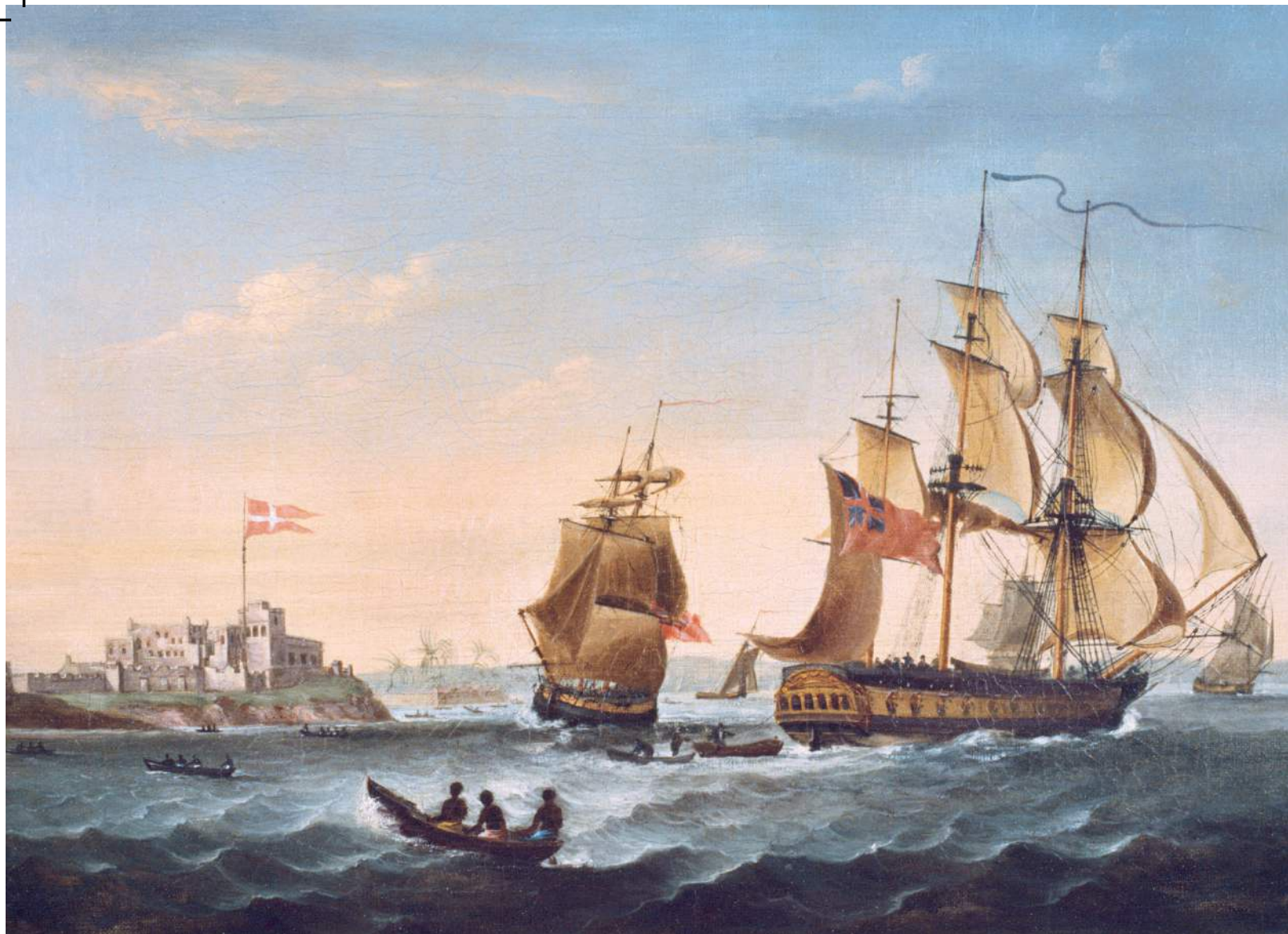


Zacharias Allewelts fartstid i slavefarten

GUNNAR MOLDEN

Sjøfolk med tilknytning til Agder var i seilskutetida med på å frakte slavegjorte mennesker¹ fra Afrika til Amerika. En av dem var Zacharias Allewelt, som ofte har blitt trukket fram som kinakaptein, men som også hadde flere års fartstid i slavefarten.

Zacharias Allewelt (1682–1744). Leirskulptur, visstnok utført på hans siste Kinareise 1740–41. KUBEN, AAM.B.0866. Foto: Gerd Corrigan.



Skip og kanoer utenfor fortet Christiansborg i Vest-Afrika (ved Accra i dagens Ghana). Her befant ledelsen for den dansk-norske slavehandelen i Afrika seg og her ble mange slavegjorte holdt fanget, før de ble tatt om bord i skipene som skulle frakte dem til Afrika. Maleri av G. Webster, ca. 1800. M/S Museet for Søfart, HS-nr. 1949:0272.

Zacharias Allewelt er blitt husket som «Kinakaptein på Merdø» og var en av pionerene i den dansk-norske kinafarten. Han ble framstilt på denne måten i Olav Anton Aalholms bok om «Sørensens på Bratteklev» og andre arendalslekter, som ble utgitt i 1942: «Til det Arendalske kom han – efter det tradisjonen melder – som 'Kinakaptein', der for alle sjøfolk stod som toppunktet av det en heldig og dyktig sjømann kunne drive det til».² Men kinafarten utgjorde bare den siste delen av Allewelts fartstid. Før han ble kinakaptein, hadde han vært med på en atskillig mindre ærerik del av sjøfartshistorien på 1700-tallet: den transatlantiske slavehandelen. Da han giftet seg i Tromøy kirke i 1725, med Gjertrud Andersdatter Dahll

fra Neskilen, var han på vei til Afrika, som kaptein på slavefartøyet *Den unge Jomfrue*.

I perioden mellom 1660-årene og 1803 ble det fraktet anslagsvis 110 000 slavegjorte mennesker fra Afrika til Amerika på skip som hørte hjemme i det dansk-norske kongeriket.³ Mange av de skipene som deltok i denne transporten, tilhørte et kompani som holdt til i København, og som i årene 1697–1733 hadde enerett på slavehandelen i Danmark-Norge. I den perioden Allewelt var sjømann, het dette kompaniet *Vestindisk-guineisk Kompagni* og det var som sjømann på skip som tilhørte kompaniet at Allewelt deltok i slavefarten.⁴ De som bemannet de dansk-norske slaveskipene, var et «blandet selskap». Mange

av dem kom fra Danmark, Tyskland, Nederland eller Sverige, men vi finner også en del nordmenn blant dem som gikk i kompaniets tjeneste for kortere eller lengre tid.⁵ Med tanke på skipsfartens rolle for Sørlandet i denne tida, er det ikke så overraskende at noen av disse hadde tilknytning til denne landsdelen.⁶

En av disse var Zacharias Allewelt, kinakapteinen som eide hus på Merdø utenfor Arendal – det huset hvor Merdø museet holder til i dag. Han var gift med Gjertrud Andersdatter Dahll fra Neskilen, datter til Anders Nielsen Hastensund/Neskil og Helje Larsdatter Dahll.⁷ Både Merdø og Neskilen ligger i dag innenfor Arendals kommunegrenser. Allewelt hadde tilknytning til Bergen og bodde ved sin død i København, men hadde også opphold i Arendal og omegn i perioder etter at han ble gift.⁸ Faren hans, Otte Allewelt, var overtollbetjent i Bergen.⁹ I 1728 ble det ved skiftet etter foreldrene opplyst at sønnen Zacharias var bosatt i Neskilen ved Arendal.¹⁰ Det er vanlig å oppgi at han ble født i Bergen i 1682, men så vidt jeg har kunnet bringe på det rene, er det ingen sikker dokumentasjon på denne opplysningen.

Allewelt trekkes, som nevnt, ofte fram som en av pionerene i den dansk-norske kinafarten, som ble innledet i 1730-årene.¹¹ Før sin død rakk han å gjøre fem reiser fram og tilbake til Kanton i Kina (Guangzhou), de fire siste som kaptein på skipene *Kongen af Danmark* og *Dronningen af Danmark*.¹² Noen av dem som har skrevet om Allewelt, har også nevnt at han «i 1726» var kaptein på slaveskipet *Den unge Jomfrue*, men så vidt jeg har kunnet finne ut, er det ingen som har gjort noe forsøk på å kartlegge hva som foregikk på denne reisa, eller om Allewelt var med på flere reiser på slaveskip. Det er dette som var mitt utgangspunkt da jeg begynte å gjøre de undersøkelsene som har resultert i denne artikkelen.

Den unge Jomfrue

Sannsynligvis var det den danske sjøfartshistorikeren Henning Henningsen som først presenterte opplysningen om at Allewelt var kaptein på galioten *Den unge Jomfrue*, «der gik til Guinea» (uttrykket

ble brukt om en del av Afrikas vestkyst).¹³ Artikkelen hvor dette kom fram, handlet først og fremst om kinesiske leirfigurer. Som kjent fikk Allewelt laget to leirfigurer, som skulle forestille ham selv, under et av sine opphold i Kina. I neste omgang ble Allewelt nevnt i Thorkild Hansens *Slavernes Skibe*, som utkom i 1968 som del 2 i hans trilogi om dansk-norsk slavehandel og slaveri, som vakte stor oppsikt og er blitt lest av mange både som historie og litteratur (Hansen fikk Nordisk Råds litteraturpris for disse bøkene).¹⁴ Hansen trakk fram *Den unge Jomfrue* for å vise at det i en periode var problemer med å skaffe «nok» slavegjorte til de dansk-norske skipene. Som vi skal se, var dette et litt misvisende eksempel, fordi *Den unge Jomfrue* var langt mindre enn de vanlige slaveskipene og derfor ikke et representativt eksempel.

Det er sannsynligvis disse framstillingene som har vært kilde når opplysningene er brakt videre av norske forfattere. I 1978 ble Allewelt og *Den unge Jomfrue* nevnt i Ruth Hamrans presentasjon av Merdøgaards Skjærgårdsmuseum.¹⁵ Også Leif Svalesen, som gjorde så stor innsats med å formidle historien om slavefarten,¹⁶ og Hilde Austarheim, i boka om Merdø,¹⁷ har nevnt at Allewelt var kaptein på *Den unge Jomfrue* i «trekantfarten». (Vi skal senere se at *Den unge Jomfrue* ikke kom til å fullføre ei full trekantreise, men at skipet ble kondemnert da det kom fram til St. Thomas).

De siste eksemplene er hentet fra lokalhistoriske publikasjoner i Arendal. Også i den andre norske byen som Allewelt hadde tilknytning til, Bergen, har hans deltakelse i slavefarten vært framhevet. I 2001 hadde for eksempel Ingrid Erøy Fagervik en artikkel i *Bergens Tidende* om Allewelt som «Slavekapteinen fra Bergen», som også inneholdt rapport om et besøk ved museet på Merdø.¹⁸

Det kan stilles spørsmål ved hvorfor ingen har forsøkt å finne ut mer om dette elementet i Allewelts biografi, både når det gjelder hva som foregikk på reisa med *Den unge Jomfrue*, og om Allewelt hadde vært med på flere slavereiser. På bakgrunn av mine egne erfaringer med arkivundersøkelser om

sjøfartshistoriske emner fra 1700-tallet, må jeg si at jeg har stor forståelse for at det ikke har skjedd. Går vi noen år tilbake i tid, var det ingen snarveier, når man skulle foreta sånne undersøkelser. Det er ikke nødvendigvis enkelt nå heller – materialet er omfattende og ikke alltid like lett å finne fram i. Men en viktig forskjell mellom før og nå er at store deler av arkivet etter Vestindisk-guineisk Kompagni i de siste årene er blitt gjort tilgjengelig på Internett.¹⁹ Det meste av de konkrete opplysningene om Allewelt og slavefarten som jeg presenterer her, bygger på dette kildematerialet.

Vestindisk-guineisk Kompagni

Som vanlig var på 1700-tallet ble slavehandelen i det dansk-norske riket overlatt til et privilegert selskap, som kongen hadde gitt en *octroi*, det vil si en bevilling eller tillatelse.²⁰ Vestindisk-guineisk Kompagni ble opprettet i 1671, med inspirasjon fra lignende slavekompanier som fantes blant annet i Nederland og England. I 1697 fikk kompaniet en ny *octroi*, som innebar at bare kompaniets egne skip kunne delta i slavehandelen (i tidsrommet før hadde det vært mulig for private redere – også norske – å delta i denne handelen).²¹ Kompaniskipene fikk nå enerett på både slavehandelen og frakten av varer til og fra Afrika og Amerika (senere skulle det bli åpnet for private aktører i direktefarten til Karibia).

I octroien fra 1697 kan vi lese dette om skipsfarten (pkt. 4):

Ingen i hvo det være maa være sig vores Undersaatter eller Fremmede uden Compagniet alleene skal herefter nyde voris Allernaadigste Søe Passer eller blive tillat at seyle til Affrica eller America ...

Kompaniets enerett gjaldt for hele det dansk-norske riket.²² Det er ingenting i privilegiet som tilsier at det er naturlig å betrakte kompaniet som et utelukkende dansk selskap, hvis vi da tenker på det området som omtrent tilsvarer dagens Danmark. I samtida ble det ofte omtalt som «det danske vestindiakompaniet» eller lignende, og mange ikke-norske historikere

har brukt sånne betegnelser, men i begge tilfellene vil det være snakk om det området som i Norge kalles Danmark-Norge.²³ Hvis vi holder oss til den standarden som har vært vanlig blant norske historikere i mer enn hundre år, er det naturlig å kalle Vestindisk-guineisk Kompagni for et dansk-norsk selskap. For å unngå misforståelser vil jeg tilføye at bruken av denne betegnelsen ikke innebærer at jeg mener at «det norske folket» (i betydningen innbyggerne i den norske delen av Danmark-Norge), hadde et *særlig* ansvar for slavekompaniets virksomhet. Siden dette var i eneveldets tid, hadde de fleste innbyggerne i Danmark-Norge selvsagt liten innflytelse på politikken på statsnivå.

I tillegg til slavehandelen og handelen på Afrika og Amerika, hadde kompaniet også ansvaret for den dansk-norske «handelsstasjonen» i Vest-Afrika («Guinea»), det vil si fortet Christiansborg med underavdelinger, og «slaveøyene» St. Thomas og St. Jan i Karibia («Vestindien»). Øya St. Croix, som mange forbinder med den dansk-norske slaverihistorien, var i Allewelts periode ennå ikke overtatt av kompaniet.

Fridericus Qvartus

Det eldste kildestykket i kompaniarkivet, hvor jeg har funnet Allewelts navn, er ei mannskapsliste for skipet *Fridericus Qvartus*, som i 1704 ble gjort klar for ei direktereise til St. Thomas.²⁴ Hvis det er riktig at Allewelt ble født i 1682, som det er vanlig å oppgi, var han på dette tidspunktet omkring 22 år og egentlig nokså gammel for den stillingen han er oppført med, nemlig «oppløper». Forklaringen kan være at han ville bruke denne turen som et springbrett for videre karriere på sjøen.

Den første reisa er den som har etterlatt seg færrest dokumenter som kan fortelle noe om hva som hendte underveis. I mannskapslista ser vi at kapteinen på *Fridericus Qvartus* het Peder Andersen Wærø. Blant mannskapet finner vi navn som Lars Fredriksen Trundheim og Hans Mathiessen Drammen, som kan indikere at de var norske eller i hvert fall etterkommere av nordmenn. Skipet var forholdsvis stort, med et mannskap på i underkant av 40

personer. *Fridericus Qvartus* hadde tidligere fraktet slavegjorte mennesker fra Afrika til Amerika, og kom til å gjøre det igjen.²⁵

Men denne gangen skulle altså reisa gå direkte til St. Thomas. Skipet var ved avgangen fra København lastet med murstein, takstein, seilduk, tauverk, krutt og mye annet som trengtes for å bygge opp og vedlikeholde en slavekoloni i Karibia.²⁶ Bygningsmaterialene trengtes blant annet til bygging av forsvarsverk og administrasjonsbygninger, og boliger og innkvarteringshus, både for de slavegjorte og de andre som befant seg på St. Thomas og St. Jan. Tønnestaver trengte man til å lage tønner av, som blant annet ble brukt til oppbevaring og transport av sukker og brennevin, som var blant de viktigste varene som ble produsert ved plantasjene, hvor slavegjorte mennesker sto for det aller meste av arbeidet. Om bord i *Fridericus Qvartus* var det også en del soldater og håndverkere som fulgte med skipet som passasjerer.²⁷ De hadde vervet seg for å gjøre tjeneste på St. Thomas og St. Jan. Ei liste viser at det var 43 passasjerer om bord, altså omtrent like mange som skipsmannskapet. Blant dem finner vi

Johan Nikolaisen Bergen, som vi kan gjette på var nordmann. Veldig mange av de personene vi finner på denne og tilsvarende lister er bare oppgitt med sen-navn, så forekomsten av norske stedsnavn sier lite om andelen av nordmenn blant både sjøfolk og de som vervet seg.

Skipet forlot København i begynnelsen av november 1704 og var allerede hjemme igjen i mai året etter.²⁸ Så raskt kunne ei reise tur/retur Karibia gjøres hvis man hadde værgudene og andre makter med seg. Lasta, som blant annet besto av sukker, bomull, tobakk og kakao, ble tatt i land og solgt i København.²⁹ Selv om vi vet lite om hva som skjedde på denne reisa, kan vi slå fast at *Fridericus Qvartus* hadde gitt et bidrag til forsyningen av slavekolonien i oppbyggingsfasen, og at skipet hadde brakt med seg varer til København, som ga en viss sum av penger i kassa til Vestindisk-guineisk Kompagni. Hva slags erfaringer Allewelt fikk med seg fra denne reisa, må vi bare gjette på. Vi må gå ut ifra at han hadde vært i land på St. Thomas og fått et inntrykk av slavesamfunnet der. På reisa har han sikkert også fått høre historier om hva som kunne foregå på et

Førsteintrykket er ofte misvisende. Leirskulpturen av Allewelt i sine enkelte bestanddeler. KUBEN, AAM.B.0866. Foto: Karl Ragnar Gjertsen.





I denne artikkelen fremstår Allewelt i et nytt lys. På samme måte innbyr detaljene i den gamle leirskulpturen til nye fotografiske perspektiver. KUBEN, AAM.B.0866.
Foto: Gerd Corrigan.

skip som fraktet slavegjorte mennesker.

Men i første omgang ble det ikke snakk om noen videre karriere i tjeneste for Vestindisk-guineisk Kompagni. Jeg har ikke funnet Allewelts navn på mannskapslister i kompaniarkivet i de nærmeste årene etterpå. Mye tyder på at Allewelt har skiftet arbeidsgiver til det Ostindiske Kompagni i denne perioden, og at han har vært med på en eller flere reiser til den dansk-norske handelsstasjonen Trankebar i India. Dette hullet i Allewelts biografi håper jeg å komme tilbake til ved en annen anledning.

Christiansborg

Først i 1722 dukker Allewelts navn igjen opp i arkivmaterialet etter Vestindisk-guineisk Kompagni.³⁰ Da mønstret han på som styrmann på skipet *Christiansborg*, som var i ferd med å klargjøres for

et tokt i slavefarten – ei triangelreise av den typen som vi kjenner fra *Fredensborgs* siste reise, som endte med forlis ved østre Tromøy i desember 1768. Kaptein denne gangen var Anders Pedersen Wærø, som antageligvis var, som navnet indikerer, sønn til kapteinen på *Fridericus Qvartus*. I tillegg til «et got Antal Slaver» skulle skipet ta om bord gull og elefanttenner i Afrika.³¹ I språkbruken i dokumentene om slavehandelen, gjøres det lite forskjell på om det er mennesker eller ting som blir omtalt, når det er snakk om varer og frakt.

Christiansborg forlot Danmark like etter nyttår 1723.³² Reisa til Afrika kom til å ta lang tid. Ikke før ti måneder senere kom skipet fram til det første bestemmelsesstedet, det dansk-norske slavefortet på Vest-Afrika-kysten, som hadde samme navn som skipet.³³ Siden Allewelt på dette tidspunktet, så vidt vi vet, ikke hadde vært i direkte kontakt med

transporten av slavegjorte mennesker og heller ikke hadde erfaringer om forholdene ved Christiansborg-fortet, må vi tro at han har vært nysgjerrig på hva som ville møte ham i Afrika og på overfarten til Amerika. Kapteinen, Anders Wærø, hadde derimot rikelig med erfaring, og den var av en sånn type at det er vanskelig å tro at han ville holde den for seg selv.

Anders Wærø hadde blant annet vært styrmann på det slavetoktet Peter Wessel (Tordenskiold) hadde deltatt på noen år tidligere.³⁴ I slavekompaniets historie er han mest kjent for å ha vært «overhode» (guvernør) ved Christiansborg-fortet, men dette skjedde etter den turen da Allewelt og Wærø reiste sammen.³⁵ Men han er også kjent for å ha vært kaptein på en del av et slavetokt som endte katastrofalt, og vi må tro at han har hatt litt av hvert å fortelle om det han hadde opplevd den gangen.

Anders Wærø hadde mønstret på som styrmann på *Christianus Qvintus*, da dette skipet forlot København på slutten av 1708, omtrent samtidig med *Fridericus Qvartus*, som Allewelt hadde vært oppløper på tre år tidligere.³⁶ Begge skip skulle gå til Afrika for å ta om bord slavegjorte mennesker. Kapteinen på *Christianus Qvintus* druknet etter ankomsten til Afrika, og hans erstatter døde også, og dette førte til at Wærø måtte overta kommandoen, på tross av sin unge alder (25–30 år).

Da de to søsterskipene forlot Afrika, hadde hvert av dem flere hundre slavegjorte mennesker om bord. Underveis var det mange som ble syke og døde, og man hadde også problemer med navigeringen. Det hele endte med at begge skip ble forlatt et sted i nærheten av Costa Rica, hvor spanske kolonimyndigheter tok kontroll over mange av de slavegjorte som var om bord (noen av dem klarte å rømme). Det hele endte med rettssak og undersøkelser, og saken har etterlatt haugevis med dokumenter i arkivet til Vestindisk-guineisk Kompagni. Men Wærø fikk fortsette som kaptein. Det må være grunn til å tro at han har delt noen av erfaringene fra denne reisa med offiserene på *Christiansborg* under den langvarige turen fra København til Vest-Afrika.

Mannskap og passasjerer

I mannskapslista som ble satt opp før *Christianborgs* avreise fra København var Allewelt oppført som understyrmann.³⁷ Månedshyra var denne gangen 12 riksdaler, altså en betydelig økning siden reisa i 1704–05. Blant mannskapet finner vi Hans Eriksen Bergen og Hans Berentsen Bergen, som vi kan gjette på var nordmenn. Mannskapet besto i alt av 48 personer, det vil si at det var omtrent så stort som mannskapet på et slaveskip pleide å være.

Også på denne reisa var det passasjerer med skipet, de skulle alle sammen til Christianborg i Vest-Afrika.³⁸ Det gjaldt blant annet Thomas Steenild, som skulle være kantor og kateket og som var tiltenkt prestestillingen ved fortet, når den som hadde stillingen skulle returnere til Europa eller døde under oppholdet i Afrika, noe som ikke var usannsynlig, den høye dødeligheten blant europeerne ved fortet tatt i betraktning.³⁹ Andre passasjerer var Johan Windekilde og Ole Larsen Grue som skulle være underassistenter. Sistnevnte oppgis å være fra Kristiania, som kan bety byen eller stiftet.⁴⁰ En av dem som skulle være

Halvt mørklagt, halvt belyst. Flere opplysninger om Allewelts fartstid i slavefarten ligger kanskje fortsatt skjult i arkivene. KUBEN, AAM.B.0866. Foto: Gerd Corrigan.





«Skipperhus» på Merdø, hvor det i dag er museum. Zacharias Allewelt eide huset på 1730-tallet. Foto: Karl Ragnar Gjertsen.

soldat (og snekker), het Mathias Jacobsen Bergen. Av håndverkere var det flere smeder og en bøsse-maker, begge disse yrkene var det god bruk for når man drev med slavehandel. Også når det gjelder passasjerene kan man tenke seg at noen av dem har bidratt med erfaringer og informasjon, som kastet lys over de forholdene mannskapet kom til oppleve og bli en del av, når de kom fram til Afrika. Det var en verden som var temmelig annerledes enn den de var vant til, og hvor man på noen områder hadde andre moralnormer enn det som var vanlig hjemme i Danmark og Norge (for eksempel når det gjaldt seksuell omgang utenfor ekteskapet).

Ifølge Thomas Steenilds kallsbrev, som var underskrevet av kongen, skulle han ha ansvaret for å opplære «Ungdommen [...] i den Christelige Troes Fundamenter».⁴¹ En av de oppgavene som ble

ekstra vektlagt i denne sammenhengen, var at han skulle være kristendoms lærer for ungdommer som hadde europeiske fedre og afrikanske mødre, eller kristne fedre og hedenske mødre, som det ofte ble sagt. Dette var personer som ble omtalt med det nedsettende uttrykket «melatter» eller «mulatter». Når det kom til stykket, fikk ikke Thomas Steenild anledning til å prøve seg som kristendoms lærer for denne ungdomsgruppen. Han døde nemlig før skipet var kommet fram til Christiansborg.⁴² Men vi må kunne anta at han, som sannsynligvis også fungerte som skipsprest på den lange reisa, har snakket om de oppgavene det var meningen han snart skulle utføre, mens skipet var underveis.

På denne tida var det delte meninger blant dem som var involvert i slavehandel og slaveri, når det gjaldt om det var riktig og/eller fornuftig



å døpe slavegjorte mennesker. Men direksjonen i kompaniet hadde gitt tydelig beskjed om at de som hadde europeiske fedre og afrikanske mødre, skulle undervises i kristendommen. Dessuten ville man at de som ble kalt «melatter» skulle utføre viktige underordnede roller for kompaniet, for eksempel som sjømenn, håndverkere eller soldater.⁴³ Men skulle de gå inn i disse rollene, burde de helst være døpt. Er det ikke naturlig å tenke seg at sånne spørsmål har vært diskutert når offiserene og noen av passasjerene har vært samlet under den langvarige reisa?

Slavegjorte

Det var ikke bare kateketen som døde under reisa eller rett etter ankomsten til Afrika. I et brev som ble sendt fra «det sekrete råd» ved Christiansborg til direksjonen i København, ble det ramset opp alle som var «mistet».⁴⁴ I tillegg til Steenild var to personer døde på skipet før ankomsten (en soldat og en skipskokk). Etter ankomsten hadde også «nogle» av skipsmannskapet dødd (antallet oppgis ikke), men verst ser det ut til å ha gått ut over passasjerene. Av femten passasjerer som skulle være «Betienter», var det bare fem som hadde overlevd. Åtte hadde dødd rett etter ankomsten. Ole Larsen Grue var blant dem som hadde overlevd og han ble straks utnevnt til å være «Cantor udj Kirken og Præceptor for de smaa Melatter» og rådet håpte at han med «Iver og Nidkierhed» ville bidra til «at samme Melatter snart til Daab og Christendom kand blive befordret».⁴⁵ Det store mannefallet gir et godt inntrykk av risikoen ved å delta i slavehandelen, enten som sjømann eller kompanibetjent. Det var ikke bare blant de slavegjorte det var høy dødelighet. Samtidig må vi ikke glemme at sjømennene og de andre som var i kompaniets tjeneste, i motsetning til de slavegjorte, hadde tatt et valg.

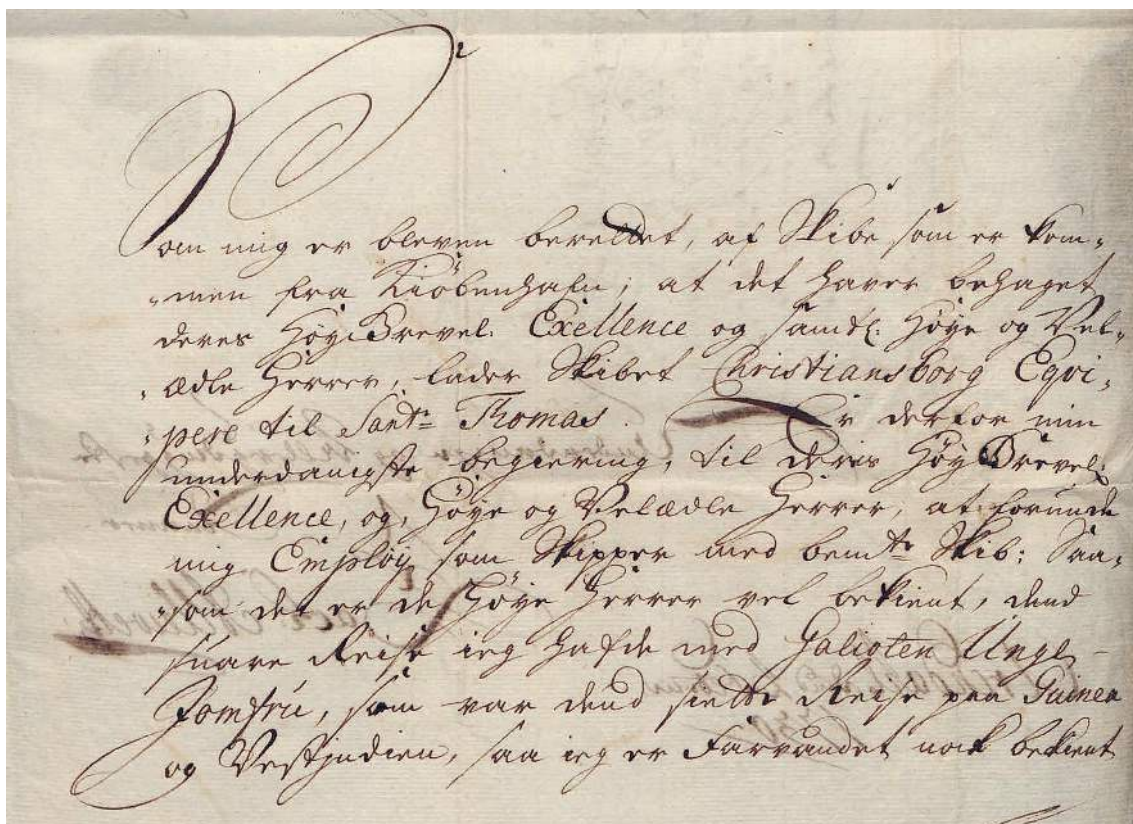
Det neste som nå skulle skje, var at *Christiansborg* skulle lastes med slavegjorte afrikanere og med matvarer og vann som skulle holde både de slavegjorte og mannskapet i live på *mellompassasjen* – overfarten til Karibia. I protokollen til «det sekrete råd», som utgjorde ledelsen ved Christiansborg-

fortet, kan vi lese at prisen på slavegjorte var steget i det siste, påvirket av oppkjøp som var gjort ved det engelske fortet som lå i nærheten.⁴⁶ Man måtte nå regne med å betale mellom 80 og 88 riksdaler for en mannsslave og 48 riksdaler for en kvinneslave (sammenligner vi med Allewelts årshyre, kan vi si at han hadde hatt råd til å kjøpe en mannsslave, hvis han sparte hele hyra i syv-åtte måneder). Det var også nødvendig å skaffe mer matvarer enn planlagt, siden mye av provianten var blitt spist opp på den langvarige reisa fra Danmark til Afrika. Det opplyses at skipsbåten fra *Christiansborg* nå ble tatt i bruk for å seile rundt og kjøpe opp slavegjorte mennesker. Kanskje Allewelt var med på dette og i så fall skaffet seg erfaring, som kom til å bli nyttig for ham på den neste reisa, hvor han i en lang periode fungerte som slavehandler på Afrika-kysten? Kanskje var dette et av elementene i CV-en hans, som gjorde at han ble utnevnt til kaptein på *Den unge Jomfrue*, da han kom tilbake til København?

I en «Ordre og Instrux» som ble utstedt for dem som skulle stå for innkjøpene til *Christiansborg*, kan vi lese at:

alle de Slaver som I der indkiøber maae være unge og friske og uden fiilede Tænder og kand I naar saadanne Slaver falder til Kiøbs, betale for 1 Mand saalænge vores Skib er her 80 Rixdr. [riksdaler] og for 1 Qvinde med staaende Brøster 44 à 48 Rixdr.[.] for een [...] Dreng, lige saa meget som een Qvinde.⁴⁷

Da *Christiansborg* forlot Afrika-kysten 24. mars 1724, var det 416 slavegjorte mennesker om bord.⁴⁸ Under reisa døde 65 av disse. 351 ble solgt etter ankomsten til St. Thomas. Antallet solgte var bare litt mindre enn det kompanidirektørene hadde kalkulert med, og sånn sett må vi tro at de var rimelig fornøyd med resultatet for reisa. Allikevel ble kapteinen og styrmennene innkalt til rettslige forhør så snart *Christiansborg* var vel framme i København med en last som kunne bli auksjonert bort.⁴⁹ Grunnen til dette var at skipet hadde brukt altfor lang tid underveis og særlig på den siste tredjedelen. Det skyldtes først og



Utsnitt av Zacharias Allewelts brev til direksjonen for Vestindisk-guineisk Kompagni, Arendal, 4. februar 1730. I brevet ber Allewelt om å bli utnevnt til kaptein på slaveskipet Christiansborg. Arkivaliononline. Rigsarkivet, Danmark.

fremst at man hadde valgt å overvintre i Norge. Først i begynnelsen av april 1725 var skipet endelig framme i København, et helt år etter avreise fra Afrika.

Rettsak

Skipet hadde forlatt St. Thomas 17. september 1724, og turen over Atlanteren hadde gått rimelig raskt. To måneder senere hadde man fått norskekysten i sikte. På grunn av storm og uvær, og dessuten vannmangel, måtte man nå søke nødhavn ved Flekkerøy (Kristiansand). Ved rettsaken ble det sagt at «det er notoir» (velkjent, beryktet) at denne høsten «med usædvanlig og overilende Storm og Vinde har gjort megen Ravage [ødeleggelse] paa adskillige Stæder i Europa». Skipet forlot etter hvert Flekkerøy, men kom ikke lenger enn et sted i nærheten av Langesund, hvor det ble bestemt at man skulle overvintre.⁵⁰ (Var det da Allewelt ble kjent med Gjertrud Andersdatter? Mere om dette nedenfor).

Også Allewelt måtte møte for retten og avgi forklaring om de beslutninger som var blitt gjort underveis av kapteinen og skipsrådet. Under rettssaken ble det blant annet spurt om hvorfor skipet ikke hadde tatt om bord proviant da de passerte Kapp Verde-øyene på reisa nedover til Vest-Afrika. I denne forbindelsen fortalte Allewelt at han selv hadde advart mot at det kunne være «Sørøvere» der, noe han begrunnet med erfaringer han hadde fra en annen gang han var om bord i et skip ved Kapp Verde-øyene.⁵¹ Da han i 1709 hadde seilt med skipet *Guldenlew*, hadde de observert to nordafrikanske korsarer eller «sjørøverskip» («2de Tørker») i dette området. (Dette var sannsynligvis en av de seks turene til «Guinea og Vestindien», som Allewelt nevnte i et brev til direksjonen i 1730, som

Fortet Christiansborg, Guldysten, (Guinea). En del av en serie på fem panelmalerier av ukjent kunstner. M/S Museet for Søfart, HS-nr. 1951:2243.



jeg kommer tilbake til nedenfor. Ifølge Jonas Rask, som tilfeldigvis traff dette skipet ved Kapp Verde i 1709, var dette en ostindiafarer).

Kommisjonen som sto for disse forhørene, innstilte på at både kapteinen og styrmennene skulle straffes for forsinkelsene, og at hver skulle betale ei bot som tilsvarte ei månedshyre.⁵² Kapteinen måtte ta hovedansvaret og det ble bestemt at han ikke kunne få være sjef på et nytt fartøy. Eventuelt kunne han få hyre som overstyrmann.

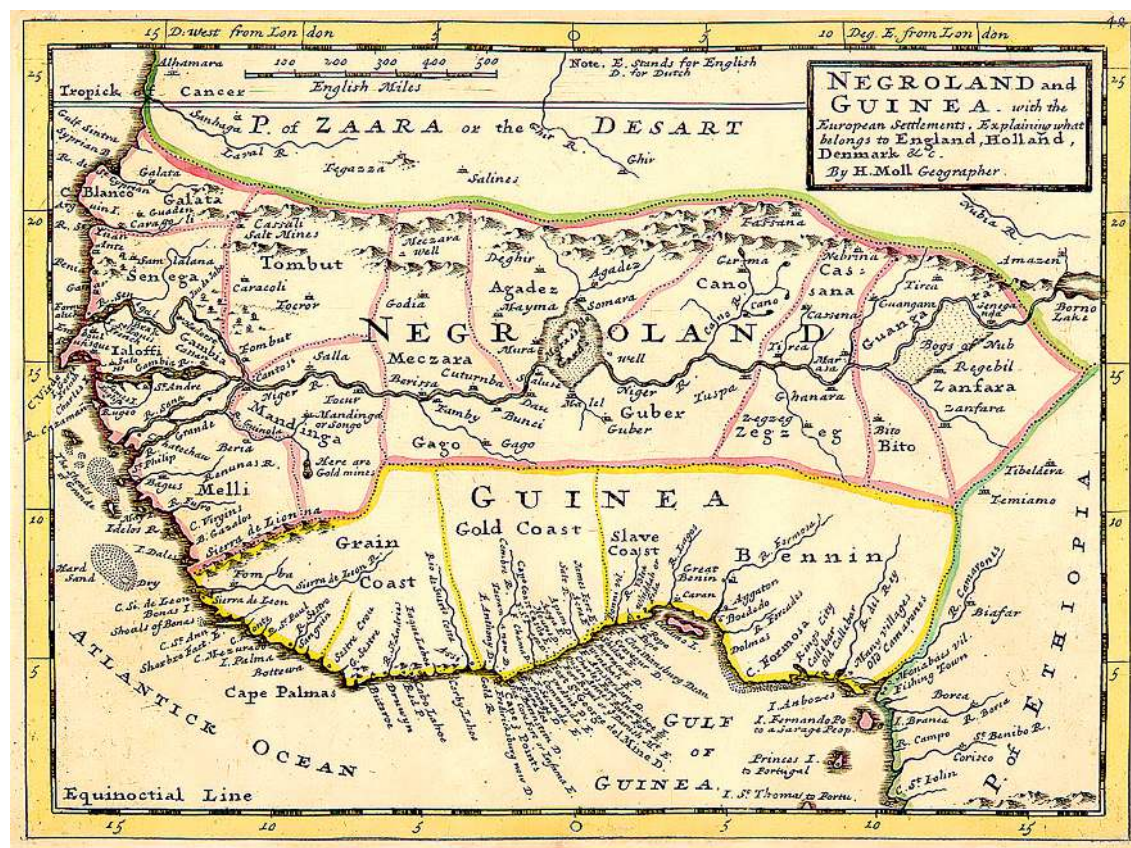
For Allewelt førte ikke rettssaken til noen degradering, og snart reiste han av gårde som kaptein på et annet av slavekompaniets fartøyer. Det dreide seg ikke om et av de store kompaniskipene som kunne ta om bord flere hundre slavegjorte mennesker, men om et mindre fartøy, galioten *Den unge Jomfrue*, som først og fremst skulle brukes som oppkjøpsfartøy på Afrika-kysten.

Slavehandler og slaveskipper

8. august 1725, tre måneder etter at rettssaken var avsluttet, ble det satt opp en mannskapsrulle for *Den unge Jomfrue*, hvor Allewelt var oppført som «Skipper».⁵³ En galiot var en fartøystype som ofte ble brukt i lokal og regional fraktfart på 1700-tallet. Sannsynligvis var den et sjeldent syn å se i Atlanterhavet. Mannskapsrullen inneholdt bare tretten navn, noe som gjenspeiler størrelsen på fartøyet, men som må ha gjort seilasen sårbar med tanke på muligheten for sykdom og død som alltid var til stede på sånne reiser.

Det var meningen at galioten også skulle frakte slavegjorte mennesker fra Afrika til Amerika, men først skulle den tilbringe en lang periode på Afrika-kysten hvor den skulle seile omkring og drive oppkjøp. Da den dro fra København, var den lastet med et stort kvantum brennevin og en del tekstiler,

Negroland and Guinea with the European Settlements, Herman Moll 1729. Engelsk kart som blant annet viser handelsstasjoner i nærheten av Christiansborg, hvor Allewelt foretok oppkjøp av slavegjorte mennesker da han var kaptein på *Den unge Jomfrue*. Wikimedia Commons.





«On Board a Slave-Ship». Tresnitt ved Joseph Swain ca. 1835. Wikimedia Commons.

som skulle brukes som byttmiddel i handelen med slavegjorte.⁵⁴ Noe av hensikten med å sende galioten til Christiansborg, var at man ønsket å korte ned på den tida de store slaveskipene måtte oppholde seg på Afrika-kysten.

I et brev til ledelsen ved fortet ble det gitt beskjed om hvordan galioten skulle anvendes:

Denne Galiot betiener I Eder nu af til at seigle til og fra Fortet [Christianborg], op og need ad Custen, og stræber at den kand bringe Compagniet god Gevinst, [...] Den er forseet meed Huud [beskyttende lag av tremateriale], og i 2 ½ à 3 Aar, kand den vel uden [ny] Forhudning der fare, naar dend over Vandet vel bliver vedliiigholdt med Digtning, Tiære og Maling; Naar den Tiid er omme faar mand overlegge om det er best at lade den *repatriere* [sende hjem] til Dannemarck om Sommerdag, eller og at lade den løbe over til Vestjndien, med saa mange Slaver som dend kand føre, for der at kiølhales og forsees.⁵⁵

Tretten menn skulle altså seile et forholdsvis lite fartøy fra København til vestkysten av Afrika. Der skulle kapteinen og mannskapet oppholde seg i to til tre år og være sysselsatt med innkjøp av slavegjorte mennesker på forskjellige steder på kysten, som i neste omgang skulle bringes til *Christiansborg* og senere bli lastet om bord i slaveskip som kom fra København. Først når skipet trengte vedlikehold, ville det være snakk om muligheter for å komme hjem igjen. Hvis de da ikke først måtte foreta en reise fra Afrika til Amerika med så mange slavegjorte mennesker som det var plass til i det lille fartøyet.

Tromøy kirke

Da *Den unge Jomfrue* forlot Helsingør omkring midten av august 1725, var ordren fra kompaniledelsen å komme seg fortest mulig til Afrika.⁵⁶ Her ventet man utålmodig på å kunne ta i bruk fartøyet i den tiltenkte rollen. Men noen fartsrekord ble det ikke

snakk om denne gangen heller. Først den 8. januar 1726 – fire måneder etter avgangen – var skipet framme ved Christiansborg-fortet.⁵⁷ I et brev fra ledelsen i København kan vi lese at de syntes det hadde tatt lang tid, men at de hadde slått seg til ro med «at ingen uden Vinden og Seyladsen derfor kand beskyldes».⁵⁸

Jeg går ut ifra at ledelsen var uvitende om at en av de tingene som sannsynligvis hadde forsinket turen, var at *Den unge Jomfrue* gjorde et stopp i nærheten av Arendal kort tid etter at fartøyet hadde forlatt Helsingør. Jeg tviler på at de hadde vist den samme forståelsen hvis de hadde fått vite om en innførsel i kirkeboka for Tromøy sogn som presten noterte den 30. august 1725.⁵⁹ Den fortalte nemlig at kaptein Zacharias Allewelt og Gjertrud Andersdatter var blitt viet i Tromøy kirke på denne datoen.

Siden det er vanskelig å tenke seg at en vielse

kunne foregå uten at brudeparet var til stede på denne tida (det var vel bare kongelige og adelige som kunne gifte seg med «stand in»?), må vi kunne regne med at *Den unge Jomfrue* gjorde et stopp ved Arendal kort tid etter avgangen fra Helsingør. Vi kan uansett konstatere at Allewelt var nyutnevnt slavekaptein – underveis til Afrika – da han inngikk det ekteskapet, som skulle knytte ham til Arendal og gjøre at han etter hvert ble eier av et hus på Merdø. Og det nybakte ekteparet må ha vært innforstått med at det kom til å ta lang tid før de fikk se hverandre igjen. Det er ingen opplysninger i kildematerialet som indikerer at Gjertrud Andersdatter ble med til Afrika. Det var vel heller ikke vanlig på denne tida at norske kapteinkoner fulgte med mennene når de dro på sjøen. Men man kan kanskje forestille seg at Gjertrud Andersdatter ble med et stykke på veien?

Slaver under dekk. Akvarel av Jørn Mathiassen, 1975. Akvarellen ble laget til bruk i TV-filmatiseringen av Preben Ramløvs bok *Massa Peter* i 1978, om Peter von Scholten og slaveriet i Dansk Vestindia. M/S Museet for Søfart, HS-nr. 1979:0001.



At de nygifte hadde bryllupsreise fram til de passerte Kristiansand eller Mandal?

Dessverre er det ingen kilder som gir informasjon om når og under hvilke omstendigheter Zacharias Allewelt og Gjertrud Andersdatter ble kjent med hverandre. Som vi har sett, har det vært framstilt som om Allewelt var kinakaptein da han «kom til Arendal». Vi kan i hvert fall slå fast at dette *ikke* stemmer siden Allewelt ble kinakaptein lenge etter at han og Gjertrud Andersdatter ble gift. En mulighet er at de ble kjent med hverandre da Allewelt var styrmann på *Christiansborg*. Som nevnt overvintret dette skipet i Norge vinteren 1724/25. Det viser seg at et av de stedene skipet oppholdt seg i dette tidsrommet, var i Kjørviga, øst på Tromøya.⁶⁰ Dette skjedde i jule- og nyttårsperioden, så det kan godt hende at offiserene på slaveskipet ble innbudt til lokale festligheter hos de velstående i området. Kan det være at de ble kjent med hverandre på dette viset?

Det er ikke noe spesielt oppsiktsvekkende i det, hvis vi tar i betraktning at svært få mennesker i samtida hadde motforestillinger mot slavehandelen og slaveriet. Å gifte seg med en slavekaptein var neppe noe man skammet seg over der og da. Men det bør kanskje føre til en større nøkternhet i framstillingen av Allewelts møte med Arendal enn det som kom til uttrykk i sitatet fra Olav Anton Aalholm i begynnelsen av artikkelen.

Aalholm fortsatte på denne måten:

Det står eventyrglans om hans armerte skib [d.v.s. kinaskipet som oppholdt seg i Arendal], om ham selv og hans hjem. Hans fortattede skikkelse imponerte samtiden. Det kan en ikke undres over når en ser den lille to hundreårige statuetten av ham som nå tilhører Arendals Museum [...]. Og en finner det helt naturlig når en trer inn i det som en gang var gang var hans hjem, Merdø gård [...]. Det er helt fylt med levende minner fra hans og hans efterslekts tid. Der er Kinasalen med sitt



rike utstyr, himmelsengen, skjermbrettet, den praktfulle 1600-tallsklokken og alle de mangfoldige store og små ting som har fulgt de slektskjære, vindskibelige og høit dannede eiere i disse to hundre år, slik at det hele fremtrer som et enestående monument over den sørlandske skipperkultur således som den kunde fortone sig i parykktiden.⁶¹

Hvis vi bytter ut den feilaktige antakelsen om at Allewelt «kom til Arendal» som kinakaptein, med det som nå er kommet fram, blir det altså riktigere å si: «Allewelt kom til Arendal som representant for slavefarten, ...» En litt annen historie ...

I Afrika

Men tilbake til *Den unge Jomfrue* og den videre ferden mot Afrika. Dessverre har jeg ikke kommet over skipsjournaler eller lignende kilder som kan fortelle om hvordan den fire måneders lange seilasen – vinterstid – foregikk. Det er ikke mulig å gi en så detaljert framstilling av *Den unge Jomfrues* Afrika- og Amerika-reise som Hartvig Dannevig og Leif Svalesen kunne gjøre i deres framstillinger av historien om *Fredensborgs* siste reise, basert på detaljerte opplysninger i skipsjournalen. Men ved hjelp av andre kildetyper, ofte enkeltdokumenter eller brudstykker av kilder, kan vi danne oss et visst inntrykk av hva Allewelt var med på og opplevde som skipper på *Den unge Jomfrue*, særlig under oppholdet i Afrika.

Blant annet er det bevart flere instruksjoner som Allewelt fikk med seg på noen av de oppkjøpsturene han ble sendt ut på. Det gjelder blant annet en «Ordre og Instruction for Skipper Zacharias Ahlewelt», som «det sekrete råd» ved Christiansborg undertegnet 21. februar 1726.⁶² Her heter det at Allewelt skulle

forseyle her i fra Reeden ned til *Qvitta* for at negociere [handle] Slaver og Tænder [elefanttenner],

etter å ha tatt om bord varer som skulle brukes i handelen.

[S]kulle han ey finde Handelen der efter Ønske, formedelst de der værende Logier [andre staters handelsstasjoner], forseyler hand til *Popo*, og kand disse tvende Pladser være hans Krydstogt, hvor i mellem hand kand seyle fra og till

Siden han ikke hadde så stor erfaring med denne handelen fra før, skulle assistenten Arnold Brinckman «gaa (ham) til haande» under toktet.

Det ble presisert at

hand ved Slavernes Indkiøb maa være forsigtig, og ey kiøbe dem, som ere gamle, eller har filede Tænder, ey heller alt formeget skaarne, og for ingendeel det slags som hand kand synis at være allereede syge eller inclinere til Svagthed ...

Rådet regnet med at det ville være billigere å gjøre oppkjøp av slavegjorte mennesker «der neder end her oppe». Det ble sagt at man sannsynligvis måtte betale 76 riksdaler for «Een god[,] ung og anseelig Mandslave», mens «Een [...] [som] allereede har Skieg, og dog ikke er for gammel» kunde kjøpes for 72 riksdaler. Den samme typen gradering gjaldt for de slavegjorte kvinnene:

En Qvinde med staaende Bryster [vil koste] 44 rd [riksdaler] og Een [...] som allerede har fød Børn, og dog icke gammel 40 rd.

Drenge og Piger betalis efter Proposition ligesom de er store til, men for smaa maa de ey kiøbes.

Det er ikke noe som tyder på at presiseringen – «for smaa maa de ey kiøbes» – var begrunnet av medmenneskelige hensyn. Instruksjonen, i likhet med de andre dokumentene i kompaniarkivet, er gjennomsyret av et grunnsyn som betrakter slavegjorte mennesker som en vare.

Mat og brensel

I en annen «Ordre og Instruction», som ble utstedt 26. april 1726, fikk Allewelt beskjed om å seile

op ad Custen det længste hand kand arbeide sig op ad, end var det till Cape Latue[Latul?], for der ifra igien at seyle need ad efter Haanden, stoppende ved hver Handelsplads ligesom Negociens beste det kan udkræves ...⁶³

Denne gangen var det bokholder Jacob Schönnemand som skulle følge med som handelsassistent. Det ble anslått at *Den unge Jomfrue* ville bruke omkring to måneder på denne turen.

Ifølge en tredje instruks, datert 30. juli 1726, skulle galioten seile til Amanfro, «hvor Assistent Grue er ordineret at indkiøbe Millie [en hirsesort] og Brende til Skibet Christianborgs uomgjengelige Fornødenhed». ⁶⁴ I dette tilfellet var det altså ikke snakk om kjøp av slavegjorte mennesker, men om mat og brensel som trengtes i store mengder når et stort slaveskip skulle seile fra Afrika til Amerika. Her ser vi at assistent Ole Larsen Grue ikke bare hadde ansvar for kristendomsundervisning, men også måtte bli med *Den unge Jomfrue* som handelsmedhjelper.

En lignende instruks ble utstedt da det nærmet seg slutten på *Den unge Jomfrues* Afrika-opphold. ⁶⁵ Da gjaldt det innkjøp av både mat og brensel og slavegjorte mennesker:

Ifølge af denne Ordre hafver velagtbare Skipper Zacharias Allewelt at [...] med sin førende Galiioth straxen søge at opseyle til Winiba, og der for de medgivne Vahrer at tilhandle sig saa meget Millie og Brende som han til sin over Reyse til Westindien for sit Folck og 40 eller 50 Slafver, fornødiges ...

Selv om vi mangler detaljer om hva som skjedde på disse oppkjøpsturene, gjør innholdet i instruksene det mulig å danne seg et bilde av hva Allewelt holdt på med i den perioden *Den unge Jomfrue* befant seg på Afrika-kysten.

I tillegg dukker det nå og da opp enkeltopplysninger som kaster lys over den daglige handelsaktiviteten. For eksempel da galioten kom tilbake fra en oppkjøpstur og det ble meldt at en kano som de hadde hatt med seg «formedelst haart Veyr og Vind, er udj Land dreven og i støkker slagen ...»⁶⁶

I forbindelse med at Allewelt og mannskapet måtte redegjøre for noe krutt som var blitt vått og ubrukelig, ble det sagt at:

... da jeg med Galiiothen til Qvitta var nedkommen, og søgte at gjøre Negoce, kom det een Gang een Neger som vilde have Krud, og da ieg skulle levere ham det, var det bedervet, saa at hand ey vilde imodtage det.⁶⁷ Hvor efter ieg siden haver haft det mange Gange oppe, og med stoer Besvær og Fahre tørret det ...

«... i profitabel Tjeneste»

Mot slutten av oppholdet i Afrika skrev Allewelt et brev til kompanidireksjonen, hvor han fortalte om det han hadde fått utrettet og begrunnet hvorfor han nå mente det var på tide at *Den unge Jomfrue* seilte videre:

... thi foruden, det [at] Galiiothen er bederved af Orm [pelemark] og Huden igiennem stukket, saa haver ieg og mesteen forslidt mine Touer, og andet Inventarj Gods, saa ieg maatte gjøre Ansøgning for Skibet Haabet Galley med de Sorter at blive forstragt ...⁶⁸

Han tilføyde:

Dog haver ieg /: Gud skee Lov :/ været saa lykkelig, at ieg icke haver mist nogen af mine Anchere, end dog det mangen Gang haver seet Ret ilde du.

Man kan få inntrykk av at Allewelt skrev dette brevet, fordi han følte behov for å forsvare seg mot påstander om at han ikke hadde utført jobben på den måten som direksjonen forventet, og som han hadde fått ordre om. I hvert fall ble brevet innledet med en forsikring om at han hadde benyttet seg av alle anledninger



De slavegjorte menneskene som ble fraktet fra Vest-Afrika til Karibia ble i stor grad brukt som arbeidskraft i sukkerindustrien. William Clark, «Slaves cutting the sugar cane». Publisert i *Ten Views in the Island of Antigua*, London 1823. British Library.

hvorved ieg hafde kundet gjort nogen profitabel
Tieneste, med mit førende Galiøth Skib ...

Han fortalte at han fra midten av oktober 1726 til januar 1727 hadde vært «neder på Qvita» og her hadde han kjøpt 106 slavegjorte mennesker, som «synderligen» hadde bidratt til skipet «Haabet Galleys» ekspedering.

Det er vanskelig å gi et anslag på hvor mange slavegjorte mennesker som ble innkjøpt under Allewelts kommando, men vi kan slå fast at han i det minste hadde bidratt til å fylle opp de to slaveskipene *Christiansborg* og *Haabet Galley*, i tillegg til innkjøpene som ble gjort for *Den unge Jomfrue*, da galiøten gjorde seg klar til å forlate Afrika.

I et brev fra ledelsen ved Christiansborg, også det stilet til direksjonen, i samme tidsrom, ble det pekt på noe av årsaken til at Allewelt hadde hatt problemer

med å oppfylle forventningene.⁶⁹ Det ble nevnt at man hadde fått melding fra Allewelt, om at han

aldelis ingen Slaver [har] kundet bekomme formedelst paa kommende Palabre eller Krig blant Negerne oppe i Landet, saa velsom neder ved Søekanten ...

På kort sikt betydde disse krigshandlingene vanskeligheter med å få fraktet slavegjorte mennesker til de stedene ved kysten hvor de vanligvis ble tilbudt for salg. På lang sikt kunne krigføringen derimot føre til en bedre handel, siden krigsfanger ofte ble slavegjort. Denne logikken kommer også til uttrykk i brevet fra ledelsen ved fortet, med denne setningen:

Til dend Extremitet at de gick i Slag med hver andre bliver det saameget bedre for Negocen, dog er saadant ey at vendte i dend første Maanet endnu ...

Vold og drama

I rettsprotokollene som ble ført ved Christiansborg, er det også en del informasjon om det Allewelt opplevde og var med på under oppholdet i Afrika. Det ser ut til at i hvert fall kapteinen på *Den unge Jomfrue* har hatt en leilighet til disposisjon ved fortet som han kunne benytte seg av mellom turene opp og ned langs kysten. Dermed fikk han rikelig anledning til å observere og oppleve livet ved Christianborg-fortet på nært hold. Allewelts opphold fant sted i «pietismens epoke» i dansk-norsk historie, men på afrikansk jord ble deler av det pietistiske regelverket i stor grad ignorert, og miljøet var preget av voldshendelser og sterke motsetninger.

En hendelse som må ha gjort inntrykk, var at tømmermannen på *Den unge Jomfrue*, Amund Pedersen, ble skutt og drept av en av soldatene som holdt vakt ved fortet.⁷⁰ I rettsaken ble det konkludert med at det var et vådeskudd, men soldaten måtte allikevel betale bot til de etterlatte og tilbringe fjorten dager «i det sorte Hull» på vann og brød.⁷¹ Uansett er det naturlig å betrakte hendelser som dette som resultat av de sterke spenningene som man levde under i dette samfunnet. Man måtte ha bevæpnet vakthold for å hindre angrep eller rømninger, og de som gjorde tjeneste her, måtte også passes på – både høy og lav. Alkoholforbruket ser ut til å ha vært høyt blant mange av europeerne som hadde tjeneste her.

I en annen dramatisk hendelse som Allewelt var involvert i, var presten Christian Heigaard hovedpersonen. Presten hadde ankommet Afrika

Halsring av jern fra Dansk Vestindia. Ringen ble festet rundt halsen på arresterte slaver for å hindre dem i å flykte inn i de tett voksende sukkerrørspantasjene. M/S Museet for Søfart, HS-nr. 1915:4141.



Grev Ferdinand Anton Danneskiold-Laurvig, malt av Johann Salomon Wahl 1730. Ble i 1723 utnevnt til direktør i Vestindisk-guineisk Kompagni. Original ved Larvik museum/ Vestfoldmuseene. Wikimedia Commons.

omtrent samtidig med Allewelt, som passasjer på *Christiansborg*.⁷² Han var raskt kommet i konflikt med flere av dem som befant seg ved fortet, blant annet fordi han mente at kompaniets ansatte måtte gifte seg med de afrikanske kvinnene som de hadde som samboere.⁷³ En av konfliktene gjaldt en konfrontasjon mellom Heigaard og bokholderen Andreas Wellesmen, hvor også Allewelt kom i skuddlinja. (Andreas Wellesmen kom for øvrig fra Trondheim, så han føyer seg inn i rekka med nordmenn som Allewelt traff på sin vei).⁷⁴

I et brev fra bokholderen ble hendelsen framstilt på denne måten: Klokka to om natta var presten kommet inn i bokholderens leilighet (eller «Casse» som er det uttrykket som ble brukt),

og der begynte at yppe Klammeri, og sig meget med usømmelige Ord og Skiælden, iche som een Præste Mand opført [seg].⁷⁵



Bokholderen hadde derfor vært nødt til å kontakte vaktstyrkene, sånn at presten kunne bli brakt til sin egen «Casse». Ifølge bokholderen hadde presten sagt mye negativt om ledelsen ved fortet under hendelsen.

I en skriftlig forklaring som ble lagt fram ved rettssaken, beskrev overassistent Reinholt Nielsen Kamp hvordan Allewelt var blitt involvert.⁷⁶ Han fortalte at presten, etter å ha besøkt bokholderen, hadde

gaaet hen til Cassen som er tæt hos, hvor Capitain Allewelt laae og sov, og aabnet Døren.

Etterpå hadde han hørt «Tummult og mange Skiolds Ord af Præsten».

Beskenket prest

På tross av at det ble gjort flere forsøk på å få presten til å roe seg, fortsatte spetakkelet og utskjellingen. Overassistenten kunne fortelle at presten til og med hadde utfordret Allewelt til duell.

[H]and skieldte Capitain Allewelt for een Canalie [slyngel], og at hand var ingen ærlig Mand, om han icke gaf ham Revance i Aften.⁷⁷

Da overassistenten ble spurt, om «hvordan Præsten var kvalifiseret dend Tiid saadant passerede», svarte han: «hand var gandske beskenket».

Da presten selv fikk anledning til å kommentere disse påstandene, benektet han å ha fornærmet noen.⁷⁸ Det han hadde sagt var ment «som een hemmelig Advarsel til Bogholderen, hvor Ulovlig[,] U-Christelig og U-Retmessig her gaar til paa Fortet ...». Han fortalte at det var godt kjent – både blant «Menigheden» og «Øfrigheden» – at hans motpart (bokholderen) «haver taget sig een Hoere». Bokholderen hadde dessuten latt være å gå i kirka til morgen- og aftenbønn.

Elfenben funnet der fregatten Fredensborg sank utenfor Tromøy i 1768. Fra utstillingen «Slavegjort», KUBEN. Foto: Gerd Corrigan.

Når det gjaldt Allewelt, forklarte presten at det var *Allewelt* som hadde behandlet *ham* som «een Canalie», i og med at han hadde «taget ham i Brystet og slaget ham imod Gulvet». Når det gjaldt påstanden om at han hadde utfordret Allewelt til duell, svarte Heigaard at ingen trodde vel han mente at de skulle «Duellere [...] med Kaarde, Knive eller [...] Haand-Gevehr, hvilket aleeniste anstod Soldater og Matroser». Presten forsvarte seg med at han bare hadde villet formane dem som hørte til menigheten (inkludert Allewelt så lenge han var ved Christiansborg).

Til det kommenterte Allewelt at

[utskjellingen] ikcke skeede af nogen Formaning, men af vreed Hu, saasom Præsten den Tiid var drucken, og icke vidste hvad han sagde.⁷⁹

Når det gjaldt prestens påstand om at bokholderen hadde «taget sig een Hoere», svarte bokholderen selv «at det er sandt Jeg haver efter dend Maade her brugeligt er, cassaret mig een Negerinde for at flye og skye Horerie og større Lidderlighed ...».⁸⁰ «Cassare» var et uttrykk som ble brukt om faste, formaliserte forhold mellom europeiske menn og afrikanske kvinner.⁸¹ Ordningen var utbredt blant alle de europeiske nasjonene som hadde slavestasjoner på Afrika-kysten.

Opprør og avreise

Kort tid før *Den unge Jomfrue* forlot Afrika, var det dessuten et slaveopprør ved fortet, som også må ha gitt Allewelt og resten av mannskapet et minne for livet, en erfaring om hvilke realiteter de som var involvert i slavehandelen måtte forholde seg til. Ei natt klarte syv av mennene blant de slavegjorte som var innesperret ved fortet, å bryte seg ut av fengselet.⁸² Under rømningen hadde en afrikaner – «Compagniets Mandsslave Oeyro» – fått «Halsen afskaaren». Oeyro var en «Bomba», en slavegjort person som utførte oppgaver for kompaniet, som for eksempel vakthold.

Fire av de rømte ble raskt tatt til fange, men han

som ble utpekt som hovedmannen («Cophie») og ansvarlig for drapet på bombaen, klarte å unnsnippe. Det ble raskt bestemt at han skulle henrettes, hvis han ble tatt til fange, «paa det de nu indkiøbte og herefter ind kiøbende Slafver, som saadant faar at høre kand faa sig en Sckreck».⁸³ Henrettelsen skulle skje på det mest brutale viset, ved radbrekking og partering, sånn at de slavegjorte skulle holde seg «fra saadan slem Gierning».⁸⁴

At et menneske som sloss for sin egen frihet, skulle fratas livet på en sånn bestialsk måte, viser hvordan moralnormene var snudd på hodet. Dessverre er det få muligheter til å finne ut hva slags tanker Allewelt gjorde seg om hvordan de slavegjorte ble behandlet, både i det daglige og i forbindelse med spesielle situasjoner som dette opprøret. Siden han, som vi skal se, også senere ønsket å være i tjeneste for kompaniet, er det ikke sannsynlig at han hadde så mange motforestillinger.

Kort tid etter opprøret, den 11. september 1727, forlot *Den unge Jomfrue* Afrika-kysten, for å begi seg til Karibia.⁸⁵ Om bord var det 47 slavegjorte mennesker.

Ledelsen ved Christiansborg noterte ved avgangen:

... vi haaber med Slaverne kand gjøres et godt Marchet [salg], om Gud giver Lyche, de maatte saa friske overkomme [til St. Thomas] som de nu ere, og her er indkiøbt.⁸⁶

Jeg har ikke funnet kilder som kan fortelle om selve overfarten, men vi kan slå fast at turen tok lang tid. Først den 13. januar året etter var skipet framme ved St. Thomas. Siden seilingen foregikk i orkansesongen, er det sannsynlig at man hadde vært ute i hardt vær.⁸⁷ Fartøyet var jo dessuten av en beskjeden størrelse og heller ikke i særlig god stand etter oppholdet på Afrika-kysten. At femten av de slavegjorte var døde før de kunne auksjoneres bort på St. Thomas, gir også en dyster indikasjon på hvordan reisa hadde vært.⁸⁸

Kort tid etter ankomsten ble det holdt auksjon,

som det fins detaljerte opplysninger om i en «factura» i kompaniarkivet.⁸⁹ Blant de slavegjorte var det tolv menn (av dem to syke), elleve kvinner (ei syk) og åtte barn (et sykt). De fleste som ble solgt, skulle være arbeidskraft ved kompaniets egne plantasjer på St. Jan, naboøya til St. Thomas.

Ved ankomsten var det blitt bestemt at *Den unge Jomfrue* var i så dårlig stand at den måtte kondemneres.⁹⁰ Inventar og utstyr ble solgt på auksjon, og mannskapet ble dimittert. Hvordan de fant veien videre, er det ingen opplysninger om. Sannsynligvis fikk mange av mannskapet hyre på et annet skip og kunne seile videre i slavefart eller annen fart. For Allewelt var det kanskje ikke aktuelt, siden han måtte tilbake til København for å avgi regnskap og gjøre rede for det som hadde skjedd mens han var kaptein på *Den unge Jomfrue*. I hvert fall returnerte han via Amsterdam, hvor han den 18. august 1728 underskrev en notarialforretning som gjaldt forsikringsoppgjøret etter galioten.⁹¹

Modell av kinafareren *Dronningen af Danmark*. Allewelt var kaptein på dette skipet på to reiser København-Kanton tur retur. Kirkeskip, Tromøy kirke. Foto: Anne Marie Falck.



Litt senere dukket han opp igjen i København, mer enn tre år etter at han hadde forlatt byen som kaptein på *Den unge Jomfrue*.⁹² Vi må anta at han raskt fant veien til Arendal, hvor Gjertrud Andersdatter, som han var blitt gift med tre år tidligere, sannsynligvis hadde tilbrakt den lange ventetida. Hvis hun ikke befant seg i København og ventet på at han skulle komme tilbake dit.

Søknad om kapteinstilling

Et år senere, 23. september 1729, finner vi den første arkivopplysningen som bekrefter at Allewelt hadde vendt tilbake til arendalsdistriktet.⁹³ Da ble «Zacharias Neskil» oppført i ei klokkerbok for Dypvåg og Flosta, som far til et barn som ved dåpen fikk navnet Hans Otte. På dette tidspunktet har Allewelt og familien sannsynligvis hatt tilhold i Neskilen eller like i nærheten, i det området hvor Gjertrud Andersdatter og hennes slektninger hørte til. Hva han hadde foretatt seg inntil da, og hva han kom til å gjøre i årene etterpå, har jeg ikke funnet opplysninger om.

Den eneste kilden med tilknytning til Allewelt fra tida like etter dåpen, er et brev som han skrev til direksjonen for Vestindisk-guineisk Kompagni, som er undertegnet i Arendal den fjerde februar 1730.⁹⁴ Brevet er, som mange av brevene i kompaniarkivet i dette tidsrommet, stilet til «Deres Høy-Grevel[ige] Excellence», det vil si greven av Laurvigen, som var den fremste blant de adelige og velstående som styrte slavekompaniet i denne perioden. Grev Ferdinand Anton Danneskiold Laurvig holdt til i Danmark, men Larvik grevskap i Norge var en viktig del av den eiendomsporteføljen som gjorde ham rik og mektig.⁹⁵ Som kjent hadde larvikgreven også eiendommer ved Arendal, hvor Fritzøe verk i Larvik hentet mye av jernmalmen sin. Det er ikke noe som tyder på at dette spilte noen rolle i forbindelse med Allewelts forhold til slavekompaniet, men det kan godt hende at forbindelser via grevskapssystemet førte til at personer fra Larvik og Arendal fikk hyre på kompaniets fartøyer.

Av innholdet i brevet går det fram at Allewelt fortsatt kunne tenke seg å seile på skip som tilhørte

slavekompaniet. Han fortalte at det var blitt ham «berettet af Skibe som er kommen fra Kiøbenhavn», at *Christiansborg* var i ferd med å bli gjort klart for ei ny reise. Allewelt ba nå om å bli utnevnt til kaptein på dette skipet,

saasom det er de Høye Herrer vel bekiendt, den suare [vanskelige] Reise jeg hafde med Galioten Unge Jomfru, som var den siette Reise paa Guinea og Vestindien, saa ieg er i Farvandet nok bekient.

Men det hjalp tydeligvis ikke med all denne erfaringen. Det ser ikke ut som Allewelt har fått noe nytt tilbud om å være kaptein på skip som gikk til Afrika og/eller Amerika. Kanskje var han kommet i unåde på grunn av noe som hadde skjedd på reisa med *Den unge Jomfrue*? Den neste sjøreisa som vi vet at han deltok på, var med kinafareren *Sleswig*, som i desember 1733 ble klargjort for å foreta ei reise til Kanton i Kina.⁹⁶ Etter dette var han mer eller mindre sammenhengende sysselsatt i kinafarten til sin død i 1744.⁹⁷

Men hva med dette at Allewelt oppgir som «fartstid» seks reiser «paa Guinea og Vestindien». Det har blitt tolket som at han foretok seks reiser i triangelfarten, men det behøver ikke å ha vært tilfellet.⁹⁸ Jeg regner med at også den direkte reise til Karibia (Vestindien), som jeg har omtalt, er inkludert i dette tallet. Jeg tror også det er sannsynlig at Allewelt har inkludert reiser han foretok i tjeneste for det dansk-norske ostindiakompaniet, siden skip som skulle til India, måtte passere Vest-Afrika. I årene mellom *Fridericus Qvartus* (1705) og *Christiansborg* (1722) var Allewelt hyret på skip som gikk til Trankebar i India, hvor Danmark-Norge hadde en handelsstasjon eller koloni.⁹⁹ Det gjaldt for eksempel skipet *Guldenlew*, som jeg har nevnt tidligere i forbindelse med rettssaken i 1725, ved *Christianborgs* hjemkomst.

Opplysninger om dette skipet dukker blant annet opp i boka til Johannes Rask (se litteraturlista), hvor han noterte i en innførsel for 1. februar 1709 at han hadde befunnet seg ved Kapp Verde:

I same [sic] Havn fant vi og for [før] os Fregaten Guldenlew, bestemt til Tranqvebar under Capitain Frorups Commando.¹⁰⁰

Rask var på dette tidspunktet på vei til Vest-Afrika for å være prest, mens altså Allewelt må ha vært om bord i fregatten *Guldenlew* som gjorde et stopp ved Kapp Verde på reisa til India.

Jeg har ennå ikke klart å få full oversikt over hva Allewelt foretok seg i årene 1705–1722 og det er også en lakune i tidsrommet mellom tilbakekomsten i 1728 og den første kinareisa i 1733/34. Vi vet jo heller ikke hva han hadde foretatt seg før han mønstret på *Fridericus Qvartus* i 1704. Det er ikke noe i veien for at Allewelt kan ha deltatt i slavefarten i disse tidsrommene også, for eksempel for et utenlandsk kompani. Men det kan også hende at han har regnet med tre reiser til Asia blant de seks turene til «Guinea og Vestindien». Uansett kan vi slå fast at Allewelt var i tjeneste for slavekompaniet i mer enn seks år, og at slavefarten utgjorde minst fem år av fartstida hans.

Den transatlantiske slavehandelen

Slavefarten og slavehandelen er blitt karakterisert som en forbrytelse mot menneskeheten på linje med jødeutryddelsen under Holocaust og de millionene som ble fengslet og drept i det sovjetiske Gulag-systemet.¹⁰¹ Den transatlantiske slavehandelen skal ha brakt 12 millioner slavegjorte mennesker fra Afrika til Amerika i perioden 1492 til 1900.

Folk fra det området som utgjør dagens Norge var, som vi har sett flere eksempler på, også deltakere i denne virksomheten. De kunne være soldater ved Christiansborg i Afrika eller på en av de tre dansk-norske øyene i Karibia.¹⁰² Også i lederposisjoner i de to områdene finner vi av og til folk med tilknytning til Norge.¹⁰³ Men det er sannsynligvis blant sjøfolk vi finner de fleste nordmennene som var involvert i slavehandel og slaveri på en eller annen måte. For nordmenn som ønsket å få hyre i utenriksfart, var slavefarten en del av det arbeidsmarkedet de hørte til. Et visst antall sjømenn fra Norge benyttet seg av denne muligheten, enten fordi de ikke hadde andre

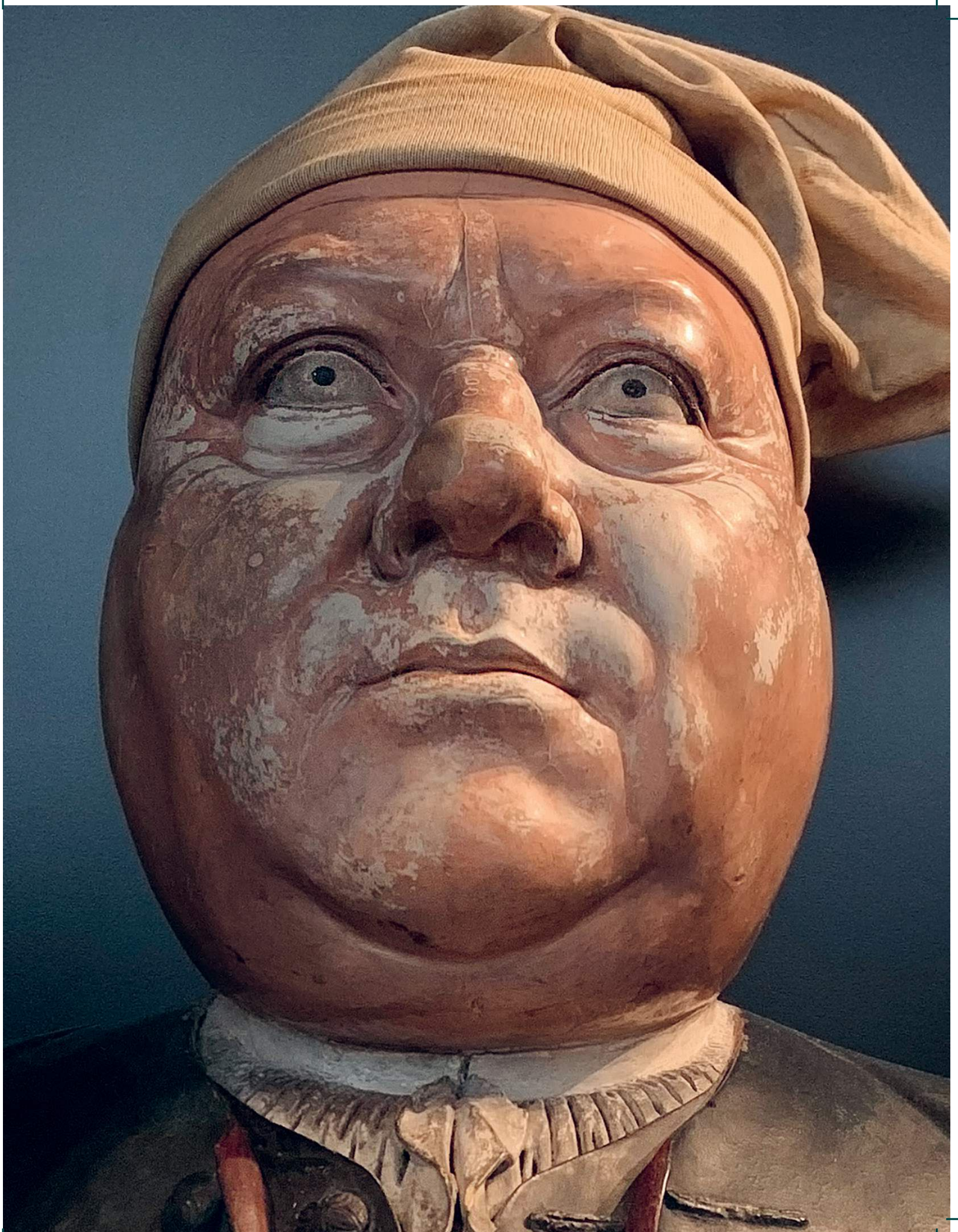
valg eller fordi de så på slavefarten som en god mulighet til å tjene til livets opphold og kanskje også legge seg opp litt ekstra penger. I tillegg til dem som var i tjeneste for Vestindisk-guineisk Kompagni, må vi også regne med at et visst antall norske sjøfolk tok hyre på utenlandske slaveskip, særlig engelske og nederlandske.

Basert på det inntrykket jeg selv har dannet meg under arbeidet med kildemateriale til denne artikkelen, virker det som om de fleste sjøfartsområdene i Norge er representert i mannskapslistene til Vestindisk-guineisk Kompagni i første halvdel av 1700-tallet. Mange av de norske sjøfolkene – i de tilfellene hvor det blir oppgitt hvor de kommer fra – har hatt tilknytning til steder som Bergen, Drammen, Kristiania og Kristiansand. Arendal, eller «Merdø» som i noen tilfeller blir brukt som stedsbetegnelse for folk fra Arendals omegn, er også representert.¹⁰⁴

Person- og lokalhistorier

Noen av disse sjøfolkene dukker også opp i person- og lokalhistoriske framstillinger. En historisk «kjendis» som ofte trekkes fram, er Tordenskiold.¹⁰⁵ Han var dreng på slaveskipet *Christianus Qvintus* omtrent samtidig med at Allewelt var oppløper på *Fridericus Qvartus*. Vi finner han oppført som Peter Johansen Wessel i ei mannskapsliste fra 1706.¹⁰⁶ Hadde skriveren nøydt seg med å skrive Peter Johansen, hadde det vært vanskeligere å gjette seg til at det faktisk dreide seg om sjøhelten Peter Wessel Tordenskiold, som i likhet med Allewelt brukte Vestindisk-guineisk Kompagni som springbrett i karrieren (i Tordenskiolds tilfelle var det bare snakk om en tur).¹⁰⁷ En person som er mindre kjent, men som tilhørte en kjent og rik familie, er James Collett, barnebarnet til stamfaren for Collett-slekta i Norge.¹⁰⁸ Han døde i 1738 som «volontør» på slaveskipet *Grevinden af Laurvigen* under en ekspedisjon til Madagaskar for å

I Kina fikk Allewelt laget to fremstillinger av seg selv: den statuetten i helfigur som finnes på KUBEN, og en byste i naturlig størrelse, som vi her ser litt av. Bysten begynner seg på M/S Museet for Søfart i Helsingør. HS-nr. 1953:1232. Foto: Benjamin Asmussen.





Sjøfolk med tilknytning til Norge deltok i slavefarten, både på dansk-norske kompaniskip og på skip som tilhørte utenlandske slavekompanier. Skipet *Beeckestijn*, som her er avbildet på havna i Amsterdam, tilhørte det nederlandske vestindiakompaniet (WIC). Hendrik de Leth, ca. 1735. Gemeente Amsterdam Stadsarchief, Collectie Atlas Dreesmann. Foto: Wikimedia Commons.

få tak i slavegjorte mennesker til gunstigere priser enn på vestkysten av Afrika. Et tredje eksempel er beregenskipperen Jacob Dischingtun, som både var kaptein på slaveskip og var overlos og havnemester på St. Croix.¹⁰⁹

Det finnes også en del enkeltopplysninger om sjøfolk fra Agder som deltok i slavefarten. Kildene her kan være tingbok- eller skifteopplysninger hvor en person som har vært i tjeneste for et eller annet slavekompani, blir nevnt som fraværende eller død i utlandet.¹¹⁰ Et velkjent eksempel på en sjømann fra arendalsdistriktet som er blitt trukket fram, er Christian Runge, som gikk om bord på *Fredensborgs* siste triangelreise da skipet lå ved Merdø på veien fra København til Afrika, og som var blitt styrmann da skipet forliste ved østre Tromøy på hjemveien fra Karibia.¹¹¹

Det fins ikke noen oversikt over antallet norske sjøfolk som deltok i den transatlantiske slavehandelen, og heller ikke hvor stor andel de norske utgjorde blant mannskapene på de dansk-norske kompaniskipene. Med tanke på at de fleste avtalene om hyre ble inngått i København, hvor kompaniet hadde sin base, er det sannsynlig at det var overvekt av sjøfolk fra denne delen av det dansk-norske riket. Man ser også, som tidligere nevnt, at det i mannskapslistene er svensker og andre fra land

som lå ved Østersjøen, og tyskere og nederlendere. Men tar man i betraktning at det i Norge fantes mange med maritim erfaring og kunnskap, er det ikke så overraskende at også nordmenn dukker opp i disse mannskapslistene. For folk som bodde i Agder var det heller ikke særlig vanskelig å komme seg til København. Mange befant seg der allerede, for eksempel etter å ha tjenestegjort som matroser i den dansk-norske marinen.

Kom til Arendal

Det er ikke noen grunn til å tro at Arendals rolle i denne sammenhengen var «verre» eller mer omfattende enn mange andre sjøfartsbyers. Men den transatlantiske slavehandelen var en integrert del av handelen og sjøfarten i «seilskutetida» i store deler av tidsrommet fra Columbus oppdaget Amerika (1492) til den amerikanske borgerkrigens avslutning (1865).¹¹² Og det er naturlig at på steder hvor utenriksfart og global skipsfart satte et sterkt preg på lokalsamfunnet, var det større muligheter for å komme i berøring med slavehandelen. På 1700-tallet trengte man ikke bevege seg langt utaskjærs for å

Nevner ikke slavefarten. Sørgedikt publisert ved Zacharias Allewelts død i 1744. KUBEN, PA-1991, Samling av vers.

672
Sørge = Klage

^{Over}
Sin affieledede Kiære Ven og Mor-Broder
Den i Live
Belærde, Bøyaagtbare og Mandhafte,
nu hos Gud Salige

**ZACHARIAS
ALLEWELT.**

Det Kongelig Octroyerede Danske-Asiatiske-Compagnies
velbetroede Søe-Capitain paa Canton i China,

Hvis Himmelsinde Siel den 6te Novembr. Ao. 1744.

udi Hans Alders Tredsiendstyvende Aar

Bed en sagte og Salig Død, forlod sit Jordiske Tabernakels-Huus, for at blive
indlemmet i de evige Frydens-Boliger,

Dg

Hvis overblevne Levninger ved en Bøyanseeligølge
den 12te Novembr. 1744. blev ledsaget til sit Hvile-Sted
i vor Frelseres Kirkegaard paa Christianshavn.

Til det Høyt-bedrøvede

Sørge = Huusets

Dg til egen Consolation fremført

af

Sin afdøde Hiertelskende Kiære Mor-Broders
Høyt-bedrøvede Søster = Søn

Sørge = Huusets

^{Dg}
oprigtigste Ziener

Imprimatur
C. Thestrup.

OTTO ALLEWELT HANSSÖN.



K I Ø B E N H A V N ,

Trykt udi Hans Kongelige Majestæts og Universitæts Bogtrykkerie,
af Johan Jørgen Høpfner.

komme i kontakt med denne virksomheten. I Arendal – og andre sørlandsbyer – var det mange sjøfolk som tok hyre på skip som gikk i langfart. Og innimellom fikk man besøk av slaveskip som var på vei til Afrika eller på hjemreise fra Amerika, som *Den unge Jomfrue* og *Fredensborg*.

Det var kanskje under slaveskipet *Christianborgs* opphold ved Arendal at Zacharias Allewelt ble kjent med Gjertrud Andersdatter, og dermed – på litt sikt – endte opp som «Kinakapteinen på Merdø». Perioden hans i tjeneste for Vestindisk-guineisk Kompagni var en viktig del av hans fartstid da han steg videre i gradene og ble kinakaptein. I denne perioden hadde han vært med på å kjøpe og transportere flere hundre slavegjorte mennesker. I

den grad hans deltakelse i slavehandelen har vært kjent, har den blitt skjøvet under teppet. At det var en del sørlandske sjøfolk som, i likhet med Allewelt, gikk i tjeneste for Vestindisk-guineisk Kompagni eller et annet slavekompani, har heller ikke blitt viet mye oppmerksomhet.

Etter at Rigsarkivet i København gjorde store deler av arkivet etter Vestindisk-guineisk Kompagni tilgjengelig på nettet, er det blitt mye enklere å gjøre undersøkelser om nordmenns deltakelse i slavehandel, slavefart og slaveri på 1600- og 1700-tallet. Danmark skal ha stor takk for at de har gjort dette materialet tilgjengelig for alle, sånn at vi på begge sider av Skagerrak i ro og mak kan gjøre undersøkelser i vår felles sjøfartshistorie.

Kilder

Arkivet til Vestindisk-guineisk Kompagni har vært en hovedkilde til artikkelen. Store deler av arkivet er tilgjengelig på nettportalen «Arkivalieronline» (Rigsarkivet, Danmark) og det er på den måten jeg har hatt tilgang til arkivmaterialet.

Litteratur

Austarheim, Hilde Larsen, *Merdø: den gamle uthavn*, 2015.

Asmussen, Benjamin, *Kinafarerne. Mellem kejserens Kina og kongens København*, 2019.

Asmussen, Benjamin, «Mellem Arendal og Whampoa – de norske kinafarere», i *Aust-Agder-Arv*, 2022.

Collett, Alf, *Familien Collett og Christianialiv i gamle dage*, 1915.

Dannevig, Hartvig W., *Slaveskipet Fredensborg*, 1978.

Eliassen, Finn-Einar, *Peter Dahl. Et globalt liv i opplysningstiden*, 2019.

Finne-Grønn, Stian Herlofsen, *Rentekammerets norske bestallinger 1660–1814*, 1932.

Engenvold, Per Ivar Hjeldsbakken, *Nordmenn i slavefart og andre historier fra det danske koloniriket*, 2022.

Fagervik, Ingrid Erøy, «Slavekapteinen fra Bergen», *Bergens Tidende*, 13/10 2001.

Grove, G.L., «Nogle Oplysninger om Tordenskiolds første Langfart», *Personalhistorisk Tidsskrift*, 1895.

Gøbel, Erik, *Under sejl. Til Asien, Afrika og Amerika*, 2021.

Hamran, Ruth, *Merdøgaard skjærgårdsmuseum*, 1978.

Hansen, Thorkild, *Slavernes skibe*, 1968.

Harris, John, *The last slave ships. New York and the end of the middle passage*, 2020.

Henning, Henning, «Kinesiske ansigtsmasker og deres figurer», *Årbog for Handels- og søfartsmuseet på Kronborg*, 1959.

Hernæs, Per Oluf, *Slaves, Danes and African Coast Society*, 1998.

Kavli, Guthorm, *I Tordenskiolds kjølvann*, 1990.

Lauring, Kåre, *Rejsen til Madagascar*, 1987.

Løken, Roar, *Slaveri, kolonialhandel og rasisme*, 2023.

Ljone, Oddmund, «Bergenser som ble Kina-skipper og herre til Merdøgård ved Arendal», *Bergens Tidende*, 26/5 1962.

Molden, Gunnar, «På en god vei i Amsterdam», *Agderposten*, 16/11 1991.

Molden, Gunnar, «Arendal – Afrika – Narestø», *Aust-Agder-Arv*, 1994.

Molden, Gunnar, «Zacharias Allewelt – kinafarer og slavekaptein», *Agderposten*, 11/12 2021.

Nilsen, Tore L., *Blant slaver og sjørøvere – en bergensskippers forunderlige skjebne*, 2014.

Nørregaard, Georg, «Forliset ved Nicaragua 1710», *Årbog for Handels- og søfartsmuseet på Kronborg*, 1948.

Opptegnelser om slekten Dahll, 1959.

Rask, Johannes, *En kort og sandferdig Rejse-Beskrivelse til og fra Guinea ...*, 1754.

Rian, Øystein, *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*, 1980.

Sjøblom, Christer Holthe, «Christiansborg on the Gald Coast. Analysis of Danish Fort Diplomacy in West Africa», 1697–1735», masteroppgave, Uiniversitetet i Oslo, 2022.

Svalesen, Leif, «Kinakapteinene på Merdøgaard», *Aust-Agder-Arv*, 1991.

Svalesen, Leif, «Arendalsmann på slavetokt», *Aust-Agder-Arv*, 1994.

Svalesen, Leif, *Slaveskipet Fredensborg og den dansk-norske slavehandel på 1700-tallet*, 1996.

Svensli, Fredrik Hyrum, «Andreas Wellesmen: En trøndersk guvernør i Vest-Afrika» i *Trondhjemske Samlinger*, 2011.

Wikander, Johan Anton, *Gamle havner ved Grimstad*, 1985.

Aallholm, Olav Anton, *Om Sørensens fra Brattekleiv, Gjervoll- og Songeætten*, 1942.

Noter

- 1 Jeg har brukt betegnelsen «slavegjorte mennesker» for å tydeliggjøre at de som det har vært vanlig å kalle «slaver» er medmennesker som er blitt fratatt sin naturlige frihet og menneskelighet. Valget av dette begrepet er inspirert av tittelen på KUBENS Fredensborg-utstilling («Slavegjort»). Ingvild Velure, som var en av de ansvarlige for utstillinga, kontaktet Språkrådet om dette og fikk til svar at det språklig sett ikke var noe i veien for å bruke ordet. «Det kan forstås bokstavelig, som 'person som er gjort til slave'. (...)». Etter vårt skjønn er ordet like kurant i norsk som i dansk. Som du selv nevner, vil man med bruken av ordet få fram nettopp det aspektet at slaveri er noe som enkelte mennesker er blitt påført av andre, ikke en naturtilstand.» (Mail fra Kjetil Åsen, Språkrådet, til Ingvild Velure, Aust-Agder arkiv og museum, 29/6 2017). For øvrig er bruken av betegnelsen «slavegjort» i tråd med bruken av «enslaved» i mye av nyere internasjonal litteratur om temaet slaveri og slavehandel.
- 2 Aalholm, s. 78.
- 3 «It is estimated that 110,000 enslaved people were transported on Danish ships across the Atlantic from the 1660s to 1803, equalling approximately 2% of the entire Atlantic slave trade in this period». Fra en artikkel av den danske historikeren Niels Brimnes, som man finner på nettet (nordics.info/Aarhus Universitet). [29/1 2022: <https://nordics.info/show/artikkel/the-colonialism-of-denmark-norway-and-its-legacies>. Andre nettsteder oppgir et totaltall på 120 000.
- 4 Om Vestindisk-guineisk Kompagni og «trekantfarten», se f.eks. Gøbel, s. 203-243.
- 5 Flere personer med norsk tilknytning, som man finner på mannskapslistene i kompaniarkivet, er nevnt i artikkelen. Jeg kan også trekke fram noen flere eksempler: Mannskapsliste for *Christiansborg*, udatert, men gjelder reisa i 1725/26. Her finner vi matrosene Oluf Hammer Trundhjem og Oluf Christophersen Stavanger og flere andre som man må anta er nordmenn. DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Dokumenter vedr. skipsekspedisjoner til Vestindien og Guinea, 200, 1724–28. Ei mannskapsliste for *Haabet Galley*, datert 11/12 1722, gir et godt inntrykk av blandingen av flere nasjonaliteter. Jeg kan nevne noen av dem som er oppført: Andreas Rolfsen fra Bergen, Rolof Rolofsen fra Christiansand, Abraham Kalenberg Finland, Jan Nordenhoudt fra Amsterdam, Christian Mellatz fra Amsterdam, Anders Andersen (og flere) fra Holstein, Christian Mortensen København, Siver Nielsen fra Trundheim. I tillegg disse fra Arendal og omegn: Ole Reyersen og Morten Andersen fra Merdø. DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Dokumenter vedr. skipsekspedisjoner til Vestindien og Guinea, 199, 1722–23.
- 6 I mannskapslista for Christiansborg, nevnt i forrige fotnote, finner vi blant flere personer med tilknytning til Agder, Niels Haagensen Christiansand og Jørgen Hoskelsen Randesund. For øvrig er det oppført en person med navnet Ole Olsen Refsand, som kanskje kan ha tilknytning til Rævesand på Tromøya ved Arendal.
- 7 Slektsopplysninger: Opptegnelser, s. 52. Opplysninger om Allewelts tilknytning til Merdø, se for eksempel Svalesen (1991) og Austarheim.
- 8 Opplysninger om Allewelts tilknytning til Bergen og København, se for eksempel Fagervik og Ljone. Den eldste dokumentasjonen for at Allewelt hadde forbindelse med Bergen, som jeg har kommet over under denne undersøkelsen, er en innførsel 25/10 1710 i kirkebok for Korskirken i Bergen. Da var «Zacharias Ahlfelt» fadder for Hans, sønn til Gerdt Hanssøn og Gertrud Meyer.
- 9 Finne-Grønn. Se «Ravn, Jens Pedersen», «adjungert toldbetjent ved Bergens toldsted hos den nåværende overtoldbetjent Otto Ahlewelt», 23/2 1726.
- 10 Selve skiftet er ikke bevart, men noen av skifteopplysningene er notert i en avskrift som hører til Sollied samlinger. Skiftet gjelder «obertoldbetient Otte Alewelt og hans afd hustru som nest tilforn var død». Skiftet ble «sat» 16/12 1728. De gjenlevende arvingene som oppgis er sønnen Zacharias («bør i Næskilde ved Arendal») og barnebarnet Otto, som var sønn til dattera Lycke Margrethe. Statsarkivet i Bergen, Sollieds skifteavskrifter, Byfogd og byskriver i Bergen, Skifte: Utdrag av registreringsprotokoll 1675-1738, Kartotek kort 1443, Nr. 242.
- 11 Asmussen (2022), s. 149-153.
- 12 Svalesen (1991), s. 32.
- 13 Henningsen, s. 139.
- 14 Hansen, s. 26. Hansen skriver: «Det var for faa slaver. I 1727 kan kaptajn Allewelt paa 'Jomfruen' kun faa 47 paa det hvide fort». «Jomfruen» var for øvrig navnet på et annet kompaniskip, så her bruker Hansen rett og slett feil skipsnavn.
- 15 Hamran, s. 5.
- 16 Svalesen (1991), s. 34 og Svalesen (1996), s. 49.
- 17 Austarheim, s. 168.
- 18 Fagervik.
- 19 På det danske Rigsarkivets nettsted Arkivalieronline, under overskrifta «Vestindien», vil man finne store deler av arkivet etter Vestindisk-guineisk Kompagni avfotografert.
- 20 Den Danske Ordbog: «bevilling eller tilladelse fra statens eller kongemagtens side til at drive en bestemt slags virksomhed».
- 21 DRA, Danske Kanselli, Vestindiske sager, 1671-99, f. 241b (sept. 1697), «Octroy for det Vestindiske og Guineiske Compagnie».
- 22 Jfr. Odd Arvid Storsveen, «Hva var egentlig Norge i 1800?» (Norgeshistorie). «Kongeloven i 1665 omtalte Norge som et kongerike. Men det var mest fine ord for å utsmykke en pompøs kongemakt. Norge og dets innbyggere ble styrt som en del av en enhetsstat og lå direkte under kongen i København./Staten ble alltid omtalt som Danmark eller det danske rike. Begrepet Danmark-Norge (med bindestrek), som brukes i dag, er en moderne betegnelse som den gang var ukjent». [<https://www.norgeshistorie.no/grunnlov-og-ny-union/1301-en-halv-dansk-nasjon.html>]. (20/7 2023). Jeg viser også til Eliassen, s. 40, som et eksempel på det som etter min mening er en korrekt bruk av Danmark-Norge og dansk-norsk i forbindelse med slaveriets historie.
- 23 Blant papirene om skipsekspedisjoner i arkivet etter Vestindisk-guineisk Kompagni ligger det for eksempel mange trykte instruksjonsbøker av typen *Ordre og Instruction for Assisterne paa det Kongelig Octroyerede Danske West-indiske Compagnies Skibe, som ere destineret at fare til og fra West-Indien og Guinea*, 1724. DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Dokumenter vedr. skipsekspedisjoner til Vestindien og Guinea, 200, 1724–28. - Hvordan «Danmark» og «Danmark-Norge» brukes i henholdsvis Danmark og Norge i dag kan man se ved å sammenligne Wikipedia-oppslagene om «Den danske Guldkyst» og «Den danske Gullkysten». Den førstnevnte: «Den danske Guldkyst ... blev koloniseret af Danmark». Sistnevnte: «Den danske Gullkysten ... var de koloniene som Danmark-Norge kontrollerte på Gullkysten». (22/8 2023). Etter min mening er begge disse definisjonene korrekte, hvis Danmark i det første eksempelet oppfattes som «den dansk-norske kongens rike» i den

- perioden Norge og Danmark var i union.
- 24 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Dokumenter vedr. skipsekspedisjoner til Vestindien og Guinea, 194, 1701–05, Mannskapsrulle *Fridericus Quartus*, udatert. Blant «oploppere» finner vi «Zacherias Alewelt». Rullen er ikke datert, men ligger i et legg som gjelder skipets reise som ble påbegynt i 1704. Vi finner også «[oplooper] Zackerias Alewelt» ført opp på ei restanseliste for månedspenger som er satt opp på slutten av denne reisa. DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Bogholder og kasserer, Bilag til negotiejournal, 1705 (Nr. 368), Restanseliste for månedspenger, *Fridericus Quartus*, 5/6 1705.
- 25 Hernæs, s. 251. *Fridericus Quartus* ble brukt i slavefarten i 1700 og 1709.
- 26 DRA, Vestindisk-guineiske Kompagni, Direktionen, Dokumenter vedr. skipsekspedisjoner til Vestindien og Guinea, 194, 1701–5.
- 27 Som forrige note.
- 28 DRA, Vestindisk-guineiske Kompagni, Direktionen, Amerikanske og afrikanske kopibog, 1703–17, s. 54 (Brev til Det sekrete Råd, St. Thomas, 1/10 1705).
- 29 DRA, Vestindisk-guineiske Kompagni, Direktionen, Fakturaer og ladninger til og fra Vestindien, 1690–1728, «Cargasson som med ... *Fridericus Quartus* er hid kommen Ao 1704».
- 30 DRA, Vestindisk-guineiske Kompagni, Direktionen, Dokumenter vedr. skipsekspedisjoner til Vestindien og Guinea, 199, 1722–23, Mannskapsrulle for *Christiansborg*, 11/12 1722.
- 31 DRA, Vestindisk-guineiske Kompagni, Direktionen, Amerikanske og afrikanske kopibog, 1716–27, s. 451 (Brev til Det sekrete Råd, Christiansborg, 15/12 1722).
- 32 Som forrige note, s. 450.
- 33 DRA, Vestindisk-guineiske Kompagni, Det sekrete råd på Guineakysten, Sekretprotokoll, 1723–24, innførsel 8/11 1723 (C.A. Syndermann).
- 34 Grove, s. 161.
- 35 Anders Pedersen Wærø var overhode/ guvernør 1728–35. Sjøblom, s. 49.
- 36 Nørregaard, s. 69–98.
- 37 DRA, Vestindisk-guineiske Kompagni, Direktionen, Dokumenter vedr. skipsekspedisjoner til Vestindien og Guinea, 199, 1722–23, Mannskapsrulle, Christiansborg, attestert av kaptein Wærø 11/12 1722.
- 38 Som forrige note, «Rulle Paa det Manskab, som er antagen at udgaa til Fortseset Christiansborg med Skibet Christiansborg som fører af Skipper Anders Pedersen Værøe ...», udatert.
- 39 Som forrige note, Kallsbrev for Thomas Steenild, 27/11 1722.
- 40 Som forrige note. På et notat med overskrift «Folk som ... [direktørene] ... den 23. Octobri 1722 tog i Øiesiun ...» er det notert at Ole Larsen Grue er 20 år og født i Christiania.
- 41 Som forrige note, Kallsbrev for Thomas Steenild, 27/11 1722.
- 42 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Guvernementet på Guineakysten, Brevbøger, 1723–34, brev datert fortet Christiansborg, 29/12 1723.
- 43 Under oppholdet på Afrika-kysten, og muligens under overfarten til St. Thomas senere, hadde *Den unge Jomfrue* en eller to «Drenge Mellatter» som mannskap. Dette ble omtalt i et brev som ledelsen ved Christiansborg skrev, datert 10/9 1727, på denne måten: «Tvende af de største Drenge Mellatter haver fra Septemb. 1726 faret med Galiothen, Men som een af dem er bleven syg, da haver hand ey kundet følge med, den anden er endnu om bord og følger med Galiothen til St. Thomas». DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Breve og dokumenter fra Guinea, 1722–31.
- 44 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Guvernementet på Guineakysten, Brevbøger, 1723–34, brev datert fortet Christiansborg 29/12 1723.
- 45 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Guvernementet på Guineakysten, Brevbøger, 1723–34, brev datert fortet Christiansborg 21/3 1724.
- 46 DRA, Vestindisk-guineiske Kompagni, Det sekrete råd på Guineakysten, Sekretprotokoll, 1723–24, 10/11 1723 (H.C. Brock).
- 47 Som forrige note, «Ordre og Instrux for Assistent Ambieren Christiansen Brandt, 12/11 1723.
- 48 Hernæs, s. 251.
- 49 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Dokumenter vedr. diverse københavnske retssager, 1725–1753, Forhør angående reisen med skipet *Christiansborg* 1723–25. Varene fra *Christianbsborg* ble solgt på auksjon i København i tidsrommet 3.–9. april 1725. DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Auksjon og toldregningers kopibog, 1709–54, «Auctions-Reigninger vedkommende Skiibet Christiansborgs ...», 3–9/5 1725.
- 50 Oppholdet i Norge dokumenteres under rettssaken. Som forrige note.
- 51 Som forrige note, s. 6 i forhørsprotokollen.
- 52 Som forrige note, siste side i forhørsprotokollen.
- 53 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Dokumenter vedr. skipsekspedisjoner til Vestindien og Guinea, 200, 1724–25.
- 54 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Amerikanske og afrikanske kopibog, 1716–27, s. 584 (8/8 1725).
- 55 Som forrige note, s. 577 (8/8 1725).
- 56 Avreise fra Helsingør: DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Dokumenter vedr. skipsekspedisjoner til Vestindien og Guinea, 200, 1724–28. I et kladdenotat, sannsynligvis med tilknytning til *Christiansborg*, 1725, kan vi lese: «... Companiets Galioth dend unge Jomfrue, som dend 17de Augusty sidstleden udseigleder» og «den allerhøyeste lade dend hos Eder med sin Indehavende Ladning betimelig arrivere».
- 57 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Amerikanske og afrikanske kopibog, 1716–27, s. 621 (20/7 1726).
- 58 Som forrige note.
- 59 Statsarkivet i Kristiansand, Holt sogneprestkontor, Ministerialbok 1721–25, Tromøy sogn, «Ægteviede», Nr. 8 1725.
- 60 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Kopibog til europæiske missiver, 1722–36, f. 58b (brev til Anders Pedersen Wærø, København 13/1 1724).
- 61 Aalholm, s. 79.
- 62 DRA, Vestindisk-guineiske Kompagni, Det sekrete råd på Guineakysten, Sekretprotokoll, 1724–26, 21/2 1726.
- 63 Som forrige note, 26/4 1726.
- 64 Som forrige note, 30/7 1726 (H. v. Suhm).
- 65 Som forrige note, 1726–27, 14/7 1727.
- 66 Som forrige note, 1724–26, 15/4 1726.
- 67 Som forrige note, 1726–27, *Den unge Jomfrue*, 8/3 1727.
- 68 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Breve og dokumenter fra Guinea, 1726–27, *Den unge Jomfrue*, 4/3 1727.
- 69 Som forrige note, Brev datert fortet Christianborg, 28/2 1727, til direksjonen i København.
- 70 DRA, Vestindisk-guineiske Kompagni, Det sekrete råd på Guineakysten, Sekretprotokoll, 1726–27, 30/9 1726.
- 71 Som forrige note, 4/10 1726.
- 72 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Amerikanske og afrikanske kopibog, 1716–27, s. 621 (20/7 1726). *Christiansborg* ankom til fortet 1/3 1726.
- 73 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Breve og dokumenter fra Guinea, 1722–31. I et brev fra ledelsen ved Christiansborg, datert 10/9 1727, kan vi lese (under punkt 10) at presten Heigaard nektet folk sakramentet og kom med sterke formaninger i forbindelse med at mange «af os haver taget sig Negerinder». Ifølge brevet, hadde ikke presten så mye imot dette i seg selv; problemet var at han ville «at

- De som tager sorte Negerinder skal lade sig vie til Dennem ...». Sjøblom, s. 46, nevner også denne konflikten.
- 74 Svensli.
- 75 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Forhørs- og domsakter fra Guinea, Sak mellom presten Christen Heigaard og bokholderen Andreas Wellesen, Andreas Wellesens skriftlige forklaring, 30/4 1727.
- 76 Som forrige note, Reinholdt Nielsen Kamps skriftlige forklaring, 2/5 1727.
- 77 Som forrige note, Reinholdt Nielsen Kamps muntlige forklaring.
- 78 Som forrige note, Christen Heigaards muntlige forklaring.
- 79 Som forrige, Zacharias Allewelts muntlige forklaring.
- 80 Som forrige, Andreas Wellesens andre skriftlige forklaring, 5/5 1727.
- 81 Sjøblom, s. 44.
- 82 DRA, Vestindisk-guineiske Kompagni, Det sekrete råd på Guineakysten, Sekretprotokoll, 1727–29, s. 21 (26/8 1727).
- 83 Som forrige note, s. 27 (26/8 1727, C. Hougaards votum).
- 84 Som forrige note, s. 28 (26/8 1727, A. Wellesens votum).
- 85 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Guvernementet på Guineakysten, Brevbøger, 1727–29, 18/11 1727.
- 86 Som forrige note, 10/9 1727.
- 87 Den offisielle orkansesongen i Atlanterhavet er idag fra 1/6 t.o.m. 30/11.
- 88 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Indsendte beregninger over slaver, solgt på St. Thomas, «Reining Courandt» for de slavegjorte, *Den unge Jomfrue*, 11/5 1728.
- 89 Som forrige note.
- 90 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Breve og dokumenter fra Vestindien, Brev til kompanidireksjonen fra ledelsen på St. Thomas, 13/4 1728.
- 91 Gemeente Amsterdam, Stadsarchief, Noraris Isaak Angelkot, notarialforretning 18. august 1728, undertegnet av blant annet Zacharias Allewelt.
- 92 Den nøyaktige datoen har jeg ikke funnet dokumentasjon på.
- 93 SAK, Dypvåg klokkerbok, 1715–38, 23/9 1729, Hans Otte.
- 94 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Direktionen, Ansøgninger m.m., 1709–40, brev fra Zacharias Allewelt, Arendal 23/9 1730.
- 95 Rian, 209.
- 96 DRA, Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, Skibsjournaler for skibe til Kina, første innførsel: 19/12 1733.
- 97 Svalesen (1991), s. 32.
- 98 Gøbel, s. 60 (bildetekst).
- 99 Jeg håper å få anledning til å komme tilbake til denne delen av Allewelts fartstid ved en senere anledning.
- 100 Rask, s. 7.
- 101 Wikipedia: «Forbrytelser mot menneskeheten [...] er i folkeretten betegnelsen på umenneskelige handlinger begått mot sivilbefolkningen, uansett om de er straffbare etter nasjonal rett i det land handlingene fant sted». (23/8 2023). FNs regionale informasjonskontor for Vest-Europa: «Den 400-lange transatlantiske slavehandelen er i dag ansett for å ha vært en forbrytelse mot menneskeheten. Rundt 12 millioner menn, kvinner og barn ble solgt som slaver og lagret som varer under dekk på skip som seilte fra Afrika til koloniene i Nord- og Sør-Amerika» (nettsted, 27/8 2023).
- 102 Jeg har tidligere nevnt en soldat med norsk tilknytning, Johan Nikolaisen Bergen, som var passasjer på Fridericus Qvartus, da Allewelt var oppløper på dette skipet i 1704–5.
- 103 Anders Wellesen, som var fungerende guvernør ved Christiansborg 1727–28, var for eksempel fra Trondheim. Han var også byfogd på St. Thomas. Svensli; Engevoild, s. 142–3. Engelbret Hesselberg, født på Norderhov på Ringerike, var både byfogd og plantasjeier på St. Croix. Blir omtalt som «den mest beryktede nordmannen i den dansk-norske kolonihistorien». Engevoild, s. 135–141.
- 104 «Merdø» blir ofte brukt i utenlandske kilder, særlig på 1700-tallet, som betegnelse på et område som omtrent tilsvarer «arendalsdistriktet» i dag. Wikander, s.28.
- 105 Grove, s. 151–64.
- 106 DRA, Vestindisk-guineisk Kompagni, Bogholder og kasserer, Bilag til negotiejournal, 1706–7, Mannskapsrulle, *Christianus Quintus*, 3/11 1706.
- 107 Grove; Kavli, s. 20–23.
- 108 Collett, s. 87–89. Om Madagascarekspedisjonen: Lauring.
- 109 Nilsen.
- 110 Molden (1991). Her nevnes Christopher Nielsen Østensbo fra Øyestad, som 5/6 1792 meldte fra om at sønnen, Mons Christophersen, to år tidligere hadde dødd på reise med det nederlandske slaveskipet *De Vrouwe Elisabeth*, mens skipet befant seg på Afrika-kysten. Dette er både et eksempel på en innførsel i tingboka (for Nedenes) som gir informasjon om slavefarten og et eksempel på at folk fra arendalsdistriktet gikk i tjeneste for utenlandske slavekompanier.
- 111 Molden (1994); Svalesen (1994).
- 112 Så sent som i 1861 ble 25 000 mennesker som var tatt til fange i Afrika tatt om bord i slaveskip. Etter dette gikk antallet ned år for år. Det siste slaveskipet som omtales i litteraturen, ankom Cuba i 1867. Harris, s. 241.