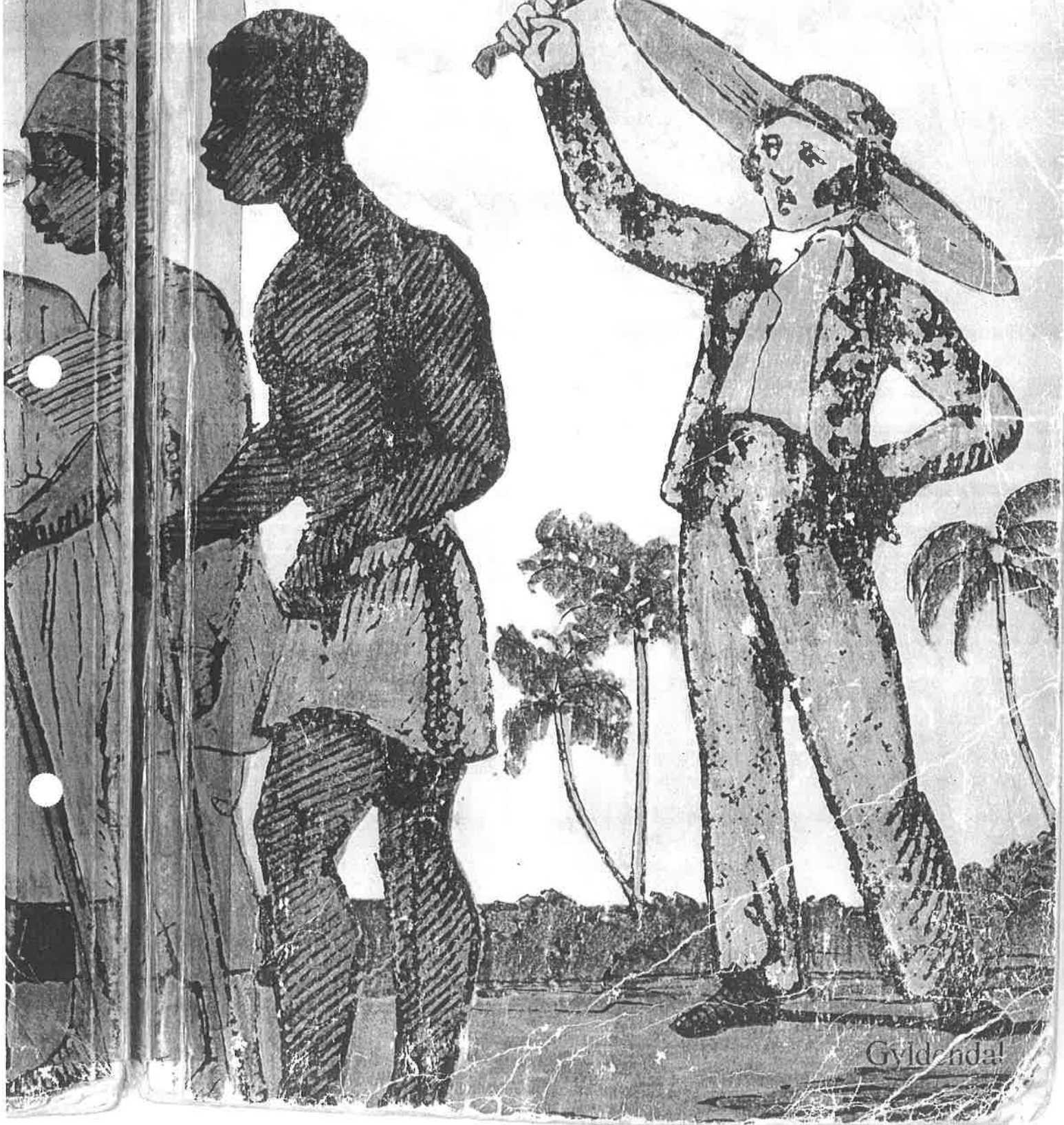


Jens Frese Den atlantiske slavehandel og England



Gyldenhal, 1981, s 45-52

3 SLAVEHANDEL I VESTAFRIKA

Dette afsnit vil søge at belyse en række spørgsmål, der kan stilles til den europæisk-afrikanske handel på Afrikas vestkyst:

- ① Var de to parter ligeberettigede i handelen?
- ② Hvordan var handelen organiseret på begge sider?
- ③ Hvordan blev varerne – slaverne – fremskaffet?
- ④ Hvilke betalingsmidler og varer indgik i handelen?
5. Hvilke områder i Vestafrika var især aktive i salget af slaver?
6. Hvor mange slaver blev der hentet i Vestafrika og ført over Atlanten?
7. Hvilke virkninger havde slavehandelen i Vestafrika?

⑧ *Monopols monopol/smugler*

Brugen af slavearbejdskraft begyndte ikke med den atlantiske slavehandel. I årtusinder havde man i forskellige samfund benyttet sig af tvangsarbejde – i Ægypten, Hellas, Rom og i de islamiske besiddelser i Mellemøsten og Middelhavsområdet o.s.v. At det var neger-slaver var heller ikke nyt. Der havde f. eks. i århundreder før de europæiske slavetransporter fra Afrika været arabisk slavehandel fra Østafrika til Arabien og Indien og fra Vestsudan over Sahara til Middelhavsområdet.

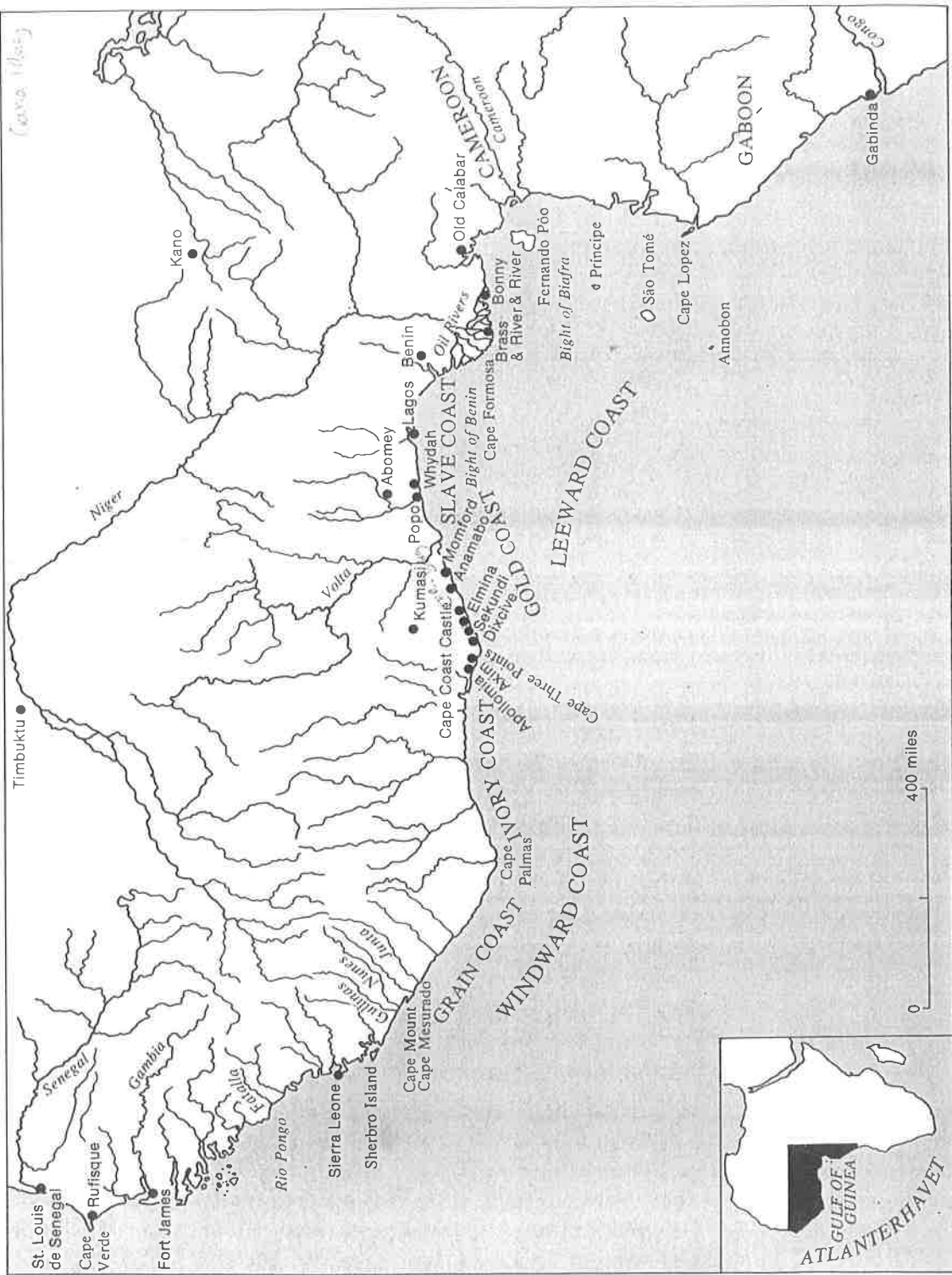
Det nye er, at den europæisk-afrikanske slavehandel blev et led i den nye europæiske kolonialisme og verdensmarkeds-kapitalisme, et system, der medførte en form for international arbejdsdeling, hvori kolonierne producerede råvarerne med anvendelse af slaver som massearbejdskraft.

Det første europæiske land, der hentede slaver i Vestafrika, var Portugal, hvilket var meget naturligt, da det var dette land, der foretog de første sejlads ned langs Afrikas kyst. I 1444 blev de første få slaver ført fra Afrika med henblik på videresalg – i denne omgang i hjemlandet. I 1475 havde portugiserne krydset ækvator og samtidig fundet et område på Guineakysten, der syntes at have mængder af en tiltrækkende vare, guld – Guldkysten. Her opførte man i 1482 det første europæiske fort/*faktori* på vestkysten, *Elmina*, der dels skulle tjene som et befæstet varelager og dels som en statslig garnison, der kunne sikre, at kun portugisere med licens handlede på Guldkysten. Der var ikke tale om anlæggelse af en ko-

⑨ Organiseringen af slaver på skibet
⑩ suspension på slaver

Kort over Vestafrika

575 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.



loni, hvilket heller ikke blev tilfældet med de andre europæiske lande, der kom til senere, da man kun var interesseret i handel. Kyststaterne ønskede også at købe europæiske varer, men de var desuden stærke nok til at fastholde de europæiske lande i en slags „lejerforhold“.

De portugisiske slaveindkøb blev forøget, da man begyndte at udnytte en række af de atlantiske øer – bl.a. Kap Verde-øerne, *Sao Thomé* og *Fernando Po* – til plantagedrift. Efter Amerikas opdagelse i 1492 kom der endnu et marked for afrikanske slaver: de spanske og portugisiske besiddelser i den nye verden. Gennem det 16. århundrede var det hovedsageligt portugiserne, der varetog den transatlantiske handel, da spanierne ikke havde fodfæste i Afrika. Spanien opbyggede i stedet et kontraktssystem – *asiento*'erne – der gav enkeltpersoner eller enkeltlande ret til at levere slaver til de spanske besiddelser i Amerika.

Den oversøiske handel var så værdifuld, at Portugal og Spanien ikke i længden kunne holde andre europæiske søfartsnationer ude. Holland havde således kort efter 1600-tallets begyndelse knust det portugisiske monopol i Ostindien, og i 1640'erne havde man også taget de portugisiske forter på Guldkysten og havde fået støttepunkter i Amerika. Holland blev nu i en periode den dominerende handels- og søfartsnation på Atlanten. Ud fra *merkantilistiske* principper måtte England og Frankrig betragte dette som en uheldig udvikling. Gennem lovgivning søgte disse to lande fra 1650'erne at holde hollænderne væk fra handel med engelske og franske oversøiske besiddelser, men dette betød også, at englænderne og franskmændene selv måtte gå ind i slavehandelen. Til dette formål dannede man handelskompagnier og grundlagde forter og faktorer på Afrikas vestkyst. I 1660 dannede man således i England *The Company of the Royal Adventurers trading into Africa*, der i 1672 blev efterfulgt af *Royal African Company*, der fik sit hovedfaktori på Guldkysten i *Cape Coast Castle* tæt ved det hollandske *Elmina*. Lidt skematisk kan man sige, at Portugal var dominerende i 1500-tallet, Holland i 1600-tallet og England i 1700-tallet.

Inden den engelske slavehandel bliver nærmere behandlet følger nu en oversigt over den del af Vestafrika, der leverede slaverne.

Guinea blev hyppigt brugt som en fællesbetegnelse for Vestafrika fra Senegalfloden i nord til Congofloden i syd. Kysten var igen delt op i en række lokaliteter, der tit var opkaldt efter afrikanske produkter.



Senegambien omfattede stort set området mellem de to floder Senegal og Gambia. Syd for kommer Sierra Leone, der går ned til Kap Mount (en fællesbetegnelse for disse to områder var Den nordlige del af Guinea). Herpå følger Peberkysten (Grain Coast) til Kap Palmas og Elfenbenskysten (Ivory Coast) til Kap Three Points (fællesbetegnelse Windwardkysten). Guldkysten (Gold Coast) er strækningen til Voltafloden, og herpå følger Slavekysten (Slave Coast) og Beninbugten (fællesbetegnelse Leewardkysten). Nigerdeltaet danner adskillelse mellem Benin og den frygtede Biafrabugt (Cala-barfloderne) med den store malariadødelighed. Sydligst lå endelig Angola, der var ubestemt i sin afgrænsning.

Det var især på Guineabugstens nordkyst, at der var større afrikanske magtcentre tæt ved kystlandet. *Benin* var i begyndelsen det eneste større kongerige i området, men i det 18. århundrede dukkede *Ashanti* op som en væsentlig magt i Guldkystområdet. Længere østpå i Slavekystområdet dominerede *Dahomey*, der i 1800-tallet havde opslugt *Whydah* på kysten, men *Dahomey* stod selv i afhængighedsforhold til *Oyo*, der var en af *Yorubastaterne*. Disse samfund havde kontrollen med kyst- og baglandet og sikrede handelsruterne fra områder længere inde i land og ned til kysten.

Det var ikke blot slaver, der blev ført frem ad disse handelsruter, men også guld, elfenben, tømmer, farvetræ, gummi, bivoks, læder og peber, samt fødevarer af forskellig slags. Det ser således ud til, at 2/5 af Royal African Companys indtægter kom fra andre varer end slaver, og det kan også nævnes, at europæerne ligesom i Ostindien kom til at fungere som handlende/transportører indenfor den eksisterende regionale handels rammer.

England blev som tidligere nævnt den dominerende slavehandelsnation i det 18. århundrede, og transporterede alene omkring $\frac{2}{3}$ af alle eksportererede slaver i dette århundrede. I begyndelsen var handelen altså domineret af privilegerede kompagnier som bl.a. Royal African Company, der havde fået monopol af den hjemlige regering. Man kan iagttage et dobbeltformål i kompagnidannelsen, der havde en aktieselskabsform: a) risikospredning og kapitaltiltrækning for kompagniet og b) udenrigspolitisk instrument og valutaindtjening for landet.

Trods det at kompagnierne havde statsmagten i ryggen, var de ikke nødvendigvis succesrige:

Ilem de to Leone, der isse to omge. Leber-systen (Ivo-Windward-til Voltaflo- Beninbug-aet danner bugt (Cala-dligst lå en-

r var større ar i begyn-n i det 18. dlig magt i let domine- *Vhydah* på forhold til ha kon-ruterne fra

disse han-etræ, gum-tellig slags. spanys ind- også næv-at fungere terende re-

ende slave-rede alene undrede. Iiviligerede der havde iaę ge et n aktiesel-g for kom-lutaindtje-

gen, var de

1. Der var problemer med at skaffe tilstrækkelig kapital.
2. Der var store faste udgifter til opretholdelse af forter, faktorer og udstationeret personale.
3. Personalet havde hyppigt svært ved at identificere sig med kompagniets interesser, da deres private handel ofte var en besværlig konkurrent til kompagniets.
4. Kompagniet var forpligtet til at levere et bestemt antal slaver om året, hvilket betød, at man måtte handle uafhængigt af, hvordan vilkårene var.
5. Man var ude af stand til at håndhæve monopolet og blev plaget af smughandlere, der uden at have kompagniets forpligtelser kunne købe og sælge til mere konkurrence-dygtige priser.

I 1698 måtte RAC se situationen i øjnene og tillade private købmænd at handle, men disse skulle dog betale en afgift på 10%, der skulle gå til opretholdelse af faktorer og forter i Afrika.

I takt med væksten i antallet af private handlende kan man følge en vækst af flere engelske havnebyer som f.eks. Bristol og Liverpool. Omkring 1712 var tyngdepunktet flyttet fra RACs hjemby London til Bristol, der dog allerede omkring 1740 måtte se Liverpool tage føringen som slavehandelsby. Liverpool var faktisk den ledende slavehandelsby i Europa op til ophævelsen af den engelske slavehandel i 1807. I 1750 førte Liverpoolskibe ca. 50% af de slaver, der blev transporteret på engelske skibe, i 1790'erne ca. ¾.

Liverpools førerstilling skyldtes flere ting: Byen lå gunstige i forhold til atlantisk handel end London og var i krigstider fjernere fra franske kaperskibe end både London og Bristol, og desuden havde byen et ekspanderende bagland, der omfattede industribyerne Manchester, Sheffield og Birmingham. Disse byer producerede store mængder af de varer, der blev afsat i Afrika under slavekøbene. Liverpool havde også lavere transportomkostninger i hjemlandet, især efter 1772, hvor Bridgewaterkanalen mellem Liverpool og Manchester var færdig. Det må heller ikke overses, at Liverpool-rederne betalte lavere lønninger til mandskabet end Bristol-rederne, og endelig var kapitaludbuddet større og lysten til at investere i slavehandel mere udbredt i Liverpool i de forskellige sociale lag end i andre byer.

Slavehandelen i England fortsatte uanfægtet af de bestræbelser, der fra 1780'erne blev iværksat for at få Parlamentet til at forbyde den. Heller ikke parlamentsundersøgelsen i

1789 synes at have rystet Liverpool, men da forbuddet endelig kom i 1807, var andre produktions- og handelsgrene blevet ligeså betydningsfulde som slavehandelen f.eks. bomuldindustrien.

Instruks til kaptajn William Barry

Bristol den 7. oktober 1725.

En slaveskibskaptajn blev ikke sendt afsted på må og få, men havde altid en instruks med fra sine ejere, som deri angav rejseruten og hvilke varer, der skulle købes.

Det følgende er en instruks til kaptajnen på Bristol-skibet Dispatch.

Taget fra Elizabeth Donnan: Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America II. New York 1965. Side 327ff.

Kaptajn William Barry, da vinden synes at være gunstig, beordres De sammen med Deres mandskab (som vi tillader må være på et antal af 20 Dem selv medregnet) at begive Dem ombord på *brigantinen* Dispatch, som De fortsat er chef for, og undlade at spilde tiden men sejle straks, idet De har lods med til *Holmes* og ved hans tilbagekomst lad os da vide om alle er ombord, og hvad der ellers er væsentligt.

De skal, så godt De formår sejle til Afrikas kyst, d.v.s. til den del af den, der kaldes *Andoni* uden at lægge til eller tøve andre steder. Udelukkende der skal De købe slaver, men da vores brigantine stikker dybt, mener vi ikke, at De skal gå ind over revlen, men vi foretrækker, at De som sædvanlig ankrer op de steder, der er de bedste og mest passende med hensyn til sikkerhed og slavekøb.

Lasten af varer er, som De selv har bestilt den, og da den er meget god og beløber sig til 1330 pund 8 shillings $2\frac{1}{4}$, håber vi, at den vil skaffe Dem 240 udsøgte slaver. De skal tage dem med mange tænder, forudsat at de er store, eftersom der ikke er dødelighed at frygte i den vare. Bestræb Dem med hensyn til slaverne på ikke at købe nogle, der ikke er sunde og stærke og af passende alder – ingen over 25 år eller under 10 år – hvis det er muligt, blandt hvilke der skal være flest muligt mænd og kraftige drenge, eftersom sådanne er mest værdifulde på plantagerne.

Vær omhyggelig i opbevarelsen og købet af dem og til dette formål lad deres forsyninger være gode, omhyggeligt passet og kogt, og sørg for at de får dem i rette tid, så sømændene ikke misbruger dem, hvad der ofte er sket til skade for rejsen. Sæt så snart De begynder at købe slaver netværk op i brysthøjde for og agter og hold dem lænket på fødder og hænder for at undgå opstand eller at de springer overbord, hvilket også skal forhindres ved, at der bliver holdt konstant og omhyggelig vagt, og til den skal der gives omhyggelige instrukser om at passe på sit eget liv såvelsom Deres, idet hele rejsen af-

iddet ende-
rene blevet
omuldindu-

tober 1725.

gunstig, be-
tillader må
egive Dem
er chef for,
De har lods
la vide om

st, d.v.s. til
l eller tøve
er, n da
De skal gå
lvanlig an-
e med hen-

og da den
gs 2¼, hå-
e skal tage
tersom der
Dem med
e er sunde
eller under
være flest
æ er mest

og til dette
ligt asset
ømandene
for rejsen.
op i bryst-
og hænder
rd, hvilket
unt og om-
instrukser
rejsen af-

hænger af dette, og mangen en god rejse (som ellers kunne ha-
ve været fuldført) er blevet ødelagt på grund af en skæbne-
svanger søvn på vagten. De har sagt, at afrikanernes store
kanoer vil bringe slaverne over revlen for en ringe sum, som
hellere må betales fremfor at trætte mændene ved at ro så
mange miles, hvilket ofte har fremskyndet sygdomme og fe-
beranfald.

Hvis der kan købes farvetræ (redwood) der, og de vil bringe
det ombord, må De tage så meget, der kan stuves.

Selvom De er beordret direkte til Andoni og til udelukken-
de at købe slaver der, må De – hvis De finder mange skibe
der og tror, at der er bedre muligheder i Biafrabugten – tage
til *Old Calabar* eller *Bandy*.

Når De er „slavet“ helt, tager De hurtigst muligt til *Princi-
pe*, hvor De skaffer vand og får yderligere mandskab, hvis De
har behov for det. Der kan De også sælge de resterende varer
for guld sammen med nogle af eller alle slaverne, forudsat De
kan få 10 *moydores* eller mere pr. stk. Vend i dette tilfælde
hurtigst muligt hjem, men hvis dette ikke lykkes, fortsæt da
til *Antigua*, hvor De afventer yderligere ordrer fra os gen-
nem kaptajn John Turnell. Hvis De ikke finder ham, begiv
Dem da til *Nevis* til Mr. John Woodley, og hvis De ikke fin-
der ham der eller på nogen af øerne, så skynd Dem da til
South Carolina og overgiv alle slaverne til Mr. Jos. Wragg,
der vil have instrukser vedrørende det videre forløb.

Deres kystprovision er 4 ud af hver 104 pund nettoudbytte
af slaverne. De må overføre 2 slaver, forudsat at De køber
dem for egne varer og mærker dem i nærværelse af begge styr-
mænd. Overstyrmanden Mr. Ross har det samme privilegium
til sin opmuntring, men De må forsyne ham med varer til at
gøre det mod kvittering, for han skal debiteres for det her-
hjemme, når han ved, hvad det bliver. Også hans slaver skal
mærkes i nærværelse af Dem og 2. styrmanden. Ingen må
medtage elfenben. De skal betale halvdelen af lønnen uden-
lands i henhold til Parlamentets lovgivning og holde godt og
konstant udkig på alle sejladsler. De må ikke stikke til søs,
hvis De ser frygtelige pirater. Se til, at Deres officerer gør
deres pligt på deres pladser og sørg for harmoni og velanstæn-
dighed mellem dem og mandskabet uden for megen fortrolig-
hed eller strenghed, eftersom rejsen afhænger af god opførsel.

De har en kopi af følgesedlen over Deres egne varer, lasten
og forsyningerne, der skulle være komplet og pålidelig. Denne
last og forsyningerne kræver Deres yderste omhu og inspek-
tion af, hvordan de bliver brugt, og De skal se til, at der ikke

opstår svind eller mangel.

I tilfælde af Deres død (hvad Gud forbyde) er det vores beslutning, at Mr. John Ross overtager og følger disse vore instrukser og efter ham 2. styrmanden Mr. William Pine.

Vi kan ikke slutte uden at anbefale Dem en hurtig afrejse, hvad der er væsentligt for en rejse. Som De ved er „Commerce“ klar og skal samme sted hen, så bestræb Dem for at komme frem før den og se til, at De ikke bliver udkonkurreret af andre kaptajner i slaveindkøbet.

Vær omhyggelig med ild og hold alt, der er betroet Dem til varetægt, rent, og hold os underrettet ved alle lejligheder om alle væsentlige hændelser. Men tilbage står kun at anbefale Dem til den almægtige gode Guds beskyttelse, og idet vi ønsker Dem en god rejse forbliver vi

Deres bedste venner

ISAAC HOBHOUSE

NO. RUDDOCK

WM. BAKER

Jeg anerkender ovenstående som værende en sand kopi af mine ordrer givet til mig af de herrer Isaac Hobhouse og Co., ejere af Dispatch, og lover at udføre (om Gud vil) dem af al min evne.

WILLIAM BARRY

Kaptajn Thomas Phillips beretning 1693-94

Under en rejse til Afrika og Vestindien for the Royal African Company skrev kaptajn Thomas Phillips en beretning om rejsen, der foregik i årene 1693-94 ombord på skibet Hannibal. Taget fra Elizabeth Donnan: Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America I. New York 1965. Side 392ff.

Efter min tilbagekomst til England var jeg i nogen tid uden beskæftigelse, indtil min altid agtede beskytter og velgører Sir Jeffrey Jeffreys, der havde forstået, at skibet Hannibal på 450 tons og 36 kanoner var til salg, gav mig ordre til at købe det, hvilket skyldtes hans usædvanlige gavmildhed og velvilje mod mig. Efter at han havde gjort det, behagede det ham at lægge pengene ud af egen lomme. Bagefter lykkedes det ham, at få sin agtede broder John Jeffreys, Sam. Stanyer, daværende underdirektør i det afrikanske kompagni, og andre fremtrædende købmænd til at blive parthavere sammen med mig, og derpå anbefalede han mig og skibet til Royal African Company of England. På grund af ham blev jeg accepteret. Jeg kom i dets tjeneste til en handelsrejse til Guinea efter elfenben, guld og negerslaver. Da jeg havde den nødvendige last ombord til at købe dem for og de nødvendige forsyninger, va-