

Nordgrønlands Inspektorats britiske forbindelse under englænderkrigene 1807-1814

Belyst ved materiale i Nordgrønlands Inspektorats Arkiv

Af Henrik Saxtorph

»Ikke alene fra nogle engelske kaptajner men også fra (den) engelske avis(...) »The Hull Advertizer« har jeg modtaget den højst ubehagelige efterretning, at en engelsk flåde først i september forrige år ... ankom ud for København og ... ville tvinge Danmark til at ... udlevere orlogsflåden til engelsk disposition og siden at de, da dette blev nægtet, har ... gjort landgang på Sjælland og bombarderet København«. ¹

Sådan skrev inspektøren i Nordgrønland, P. H. Motzfeldt, den 30. april 1808 til samtlige missions- og handelsstationer i sit område, der strakte sig fra Upernavik i nord ned mod Holsteinsborg/Sisimiut i syd.² Det blev derfor nødvendigt at rationere provianten, da det under de foreliggende omstændigheder ikke kunne forventes, at der kom forsyninger fra København.³

Tiden er Napoleonskrigene, hvor det indtil nu var lykkedes Danmark-Norge at være neutral: handelsflåden kunne frit besejle de krigsførende nationer, Frankrigs og Storbritanniens havne. Imidlertid forsøgte begge nationer at føre økonomisk krig ved at indskrænke de neutrale handelsflåders frihed. Krigsskibe eller kapere opbragte derfor disse handelsskibe i rum sø for at kontrollere skibspapirer og last, og ofte blev det neutrale handelsskib efter en letfældig kontrol eskorteret til kaperens hjemhavn, hvor lasten blev beslaglagt og solgt på auktion.

Imidlertid fik Storbritannien det absolutte herredømme over verdenshavene efter søslaget ved Trafalgar i 1805. Efter dette nederlag forsøgte Napoleon derfor at isolere Storbritannien fra det fransk besatte europæiske kontinent. Den britiske regering svarede igen ved at vedtage en »Order in Council« af 7. januar 1807, der forbød de neutrale lande at besejle havne, hvortil britiske skibe ikke havde adgang. Da Danmark-Norge reagerede ad diplomatisk vej over for denne beslutning, kom de to lande i et modsætningsforhold, der resulterede i briternes bombe-

ment af København og ran af den dansk-norske flåde. Herved sikrede Storbritannien sig, at flåden ikke faldt i hænderne på Napoleon, men det medførte, at Danmark-Norge blev Frankrigs allierede.

De fleste handelsskibe i fast rutefart mellem Grønland og København blev herefter opbragt af britiske flådefartøjer: lasten konfiskeret, skibene beslaglagt for om muligt at blive indrulleret i den britiske flåde, besætningerne sat i prisonen (dvs. fængselsskibe) og skibsofficererne sendt ind i landet.

Forbindelsen mellem Grønland og Danmark under krigen 1807-14 er i dansk historielitteratur beskrevet som afbrudt, hvorfor forholdene i Grønland kun omtales generelt. Imidlertid kan det jo ses af det citat, der indleder denne artikel, at der var forbindelse med Europa via britiske skibe. Missions- og handelsstationerne i Grønland blev heller ikke besat af Storbritannien sådan som andre af Danmark-Norges kolonier blev det. Fandtes der således en forbindelse med Europa via Storbritannien og i bekræftende fald, omfattede forbindelsen også København?

Faglitteraturen om Grønland i denne periode

I 1896 skrev løjtnant S. Carstens en artikel, hvori han kort omtalte noget af det materiale, der findes om den britiske forbindelse, ligesom Louis Bobé i 1936 beskrev problemerne med at opretholde forbindelsen til Grønland, der efter 1809 skete via det britiske handelshus Corbett Borthwick & Co i Leith. Men først i 1974 dokumenterede Finn Gad, at en forbindelse fandtes i 1808. Imidlertid skete det i sammenhæng med udarbejdelsen af Grønlands Historie 1782-1808, hvorfor spørgsmålet ikke blev undersøgt for tidsrummet efter denne periode. I 1980 vendte Gad tilbage til emnet i en artikel om en britisk hvalfangerkaptajns overfald i 1811 på handelsstationen Tasiussaqa; overfaldet sted imod en britisk »Order in Council« af 7. februar 1810, der undtog Grønland fra krigen. Derfor blev hvalfangerkaptajnen retsforfulgt af Den administrative Direktion for den Kgl. Grønlandske Handel (KGH), hvis britiske advokat fik kaptajnen dømt ved retten i London til at erstatte KGH det lidte tab. Gads formål var at vise, at overfaldet ikke skete efter ordre fra den britiske regering, der netop havde forsøgt at sikre de danske kolonier i Grønland. Men spørgsmålet om den britiske forbindelse i øvrigt blev ikke undersøgt.

Artiklens formål

På denne baggrund skal det derfor undersøges, i hvilket omfang arkivmaterialet i Grønlands Nationalmuseum og Arkiv indeholder oplysninger om forbindelsen med Storbritannien. Grønlands Nationalmuseum og Arkiv har siden Arkivets oprettelse i 1982 fået overført arkivalier fra Danmark, som er skabt i Grønland. Arkivalierne skulle i slutningen af 1950'erne deponeres i Rigsarkivet for at sikre dem for eftertiden. Det drejede sig blandt andre om Nordgrønlands og Sydgrønlands Inspektors Arkiver. Imidlertid gik Sydgrønlands Inspektors Arkiv tabt ved KGH-skibet Hans Hedtofts forlis i 1959; undersøgelsen omfatter derfor kun Nordgrønlands Inspektors Arkiv.

Forbindelsen til Grønland under Napoleonskrigene

I 1795 havde de politiske forhold i Europa været så usikre, at KGH forsøgte at sende en brevkopi til Nordgrønland via London og ikke kun direkte fra København. Formålet var at opnå størst mulig sikkerhed for at opretholde forbindelsen uanset den politiske udvikling i Europa. I London skulle den danske konsul, George Wolff, være behjælpelig med at få brevet viderebefordret med en hvalfanger. Imidlertid fik inspektøren ikke denne kopi af brevet.⁴ I KGH's brev til inspektøren næste år⁵ medsendtes kopien igen samt en meddelelse om, at den var blevet returneret til København den 26. maj 1796. Den hvalfanger, Wolff havde gjort brug af via handelshuset Mellick, havde ikke været i stand til at aflevere brevet.

På trods af dette utilfredsstillende resultat, blev der i de følgende år sendt post til Nordgrønland via Storbritannien. En gennemgang af Nordgrønlands Inspektors modtagne korrespondance fra KGH viser, at fra 1797 afsendes der regelmæssigt brev fra København omkring 1. februar via Storbritannien. Forbindelsen mellem KGH og inspektøren i Nordgrønland blev herved forbedret, idet posten nåede frem i begyndelsen af maj måned. Post direkte fra København nåede først frem i juni. I de første år gik postvejen via Wolff i London, men i 1802 blev en kopi af brevet sendt via havnebyen Hull, imedens originalen som sædvanlig blev sendt direkte fra København.

Fra Hull blev brevkopien viderebefordret af hvalfangerkaptajnen og den senere købmand John Marshall til Peter Hanning Motzfeldt (1774-1835), der i 1801 var konstitueret som inspektør i Nordgrønland; i 1803 blev han kongelig udnævnt.

Samme år (1803) blev begge brevkopier sendt via Hull med forskellige

hvalfangere – og også denne gang afleveret af Marshall. Motzfeldt fik ligeledes ofte britiske aviser.⁶ Herefter benyttede KGH kun postvejen via Hull, ligesom inspektøren også begyndte at returnere brevkopier denne vej. Herved sikrede inspektøren sig de bedste muligheder for, at indholdet af skrivelser nåede København, idet originalen stadig sendtes direkte til KGH. I 1806 blev inspektørens brug af den britiske postvej fastlagt af KGH, idet posten nu skulle sendes via britiske hvalfangere til den danske vicekonsul Andrew Hollingworth i Hull.⁷

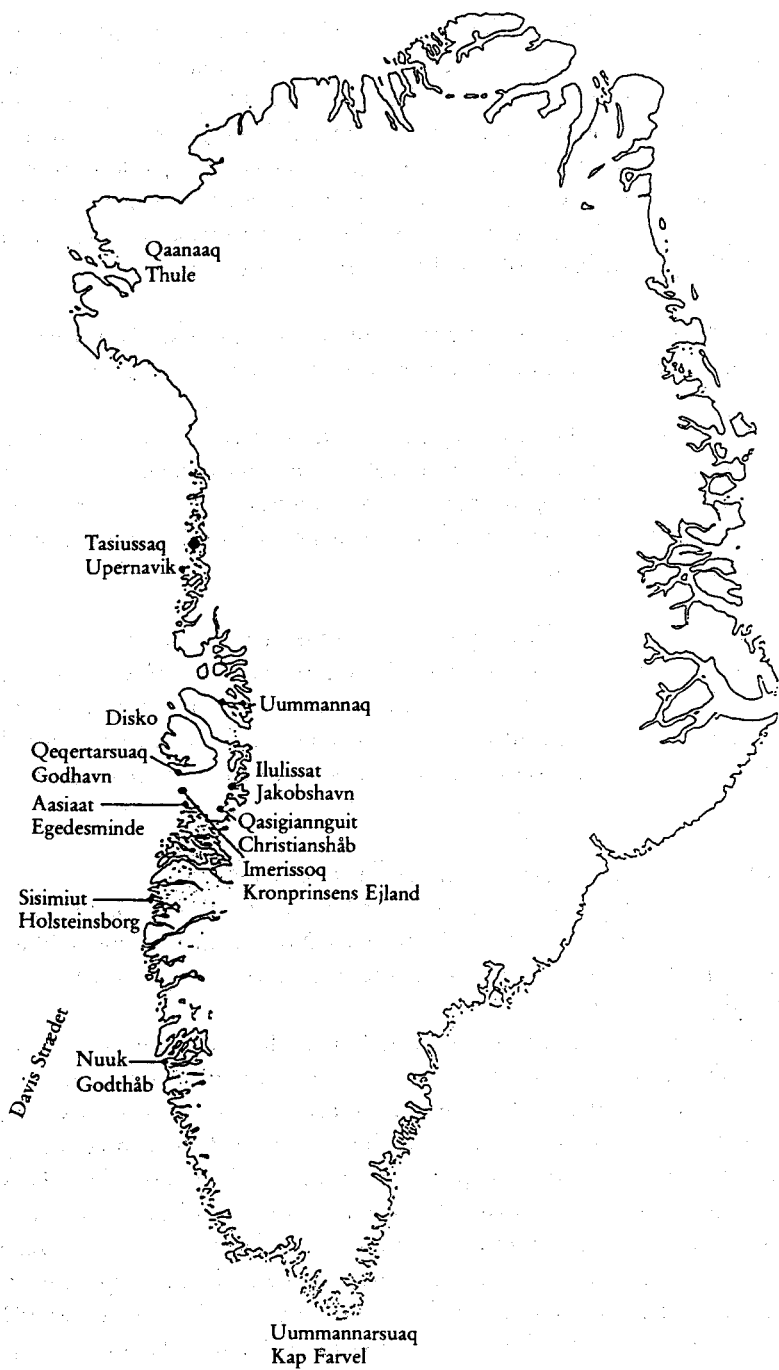
Nye handelsveje

Inspektør Motzfeldt havde den 24. april 1808 modtaget 49 numre af avisen »The Hull Advertizer«⁸ fra John Marshall. Sammen med aviserne fulgte et hastigt og ikke særligt klart brev, hvori Marshall gentagne gange erklærer den danske inspektør sit venskab og sine gode hensigter samtidig med, at Motzfeldt anbefales ikke at opbevare sine værdier på samme sted, ligesom han opfordres til at gemme brevet. Hvorfor Marshall er så forsigtig fremgår ikke, men det skyldes formentlig hans frygt for, at krigstilstanden mellem Storbritannien og Danmark-Norge også kunne udstrækkes til at omfatte området ved Davis Strædet.

Det afholdt ham dog ikke fra at tilbyde al den hjælp, der måtte være i hans magt; han ville også godt tilbyde frisk hvalkød, hvis der havde været hvaler at fange i Disko-området. I øvrigt ville han formidle kontakt til andre hvalfangerkaptajner, der kunne hjælpe med kartofler. Marshalls egne blev ødelagt på turen til Grønland.

Motzfeldts svar findes ikke i kopi, men fra Marshalls brev den 29. april⁹ ved vi, at Motzfeldt var imødekommende. Han havde endda sendt Marshall »a kind present of a fish.« Atter undskylder Marshall sit lands opførsel ved at forsikre, at »all (i.e. orlogsflåden med tilbehør) will be returned at peace to your brave king and brave country...« I dette svar er indlagt et brev fra hvalfangerkaptajnen James Hewitt, der beklagede, at Motzfeldt ikke ville komme ombord på hans skib for på denne måde at få suppleret sit forråd. Men nogle flere og nyere aviser samt kartofler fik Motzfeldt dog leveret. Endvidere ved vi fra Marshalls brev den 6. marts 1813,¹⁰ at Motzfeldt ikke ønskede almisser.

Tre måneder senere den 28. juli ankom handelsagent og løjtnant John Jarrat, junior, fra handelshuset Mellick i London til Godhavn/Qeqertarsuaq med skibet Neptun, der var ladet med konsumvarer, som »the Danish settlements in Davis' Streight« (i.e. Nordgrønland) blev tilbudt i bytte for diverse naturprodukter bl.a. hvalolie og skind.¹¹ Motzfeldt



accepterede at handle, hvorefter Jarrat i den følgende tid fordelte lasten mellem kolonierne i området, der til gengæld leverede ham de ønskede naturprodukter.¹² Det var »The Right Honourable the Lords Commissioners of His Majesty's Treasury,¹³ der havde arrangeret Neptuns rejse, idet den britiske regering var blevet gjort opmærksom på de vanskelige forsyningsforhold i Grønland. To skibe var derfor blevet udrustet, men det ene, briggen Adventure, gik tabt i isen ved Kap Farvel/Uummannarsuaq. Kun mandskabet blev reddet. Jarrats ordre var:

»to deliver the provisions and stores to the different Governors or chief officers at the Danish factories taking receipts for the same ...«¹⁴

Jarrat var øverstkommanderende. Med sig havde han en navigatør (»pilot«), der var beordret til at følge hans anvisninger »such ... as (Jarrat) may from time to time consider necessary.« Det blev endvidere fremhævet, at lasten og lejen af de to skibe blev forestået af den britiske regering og derfor var:

»every importation from the Danish settlements ... on the account of Government and you are particularly directed that not any goods or merchandise can be brought to this country (i.e. Storbritannien) in the said vessels on account of any individual whatever but every article brought from these settlements must be considered as the property of the Crown.«

Ordren omfattede også muligheden for, at danskerne ville afvise det britiske handelsforsøg, men man forventede at en god handel kunne gøres. Jarrat ville få 200 pund for at nå Nordgrønland »and a liberal bonification on the proceeds of such cargoes as you can procure from the Danish settlements.«

Jarrats ordre og brevveksling med Motzfeldt indeholder i øvrigt ikke oplysninger om, hvorfor den britiske regering tog dette skridt, men i et brev til Motzfeldt den 24. maj 1808 skrev den danske konsul George Wolff fra London, at han i kraft af sine »venner i Parlamentet (sic) har udvirket tilladelse for en engelsk købmand ... til at udsende (tvende) ladninger proviant,« hvorfor Motzfeldt opfordres til at sørge for, at købmanden får en »afsættelig returladning« for at opmuntre ham.¹⁵ Wolff havde endvidere forsøgt at få den opbragte danske skipper Svend Jepsen til at følge med på turen.¹⁶ Jepsen var den 13. september 1807 sejlet fra Godthåb/Nuuk med kurs mod København med skibet Narhva-

len, der var lastet med grønlandske produkter. Men i Kattegat ud for Hornbæk blev skibet opbragt af britiske krigsskibe, der eskorterede det til London. Besætningen blev sat i de berygtede britiske fængselskibe og ladningen fjernet, imedens Jepsen skulle forblive ombord.¹⁷

Jepsen afviste imidlertid at rejse med den begrundelse, at det kunne: »jeg ikke indlade mig på.«¹⁸ Formentlig blev han spurgt for at lette kontakten til danskerne, idet man må gå ud fra, at briterne ikke havde brug for assistance til selve sejladserne, da britiske hvalfangere allerede på dette tidspunkt havde besejlet Davis Strædet i mange år. Det var som følge af denne hvalfangst, at de danske inspektører i Nordgrønland oprindeligt kom i forbindelse med briterne.

I slutningen af august 1808 vendte Neptun hjem til Storbritannien med fuld last. Inden afrejsen havde Jarrat skriftligt orienteret Motzfeldt om et brev, han medbragte til alle »commanders of His Britannic Majesty's ships and all others requiring them to aid and assist (Motzfeldt) and all others of His Danish Majesty's settlements in Davis Streights.«¹⁹ Jarrat lovede endvidere at komme tilbage næste år, hvis forholdene krævede det.

Men selv om forholdene krævede det, kom Jarrat ikke tilbage i 1809; arkivmaterialet indeholder imidlertid ikke oplysning om grunden hertil. Man kan her gætte på, at det ikke var lykkedes Jarrat og handelshuset Mellick at sælge returlasten med et tilfredsstillende resultat. Følgen blev, at der opstod en vis proviantmangel i Nordgrønland.²⁰ Men Motzfeldt havde dog i det tidlige forår fået nye eksemplarer af »The Hull Advertiser« fra nogle britiske hvalfangere, der endog kom i land for at supplere avisnyhederne. I midten af juni afsendte Motzfeldt briggen Diana til Upernavik med nødvendige forsyninger. Skipperen på Diana, der var blevet afsendt på KGH's initiativ fra den russiske by Arckangelsk året før, medbragte et brev fra Motzfeldt »to all the commanders of English ships« for at sikre en fri rejse.²¹ Brevet må være skrevet på baggrund af Jarrats oplysning om sit brev til de britiske skibe i Davis Strædet. Diana gennemførte da også turen.²²

Men alt i alt blev 1809 et usikkerhedens år. Nyhederne berettede om fortsat krig, og forsyningskibene udeblev såvel fra Danmark-Norge som fra Storbritannien.

Den britiske regeringsbeslutning

Næste år, den 5. maj 1810, fik Motzfeldt igen den nedslående oplysning, at krigen fortsatte med uformindsket styrke, og derfor måtte man ikke

forvente at få forsyninger. Underretningen kom denne gang fra en hvalfangerkaptajn Hunter Rose.²³ En uge senere fik Motzfeldt dog at vide af en anden hvalfangerkaptajn, Robert Stodder, at Storbritannien havde tilladt (»granting license«) handelsskibe at passere til Nordgrønland og Island. Ligesom Rose ville Stodder gerne hjælpe med forsyninger, men det afhang helt af deres hvalfangst; dog tilbød han at levere forskellig medicin.²⁴ Tre dage senere, den 14. maj, leverede tre britiske skibe medicinen i Godhavn/Qeqertarsuaq. Det drejede sig om en anselig mængde, i betragtning af at leveringen ikke var forberedt, inden hvalfangernes afrejse.²⁵

Samme dag meddelte William Hall fra det britiske skib Thornton, at »an order has been issued in the British Councils allowing Danish vessels to supply the colonies in Davis Streight with provisions & nessecary stores ...« Samtidig ville han godt købe »a pair of unicorn horns« (i.e. narhvaltand).²⁶

Selv om man så alligevel kunne håbe på at få forsyninger, var der endnu ikke ankommet skibe med forsyninger. Købmanden ved Kronprinsens Ejland/Imerissoq, Fleischer, afviste derfor ikke at handle med britiske hvalfangere. Den 17. juli meddelte han Motzfeldt at have indkøbt forskellig proviant af fire hvalfangerkaptajner, og betalt i naturalier for KGH's regning.²⁷ Handlen kom formentlig i stand på grund af Motzfeldts bønsskrift af 8. maj til de britiske hvalfangere, der befandt sig i dette område. Motzfeldt beskrev situationen som »fatale«.²⁸ Men den 6. november ankom skibet Freden til Egedesminde/Asiaat ført af skipper Lars Mathiesen. At det var uventet, vidner købmand Basts meddelelse om: »ikke er det mig muligt at udtrykke den glæde jeg føler ved at kunne meddele ... efterretning om proviantskibs ankomst ...«²⁹

Det havde været en lang rejse for Freden og dens besætning. I juli måned havde Mathiesen taget varer ombord i København, hvorefter han var sejlet til Leith i Skotland for at få den nødvendige tilladelse til at sejle til Grønland. Handelshuset Corbett Borthwick & Co (Borthwick) havde været ham behjælpelig med at skaffe denne tilladelse (»license«), hvilket var besværligt – formentlig på grund af det britiske bureaukrati. Samtidig lastede Mathiesen yderligere varer i Leith, men det var dyrt, fordi Freden lå på reden. Alt i alt gjorde handelsfirmaet dog, hvad de kunne for at få sendt Freden afsted så hurtigt som muligt. Det undlod de heller ikke at gøre opmærksom på i følgebrevet til Motzfeldt,³⁰ hvori han instrueredes om, hvordan tilladelsen skulle påtegnes ved modtagelse af varerne. Det var i dette brev, at Motzfeldt fik den endelige meddelelse om »Order in Council« af 7. februar 1810. Denne britiske regeringsbe-

slutning fastslog, at Island, Færøerne og Grønland skulle holdes uden for krigen. Baggrunden herfor var de britiske handelsinteresser i det nordatlantiske område, hvor den britiske politiker Joseph Banks med især islandske handelsinteresser havde spillet en aktiv rolle. For Grønlands vedkommende betød det, at skibe, last og besætninger fra Grønland med kurs mod de britiske havne i Leith eller London skulle betragtes som frie. De måtte altså ikke opbringes af britiske kapere.

Brevet fra Borthwick, der er skrevet på dansk, var formentlig den første forbindelse mellem dette firma og Nordgrønlands Inspektorat. Det afsluttes nemlig med: »Det vil være os en sand fornøjelse at kunne være Dem behjælpelig, medens denne ulykkelige krig varer.« Følgelig kunne Motzfeldt sende de grønlandske produkter til dette selskab i Leith.

Mathiesen havde også post med fra KGH, hvoraf det fremgår, at det brev, Motzfeldt havde sendt med Jarrat til London i 1808, ikke var modtaget i København. KGH kendte imidlertid brevet eksistens igennem Motzfeldts brev af 8. juli 1809, der var blevet sendt med Diana tilbage til København.

Ifølge Stodder var Diana blevet opbragt af briterne. Dog kunne Stodder oplyse, at Diana var blevet frigivet ved ankomsten til britisk havn for at fortsætte rejsen til København med skipper, besætning og last. Motzfeldt havde i øvrigt også afsendt breve af 31. december 1808 og 29. maj 1809 med en hvalfangerkaptajn Plaxton, skibet North Briton, via Marshall i Hull til København med modtagelse den 5. oktober 1809.³¹

Det fremgår ikke af materialet, hvordan Fredens afrejse fra København via Leith kom i stand; men det kan af ovenstående ses, at der var forbindelse mellem København, Storbritannien og dermed Grønland. Generelt kan den dansk-norske regerings interesse for aktivt at sikre forsyningen af Grønland karakteriseres som vag, idet kun skibet Diana blev udsendt alene på initiativ fra regeringen og KGH i København. Mens dels løste Storbritannien problemet med vedtagelsen af »Order in Council« af 1810, uden at det krævede en aktiv dansk-norsk udenrigspolitik. Dels var det afgørende problem for den dansk-norske regering at sikre kornforsyningen til det hungersramte Norge, idet krigen med Storbritannien effektivt forhindrede forsyning ad søvejen, og ligeledes var en forsyning gennem Sverige udelukket. Selv ikke et forsøg på en aktiv udenrigspolitik over for Storbritannien i krigens sidste år kunne sikre kornforsyningen til Norge. I modsætning hertil fungerede forsyningen af Grønland trods alt via KGH's forbindelse til det britiske handelshus Borthwick. Men i øvrigt kan dette aspekt ikke afgøres nærmere på

baggrund af de arkiver, denne artikels forfatter har adgang til ved Grønlands Nationalmuseum og Arkiv i Nuuk.

Nok skabte det lettelse og glæde i Nordgrønland, at Freden var ankommet med proviant så sent som i november måned 1810, men det betød samtidig, at skibet ikke kunne returnere før næste sommer. Det skyldtes dels vinterens komme og skibets behov for reparation; dels var det tvingende nødvendigt at forsyne de to nordligste kolonier, Upernavik og Omanak/Uummanaq. Dette blev meddelt Borthwick i et brev den 7. juni 1811, idet man ville forsøge at sende det med en britisk hvalfanger. Samtidig bad man om, at en afskrift måtte blive videresendt til København, ligesom man forsikrede, at licensen ville blive udfyldt korrekt. Det blev tilføjet, at man havde håbet at høre mere fra handelshuset via de britiske hvalfangere. Skrivelsen afsluttes med »Endnu engang hjertelig tak for Deres viste godhed som det skal være skønt at gengælde.«³² Dog oplyste Motzfeldt, at fangsten i Nordgrønland havde været dårlig i denne vinter. Det var derfor begrænset, hvor stor Fredens last var, da det i midten af juli 1811 afsejlede til København via Leith.

Havde rejsen til Nordgrønland været lang, så blev hjemturen meget længere og besværligere. Det var meningen, at Freden først skulle sejle til Leith, men da en britisk kaper (»captor«) hævdede, at skibet mere havde haft kurs mod Norge, var Freden blevet opbragt. Herved opdagede kaperen, at ladningen omfattede tran, hvilket var forbudt ifølge licensen. Og endvidere hævdede han, at det ikke var tilstrækkeligt bevist, at skibet var Grønlands ejendom. Derfor blev Freden eskorteret til Leith, så kaperen kunne kræve skib og ladning udleveret. Handelshuset Borthwick påstod med held modsat, at skib og ladning tilhørte Motzfeldt, og Fredens skipper og besætning afviste, at kursen skulle have været lagt mod Norge. Skibets dokumenter viste endvidere, at ladningen var betaling for dels allerede modtaget forsyning, dels til indkøb af ny forsyning. Derimod var det klart, at ladningen af tran var ulovlig, men handelshuset argumenterede for, at det var undskyldeligt, fordi »Order in Council« tillod handel med Grønland, og derfor havde Motzfeldt anset denne regeringsbeslutning for at være »af mere vægt (end) licensen.«

I oktober blev skib og ladning frigivet mod at betale kaperen hans omkostninger! Besværlighederne var imidlertid ikke forbi, idet der nu skulle søges om tilladelse til at føre ladningen toldfrit til Danmark. Tolden ville udgøre det samme som hele ladningens værdi. »Vor ansøgning,« fortsætter Borthwick i brevet af 2. marts 1812 til Motzfeldt, »... blev to gange afslået, uagtet vi fremførte Grønlands elendige forfatning

og brugte ethvert motiv som kunne være i Deres faveur, dog da vi næsten havde opgivet alt håb, blev det os tilladt at føre ladningen til København uden at erlægge told af samme, med den betingelse herfra at udføre varer til en værdi af 400 pund ... (hvilket så skete) for vor fælles ven Herr Justitsråd Hartvig Frischs regning og skibet Freden afsejlede herfra den 27. februar til København.« Den 14. april noterer Borthwick, at Freden er »lykkelig arriveret København.«³³

Men under alle omstændigheder ville Fredens afrejse fra Nordgrønland om sommeren have medført, at skibet tidligst kunne returnere med forsyninger det følgende år. Det var derfor usikkert, om der overhovedet ville ankomme forsyningskibe til Nordgrønland i 1811. Så galt kom det dog ikke til at gå. Den 27. august ankrede det britiske skib King George med Captain John Turner samt briggen Sir Henry Mildmay med Captain Jackson op ved Godhavn/Qeqertarsuaq under ledelse af William Traver. Skibene var afsendt af den britiske regering i samarbejde med handelshuset Mellick, sådan som det også var sket i 1808; men denne gang skete det ikke på den danske konsuls initiativ. Afsendelsen skete i kraft af Motzfeldts brev i 1810 til hvalfangerne ved Kronprinsens Ejland/Imerissoq, idet Traver kunne meddele følgende lidt uklare oplysning:

»The motives which induced the British Government to send me here on the present occasion are the most pure and generous. The representation made by the Davis Straits ship last year on their return to England ... reached the said ears of their Lordships, and from real humanity the said two vessels were freighted to carry you provisions ...«. Men så var tilbuddet om forsyninger heller ikke mere generøst og slet ikke begrundet i ønsket om blot at hjælpe, idet Traver fortsatte:

»It's expected that you will be ready to give in return the value in the products of this country«(!).³⁴

Motzfeldt var taknemmelig for Travers tilbud. Men forsyningerne omfattede beklageligvis ikke levering af ammunition til brug for koloniernes jagt og fangst, da det ikke var blevet indskibet inden afsejlingen fra London. Modsat kunne Motzfeldt ikke i tilfredsstillende grad levere de ønskede grønlandske produkter, der kom til at bestå af bl.a. 1 tønde tran, forskellige slags skind og 9 narhvaltænder. Herefter afviste Traver at forsyne de nordligere kolonier med den begrundelse, at det var sent på året, hvilket det vel også var, da hans brev er dateret den 3. september. Men Traver bad dog Motzfeldt om en bestillingsliste over ønskede forsyninger, ligesom han anbefalede at samle de grønlandske produkter på et sted med en »safe harbour,« idet et stort skib som King George

ikke kunne sejle rundt til udstederne. Traver tilføjede derefter i et PS: »You'll please favour me with your agent's address at Leith in order that you get supplies from theme in future there is no necessity for the Right Honourable the Lords Commissioners of His Majesty's Treasury to send supplies in future.«³⁵

Motzfeldt lod Traver medtage post til Mellick og Borthwick for at underrette om situationen i Nordgrønland, men da arkivet ikke indeholder en kopi af den bestillingsliste, Traver bad om, og da den efterfølgende korrespondance ikke omtaler en sådan bestillingsliste, er den formentlig ikke blevet udfærdiget.

De sidste krigsår

I det tidlige forår 1812 havde Motzfeldt igen forbindelse med nogle britiske hvalfangere, hvorved han både fik oplysning om, at Travers to skibe var vel ankommet til London og samtidig fik leveret de snart obligate kartofler.³⁶ Den 16. august ankom så skibet Sælhunden med forsyninger indkøbt af handelshuset Borthwick. Af den medfølgende faktura fremgår det, at handelshuset fik provision for dette indkøb, svarende til ca. 20 pund beregnet af indkøbsværdien på ca. 838 pund. Det blev tilføjet, at den endelige afregning først ville finde sted ved fredsafslutningen. Endvidere fremgår det af fakturaen, at det bagte hvedebrød og 60 pund af det fine hvedemel var skibsproviant, hvilket havde betydning i forhold til licensen. Provianten var indkøbt »ifølge Herr justitsråd Frischs ordre ... ved auktion den 20. februar mod kontant betaling.«³⁷ Samtidig medbragte Sælhunden et brev fra Frisch, hvori Motzfeldt blev orienteret om valutakursen.

Endvidere fik Motzfeldt oplyst, at også dette år ville der blive sendt forsyninger fra London, men formentlig ikke under handelshuset Mellicks ledelse, idet Borthwick havde gjort Joseph Banks opmærksom på den manglende forsyning af bl.a. ammunition forrige år. Borthwick forventede derfor, at den britiske regering ikke ville gøre brug af dette handelshus.³⁸ Det kan imidlertid ikke ses af kildematerialet om forsyningerne fra London ankom. To måneder senere, den 17. oktober, ankom så Mathiesen med Freden, lastet med forsyninger, der var indkøbt på samme måde som for Sælhundens vedkommende.³⁹

Den 2. marts 1813 meddelte Borthwick, at både Freden og Sælhunden var vel ankommet sidste efterår til Leith. Dette blev meddelt Motzfeldt ved et brev, som et af handelshusets hvalfangerskibe medtog.⁴⁰ Så danskernes ønske fra året 1811 om at modtage nyt via hvalfangerskibene

blev hermed efterkommet. Samtidig blev nyheder om krigen givet videre, ligesom Danmark-Norges vanskelige situation blev beskrevet igennem meddelelsen om dannelsen af den nye Rigsbank. Dette år ankom KGH-skibene Jupiter⁴¹ og Hvalfisken⁴² til Nordgrønland. Begge var lastet med forsyninger indkøbt og afsendt på samme måde som det tidligere havde været tilfældet for Fredens vedkommende.

I 1814 endte Nordgrønlands Inspektorats besværligheder med at få leveret forsyninger på grund af krigstilstanden mellem Storbritannien og Danmark-Norge. Den 5. maj modtog Motzfeldt følgende budskab fra Handelshuset Corbett Borthwick & Co, skrevet i Leith den 2. marts 1814:

»... krigen imellem Danmark og England er endt og ... Danmark har afstået Norge imod Pommern til Sverige, men Grønland, Island og Færøerne forbliver danske besiddelser, altså kan De vente Danske Grønlands Skibe.«⁴³

Karakteristik af forbindelsen med Storbritannien

Det kan på det foreliggende grundlag konstateres, at en handelsforbindelse mellem Nordgrønlands Inspektorat og Storbritannien eksisterede fra 1808 til Kieler-fredens indgåelse i 1814. Forbindelsen var i fortsættelse af den kontakt, der allerede fandtes med de britiske hvalfangere, hvorved KGH-post kunne sendes via Storbritannien. Det kan endvidere konstateres, at forbindelsen var baseret på handel, og den omfattede KGH i København. »Order in Council« af 7. februar 1810 legaliserede forbindelsen, der i praksis blev administreret ved brug af toldrestriktioner, så den fri passage kun gjaldt skibe og besætninger, men ikke ubetinget alle grønlandske produkter. Det må forventes, at yderligere oplysninger kan findes i britiske arkiver, men det er muligt allerede i kraft af materialet i Nordgrønlands Inspektorats Arkiv at karakterisere denne britiske forbindelse.

Forbindelsen fandtes via handelshusene Mellick i London og Borthwick i Leith. Disse handelshuse havde begge det erklærede formål at handle: Mellick ved at modtage betaling i form af returlast, Borthwick ved provision; ganske vist forsøgte Mellick at give det indtryk, at formålet var humanitær hjælp, men handelshuset forventede at modtage en afsættelig returlast, hvorved skib, mandskab og de leverede forsyninger kunne finansieres. Begge handelshuse havde endvidere gennem deres engagement i hvalfangsten et praktisk kendskab til forholdene i Davis Strædet. Imidlertid var Mellicks indsats ikke tilfredsstillende. I 1795

havde de ikke været i stand til at aflevere post, i 1808 mistede de et skib i isen, ligesom løftet om at komme tilbage året efter ikke blev holdt, og i 1812 var deres proviantforsyning ikke tilfredsstillende. Den danske konsul George Wolff havde således ikke været heldig med sin forbindelse til handelshuset Mellick. KGH's forbindelse til handelshuset Borthwick var derimod betydelig mere tilfredsstillende, men hvordan kontakten blev etableret, giver materialet imidlertid ingen oplysning om. Borthwick fungerede som agent for KGH ved at forestå indkøb af varer, skibsmodtagelse og kreditgivning. Selve transporten blev udført af KGH's mandskab og skibe, der fremstod som ejet af inspektøren i Nordgrønland.

Mellick havde handlet med Nordgrønland allerede fra 1808, altså to år før vedtagelsen af »Order in Council« i 1810. Dette engagement skyldtes en henvendelse fra den britiske regering, hvorved handelshuset blev regeringens repræsentant i denne sag. Opgaven var at verificere de indgåede oplysninger om Grønlands vanskelige forsyningsforhold efter Københavns bombardement og flådens ran, ligesom det måtte undersøges, om handlen med Nordgrønland kunne være rentabel for Storbritannien. Det var formentlig derfor, at Jarrat ikke videresendte Motzfeldts brev til KGH i København; Jarrat var ikke sejlet til Grønland for at hjælpe danskerne. Der er her en væsentlig forskel til Borthwick, som blot var et handelshus, der gjorde brug af en lovgivning til at handle, hvor der var et marked.

De britiske interesser

Storbritanniens interesse for Nordgrønland skyldtes hensynet til hvalfangererhvervet, der især opererede i Davis Strædet. Erhvervet var gammel dato med betydning for erhvervsliv og forbrugere, som det i et vist omfang forsynede med kød. At sikre erhvervet i krigstid blev således essentielt, isoleret som Storbritannien var fra Europa af Napoleons effektive krigsmaskine og endvidere uden det økonomiske bagland, de nordamerikanske kolonier havde udgjort kun få år tidligere.

Men hvalfangsten i det arktiske område kunne være farefuld. Ganske vist blev Grønland kaldt menneskenes land af inuiterne,⁴⁴ men naturforholdene kunne let medføre undergang for skib og mandskab. Ved at handle med Nordgrønland blev de dansk-norske kolonier bevaret som områder, hvortil de britiske hvalfangere kunne søge nødhavn uden at frygte fjendtligheder fra befolkningens side. Samtidig kostede denne handel kun et ringe beløb i forhold til udgifterne ved en magtovertagelse,

som det skete i andre dansk-norske koloniområder – hvis det overhovedet kom til at koste den britiske statskasse noget. Dernæst gav det Storbritannien mulighed for at komme ind på et marked, som i fredstid var et monopol. Nu forelå muligheden for at udvide forarbejdningen af arktiske naturprodukter til også at omfatte de produkter, der traditionelt kun kunne fanges fra land eller iskant. Imidlertid var det næppe en god forretning, siden Mellick ikke vendte tilbage af egen drift i 1809, og Borthwick nøjedes med at tjene penge ved at være agent for KGH.

Danmarks rolle

Konstateringen af, at den britiske forbindelse også omfattede København, medfører derimod spørgsmål, der ikke kan besvares på det foreliggende grundlag. KGH havde altså i krigsårene en indflydelse på handlen med Nordgrønland, dels gennem indkøb og afsendelse af proviant, dels gennem modtagelse af grønlandske produkter. Men hvordan denne indflydelse blev opnået via Borthwick kan ikke besvares, ligesom det er et ubesvaret spørgsmål, hvorfor de skibe, der efter en del bureaukratisk besvær fik tilladelse til at sejle mellem Grønland og Storbritannien, ikke blev opbragt, når de sejlede mellem København og Storbritannien? For ikke engang tilladelsen til Grønlandssejladsen garanterede jo mod opbringelse. En undersøgelse af disse spørgsmål må tage sit udgangspunkt i KGH's Arkiv i Rigsarkivet.

De danske koloniers fremtid i Grønland

Nordgrønlands Inspektorats britiske forbindelse kan imidlertid karakteriseres på det foreliggende grundlag. Motzfeldt forstod at bruge den forbindelse, der allerede eksisterede med de britiske hvalfangere, til at handle sig frem til proviantforsyninger, der var afgørende for kolonierne fortsatte eksistens. At denne handel med tredieland så var et brud med KGH's handelsmonopol betød i denne sammenhæng mindre. Samtidig magtede Motzfeldt at bevare sin position som KGH's og dermed den dansk-norske stats øverste repræsentant i Nordgrønland; han undlod at gå ombord i de britiske hvalfangerskibe, netop fordi de måtte betragtes som fjendtlig territorium, ligesom han ved at give gaver forsøgte at vise at have forsyninger nok til at give væk af. Tilsvarende afviste skipper Svend Jepsen i London at være behjælpelig ved briternes sejlad til Grønland, selv om formålet umiddelbart var at levere proviant.

Her var med andre ord ikke tale om, at danskerne underkastede sig briterne for at få de altafgørende forsyninger leveret.

Ganske vist skrev Motzfeldt i 1810 et bønsskrift til de britiske hvalfangere om det akutte behov for provianthjælp, men det drejede sig netop om behovet for akut hjælp og ikke om et generelt behov for hjælp, hvilket havde været en accept af britisk hegemoni.

Herved lykkedes det Motzfeldt at sikre koloniernes overlevelse. Nordgrønlands Inspektorat forblev et dansk-norsk område, der undgik valget mellem hungersnød og udslettelse eller overgivelse til Storbritannien. Krigsårene krævede således af de danske embedsmænd, at de magtede at disponere selvstændigt uden direktiv fra København. For Motzfeldt personligt medførte hans forvaltning i Nordgrønland, at han efter krigen vendte tilbage til København, hvor han først var til rådighed for og fra 1817 medlem af KGH's direktion, der hermed for første gang fik et medlem med personligt kendskab til forholdene i Grønland.

I et større perspektiv viser dette studium, at Grønland ikke lå i en udkant af verdenen, som kun Danmark-Norge interesserede sig for med det formål først at missionere og siden at forsøge at skabe en rentabel handel. Grønland var derimod placeret på det politiske verdenskort. Storbritanniens interesse i at opnå tålelige forhold for hvalfangererhvervet og en fortsat forsyning af kød til de britiske forbrugere medførte, at det blev nødvendigt for den britiske regering at sikre de dansk-norske kolonier i Grønland. Dette skete ved »Order in Council« af 7. februar 1810, der blev en stadfæstelse af de allerede eksisterende forhold. Det betød, at Danmark-Norge bevarede sine kolonier i Grønland.

Om Storbritannien så i øvrigt havde interesse i, at det nordatlantiske område ikke fulgte med Norge til Sverige ved Kielerfredens indgåelse, det kan selvsagt ikke afgøres på det foreliggende grundlag. Men Storbritanniens mulighed for fortsat at kunne anvende de nu danske områder i Nordatlanten som støttepunkter for deres hvalfangererhverv og skibstrafik i øvrigt var blevet skabt, netop fordi Danmark i modsætning til Sverige var en svækket nation.

Noter:

1. Nordgrønlands Inspektorats Arkiv (NIA), 01.02 11/12; Kopibog: Breve til betjentene bd. 5 No 975.
2. Stednavne skrives så vidt muligt både i den form materialet angiver og i den nutidige grønlandske form.

3. Danmark-Norges koloni »Grønland« omfattede området fra Kap Farvel/Uummannarsuaq i syd til Upernavik i nord. Thule/Qaanaaq og Østgrønland kendtes ikke. Grønland bestod af mange handels- og missionsstationer (kolonier), der var administrativt samlet i et af de to inspektorater, Grønland var opdelt i. Inspektoratet var ledet af en inspektør, hvis opgave var at sikre Danmark-Norges interesser specielt i forbindelse med opretholdelsen af Den Kongelige Grønlandske Handels (KGH) monopol. Hvalfangsten var koncentreret i Nordgrønlands Inspektorat.
4. NIA 01.02 13/22, Modtagne Breve fra KGH; No 1 af 8. maj 1795. Dette er originalen.
5. Ibid; no 10 af 26. maj 1796.
6. NIA 01.02 11/22, bd. 2. Breve til Handelsdirektionen; no 1 af 2. juni 1802 med flere.
7. Ibid; no 1 af 21. maj 1806.
8. NIA 01.02 13/12; no 54, 1808. Hvis ikke andet er angivet er følgende NIA-henvisninger til denne del af arkivet.
9. NIA no 55, 1808.
10. NIA no 41, 1813: In regard of any little balance between you and me ... do not let that trouble you. You (knew) that when you received these things of me in 1808, I would then most willingly have made you a present of the whole, but you said – No.
11. NIA no 110, 1808.
12. NIA 01.02 11/12 (se note 1); no 1027 og 1029 af 29. juli 1808. NIA no 116 og 118, 1808.
13. Kan her oversættes ved handelsministerium.
14. NIA no 110 indlæg, 1808. De følgende citater er herfra.
15. NIA no 111, 1808.
16. NIA no 68, 1809. Afskrift af Jepsens brev til KGH.
17. NIA no 56, 1808.
18. Se note 16.
19. NIA no 114, 1808.
20. NIA 01.02 11/12 (se note 1); no 1256 af 21. december 1809.
21. Ibid; no 1164 af 14. juni 1809.
22. NIA 01.02 11/22, bd. 2 (se note 6); no 13 af 4. august 1809.
23. NIA no 29, 1810.
24. NIA no 31, 1810.

25. NIA no 33, 1810.
26. NIA no 32, 1810.
27. NIA no 91, 1810.
28. NIA 01.02 11/12 (se note 1); no 1289 af 8. maj 1810.
29. NIA no 129, 1810.
30. NIA 01.02 13/22 (se note 4); no 5 af 22. august 1810.
31. Ibid; modtagelsen bekræftes af KGH. Stodder oplyste: »The brig that was here last year was taken by one of the English man of war and carried into Leith. (It) was immediatly sent to Copenhagen.«
NIA 01.02 13/22 (se note 4) no 3 af 9. juli 1810 oplyser, at det omtalte skib er Diana.
32. NIA 01.02 11/12 (se note 1); no 1528 af 7. juni 1811.
33. NIA no 85, 1812. Hvalbarder måtte ligeledes ikke indføres i Storbritannien af Danmark-Norges Grønlandsskibe. Hartvig Frisch var administrerende direktør i KGH siden 1781.
34. NIA no 143, 1811.
35. NIA no 146, 1811.
36. NIA no 28 og 29, 1812. Breve fra hvalfangerskibene Truelove og Majestic, begge London.
37. NIA no 85, 1812.
38. Ibid; Borthwick skrev flg.: »Der vil ... blive sendt proviantskibe fra London, men vi tror ikke det vil blive under Herr Mellicks bestyrelse ... (så vi) har tilskrevet Sir Joseph Banks og der vil blive taget hensyn dertil ved afskibning som gøres i år ...«
39. NIA no 104, 1812.
40. NIA no 490, 1813.
41. NIA no 87, 1813.
42. NIA 01.02 13/22 (se note 4); no 5, 1813. Denne post blev afleveret af skibet Hvalfisken.
43. NIA no 32, 1814.
44. Inuit (= menneske) er det grønlandske ord for den oprindelige befolkning i de arktiske egne. Eskimo (= kødæder) er et indiansk ord. Grønland hedder på grønlandsk Kalaallit Nunaat (= menneskenes land).

Litteratur:

Hvor intet andet er anført, er trykkested København.

- Bobé Louis: Den grønlandske handels og kolonisations Historie indtil 1870. Indledning no 2 til Diplomatarium Groenlandica 1492-1814 i Meddelelser om Grønland Bog 55 no 2. 1936.
- Carstens, S.: Syv Aar af Nordgrønlands Krønike i Museum. Tidsskrift for Historie og Geografi 1896.
- Gad, Finn: Grønlands Historie 1782-1808. Bind 3. 1976.
- Gad, Finn: »La Grönlande, les Isles de Ferroe et l'Islande non comprises«. A new look at the origins of the addition to Article IV of the Treaty of Kiel of 1814 i Scandinavian Journal of History 4, 1979.
- Gad, Finn: Tasiussaqa Affæren 1811 i Tidsskriftet Grønland no 6, 1980. Skjern.