

HELG

INNSENDT

Denne artikkelen er ikke skrevet av en journalist i Agderposten, og er derfor ikke fri og uavhengig journalistikk. Artikkelen er i sin helhet laget av en ekstern bidragsyter. Vi har funnet innholdet interessant for våre lesere, og publiserer det derfor redigert og tilrettelagt av redaksjonen. Det betales ikke honorar for slike artikler.

Slaveskipets siste reise

I morgen åpner utstillingen SLAVEGJORT på KUBEN i Arendal: den nye, oppgraderte utstillingen om slaveskipet Fredensborg. At også Danmark-Norge var involvert i den transatlantiske slavefarten har lenge vært et underkommunisert tema.

Den enorme kilderikdommen som er bevart fra Fredensborgs siste reise gir usedvanlig gode muligheter til å punktere denne myten.

Takket være bevarte journaler, protokoller, dykkerfunn og utgravninger regnes Fredensborg som det best dokumenterte slaveskip som er gjenfunnet som vrak, og dette materialet bringer oss usedvanlig tett på livet om bord. De daglige nedtegnelsene fra skipet er bevart på Rigsarkivet i København og har nylig blitt tilgjengeliggjort i digital form.

Med utgangspunkt i dette unike kildematerialet går det an å følge Fredensborgs siste reise dag for dag, noen ganger også time for time. Historien får vi blant annet fra kaptein Ferentz egen hånd. I det følgende skal vi stifte nærmere bekjentskap med slavekapteinens nedtegnelser.

Den 15. juni 1768, for nøyaktig 250 år siden, befant Fredensborg seg litt over halvveis i etappen mellom Afrika og St. Croix. Skipet hadde på det tidspunktet seilt 52 døgn i den såkalte mellompassasjen, altså distansen mellom vestkysten av Afrika og de karibiske øyene. Ennå skulle det gå 24 døgn før de kunne kaste anker utenfor Christiansted på St. Croix. I journalen for denne dagen, ført av kaptein Ferentz, finner vi primært opplysninger om vær og vind, samt posisjon og utseilt distanse. Det kan synes som om dagene har gått litt i ett. Men sykdom og død lurte bokstavelig talt under overflaten. Ferentz holdt nøye rede på sykdomsstatistikken, både når det gjaldt slaver og mannskap.

Med levende last

Som andre slavekapteiner ville Ferentz få slavelasten raskt fram. Han ønsket også at slavene skulle være i best mulig forfatning ved salget på markedet på St. Croix. Under tropesolen i Stillebeltet, med nærmere 300 personer om bord i det lille fartøyet på 31 meters lengde, og

FAKTA

I ET HISTORISK LYS

► Under denne vignetten skriver historikere og andre fagfolk på Agder om spørsmål de brenner for. Spalten er et samarbeid mellom Aust-Agder museum og arkiv, HIFO Agder og Agderposten.

► Har du tips og ideer kontakt oss på e-post: kristoffer.vadum@aama.no eller redaksjonen@agderposten.no

med tropesykdommer som herjet, var dette ingen enkel oppgave.

Slavelasten besto av 144 mannlige slaver, 78 kvinnelige slaver, 20 gutteslaver, 9 pikeslaver og i tillegg 9 mannlige slaver som dekksslaver.

Selv om Kompaniets instruks foreskrev god behandling av slavene, var hovedansvarlig først og fremst å få dem frem i live. Det dreide seg om lønnsom drift for Kompaniet og provisjoner for befalet. I et system hvor fortjenesten var eneste rettesnor, og under ekstremt elendige forhold, ble behandlingen av slavene både brutal og umenneskelig.

Om bord i slaveskipet var det nøye beregnet hvor mye plass hver slave trengte i lasterommet. Ofte ble barna tatt fra foreldrene før ombordlasting, fordi barn tok unødvendig stor plass i forhold til verdien av dem ved salg. I lasterommet var det bygget opp ekstra hyller, for å kunne utnytte høyden bedre ved plassering av slavene. Forholdene i lasterommet, der slavene var plassert og lenket sammen, var forferdelige og stanken var uutholdelig. Instruksen tilsa imidlertid at det skulle spyles tre ganger daglig både innen- og utenbords, og gjøres rent i rommet hver morgen når slavene var på dekk for å luftes og spise. Det skulle også røykes i rommet med einerbær eller ei-

ner tre ganger i uka. Innimellom skulle det dessuten røykes med krutt og deretter stenkes med eddik. Skipsjournalene fra Fredensborg viser at bestemmelsene i stor grad ble fulgt. Når alt dette er såpass godt dokumentert skyldes det selvsagt at slavene representerte store verdier for Kompaniet, og tiltakene forsterker inntrykket av de forferdelige forholdene som hersket under dekk.

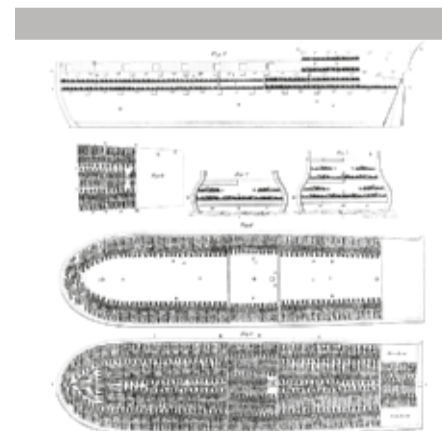
Dødsfall om bord

Det var vanskelig å få hele lasten levende fram. I samtidsberetninger ble det med forundring beskrevet hvordan enkelte slaver i dyp desperasjon bestemte seg for å dø enten ved å nekte å ta til seg næring, eller ved å drukne seg. For å unngå slike former for svinn i slavelasten, tok man i bruk munnåpnere for tvangsføring. Det var også stengsler langs rekka for å hindre slaver i å forsøke å hoppe over bord.

Alt skulle telles og tallfestes, også elendigheten. Dødsfall om bord, enten det skjedde blant mannskapet eller slavene, ble behørig notert i kapteinens journal. Dette var viktige opplysninger som måtte dokumenteres overfor Kompaniet. Den 2. juni døde både en mannlige og en kvinnelig slave. De ble umiddelbart kastet over bord. Søndag den 5. juni skrev Ferentz dessuten at 5 av 6 kvinnelige slaver som hadde stjålet salt hver fikk 10 slag katt, altså 10 piskeslag av den nihalede katt. Den 10. juni døde en ny mannlige slave og mandag den 13. juni døde nok en kvinnelig slave. Neste dødsfall fant sted torsdag 23. juni. Denne gangen var det matros Jochum Bollevald som døde. Han ble sydd inn i kompaniets hengekøye, flagget ble heist på halv stang, det ble sunget en salme og han ble kastet over bord. Av slavene døde 24 i løpet av de 78 døgn reisen varte. Til sammen hadde 15 medlemmer av besetningen mistet livet siden Fredensborg forlot København.



ANTS LEPSON: Fredensborg i mellompassasjen.



SLAVESTABLING: Bildet viser hvordan slavene skulle stables i det britiske slaveskipet Brookes. Fra Thomas Clarkson The history of the abolition of the African slave Trade, London 1808.



FOTO: DANNEVIG.



UNDER DEKK: Slaver under dekk på et slaveskip. Illustrasjonen er laget til filmatiseringen av Preben Ramløvs bok Massa Peter, om Peter von Scholten og slaveri i Dansk Vestindia. Akvarell av Jørn Mathiassen 1975. M/S Museet for Søfart, Danmark.



MINNESMERKE: På Øyna står minnesmerket over slaveskipet Fredensborg. Her har du utsikt til Flosta, Møkkalasset, Bonden og «halve» Skagerrak. I forgrunnen til høyre står minnestøtten.



HELG

Bønner og gryn

Ikke minst gir kildene et levende inntrykk av maten om bord. Oppbevaring av vann og proviant på en lang reise i tropene, bød på store utfordringer. Med så mange mennesker om bord, kunne problemer med maten få dramatiske konsekvenser.

En del av maten til både mannskap og slaver var med helt fra København. Dette gjaldt særlig tørrvarer som risengryn, tørkede erter og hestebønner. Hestebønner, som vanligvis ble brukt som dyrefor, fungerte som mat til slavene. Det var også vanlig å ha med levende proviant som kunne slaktes underveis. Nye forsyninger kom om bord etter hvert. Før avreise fra Gullkysten, ble det fra Christiansborg kjøpt både en ku, et par skilpadder, samt flere griser. Det er imidlertid lite sannsynlig at slavene fikk noe av dette. Maten til slavene skulle være nærende, men ikke kostnadsdrivende.

Fra Fredensborgs første reise i trekantfarten under navnet Cronprindz Christian, er kostlisten bevart. Hver søndag skulle slavene ha flekk, bønner og gryn, i tillegg til en «tobackspiibe». Ukedagene ellers fikk de samme kost, uten flekk og igjen kombinert med tobakk og supplert med brennevin. På lørdagene fikk slavene «millie», eller hirse, to ganger og de fikk brennevin. Fredensborg fikk om bord «3 milliestene» like før avreisen fra Afrika. Dette var håndkverner brukt til å male hirsene så den kunne brukes til grøt. Slavene fikk palmeolje blandet i grøten og de fikk også palmeolje til å smøre seg inn med. Tobakk og brennevin har kanskje hatt en psykologisk funksjon. Tobakkspipene, som var tradisjonelle kritt-piper, ble nok samlet inn med tanke på gjenbruk, noe det store antall brukte piper fra Fredensborg tyder på.

Dyster statistikk

Slavehandelen kostet uendelig mange liv. For slavene var den første ferden mot kysten, etter at de var tatt til fange, svært risikofylt. Beregningene av hvor mange som mistet livet på vei mot eller i løpet av ventetiden på fortene, er imidlertid høyst usikre. For overfarten fra Afrika til Karibia finnes bedre dokumentasjon og sikrere tall. På Fredensborgs seilas fra Afrika til St. Croix, døde 24 av slavene. Mange av de slavene som overlevde ville sannsynligvis bukke under i løpet av de første årene på koloniøya. De drøyt 240 slavene som overlevde reisen utgjør en liten, men talende del av en dyster statistikk, der Danmark-Norge i høyeste grad var delaktig. En regner med at omtrent 85 000 slaver ble fraktet på dansk-norsk kjøp i den perioden slavehandelen foregikk.

Den 9. juli ankom Fredensborg St. Croix. I løpet av de kommende ukene skulle slavene selges og skipet skulle igjen bygges om og gjøres klart til å ta imot lasten som skulle hjem til København. Den siste del av reisen gjensto. Fredensborg, fullastet med sukker, elfenben og andre ettertraktede kolonialvarer, skulle snart sette kursen mot hjemlige trakter, der Kompaniet ventet på den verdifulle lasten. Slik gikk det ikke.

Den 1. desember 2018 er det 250 år siden Fredensborg forliste på Gitmertangen ved innseilingen til Tromøysund.

FAKTA**UTSTILLING PÅ KUBEN**

Utstillingen om slaveskipet Fredensborgs siste reise er på plass på KUBEN. Åpningen av utstillingen, som i utvidet form har fått navnet SLAVEGJORT, finner sted lørdag 16. juni kl. 13.00.

Der ble vraket liggende som et skjult vitnesbyrd om slavefarten, inntil det ble funnet i 1974.

Slavegjort

Utstillingen som nå åpner på KUBEN er historien om slaveskipet Fredensborgs siste reise i en fornyet utgave, med nytt design. Utstillingen tar opp vesentlige spørsmål som ble aktualisert ved vrakfunnet: Den dystre historien om trekantfarten og Danmark-Norges rolle i den transatlantiske slavehandelen på 1700-tallet. Denne viktige historien vil være en del av KUBENs permanente utstillingstilbud til skoleklasser og besøkende i årene som kommer.

I tillegg er utstillingen utvidet i to retninger, forenet med slaveri som overordnet tema.

Filmen «Til bunns i historien» viser spennende filmopptak fra utgravningene av vraket, men vel så viktig er historien om hva som skjedde i kjølvannet av utgravningene. Dette er, blant annet, historien om Leif Svalesens sterke engasjement for å formidle historien om Fredensborg og den transatlantiske slavehandelen.

Selv om det snart er 250 år siden Fredensborg forliste, eksisterer slaveriet fortsatt i beste velgående. En annen viktig del av utstillingen er derfor bruken av slavearbeid i vår egen tid. «Våre slaver» stiller spørsmålet om hva som gjør at enkelte mennesker fortsatt risikerer å havne i slaveri eller tvangsarbeid.

KILDER

Kapteinenes journal for juni 1768. Rigsarkivet, Danmark.

Leif Svalesen: Slaveskipet Fredensborg og den dansk-norske slavehandel på 1700-tallet. Cappelen 1996.

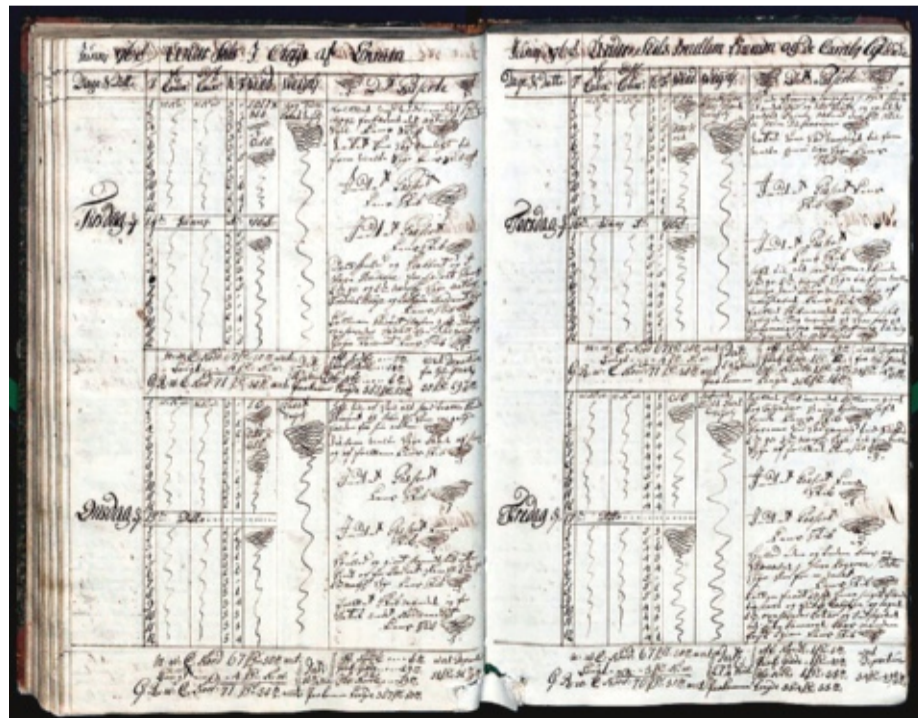
Tekstene fra den opprinnelige utstillingen.



Forfatter: Fie Skaar Trysnes, Leder museums- og formidlingsavdelingen, KUBEN/Aust-Agder museum og arkiv.



CHRISTIANSTED: Christiansted på St. Croix sett fra sjøen. Utsnitt av litografi av Thomas Christian



GODT BEVART: Kapteinenes journal 14. til 17. juni 1768. Takket være bevarte journaler, protokoller, dykkerfunn og utgravninger regnes Fredensborg som det best dokumenterte slaveskip som er gjenfunnet som vrak. Foto: Rigsarkivet, Danmark.



Sabroe 1837. M/S Museet for Søfart, Danmark.



SUKKERTØNNER: Bildet viser sukkertønner som fraktes ut til ventende båter. Fra serien Ten Views in the Island of Antigua. Etter tegninger av William Clark. Opprinnelig utgitt i London: Thomas Clay 1823. Original British Library.