysninger om. Af de seks skibe nåede FREDENSBORG kun en rejse, da den forliste ved Tromøy i Norge i december 1768 på vej hjem fra Vestindien. QUITTA foretog kun en rejse, det var ned til Guineakysten, hvor den blev indsat i den lokale handel mellem de danske forter, hvorefter skibet i marts 1773 sejlede direkte hjem fra Guineakysten til København uden anløb af Vestindien.<sup>22</sup>

Efter at skibene var indkøbt, og før de blev sendt ud på de forestående rejser, skulle de efterses og repareres. Dernæst skulle de udrustes til den forstående rejse. En gennemsnitsudrustning kunne bestå af navigationsinstrumenter, kirurgiske instrumenter, tømmer til brug for evt. reparationer, reservesejl samt lærred til nye sejl, tovværk, tjære, søm og værktøj. Dertil kom så den forplejning, der skulle med til besætningen: saltet kød, flæsk, pølser, brød, mel, byggryn, bønner, lys, kul, brænde, smør, vand, vin, øl og brændevin for at nævne nogle af de væsentligste varer. For FREDENSBORG løb regningen for reparation og udrustning op i 13.565 rdl. Dertil kom 3 måneders hyre til besætningen a 272 rdl. pr. måned (tabel 1).

**Tabel 1. Regnskab i rigsdaler for alle seks skibe for perioden 1767-77**

	<i>Pris for skib</i>	<i>Pris for klargøring og udrustning</i>
<b>FREDENSBORG</b>		
Indkøb af skib	5.226	
Reparation og udrustning: 1767-68		13.565
<b>CHRISTIANSBORG</b>		
Indkøb skib 50 rdl. pr. læst	4.800	
Reparation og udrustning 1766-67		6.736*
Reparation og udrustning 1768-70		9.845
Reparation og udrustning 1771-72		6.736*
Reparation og udrustning 1774-76		6.736*
<b>ELEONORA</b>		
Indkøb af skib 50 rdl. pr. læst	3.450	
Reparation og udrustning 1766-68		7.112
Reparation og udrustning 1768-71		4.424
Reparation og udrustning 1772-74		8.069
<b>ADA</b>		
Indkøb af skib 50 rdl. pr. læst	3.450	
Reparation og udrustning 1767-69		6.436
Reparation og udrustning 1770-71		6.736*
Reparation og udrustning 1771-72		6.736*
Reparation og udrustning 1773-75		4.131
Reparation og udrustning 1775-77		6.736*
<b>QUITTA</b>		
Indkøb af skib 50 rdl. pr. læst	3.450	
Reparation og udrustning 1770-73		3.213
<b>FORTUNA 1772-75</b>		
Indkøb af skib 50 rdl. pr. læst	3.000	
Reparation og udrustning		3.833
Ukendt skib 18 læster a 90 rdl. pr. læst	1.620	
Div. skibe i alt samt reparation og udrustning	24.996	101.044

De med \* mærkede tal er for rejser, hvor jeg endnu ikke har fundet regnskabsoplysninger. De er derfor udregnet ud fra et gennemsnit, for de tal vi har (*Tallene er fra Guineisk Kompagni nr. 49, 50, 51, 52, 62, 65, 67, 68 og 69*).

I ovenstående opgivelser er reparation og udrustning slået sammen. Hvor kilden oplyser, at de også inkluderede tre måneders hyre til besætningen, er det tal trukket ud. I alt når vi dermed frem til, at Bargum til indkøb af skibe og klargøring med reparation og udrustning i alt har haft omkostninger på ca. 126.490 rdl.

22 Guineisk Kompagni nr. 122.

## Hyreregnskaber

Til udrustningen af et skib kom også mandskabet og den hyre, de skulle have. Hyren om bord på et slaveskib og i den øvrige danske handelsflåde lå stabilt gennem det meste af 1700-tallet. Kaptajnen havde en månedshyre på 24 rdl., overstyrmanden og overtømmermanden fik 16 rdl., og derefter fulgte resten af mandskabet. Matroserne lå gerne fra 4 til 5½ rdl., letmatroserne på 3 til 3½ rdl. og skibsdrengene omkring 2 rdl.

Før afrejsen fik mandskabet tre måneders hyre på forskud. Dem kunne de så enten få med på rejsen, eller familien i land fik dem, så de havde noget at leve af, medens manden var væk. De opgivne lønninger lyder ikke af meget, men alligevel løb den samlede månedshyre for Guineisk Kompagnis slaveskibe normalt op i omkring 200 rdl eller mere. For FREDENSBORG lød den på 272 rdl. For CHRISTIANSBORG var den 218 rdl., og selv for det betydelige mindre snuskib ELEONORA løb den op i 175 rdl.

Slaveskibe havde, sammenlignet med andre skibstyper, en meget stor besætning. For engelske slaveskibe har man således udregnet, at et slaveskib målt i forholdet tons skib/pr. mand havde fire tons skib pr. besætningsmedlem, medens et almindeligt handelsskib havde 11 tons skib for hvert besætningsmedlem.<sup>23</sup> For Danmark var tallene nogenlunde de samme. Indtil nu har jeg kun fundet størrelsen af besætningerne for CHRISTIANSBORG og FREDENSBORG. Hvis de gøres op, når man

frem til, at de havde 7,5 tons skib for hvert besætningsmedlem. Hvis vi udvider antallet af slaveskibe, og tager alle de skibe, hvor vi har både tonnage og størrelsen på besætningerne frem til 1779, når vi frem til stort set samme tal, nemlig 7 tons skib pr. besætningsmedlem. Tager vi så en række skibe fra andre farter, og her er valgt en Ostindiensfarer samt fem Vestindiensfarer, når vi frem til et forhold, der siger 13,5 tons skib pr. besætningsmedlem. Det vil altså sige, at sammenlignet med en Vestindiensfarer, havde et slaveskib en besætning pr. ton skib, der var næsten dobbelt så stor.

Årsagen til den store forskel er ikke svær at finde. Slaveskibene var at anse som fangeskibe. Det krævede et rimeligt stort mandskab at holde en last slaver i skak, ikke mindst i tilfælde af uro eller oprør, hvad f.eks. skete om bord på CHRISTIANSBORG i februar 1775.

Dertil kom, at en slaverejse ofte var en rejse af meget lang og ofte også usikker varighed. Først ned til Guineakysten; det tog i gennemsnit 136 døgn. Derefter et ophold på Guineakysten, der kunne vare fra to måneder til et år, gennemsnittet lå på seks måneder, medens man fik slaverne indsamlet og ført om bord. Så fulgte rejsen over Atlanten med slaverne, det tog gerne 3½ måned, og endelig ophold i Vestindien, i gennemsnit tre måneder. Til sidst kom så hjemrejsen til København, der normalt også tog tre måneder.<sup>24</sup>

23 Minchinton, side 222-223.

24 Rejsetiderne er fra Erik Gøbel: "Dansk Sejlads på Vestindien og Guinea".



Bernt Jensen Mørch, skipper fra Christianshavn, der sejlede med slaver fra Guineakysten. B.J. Mørch var født i 1729. Da han var omkring 16 år, stod han til søs, og i 1755 tog han borgerbrev som skipper i København. Hans første rejse som skipper var med slaveskibet EBENEZER til Guineakysten i 1756. Derefter fortsatte han i farten på Guinea, og i 1766-67 førte han fregatten CHRISTIANSBORG på rejse til Guineakysten og Vestindien. I 1777 døde Bernt Jensen Mørch under ophold på Guineakysten, formentlig efter en østersforgiftning.

(Akvarel Handels- og Søfartsmuseet)

Bernt Jensen Mørch, a skipper from Christianshavn, who sailed with slaves from the Guinea coast, was born in 1729. When he was around 16 years old he went to sea and in 1755 he got his trade licence as a skipper in Copenhagen. His first voyage as skipper was with the slave ship EBENEZER to the Guinea coast in 1756. After that he continued in the Guinea service and in 1766-67 he skippered the frigate CHRISTIANSBORG on a voyage to the Guinea coast and the West Indies. In 1777 Bernt Jensen Mørch died during a stay on the Guinea coast, probably from food poisoning after eating oysters.

(Watercolour Danish Maritime Museum)

Opholdet på Guineakysten var det værste og kostede mange besætningsmedlemmer livet. Skibene lå for svaj ud for kysten, så tæt at malariamyggen kunne nå ud til dem. Foruden malaria var der gul feber, yaws, der kunne kendes på sine store skorpede sår, og ormesygdomme som bilharziose, guineaorm og lungeorm. Hvis man var heldig, kunne man nøjes med calabarhævelse – det var også en orm, men trods alt mere venligtsindet. Dertil kom varmen, råddent vand og fordærvede fødevarer.

Efter opholdet på Guineakysten fulgte så med en besætning, hvoraf mange var enten syge eller rekonvalescenter, turen over Atlanten. Den tilbragte besætningen på dækket og det uanset vejret, idet slaverne havde overtaget mellemdækket. Det krævede sin mand, og i gennemsnit kostede en slaverejse da også omkring 33 % af søfolkene livet.<sup>25</sup> De mange søfolk, der omkom, skulle indregnes, når man i København skaffede besætninger til slaveskibene. Der skulle jo gerne være folk nok til at sejle skibet hjem til København. Vi har da også flere eksempler på udenlandske søfolk eller slaver, der i Afrika blev forhyret som erstatningsmandskab for danske besætningsmedlemmer, der var omkommet.

Den lange rejsetid med det usikre ophold ved Guineakysten gjorde det meget svært at planlægge rejsen, så man ankom til Vestindien på det rette tidspunkt. Sukkeret blev høstet i februar-marts og var klar til udskibning i april-juni. Derefter skulle man helst afsejle fra Vest-

---

25 Green-Pedersen (1973), side 63.

indien inden 25. juli, hvor orkansæsonen satte ind. Nåede man ikke det, var det klogt at afrigge skibet og skyde hjemrejsen til næste sæson.

Det var derfor meget vigtigt at nå frem til Vestindien på det rigtige tidspunkt. At gøre det med et sejlskib, der skulle via Guineakysten og hente en last slaver, var stort set umuligt. Op gennem 1700-tallet blev sukker- og slavehandelen da også delt i to. En handelsrute, der gik rundt om Guinea og derfra med slaver til St. Croix, hvorfra skibene vendte hjem til København med en last sukker. Og så en mere enkel, mindre risikofyldt, mindre mandskabskrævende og nok også mere profitabel fart, der gik direkte fra København til Vestindien med leverancer bestående af f.eks. korn, tømmer, tekstiler, landbrugsredskaber, vin, madeira og derfra retur til København med sukker. I perioden 1734-54 var det således kun 23 %, af de skibe, der sejlede sukker fra Vestindien til København, der havde været på Guineakysten efter slaver. I perioden 1747-1807 faldt det tal yderligere, idet der ud af 3.050 Vestindiensfærer kun var 150, eller ca. 5 %, der havde været rundt om Guinea efter slaver.<sup>26</sup>

Slaveskibe krævede store besætninger, rejsen varede normalt omkring to år, og som før nævnt døde op imod 33 % af søfolkene. De var dermed dyre i hyre, men da 1/3 af mandskabet døde undervejs, og da hyren stoppede, den dag de døde, blev der selvfølgelig også sparet penge. Sidstnævnte er der ikke taget højde for i det samlede hyreregnskab i rigsdaler for

Guineisk Kompagni, jeg har søgt at opstille i tabel 2.

**Tabel 2. Hyreregnskab**

<i>Rejser</i>	<i>Månedshyre</i>	<i>Samlet hyreudgift</i>
FREDENSBORG		
1767-68	272	5.440*
CHRISTIANSBORG		
1766-67	218	4.360*
1768-70		4.920
1771-72		7.302
1774-76		6.871
ELEONORA		
1766-68	175	3.500
1768-71		3.500*
1772-74		5.039
ADA		
1767-69		3.344
1770-71		3.405
1771-72		3.500*
1773-75		4.391
1775-77		3.500*
QUITTA		
1770-73		2.732
FORTUNA		
1772-75		4.082
Hyreudgifter i alt		65.886

De tal, der er markeret med en \*, er beregnet. For FREDENSBORG er den månedlige hyreudgift ganget med de ca. 20 måneder, der var normalt for et slavetogt. Dette uagtet at skibet på vejen hjem forliste ved Tromøy i Norge, men forlistet medførte jo ikke, at mandskabet blev sat i land her og nu (*Tallene er fra Guineisk Kompagni nr. 50, 52, 109, 111, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129 og 130*).

For CHRISTIANSBORGS 1. rejse, er det beregnet ud fra en månedshyre på 218 rdl., medens det for ELEONORAs 1., 2. og 4. rejse er beregnet ud fra en månedshyre på 175 rdl. Også for ADAs vedkommende er det for 3. og 5. rejse beregnet ud fra en månedshyre på 175 rdl.

<sup>26</sup> Gøbel, side 41.

## Skibene og deres handelsvarer

Udover at blive udrustet med reservedele i form af tømmer, søm, tovværk, tjære, reservesejl og sejldug etc., samt forplejning til mandskabet, så skulle skibene også have de handelsvarer med, som skulle bruges i forbindelse med købet af slaverne.

De varer bestod for langt størstepartens vedkommende af industriprodukter, fødevarer samt tekstiler. En typisk last handelsvarer kunne således være den, CHRISTIANSBORG havde med ud i 1771. I alt medbragte skibet varer for 46.600 rdl., og hvis vi skal se lidt nærmere på, hvad varerne bestod af, så var de store poster, der bestod af varer, der var produceret i Danmark i rigsdaler:<sup>27</sup>

Flintebøsser: 2.000 stk. a 16 mark pr. stk.	5.333 rdl.
Krudt: 1.265 $\mathfrak{z}$	9.121 rdl.
Dansk brændevin: 46.193 pottes	6.736 rdl.
<i>Derefter fulgte:</i>	
Messing bækkener og kedler	1.200 rdl.
Bly, kobber og tin i stænger	1.063 rdl.
Hængelåse	130 rdl.
Knive	334 rdl.

Til det kom så den største post: ostindiske bomuldsstoffer importeret til Danmark af Asiatic Kompagni, og derefter re-eksporteret med slaveskib til Guineakysten, hvor stofferne indgik som en af de vigtigste varer ved opkøb af slaver. I alt medbragte CHRISTIANSBORG ostindiske bomuldsstoffer for ca. 16.000 rdl. svarende til 34 % af hele lasten. Vigtigste stoffer var Salempores, der var et fint bomuldsstof fra Coromandelkysten, hvor Danmark havde den

lille handelskoloni Trankebar. Chellas, som var bomuldsstof fra Bengalen. Bayutapaus, der var bomuldsstoffer, gerne holdt i røde og blå farver, og vævet som i den franske tekstilby Rouen. Endelig var der kattuner, der bestod af groftvævede bomuldsstoffer.

Slavehandelen var opdelt i en række faser, der dækkede fra leveringen i Afrika til salget i Vestindien. Af de faser stod afrikanerne selv for den første del, nemlig fremskaffelse, transport og markedsføring af slaverne på Guineakysten. Her blev slaverne så solgt til de europæiske opkøbere, enten slaveskipperer eller repræsentanter fra et europæisk kompagni, der købte slaverne og holdt dem "på lager" i et af de europæiske forter, til et af kompagniets slaveskibe nåede frem.

Prisen på en slave blev sat ved en forhandling, kaldet "palaver". Ordet stammer fra portugisisk, og prisen på en slave blev gerne sat, så en førsteklases mandsslave kostede en bestemt mængde af et nærmere fastsat varesortiment. I 1770 skrev handelsassistent Petersen således fra handelslogen Quitta, at skønt normalprisen for en mandsslave var 144 rdl. og en kvindeslave 112 rdl., så var der leveret en mandsslave for en pris af 128 rdl. Prisen bestod af et varesortiment opgjort som følger:<sup>28</sup>

Fire danske flintegeværer	24 rdl.
40 $\mathfrak{z}$ krudt	20 rdl.
½ anker brændevin	10 rdl.
Indiske tekstiler	74 rdl.
I alt	128 rdl.

27 Guineisk Kompagni nr. 34.

28 Guineisk Kompagni nr. 111.





Stofprøver. Den vigtigste af de varer, slaveskibene havde med ned til Guineakysten, når der skulle handles slaver, var indiske bomuldsstoffer, der var hjemført til København af Asiatisk Kompagni. På Guineakysten blev prisen på en slave fastsat ud fra et bestemt mængde af en række nærmere definerede varer. Det var her vigtigt, at de varer, man havde med ud, var de rigtige, også bomuldsstofferne, der skulle være af den rigtige sort og i de rigtige farver. Her ses et varekatalog, som guvernementet på Guineakysten sendte hjem, så ledelsen i København kunne se, hvilke farver der det år var moderne på Guineakysten.

(Foto Rigsarkivet)

Samples of Material. The most important of the goods that the slave ships carried down to the Guinean coast when they were trading for slaves was Indian cotton that had been brought home to Copenhagen by the Asiatic Company. On the Guinean coast the price of a slave was set according to a certain amount of a number of well-defined goods. In this respect it was important that the goods that were carried from home were the right ones, including the cotton, which had to be of the right kind and in the right colours. The picture shows a catalogue of goods that the governor's office on the Guinean coast sent home so the management in Copenhagen could see what colours were in fashion that year on the Guinean coast.

(Photo The Danish National Archives)

Det var vigtigt at have de helt rigtige varer med i det rigtige forhold og i den rette kvalitet. Det opdagede kaptajn Johan Frantzen Ferentz om bord i snauen QUITTA, da han i februar 1773 lå ud for Gabonflodens udløb for at handle elefanttænder, ædeltræ, voks og guld. Her indeholdt det rette varesortiment, der skulle handles ud fra, nemlig kobberstænger, men dem havde Ferentz glemt at få med fra logen i Quitta, så handelen gik noget trægt. Til gengæld fik Ferentz så en mandsslave om bord som pant for et udlæg på 128 rdl., negotiepris. Det blev ikke betalt tilbage, og da chaluppen QUITTA skulle fra Gabonfloden direkte hjem, fik slaven sig en tur til København, sammen med to mandsslaver og en kvinde, som Ferentz også havde fået med om bord.<sup>29</sup>

At slaven kostede 128 rdl. "negotiepris" eller handelspris betød, at det var den værdi, varerne havde på Guineakysten. Man arbejdede nemlig med to priser. Kostprisen, som var den værdi, varen havde i Europa, og så kystpris, som var den værdi, varen havde, når man nåede frem til Guineakysten. Man regnede normalt med, at kystprisen var omkring det dobbelte af kostprisen. Det vil sige at de fire ovennævnte flintegeværer, der havde en negotiepris af 6 rdl. stykket, i København nok var indkøbt for de 16 mark (ca. 2,5 rdl.), de var værdiført til i CHRISTIANSBORGS lastepapirer.

Hvis vi derefter ser på, hvad de handelsvarer, der blev sendt ud med Guineisk Kompagnis skibe kostede, når vi frem til følgende omtrentlige resultat, her anført i kostpris:

**Tabel 3. Handelsvarers værdi i Rdl.**

FREDENSBORG	
1767-68	35.658*
CHRISTIANSBORG	
1766-67	35.658*
1768-70	35.658*
1771-72	46.600
1774-76	50.704
ELEONORA	
1766-68	35.658*
1768-71	36.530
1772-74	34.404
ADA	
1767-69	35.658*
1770-71	35.658*
1771-72	55.960
1773-75	35.658*
1775-77	20.013
QUITTA	
1770-73	5.297*
FORTUNA	
1772-75	5.297

I listen er anført de tal, vi kender. I alt giver det et gennemsnit pr. skib på 35.658 rdl. Den sum er derefter, mærket med \*, sat ind for de øvrige skibe. Dog sætter jeg, da de to skibe minder en del om hinanden, værdien af QUITTAs handelsvarer lig med FORTUNAs (Tallene er fra Guineisk Kompagni nr. 34 og 119).

I alt medbragte Guineisk Kompagnis skibe for årene 1766-77 dermed handelsvarer for omkring 504.441 rdl.

### Ekstraordinære udgifter

Ud over de forventede udgifter til skib, udrustning, handelsvarer, hyrer og bonus til mandsskab løb skibene også ind i en lang række mere eller mindre uforudsete udgifter. Det kunne være indkøb af ekstra proviant til mandsskab eller slaver, uplanlagte anløb og ophold på fremmede havne og handelspladser samt reparationer af skibet.

<sup>29</sup> Guineisk Kompagni nr. 122.

Største tab her var selvfølgelig FREDENSBORGS forlis ved Tromøy på vej hjem fra Vestindien i december 1768, men også andre af Guineisk Kompagnis skibe løb ind i uforudsete udgifter. Som f.eks. CHRISTIANSBORGS rejse 1768-1770, hvor skibet lige efter afgang fra København havarerede under en storm i Skagerrak, hvorefter skibet måtte søge til Norge for at reparere. Det kostede 1.779 rdl. foruden ekstra hyre til mandskabet. Et kort ophold i december 1769 på øen São Tomé i Guineabugen, hvor der blev indkøbt provision til slaverne, kostede 366 rdl., og det efterfølgende ophold på St. Croix løb op i 1.595 rdl. I alt havde CHRISTIANSBORG dermed ekstra udgifter for i alt 3.740 rdl. For den efterfølgende rejse slap skibet dog med 743 rdl. i ekstraordinære udgifter.

På CHRISTIANSBORGS fjerde rejse, gik det også galt. I oktober 1775, på vej hjem til København, løb skibet igen ind i en storm i Nordsøen/Skagerrak, og igen måtte det søge til Norge for reparation. Denne gang var skibet så skadet, at man søgte at sælge det på auktion. Vurderingen lød på 3.000 rdl., men budene løb ikke engang op i 1.500 rdl. Kompagniet besluttede derfor at lade skibet reparere, hvis det altså kunne klares for 600 rdl. Det kunne det ikke, og den samlede regning løb op i 5.481 rdl. Et beløb der formentlig var ret tæt på det beløb, kompagniet oprindeligt havde betalt for skibet.<sup>30</sup>

En anden større udgift, der skal tages med, er forsikring. Et slavetogt var en risikabel af-

**Tabel 4. Ekstraordinære udgifter i Rdl. pr. rejse**

FREDENSBORG	
1767-68	897
CHRISTIANSBORG	
1766-67	1.629
1768-70	3.774
1771-72	743
1774-76	5.481
ELEONORA	
1766-68	2.181*
1768-71	2.181*
1772-74	1.836
1776-77	6.393
ADA	
1767-69	659
1770-71	940
1771-72	854
1773-75	595
1775-77	1.704
QUITTA	
1770-73	2.852
FORTUNA	
1772-75	2.181*
Ekstraordinære udgifter i alt i Rdl.	34.766

I alt er der fundet ekstraordinære udgifter for 28.357 rdl. Det giver fordelt på 13 rejser 2.181 rdl. i gennemsnit. Det tal sætter jeg så ind, mærket \*, der hvor vi mangler oplysninger, og i alt er der dermed ekstraordinære udgifter for 34.766 rdl. (Tallene er fra Guineisk Kompagni nr. 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121 og 122).

fære, så der var sund fornuft i at få både skib og gods forsikret. Hvad prisen var for en forsikring, er usikkert, men ifølge kompagniets resolutionsprotokol,<sup>31</sup> var forsikringssummen for FORTUNAs last i 1774 sat til 8 % af værdien af skib og ladning. Det tal passer rimeligt

30 Guineisk Kompagni nr. 113 og 114.

31 Guineisk Kompagni nr. 1.

godt med de forsikringsprocenter vi kender fra udlandet, der gerne lå mellem 5 og 10.<sup>32</sup>

Af andre større udgifter var der udgifterne til forter og handelsloger på Guineakysten. De udgifter havde Bargum jo ifølge den oktroj, der var blevet lavet, og sikkert til statens store lettelse, påtaget sig. Hvor meget det var, ved vi ikke præcist, ovenfor er nævnt et beløb på 45.000 rdl., men det er dog mere sandsynligt, at udgifterne i den periode, vi her beskæftiger os med, har ligget omkring 25.000 rdl.<sup>33</sup> Hvis betalingsperioden sættes til 10 år, betyder det, at kompagniet alene til drift og administration af afdelingerne på Guineakysten har haft udgifter, og her er tale om kapacitetsomkostninger, der skulle betales, uanset om der var handel eller ej, på sammenlagt 250.000 rdl.

Så var der lønnen til hoveddirektøren. Ifølge oktrojen skulle Bargum jo have 2 % på alle varer købt og solgt i Europa. Eller som det hed i oktrojens Konvention: "Tvende Pro Centrum provision, af alt det her i Europa for Societets Regning enten indkiøbes anskaffes eller bortsælges".<sup>34</sup> Det vil jeg forstå således, at Bargum skulle havde 2 % af prisen på skibene, udrustning og provision samt handelsvarerne. Når skibene vendte hjem, skulle han have 2 % af salgsprisen på det solgte sukker og andre handelsvarer, skibene bragte med sig til København.

## Salg af slaver til fremmede

Som nævnt ovenfor var det oprindeligt Bargums plan, at forterne på Guineakysten ikke kun skulle levere slaver til danske skibe, men at de også skulle fungere som afskibningsstation for slaver, der blev leveret til andre landes slaveskibe. At få de planer sat i værk trak ud, men i 1769 faldt en aftale på plads med det franske rederi David & Dubucq i Paris, ifølge hvilken de danske forter på Guineakysten, over tre år skulle levere 3.600 slaver fordelt på 3-400 slaver pr. skib.

At levere så mange slaver viste sig hurtigt umuligt for de danske forter. Af de planlagte ca. 10 franske skibe, der skulle hente slaver, kom der kun syv. Kun et af dem, LE SAINT ANDRÉ i 1772, fik med sine 369 slaver en ladning, der holdt sig inden for de aftalte 3-400 slaver. Resten af skibene lå langt under, og i gennemsnit kunne forterne kun levere 252 slaver pr. skib. Franskmændene klagede da også over de manglende leverancer, og også de danske embedsmænd klagede. Forterne kunne ikke levere slaver til både de franske skibe og til Bargums egne, ligesom der blev klaget over, at franskmændene, til skade for leverancerne til De dansk vestindiske Øer, fik de bedste slaver. Også franskmændene svigtede aftalen, og det blev påpeget, at flere af de franske skibe kom til kysten uden at medføre den aftalte mængde handelsvarer. Ingen af parterne overholdt dermed aftalen, og det endte da også med, at det danske kompagni opsigde den.

Af tabel 5 (side 122) fremgår det, hvilke franske skibe der nåede frem til Guineakysten, hvor mange slaver de fik leveret samt, så vidt

---

32 Harms, side 127 og Bean, side 896.

33 Justesen, side 379 og 383.

34 Feldbæk (1986), side 451.



Logen i Quitta. Som det var normalt for besætningsmedlemmer, der døde på kysten af Guinea, blev også Bernt Jensen Mørch, der døde ud for logen Quitta, begravet i land. Efter begravelsen lavede et af besætningsmedlemmerne denne tegning, som han bragte med hjem til København, så Bernt Jensen Mørchs enke kunne se, hvor manden var blevet begravet.

(Akvarel Handels- og Søfartsmuseet)

Bernt Jensen Mørch, who died off the lodge at Quitta, was buried on land, as was normal for crew members that died on the Guinea coast. After the funeral one of the crew members made this drawing, which he took with him home to Copenhagen so Bernt Jensen Mørch's widow could see where her husband was buried.

(Watercolour Danish Maritime Museum)

**Tabel 5. Antal slaver leveret**

	<i>Antal slaver leveret</i>	<i>Handelsvarer værdi i rdl.</i>
LE SAINT ANDRÉ 1770		
Handelsvarer		20.263
Antal slaver leveret	244	
L'HEUREUX 1771		
Handelsvarer		23.888
Antal slaver leveret	262	
LE PACIFIQUE 1771-72		
Handelsvarer		
Antal slaver leveret	235	
LE SAINT ANDRÉ 1772		
Handelsvarer		
Antal slaver leveret	369	
L'EXPERIENCE 1772		
Handelsvarer		
Antal slaver leveret	196	
COMTE DE COLBERT 1773		
Handelsvarer		
Antal slaver leveret	206	
L'AMERICAN 1773		
Handelsvarer		
Antal slaver leveret	255	
I alt leveret slaver	1.767	
Handelsvarer for to rejser		44.151

det er muligt, værdien i rigsdaler af de handelsvarer, de medførte.<sup>35</sup>

Ifølge oplysninger i Guineisk Kompagnis arkiv medbragte de franske skibe LE SAINT ANDRÉ og L'HEUREUX deres egne handelsvarer for i alt 44.151 rdl., indkøbt for Guineisk Kompagnis regning.<sup>36</sup> For de varer blev der leveret 506

slaver, hvilket vil sige, at Guineisk Kompagnis købspris har ligget omkring 87 rdl. pr. stk. og her er tale om prisen i Europa, altså kostprisen. Da nogle af skibene, som det er nævnt ovenfor, ikke havde varer med, er det svært at beregne, hvor mange handelsvarer betalt af Guineisk Kompagni de i alt 1.767 leverede slaver har kostet. Ved en købspris af 87 rdl. pr. stk., må det samlede beløb for handelsvarer dog have ligget omkring 153.729 rdl.

Efter at slaverne var blevet købt for 87 rdl. pr. stk. solgte Guineisk Kompagni slaverne videre til det franske rederi. Om det fortæller et notat, at der til et fransk skib, der ankom 21. oktober 1772, blev leveret i alt 196 slaver. Tallet passer med det antal, der blev leveret til skibet L'EXPERIENCE, og prisen for slaverne var i alt 79.920 Livres. Der blev dog givet en rabat, måske en form for betaling for fragt af handelsvarer Nantes-Guineakysten, på 7.090 Livres, og dermed blev samlet salgspris 70.830 Livres.

Et andet notat fortæller,<sup>37</sup> at der til det franske skib COMTE DE COLBERT blev leveret 206 slaver, for en pris af 115 rdl. pr. slave, som er prisen på udskibningskysten. Hvis vi går ud fra det tal for hele den franske leverance, får vi, at der til det franske rederi er leveret 1.767 slaver a 115 rdl., hvilket i alt har indbragt 203.205 rdl. Dermed har Guineisk Kompagni for salget af slaver til de franske skibe i alt tjent ca. 49.476 rdl.

35 Hernæs, Appendiks 4, side 261.

36 Guineisk Kompagni nr. 34 og 41.

37 Begge notater: Guineisk Kompagni nr. 34.

**Tabel 6. Slaver leveret til Guineisk Kompagni**

	<i>Slaver købt</i>	<i>Slaver solgt</i>	<i>Slaver omkommet</i>	<i>Procent omkomne</i>
FREDENSBORG				
1767-68	265	241	24	9,0
CHRISTIANSBORG				
1766-67	245	224	21	8,6
1768-70	323	288	35	10,8
1771-72	267	246	21	7,9
1774-76	335	254	81	24,1
ELEONORA				
1766-68	171	159	12	7,0
1768-71	203	176	27	13,3
1772-74	218	207	11	5,0
ADA				
1767-69	201	184	17	8,5
1770-71	164	162	2	1,2
1771-72	166	146	20	12,0
1773-75	221	135	86	39,0
1775-77	145	142	3	2,0
QUITTA				
1770-73	Vendte hjem direkte til København.			
FORTUNA				
1772-75	111	98*	13	11,7
I alt	3.022	2.661	361	12,2

De 98 slaver, FORTUNA havde med, er beregnet ud fra et gennemsnitligt tab på 12,2 %.

### Salg af slaver til Guineisk Kompagni

Tilbage er så de slaver, der blev leveret til Guineisk Kompagnis egne skibe. Hvor mange det var, fremgår af ovenstående tabel 6, der viser, hvor mange slaver der blev afskibet, hvor mange der nåede frem til Vestindien, hvor mange der omkom og %-tal for de omkomne.

Fra aftalen med det franske rederi ved vi, at købsprisen for en slave var 87 rdl. pr. stk. Tid-

ligere nåede vi frem til, at der i alt blev afskibet handelsvarer med Guineisk Kompagnis skibe for 504.441 rdl., hvortil kom de 44.151 rdl., der blev afskibet med to af de franske skibe. I alt blev der dermed leveret handelsvarer for 548.592 rdl., og for dem blev der så indkøbt 4.789 slaver til danske og franske skibe. Ud over slaver blev der dog også indkøbt handelsvarer, hvor meget det var, skal vi vende tilbage til nedenfor, men her sættes købsprisen af andre varer til 10 % af de medbragte handelsvarer, og dermed er der købt andre varer for ca. 50.441 rdl. Dermed er i alt 4.789 slaver indkøbt for en samlet pris 498.151 rdl., hvilket giver en gennemsnitspris pr. slave på 104 rdl. Det lyder højt, men udover den usikkerhed, der ligger i beregningen af værdien for handelsvarerne, kommer også, at en del af de ekstraordinære udgifter blev betalt med handelsvarer. Derudover har der været en del svind, hvortil kommer leverancer og gaver til handelspartnere. Endelig var der, som vi skal vende tilbage til nedenfor, indkøbt flere slaver, end der blev afskibet. Hvor meget er usikkert, men med de forbehold sætter jeg en indkøbspris på 90 rdl. i gennemsnit. Ud fra det kan vi så regne ud, at de 3.022 slaver, der blev afskibet af Guineisk Kompagni, i alt har kostet 271.980 rdl.

### Turen over Atlanten

Som det fremgår af ovenstående, afskibede Guineisk Kompagni fra Guineakysten i alt 3.022 slaver, hvoraf de 2.661 nåede frem til Vestindien. Tallene dækker dog kun den periode, der gik fra skibenes afrejse fra Guineakysten til skibenes ankomst til Vestindien. De

burde nok dække den tid, der gik, fra slaverne kom om bord, og til den dag, hvor de kom i land i Vestindien.

De slaver, der blev udbudt til salg nede ved kysten, kunne have været undervejs i flere uger eller måneder. Turen ned til kysten kunne være hård ved slaverne. Dårlig behandling og forplejning kunne svække slavernes helbred. I tider med misvækst var slaverne måske allerede fra begyndelsen underernæret, og var det slaver fanget i krig, kunne de være såret. Mange slaver omkom da også undervejs fra opsamlingsstedet og ned til kysten, hvor de blev solgt videre til europæerne.

Væsentligt for slavernes overlevelsesmuligheder var derfor, at de var i en rimelig god sundhedstilstand, når de blev solgt til europæerne og før afskibningen til Vestindien. Dernæst gjaldt det også om, at det sundhedsfarlige ophold om bord i slaveskibet blev af så kort varighed som muligt. Ikke alle kompagnier var lige gode, når det gjaldt det sidste, f.eks. det hollandske slavekompagni *Middelburgsche Commercie Compagnie* (MCC). I årene 1730-90 foretog det kompagni omkring 120 slaverejser, og fra kompagniets arkiv har man beregnet, at slaverne i gennemsnit tilbragte 61 % af den tid, en rejse fra Holland via Guineakysten og Vestindien hjem til Holland varede, om bord i slaveskibet. MCC skibene sejlede nemlig hen langs Guineakysten, hvor kompagniet opkøbte slaver i små bundter på i gennemsnit 1,2 slaver pr. dag i den tid, skibene lå ud for kysten af Vestafrika. I gennemsnit tog lastningen af kompagniets skibe omkring 8 måneder, og 78 % af slaverne kom om bord

en måned før afgang. De sidste, man fik om bord, var mændene. De var dyrest, og ifølge erfaringen var de også de første, der døde. I gennemsnit tilbragte en slavepige i et af kompagniets skibe 132 dage om bord, drengene 124 dage, kvinderne 101 dag, medens mændene slap med 94 dage.

Beregnet ud fra overfartstiden døde 13 % af slaverne om bord i MCC's slaveskibe, men hvis man medtager hele den tid, slaverne var om bord, dvs. fra lastningen på Guineakysten og frem til losningen i Vestindien, kommer antallet af døde op omkring 25 %.<sup>38</sup>

Så snart slaverne var kommet om bord, blev de stuvet ned på slavedækket, og en del af dem, gerne mændene, blev fra begyndelsen lagt i jern. Senere under overfarten ville slaverne blive luftet på dækket hver dag, men så længe skibet lå for anker ud for Guineakysten, fandt de fleste slaveskipperne det mest sikkert, at holde slaverne under lås og slå inden borde.

Her lå de så, måske flere hundrede mennesker, alle med en temperatur på omkring 37° C, i et lavt indelukket skibsdæk ud for Afrikas kyst. Det var varmt, måske oppe omkring 50° C, og dertil kom fugten. Så slaverne svedte, de fleste af dem havde aldrig før været om bord i et skib, så mange blev også søsyge og kastede op, medens skibet lå og rullede i dønningerne ude fra Atlanterhavet.

Efter en lang indenlands rejseperiode med for lidt og sikkert også råddent vand og for

---

38 Hogerzeil, for dette se *Slave Purchasing Strategies and Shipboard Mortality*.



Spiseredskab. Varmen på slavedækket, søsyge og dysenteri bevirkede, at slaverne på turen over Atlanten blev udsat for en voldsom dehydrering. Med den kraftige dehydrering fulgte en form for anoreksi, der i svære tilfælde medførte, at slaverne havde svært eller nærmest umuligt ved at synke. Samtiden var ikke klar over, hvad disse symptomer skyldtes, så slaverne blev enten åreladet eller de fik et brækmiddel, hvilket ikke hjalp meget. Endelig havde man også en anden metode: med et af disse apparater spærrede man slavens mund op, og derefter blev slaven, som var det en Strasbourg gås, tvangsfodret.

(Foto Nationalmuseet)

Eating Utensil. The heat on the slave deck, sea-sickness and dysentery all contributed to the slaves suffering violent dehydration on their voyage across the Atlantic Ocean. This extreme dehydration was accompanied by a form of anorexia, which in the worst cases meant that it was difficult or impossible for the slaves to swallow. At the time it was not known what caused these symptoms, so the slaves were either bled or given an emetic, which did not help very much. Finally, they also had another method: with one of these instruments the slave's mouth was forced open and he was force fed like a Strasbourg goose.

(Photo The National Museum, Copenhagen)

dærvede fødevarer, dernæst et kortere eller længere ophold i et af fortets fangerum og så de første dage om bord i slaveskibet, med slaverne stuvet ned på et slavedæk med varme, fugt og uden sanitære indretninger. Det kan da heller ikke undre, at dysenteri med kraftig diare ofte stødte til. Det første angreb var bacilledysenterien, der har en inkubationstid på kun to til syv dage. Derefter fulgte, ofte efter at skibet havde forladt kysten, og søsygen for alvor satte ind, amøbedysenterien, der har en inkubationstid på omkring en måned.



Alle ovenfor nævnte lidelser har det tilfældes, at de medfører væsketab og dermed en kraftig dehydrering af kroppen. Som modsvar fik slaverne væske, men i gennemsnit kun mellem  $\frac{1}{2}$  og  $\frac{3}{4}$  liter om dagen, og det var alt for lidt.

Det er da også hævdet, at dehydrering var den mest almindelige dødsårsag på slaveskibene. Symptomerne på dehydreringen er muskelkramper, apati, indfaldne øjne og delirium. Dehydrering fører til en form for anoreksi, og et af symptomerne på anoreksi er, at patienten

har meget svært eller næsten umuligt ved at synke. Derfor medførte de fleste slaveskibe da også særlige instrumenter, der kunne tvinge slavernes mund åben, når man tvangsfodrede dem. Til sidst medførte dehydreringen døden enten pga. sult og tørst, eller patienten blev så svækket, at en af de mange sygdomme, der fulgte med en slaverejse, tog over, og de døde.

Dehydreringen medførte også en form for apati. Samtiden kendte ikke årsagen til denne apati, men henviste den til en særlig form for afrikansk melankoli, der, hvis man ikke passede på, let kunne føre til hjertestop eller selvmord.<sup>39</sup>

Guineisk Kompagni havde både skibe og forter. Dermed havde kompagniets skibe ikke det store behov for at sejle hen langs kysten for at opkøbe slaver. Skibene gik normalt direkte til det danske hovedfort Christiansborg, hvorfra de kunne lave små afstikkere til fortet Fredensborg eller til en af handelslogerne. På den måde fik man samlet slaverne om bord i større bundter, og man fik dem normalt om bord ret tæt på afrejsedatoen.

Fregatten CHRISTIANSBORGs rejse 1766-67 er et udmærket eksempel på en rejse, der ud fra ovenstående gik rimeligt godt. Skibet ankom til Christiansborg 18. oktober 1766. De første slaver, en mand og to kvinder, kom om bord den 8. november, og 24. november fulgte

så yderligere tre slaver, hvoraf den ene viste sig at være syg, så han blev igen sendt i land.

Derefter gik lastningen i stå frem til 17. februar, hvor man modtog 103 slaver. Dagen efter kom der yderligere 109, og i alt havde man dermed fået 212 slaver, der alle tilhørte kompagniet og var brændemærket med Guineisk Kompagnis mærke, et hjerte med et "S" i midten, foran på venstre lår. Derefter fulgte 35 fragtslaver, hvoraf CHRISTIANSBORGs fører kaptajn Berch ejede de syv. Skibet havde dermed fået sin slavelast, og den 21. februar lattede man anker og stævnedede mod St. Croix.<sup>40</sup>

To dage efter afsejlingen blev en kvindeslave meldt syg, og to dage efter det var en mands- og en kvindeslave "berøvet fornuften". Den 11. marts havde man det første tilfælde af diare, 19. marts det første tilfælde af "tærende syge". Den 20. marts fulgte det første tilfælde af skørbug, derefter fulgte flere tilfælde af diare, "hidsig feber" og "blodgang", hvoraf sidstnævnte sandsynligvis var amøbedysenteri.

Den 18. maj 1767 nåede skibet frem til St. Croix, og dagen efter blev slaverne ført i land. Under overfarten omkom 13 mands- og 8 kvindeslaver, hvilket er i overensstemmelse med oplysningerne fra MCCs rejser. Diare kostede syv slaver livet, hidsig feber fire, skørbug også fire, to slaver døde af hjertestop og to af ukendte årsager, som måske også kan være hjertestop. Blandt de 197 slaver, der blev sendt i land på St. Croix, var 20 stadig syge, 10 af dem havde skørbug, og af de resterende havde to hedeslag og to havde diare.

---

39 Kiple, for dette se *Mortality caused by Dehydration during the Middle Passage*.

---

40 Guineisk Kompagni nr. 110.

For slaveskibet FREDENSBORGs enlige rejse gik lastningen af slaver udmærket. Den 19. til 21. april 1768 fik skibet tilført 260 slaver for kompagniets regning samt 5 fragtslaver, og den 23. april afgik skibet mod St. Croix.<sup>41</sup>

For CHRISTIANSBORGs rejse 1768-70 gik det noget anderledes. Skibet nåede frem til Christiansborg den 5. juni 1769. Den 23. og 24. oktober fik man leveret i alt 301 slaver, men derefter var der en pause på op imod otte uger, og ikke før den 15. december satte skibet kurs mod St. Croix i Vestindien med en last på 323 slaver, kun 22 mere, end man havde om bord den 24. oktober.<sup>42</sup> Lægejournalen,<sup>43</sup> har ingen optegnelser for den tid, skibet var ved kysten, og først den 25. december oplyser journalen, at seks slaver var syge om morgenen. Dagen efter havde man det første tilfælde af diare og den 27. det første tilfælde af dysenteri. På rejsen over Atlanten fulgte flere tilfælde af diare og hidsig feber. Fra 18. januar var skørbugen mere fremtrædende, og fra 14. februar og frem var skørbug den dominerende sygdom. At få skørbug vil normalt indebære, at man i fire til seks måneder har været uden det nødvendige C-vitamin. Så det, at skørbug dukkede op som den dominerende sygdom, kan sige noget om den forplejning eller mangel på samme, slaverne havde fået i månederne, før de kom om bord. Dernæst kan man for de mange syge påpege, de mange slaver, der blev lastet om

---

41 Guineisk Kompagni nr. 109.

42 Guineisk Kompagni nr. 111.

43 Guineisk Kompagni nr. 136.

bord den 23.-24. oktober omkring syv uger før afgang. De to forskellige lasteforløb kunne da også ses i antallet af slaver, der omkom under overfarten, idet CHRISTIANSBORG på rejsen 1766-67 mistede 8,6 % af sine slaver mod 10,8 % på den efterfølgende rejse.

Også CHRISTIANSBORGs rejse 1774-76 fik, når det gælder lastningen af slaver, et noget uheldigt forløb. August 1774 var skibet fremme ved Christiansborg. Den 30. november fik man så 127 slaver. Den 9. december kom der yderligere 20, den 16. december igen 20 slaver, den 19. december en slave, den 20. december igen en slave, 26. december to slaver, og sådan fortsatte det drypvis helt frem til 24. februar, hvor skibet i alt havde fået 352 slaver og 41 fragtslaver.<sup>44</sup>

Da CHRISTIANSBORG den 25. februar afgik fra Guineakysten, havde omkring 170 af skibets medbragte slaver derfor ligget i døningerne ud for kysten og rullet frem og tilbage på et slavedæk i mere end to måneder. I bogstaveligste forstand i deres eget lort. Det blev de næppe mildere i sindet af, samtidigt med at de fik tid til at lære hinanden at kende rigtigt godt. Det kan da heller ikke undre, at netop CHRISTIANSBORG dagen efter afrejsen blev udsat for det voldsomste slaveoprør, der ramte et af skibene fra Guineisk Kompagni.

Slaverne erobrede store dele af det indre af skibet, fik fat i nogle våben og begyndte at skyde mod besætningen. Situationen var uholdbar, og medens mandskabet gik i gang

---

44 Guineisk Kompagni nr. 113.

med at bekæmpe oprøret, søgte skibet tilbage til kysten, hvor det ankrede op ud for fortet Fredensborg. Oprøret blev bekæmpet, men det var med stor vanskelighed. Derefter blev slaverne, hvoraf en del var kommet i land, igen taget om bord, og den 17. marts var man atter klar til afsejling. Af den oprindelige slavelast var 42 døde under oprøret, otte var døde før oprøret, dvs. før afsejlingen, otte var døde under opholdet i land og fire var så syge, at de blev ladet tilbage. Om bord var dermed 294 slaver, af en oprindelig last på 352, hvortil skal lægges 41 fragtslaver. CHRISTIANSBORGS rejse 1774-76 er dermed et glimrende eksempel på den forskel, der kunne være på den last slaver, der blev indkøbt til et bestemt skib, og det antal slaver, der reelt blev afskibet. Tabet her var således 62 slaver til en indkøbspris af 90 rdl. i alt 5.880 rdl. Et tab der oversteg indkøbsprisen på fregatten FREDENSBORG. Dertil kom, at antallet af slaver, der døde under overfarten, var i alt 81 eller 24,1 % af lasten. Til 90 rdl. pr. stk. et yderligere tab på 7.290 rdl.

Efter et slaveskibs ankomst til St. Croix blev slaverne sat i land, og i dagene efter fulgte så slaveauktionerne, hvor slaverne blev solgt til den højstbydende. Hvis der da ikke på forhånd var blevet lavet aftaler om større samlede salg. Det skete ved CHRISTIANSBORGS ankomst til St. Croix i februar 1770, hvor Major Cornelius Hendrichsen købte 200 slaver a 33 £. I alt gav det 6.600 £, og med en vekselkurs på 5 rdl. pr. £ gav det ca. 33.000 rdl., eller 165 rdl. pr. stk. Derefter blev skibets resterende 85 slaver sat på almindelig auktion. Det indbragte

9.063 rdl. eller 107 rdl. pr. stk., så majoren har nok fået lov til at købe de bedste.<sup>45</sup>

Priserne kunne svinge kraftigt. For den slavelast, CHRISTIANSBORG solgte i maj 1767,<sup>46</sup> var prisen på en mandsslave 200 rdl., for en kvinde 150 rdl. og for en pige 125 rdl., medens man kunne få en drengeslave for kun 88 rdl. Derefter fulgte en lang række slaver til meget lavere priser, ca. 60 rdl. for mænd af ringere kvalitet og ned til slaver, formentlig syge, der kunne erhverves for 15 rdl. og helt ned til 11 rdl. pr. stk.

Ved salg til normal pris, dvs. omkring 200 rdl. pr. stk., foregik betalingen normalt således – oftest betalt i form af sukker: 30 rdl. blev betalt kontant. 50 % af resten faldt til udbetaling efter 6 uger og den sidste del til 1. marts det efterfølgende år. For det resterende beløb betalte man 6 % i rente, der ved for sen betaling steg til 10 %. Hvis hele betalingen for slaven faldt kontant ved leveringen, fik man 5 % i rabat.

Tabel 7 (side 129) viser antallet af slaver, Guineisk Kompagni satte til salg, med salgspriser, samt den bonus, besætningen fik udbetalt i rigsdaler for antallet af slaver, der havde overlevet turen over Atlanten.

For antallet af solgte slaver er der en difference i forhold til antallet af slaver løst på St. Croix. Det skyldes fragtslaver, dvs. slaver der ikke tilhørte Guineisk Kompagni, men ansatte eller forretningsforbindelser, og som blev taget med mod en fragtpriis på 35 rdl. inklusiv forplejning.

---

45 Guineisk Kompagni nr. 111.

46 Guineisk Kompagni nr. 23.

**Tabel 7. Overførte slaver til Vestindien**

	<i>Antal slaver solgt</i>	<i>Salgspris</i>	<i>Bonus til besætningen</i>
FREDENSBORG			
1767-68	231	41.910	2.054
CHRISTIANSBORG			
1766-67	196	30.755	1.537
1768-70	288	42.063	2.514
1771-72	219	43.119	1.861
1774-76	216*	39.116*	1.944*
ELEONORA			
1766-68	135*	24.486*	1.215*
1772-74	149*	27.104*	1.341*
1775-77	176*	31.878*	1.584*
ADA			
1767-69	167	36.000	1.503*
1770-71	162	30.318	1.458*
1771-72	160	24.000	1.440*
1773-75	117	24.727	1.380
1775-77	91	20.020	819*
QUITTA			
1770-73	Vendte direkte hjem til København		
FORTUNA			
1772-75	83*	15.092*	747*
Antal slaver solgt:	2.390		
Salgspris slaver i alt		428.583	
Indtægter fragtslaver:		2.040	
Bonus		21.397	
Nettosalgpris		409.226	

Ovenstående tabel viser, hvor mange slaver Guineisk Kompagni overførte til Vestindien, og til hvilken pris de blev leveret. De med \* mærkede tal er udregnet ud fra en gennemsnitspris på 177 rdl. pr. slave for de laster, vi kender (*Guineisk kompagni nr. 109, 110, 112, 117, 118, 119, 120 og 121*).

For de skibe, hvor vi ikke kender antallet af fragtslaver (mærket med \*), har jeg trukket 15 % fra antallet af slaver leveret på St. Croix beregnet ud fra antallet af fragtslaver, vi kender fra de andre rejser. Se f.eks. FORTUNA, der medførte 98 slaver, her reduceret til 83.

Ud fra de tal, vi kender, har jeg beregnet, at besætningen i gennemsnit fik en bonus på 9 rdl. pr. slave, de afleverede på St. Croix. Her er fragtslaverne ikke taget med, da ejerne af fragt-slaverne selv betalte en bonus til besætningen på 8 rdl. pr. fragtslave, der nåede til St. Croix.

**Tabel 8. Samlet regnskab****Indtægter**

Salg af slaver	428.583	
Salg af slaver fra franske skibe	203.205	
Fragtslaver	2.040	
Salg af andre varer	50.441	
Forsikring FREDENSBORG ukendt her sat til 8 % af skibets købspris	418	
Salg varer FREDENSBORG i Norge	2.108	
Indtægter i alt	686.795	686.795

**Udgifter**

Skibe	25.446	
Udrustning	101.044	
Hyreudgift	65.886	
Bonus besætninger	21.397	
Handelsvarer	504.441	
Handelsvarer franske skibe	44.151	
Ekstraordinære udgifter	34.766	
Forterne	250.000	
Forsikring 8 % af skibe/udrustning/handelsvarer	50.474	
Bargum 2 % af skibe/udrustning/handelsvarer	12.619	
Udgifter i alt	1.110.224	1.110.224
Underskud på slavehandel		423.429

**Samlet regnskab**

Efter at have forsøgt at give et bud på de forskellige indtægts- og udgiftsposter, der har været i Guineisk Kompagnis oprindelige regnskaber, kan vi så opstille en form for et samlet regnskab vedr. Guineisk Kompagnis slavehandel for årene 1767-77.<sup>47</sup>

Hvor meget forsikringen har udbetalt for FREDENSBORGs last ved vi ikke, så her er kun medtaget det, man fik ind ved salg af varer fra

47 Guineisk Kompagni nr. 109.



I 1768 købte Bernt Jensen Mørch huset Overgaden oven Vandet nr. 46 fra sejlmager Claus Jensen. Huset ses her til venstre ved reklamen for Politiken. I 1771 overtog Mørch og hans familie hele huset bortset fra kælderen, der var lejet ud. Ejendommen lå på en stor grund, der i 1641 blev tilskødet Christianshavnerborgmester Jacob Dreyer. I 1936 blev huset revet ned, idet grunden skulle indgå i det store byggeri, Christianshavnergården, KAB opførte, og som dækkede hele den gamle storgrund, fra Overgaden oven Vandet rundt om hjørnet til Sankt Annæ Gade og Dronningens Gade.

(Foto Københavns Museum)

In 1768 Bernt Jensen Mørch bought this house in no. 46 Overgaden oven Vandet from a sail maker called Claus Jensen. In 1771 he and his family took over the whole house, apart from the cellar, which was rented out. The house lay on a large site that had been conveyed to a Mayor of Christianshavn called Jacob Dreyer. In 1936 the house was pulled down because the site was to be part of a big redevelopment project by KAB called Christianshavnergården, which covered the whole of the former large property from Overgaden oven Vandet round the corner to Sankt Annæ Gade and Dronningens Gade.

(Photo Museum of Copenhagen)

lasten i Norge, samt en forsikringsudbetaling beregnet ud fra skibets oprindelige købspris.

Salg af andre handelsvarer nævnt under indtægter dækker salg af elfenben, guld, palmeolie og ædeltræ. Hvor meget det var, er usikkert. For udlandet er det skønnet, at salg af andre varer end slaver i 1720-erne lå omkring 16-20 %, hvorefter det omkring 1770 var faldet til omkring 6 %. På den baggrund sætter jeg den andel til 10 %.<sup>48</sup>

Af ovenstående regnskab fremgår det, selv om det skal gentages, at der er mange usikre punkter, at heller ikke Guineisk Kompagni har været i stand til at få overskud på slavehandelen. Hvis kompagniet skulle nå en form for "break even", ville det kræve et overskud på kompagniets sukkerhandel på omkring 425.000 rdl. eller ca. 42.500 rdl. pr. år. Et tal, der hvis man ville have et overskud på 10 % pr. år, ville stige til omkring 47.000 rdl. At kompagniet har været i stand til at klare det, er dog næppe sandsynligt. Denne analyse inddrager ikke kompagniets sukkerhandel, men det skal dog nævnes, at for årene 1767-69 ankom der i alt 84 skibe til København med sukker fra Vestindien;<sup>49</sup> af dem tilhørte kun de tre Guineisk Kompagni.

Så Guineisk Kompagni og hoveddirektøren gik mod en fallit. Enken Gustmeyer var ikke længe om at opdage det og trak sig da også ret hurtigt ud af foretagendet.

## Konklusion

Årsagerne til underskuddet på slavehandelen var flere. Administrationen af forterne kostede for mange penge, samtidigt med at de danske besiddelser ikke kunne levere tilstrækkeligt med slaver. Ifølge aftalen med det franske rederi skulle Guineisk Kompagni over tre år levere 3.600 slaver, men det viste sig umuligt, og i alt var Guineisk Kompagni kun i stand til at levere 1.767, eller lige omkring halvdelen af det aftalte antal.

Også til kompagniets egne skibe kneb det med leveringerne. I alt sejlede Guineisk Kompagni kun 2.661 slaver til St. Croix. Kompagniet var dermed ikke i stand til at holde De dansk vestindiske Øer forsynet med slaver. I alt blev der til St. Croix i årene 1767-77 importeret 12.634 slaver. Af dem leverede Guineisk Kompagni de 2.661 eller ca. 21 %. Fremmede nationers skibe, der kom fra Guineakysten, landede 3.371,<sup>50</sup> medens de resterende 6.602 blev importeret fra andre øer i Caribien eller fra Nord- eller Sydamerika. Uanset de ikke kunne levere slaver nok, så eksporterede kompagniet alligevel også slaver til andre øer i Caribien. Af FREDENSBORGs 231 slaver i 1768, blev de 84 således re-eksporteret til Puerto Rico.<sup>51</sup>

Ud fra det er det da også tydeligt, at den danske slavehandel under Guineisk Kompagni ikke var en dansk slavehandel, der forsyne danske øer i Caribien med slaver leveret fra danske besiddelser i Afrika, men at den danske slavehandel og øernes import af slaver

---

48 Richardson, side 29.

49 Nathansen, side 448.

---

50 Green-Pedersen (2006), side 178-181.

51 Svalesen, side 194.

var en helt klart integreret del af den internationale slavehandel.

Guineisk Kompagnis skibe medførte for få slaver, hvad der førte til tab. Ifølge samtidens beregninger skulle et slaveskib helst aflevere omkring 2 slaver pr. ton skib i Vestindien, hvis rejsen skulle løbe rundt økonomisk. Det er således påvist, at hvis et skib på 100 tons overførte 2½ slave pr. ton skib, ville overskuddet ligge omkring 15 %. Blev antallet af slaver reduceret til 2 slaver pr. ton, ville overskuddet ligge omkring 4 %, men hvis skibet kun overførte 1 slave pr. ton skib, ville der blive et underskud på omkring 10 %.<sup>52</sup> En optælling af Guineisk Kompagnis skibe viser, at de i gennemsnit lå omkring 1,16 slave pr. ton skib. Et tal der må siges at være så lavt, at det kun kan bekræfte konklusionerne fra ovennævnte økonomiske analyse.

Sluttelig skal nævnes, at en af årsagerne til, at Bargum involverede sig i slavehandel, var, at han i udlandet havde set, hvor store summer man kunne tjene på denne handel. Hvad han havde set, eller nærmere hørt, ved vi ikke, men for den hollandske slavehandel har undersøgelser vist, at den i gennemsnit gav et overskud på 2,58 % om året. For den britiske slavehandel har lignende undersøgelser vist, at det gennemsnitlige årlige overskud lå omkring 9,5 %; andre har dog ment, at det lå omkring 16 %.<sup>53</sup> Hvilket nok lyder mere sandsynligt, idet det gennemsnitlige overskud for det briti-

ske erhvervsliv i 1700-tallet er sat til ca. 13 %, og det er nok rimeligt at antage, at profitten for slavehandel må have ligget lidt over gennemsnittet for overhovedet at få redere og købmænd til at investere i en så risikofyldt handel.<sup>54</sup>

Der er altså nogen uenighed, men hvad mente samtiden? Guineisk Kompagni indsatte seks skibe i farten på Guinea kysten. I 1779 ejede Københavns største redere, inklusiv Guineisk Kompagni, i alt 128 store skibe velegnet for slavehandel.<sup>55</sup> Guineisk Kompagni kunne ikke holde De dansk vestindiske Øer forsynet med slaver, og det var jo også kompagniets plan at sælge slaver til andre rederier for levering i Vestindien. Hvis overskuddet på slavehandel var stort, hvorfor var der så ikke nogle af rederne for de resterende 122 skibe, der valgte at gå ind i slavefart? Københavnske redere var i 1700-tallet ikke sarte, når det gjaldt de områder, inden for hvilke de tjente penge. Og hvorfor var det for årene 1767-69 kun tre ud af de 84 skibe, der lossede sukker i København hjemført fra Vestindien, der havde været turen rundt om Guinea efter slaver?

### Henning Bargum de sidste år

I april 1774 forsvandt Henning Bargum fra København. Guineisk Kompagni var ikke gået som planlagt. Enken Gustmeyer havde allerede trukket sig, og svigersønnen sad nu alene tilbage med problemerne og gælden.

---

52 Hyde, side 372.

53 Anstey, side 22, for et højere tal se bl.a. J.E. Inikori og S.L. Engerman: *The Atlantic Slave Trade*.

---

54 Darity, side 160.

55 Feldbæk (1997), Vol. III, side 160.



Den 2. april var sidste gang Bargum var medunderskriver på referaterne fra kompagniets direktionens møder, derefter forsvandt han. Det var der nok gode grunde til, for den 25. april mødtes direktionen igen. Dagsordenen var bl.a. indløbne vekslere på 90.780 £, (ca. 450.000 rdl.), og dernæst så Asiatisk Kompagni gerne, at alle debitorer betalte halvdelen af deres gæld inden 11. juni, da kompagniet stod over for at skulle udbetale udbytte. Så bogholderen blev tilkaldt og anmodet om "at erholde så mange penge samlet i kompagniets kasse, som den halve debet til det Asiatiske Kompagni bidrager".<sup>56</sup>

Bargum forlod landet, men kreativiteten tog han med. I 1782 træffer vi ham i Wien, hvor han havde grundlagt en bank. For hvilke penge er usikkert, men omkring 60.000 rdl. af dem skulle stamme fra de penge, den franske feltmarskal og øverstbefalende for den danske hær, Claude Louis de Saint Germain havde fået i pension i 1766, efter at han var blevet afskediget fra dansk tjeneste. Dernæst kan det være de penge, han tjente ved de 2 % afgifter, han havde fået fra Guineisk Kompagni, og som kan have været placeret i udlandet. Banken kaldes Karl & Friderich Bargum, og det gik ikke den bedre end Guineisk Kompagni, for omkring 1790 gik den fallit. I 1792 finder vi ham i Alsace, hvorfra han er i livlig forretningskorrespondance med en tidligere ansat i banken, Johann Friedrich Diederichsen fra Holsten, som på det tidspunkt var i Paris. Af brevene fremgår det, at det nok går lidt småt

---

56 Guineisk Kompagni nr. 1.

for den tidligere storkøbmand, idet han fortæller, at han gerne vil komme til Paris, men han kan ikke bo der, hvor Diederichsen bor, for det er for dyrt.

Bargum kom næppe til Paris, det var i de år også et farligt sted at være. Man skulle passe lidt på og blande sig udenom, i det hele taget holde albuerne ind til siden. Det var Diederichsen nok ikke så god til. Han blev rodet ind i processen mod Danton, så da Danton og hans venner 6. april 1794 i tre rødmalede kærrer blev kørt til Concorde Pladsen, hvor guillotinen stod, var Diederichsen fra Holsten mellem de udvalgte.<sup>57</sup>

Med Diederichsens endeligt på Concordepladsen mister vi også den sidste forbindelse med Bargum. Hvad der derefter skete med ham, ved vi ikke, men et rygte vil vide, at han endte som købmand i den franske by Nantes. Hvis det er gået, som det plejede, er han nok snarere endt som falleret købmand i Nantes.

Efter at Bargum havde forladt landet, begyndte uheldene for alvor at vælte ind over Guineisk Kompagni. FORTUNA led i 1774 havari på vej hjem fra Vestindien og måtte søge nødhavn i Dover, samme år nåede ADA frem til St. Croix med kun 135 slaver i live ud af en last på 221 slaver. Februar 1775 udbrød, som nævnt ovenfor, slaveoprør på CHRISTIANSBORG, og senere på samme rejse led skibet havari og måtte igennem en dyr reparation i Norge, før det kunne vende hjem til København. Den 25. august 1775 besluttede direktionen, at man pr.

---

57 Koppel, side 250.

1. september 1776 ville give forterne tilbage til kongen, og 22. november samme år besluttede man at sælge kompagniets Sukkerraffinaderi.

Den 9. august 1777 var der så igen møde i direktionen, og i direktionsprotokollen læser man:

“Direktionen samlet og resolverede at de med Snauen ADAs hjemkomne Sukrer såvel som overblevne Provisions sorterer ved offentlig Auktion er bortsolgte, så findes det tjenligt at begiere et folium åbnet i Banquen for der at deponere alle for Compagniet formedelst indkomne penge således at ingen skal kunne udbetale nogen Anvisning med vores forlods

underskrift, nemlig Justitsråd Bredahl og mig Agent Thalbitzer, hvilket således til desmere sikkerhed fornødent eragtes som nu for det første ingen betydelig Udgift kan forholde. Til lige blev Bogholder Limprichts Casse eftersat da dens Beholdning ifølge af Resolutionen skal indleveres i Banquen.”<sup>58</sup>

Dermed var det forbi for Det kongelige oktrojerede danske guineiske handels-societet, og den danske slavehandel var igen givet fri.

---

58 Guineisk Kompagni nr. 1.

## LITTERATURLISTE

### Upublicerede kilder

Guineisk Kompagni:

- Nr. 1: Resolutionsprotokol 1770-77.  
Nr. 11: Inden- og udenrigs breve og dokumenter 1771-76.  
Nr. 34: Fakturaer m.v. farten på Guineakysten.  
Nr. 48: Dagjournal for skibene FREDENSBORG og ELEONORA 1766.  
Nr. 49: Dagjournal for skibene FREDENSBORG, ADA og CHRISTIANSBORG 1767.  
Nr. 50: Dagjournal for skibene ADA, CHRISTIANSBORG og ELEONORA 1768.  
Nr. 51: Dagjournal for skibene ELEONORA og ADA 1769.  
Nr. 52: Inventarie, material og provisionsbog for skibene CHRISTIANSBORG, FREDENSBORG og ELEONORA 1766.  
Nr. 61: Omkostnings- og inventariebog snaskibet ADA 1770.  
Nr. 62: Omkostnings- og inventariebog snaskibet ADA 1775.  
Nr. 63: Omkostnings- og inventariebog fregatten CHRISTIANSBORG 1772-74.  
Nr. 65: Omkostnings- og inventariebog fregatten CHRISTIANSBORG 1776.  
Nr. 66: Omkostnings- og inventariebog snaskibet ELEONORA 1771-72.  
Nr. 67: Omkostnings- og inventariebog chaluppen QUITTA 1770.  
Nr. 68: Omkostnings- og inventariebog chaluppen QUITTA 1771-73.  
Nr. 69: Omkostnings- og inventariebog paketbåden FORTUNA 1772.  
Nr. 109: Skibsprotokol for skibet FREDENSBORG 1767-69.  
Nr. 110-114: Skibsprotokol for skibet CHRISTIANSBORG 1766-76.  
Nr. 115-116: Skibsprotokol for snaskibet ELEONORA 1772-78.

- Nr. 117-121: Skibsprotokol for snaskibet ADA 1767-77.  
Nr. 122: Skibsprotokol for chaluppen QUITTA 1770-73.  
Nr. 134: Forhandlingsbog for snaskibet ELEONORA 1769-70.  
Nr. 135: Negotiebog for chaluppen QUITTA 1772-73.  
Nr. 136: Sygejournal for fregatten CHRISTIANSBORG 1768.  
Nr. 138: Sygejournal for snaskibet ELEONORA 1772-74.  
Nr. 139: Sygejournal for snaskibet ADA 1767-69.

Kay Larsens arkiv. Det kongelige Bibliotek.

### Trykte kilder

- Andersen, Ellen, 1977: *Moden i 1700-årene*. København.
- Anstey, Roger, 1975: "The Volume and Profitability of the British Slave Trade 1761-1807". In: Stanley L. Engerman og Eugen D. Genovese, (ed.): *Race and Slavery in the Western Hemisphere*. Princeton University Press.
- Bean, N.R. og Thomas, R.P., 1974: "The Fishers of Men. The Profits of the Slave Trade". In: *The Journal of Economic History*. Vol. 34.
- Bierlich, Bernhard, 2009: "The Danish Slave Trade, its Surgeons and Slave Mortality". In: *Outre-Mers revue d'histoire*. December.
- Dannevig, Hartwig W., 1978: *Slaveskipet Fredensborg*. Oslo.
- Darity, William Jr., 2006: "Profitability of the British Trade in Slaves Once Again". In: Jeremy Black, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. Vol. III. London.

- Feldbæk, Ole, 1986: *Danske handelskompagnier 1616-1843*. Oktrojer og interne Ledelsesregler. København.
- Feldbæk, Ole, 1997: "Storhandelens tid". In: *Dansk Søfarts historie 1720-1814*. Bind 3. København.
- Green-Pedersen, Sv. E., 1973: "Om forholdene på danske slaveskibe med særligt henblik på Dødeligheden 1777-89". In: *Handels- og Søfartsmuseets årbog 1973*.
- Green-Pedersen, Sv. E., 2006: "The Scope and Structure of the Danish Slave Trade". In: Jeremy Black, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. Vol. III. London.
- Gøbel, Erik, 1982: "Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807". *Handels- og Søfartsmuseets årbog*.
- Hansen, Thorkild, 1968: *Slavernes skibe*. København.
- Harms, Robert, 2002: *THE DILIGENT*. New York.
- Hernæs, Per O., 1998: *Slaves, Danes and African Coast Society*. Trondheim.
- Hogerzeil, Simon J. og Richardson, David, 2009: "Slave Purchasing Strategies and Shipboard Mortality: Day-to-Day Evidence from the Dutch African Trade 1751-1797". In: D.B. Haycock & Archer, (ed.): *Health and Medicine 1700-1900*. London.
- Hyde, Francis E., Bradbury Parkinson B. og Marriner, Sheila, 1953: "The Nature and Profitability of the Liverpool Slave Trade". In: *Economic History Review*. Vol. 5.
- Inikori, J.E., 2006: "Market structure and the Profits of the British African Trade in the late Eighteenth Century". In: Jeremy Black, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. Vol. III. London.
- Justesen, Ole, og Feldbæk, Ole, 1980: *Kolonierne i Asien og Afrika*. København.
- Kiple, Kenneth F. og Higgs, Bryan T., 1992: "Mortality Caused by Dehydration during the Middle Passage". In: J.E. Inikori og S.L. Engerman, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. London.
- Klem, Knud, 1985: *Skibsbyggeriet i Danmark og hertugdømmerne i 1700 årene*. Bind 1-2. København.
- Koppel, Henrik, 1932: "En 'avocat de la cour du Roy de Dannemarck' i Dantonprocessen". *Personl Historisk Tidsskrift*, Bind 5.
- Merritt, J.E., 1960: "The Triangular Trade". In: *Bussiness History*. Vol III.
- Minchinton, Walter E., 2006: "Characteristics of British Slaving Vessels 1698-1775". In: Jeremy Black, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. Vol. III. London.
- Møllenbach, J., Rydgaard, Frede og Mahneke, Axel, 1976: *Lægebog for søfarende*. København.
- Nathanson, M.L., 1836: *Historisk statistisk Fremstilling af Danmarks National og Stats Huusholdning*. København.
- Nystrøm, Eiler( ed.), 1925: *Luxdorps Dagbøger*. Bind 1-2. København.
- Nørregaard, Georg, 1968: *Guldkysten*. København.
- Rawer, Ole Jørgen, 1831: *Almindeligt Varelexicon*. Kjøbenhavn.
- Richardson, David, 2006: "Prices of Slaves in West and West-Central Africa: Towards an Annual Series". In: Jeremy Black, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. Vol. III. London.

Sheridan, R.B., 2006: "The Commercial and Financial Organization of the British Slave Trade 1750-1807". In: Jeremy Black, (ed.): *The Atlantic Slave Trade*. Vol. III. London.

Svalesen, Leif, 1996: *Slaveskibet Fredensborg*. København.

Sveistrup, P.P. og Willerslev, Rich., 1945: *Den danske sukkerproduktions historie*. København.

Trier, H., 1907: "Gaarden Nr. 14 Ved Stranden". In: *Historiske Meddelelser om København*. 1907.

Westergaard, Waldemar, 1917: *The Danish West Indies*. New York.

### **Generel note**

I teksten er alle regnskaber givet i rdl. dansk kurant. I Vestindien foregik en del af forretningerne dog i rdl. vestindisk kurant. Værdien af den vestindiske kurant lå fra 20 til 25% under værdien af dansk kurant. Det bevirkede, at salgsprisen for en slave, gengivet i rdl., reelt ofte var ca. 20 til 25% lavere end opgivet.

Den forskel i kursværdi er ikke medregnet i denne artikel, dels fordi den ikke forrykker konklusionen om, at slavehandelen i den behandlede periode gav underskud, og dels fordi betalingen for slaverne, der skete med vestindisk kurant, oftest forelå i form af sukker, der i København blev omsat i dansk kurant, hvorved man fik en del af valutatabet hjem igen.

## Danish Slave Trade – a Loss-making Business?

### SUMMARY

In 1765 the Copenhagen merchant Frederik Henning Bargum and The Royal Chartered Danish Guinean Company received a charter for the Danish slave trade between the Danish forts on the Guinean coast and the Danish possessions in the Caribbean: St. Thomas, St. Jan and St. Croix, for a period of 30 years.

Up until then the Danish slave trade had not been a great success. The old Danish West Indian-Guinean Company had in fact pulled out of the slave trade after great financial losses, and in 1754 the Company was dissolved.

But now with the new Guinean Company, as it was called, a new attempt was made. The new company took over the administration of the Danish forts on the Guinean coast, and five ships were purchased and put into service. A voyage round the Guinean coast and onward via the West Indies back to Denmark normally took about 20 months, so immediately five ships does not sound like a lot. However, as well as supplying their own ships the plan was for the company to sell slaves to ships from other countries via their forts on the Guinean coast.

Thus in 1769 the company signed a contract with a French shipping company to supply 3,600 slaves over a period of 3 years to be divided between 10 ships. Indeed, the first French ships began to turn up off the Danish forts, but it soon became apparent that the Danish possessions were not capable of supplying the agreed number of slaves. Only 1,767 slaves out of the agreed 3,600 were delivered, divided between only 7 ships, before the contract was annulled.

Within a few years the Guinean Company got into difficulties in other areas too. The Frigate FREDENSBORG, the company's largest ship, sank in December 1768 off the coast of Norway, several of the other ships were wrecked, one of them was subjected to a slave uprising, and as the accidents accumulated the unforeseen expenses rose.

A large part of the Guinean Company's records are still kept at the Danish National Archives in Copenhagen. In this article the author attempts to answer the question of what went wrong for the company, based on the sources which have been preserved. The conclusion is that the administration and maintenance of the forts on the Guinean coast were much too expensive. Neither could the forts supply a sufficient number of slaves to the French shipping company, nor to the Danish mother company. It turns out that in the years 1767-77 the company delivered only about 21% of the slaves that were imported to the Danish West Indies. Because so few slaves were actually delivered it also put a limit on the number of ships the company could put into service. On top of that, the ships that the company owned met with a large number of accidents.

All in all during the years 1767-77 the company came out with a combined deficit of about 425,000 rixdollars (about £ 85,000) on the slave trade. This meant that if the company was to have a profit of 10% a year, they would have to have a profit of at least 47,000 rixdollars (£ 9,400) a year on the sugar trade. However, it would appear unlikely that the company could achieve that, since of the 84 ships that unloaded sugar in Copenhagen in the years 1767-69, only three came from the Guinean Company.

In April 1774 it became obvious to the director of the company, Henning Bargum, that they were heading for bankruptcy, so in all haste he left the country to escape his creditors. The company continued business for a few more years but in August 1777 it was all over. The company gave up and delivered the forts on the Guinean coast back to the state. The Danish slave trade was once again open for all Danish subjects to participate in.