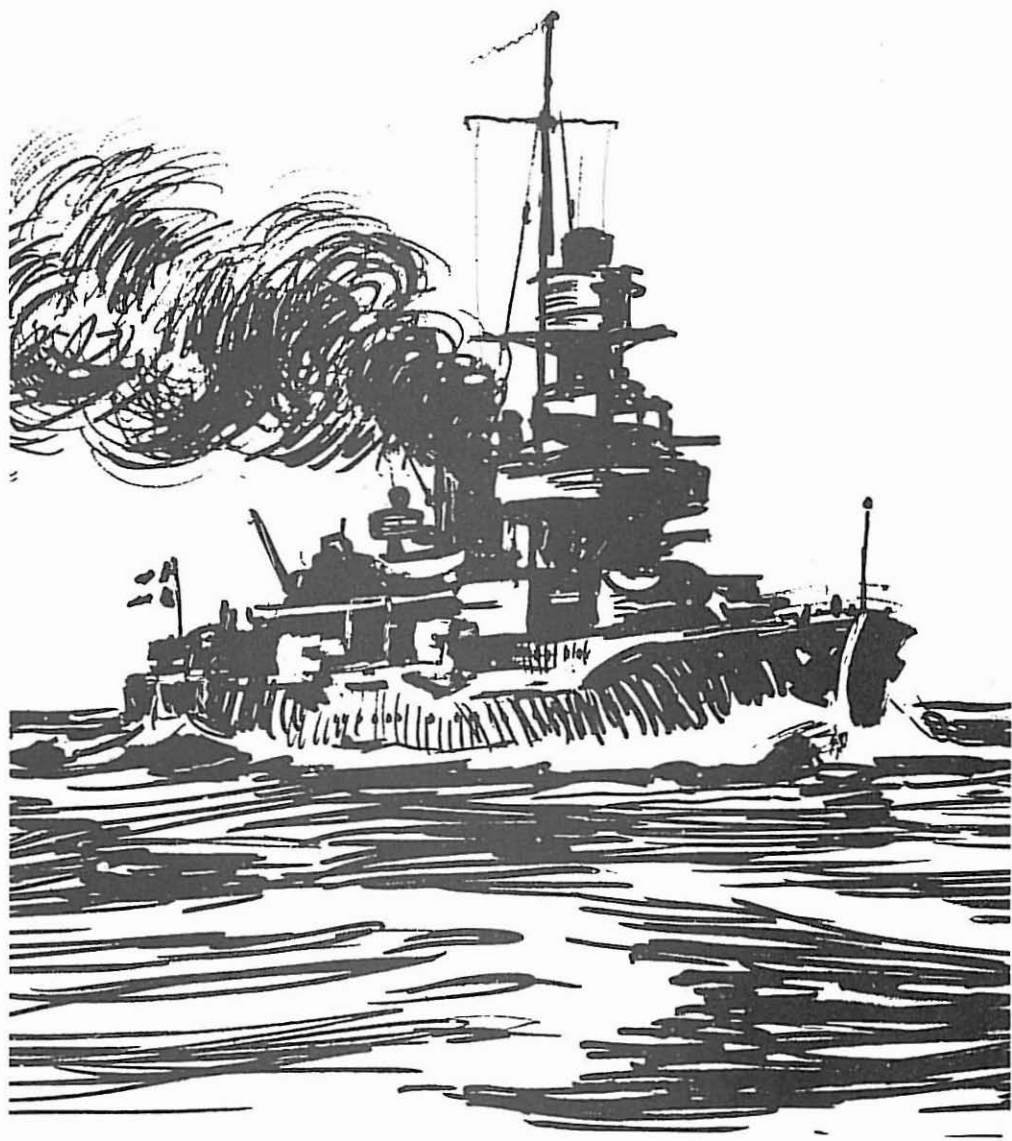


Marinehistorisk Tidsskrift

NOVEMBER 1969

2. ÅRGANG

NR. 4



INDKALDELSE TIL MØDE PÅ SIDE 2

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
 november 1969 2. årg. nr. 4

udgives af
 Marinehistorisk Selskab

ekspedition:
 Lektor J. Barfod (sekretær)
 Ved Fortunen 10 A
 2800 Lyngby - 87 22 54
 girokonto: 6 73 50

redaktion:
 Stud.mag. Hans Chr. Bjerg
 Rektorparken 12,9
 2450 Kbh. SV.

udsendes
 4 gange om året til medlemmer af Marinehistorisk Selskab og Selskabet Fregatten Jyllands Venner

eftertryk af
 hele artikler, der bringes i tidsskriftet, kan kun finde sted efter aftale

forsiden
 er tegnet af marinemaleren Søren Brunoe specielt til Marinehistorisk Tidsskrift og forestiller artilleriskibet NIELS IUEL efter ombygningen 1936.

abonnement
 kan tegnes ved henvendelse til sekretæren.

TIDSSKRIFTET,

der er det eneste blad i landet, der udelukkende beskæftiger sig med marinehistorie, ekspanderer fortsat.

Som tidligere bebuder har der været ført forhandlinger mellem Marinehistorisk Selskab og Selskabet Orlogsmuseets Venner om et samarbejde omkring Marinehistorisk Tidsskrift, et samarbejde, som allerede Selskabet Fregatten Jyllands Venner er med i. Disse forhandlinger har nu ført til det resultat, at Orlogsmuseets Venner fra og med næste årgang modtager tidsskriftet 4 gange om året. Som følge heraf ville der fra dette selskab blive optaget meddelelser på lignende måde, som det har været tilfældet for de to selskaber, hvis medlemmer allerede modtager tidsskriftet.

En følge af dette nye samarbejde er også, at tidsskriftet kan trykkes i et større oplag, hvad der igen vil gøre fremstillingsomkostningerne lavere. Ligeledes vil 2 hele sider fra og med næste årgang være reserveret til reklamer. Redaktionen ser det som sin opgave at forbedre kvaliteten i takt med denne konsolidering.

HCB=

MEDDELELSER FRA MARINEHISTORISK SELSKAB

Marinehistorisk Selskab indbyder til medlemsmøde onsdag den 26. november 1969 kl. 20 i Søofficersforeningens lokaler, Ovingaden o.V. 62 B, hvor

Kommandørkaptajn Erik Borg

vil holde foredrag om

SØKRIGEN 1801, 1807-14.

Kommandørkaptajn Borg, der er leder af Søværnsstabens Historiske Sektion, vil give en oversigt over slaget på Rheden 1801 den 2. april og begivenhederne under den såkaldte kanonbådsrig 1807-14. Foredraget ledsages af lysbilleder. Efter mødet vil der være lejlighed til at hygge sig omkring et smørrebordsbord. 3 stk. smørrebød, øl kaffe og kage incl. servering 10 kr. Indtegning til dette må ske senest mandag den 24. november ved henvendelse til sekretæren, lektor Jørgen Barfod, tlf. 87 22 54.

ORDET FRIT

Kontreadmiral F.H. Kjølsten har bedt om optagelse af nedenstående:

Til redaktionen af Marinehistorisk Tidsskrift.

Uden iøvrigt at ville indlade mig i diskussion med kommandør Westrup ønsker jeg at fastslå, at hvad Westrup har skrevet i Marinehistorisk Tidsskrift Nr. 3/69 på pag. 59, 1. afsnits sidste stykke er urigtigt. - Den flyrejse, som jeg foretog den 1. april 1940 fra Berlin til København var foranlediget af udviklingen i den alvorlige militærpolitiske situation i Tyskland, idet jeg anså det for nødvendigt at rapportere mundtlig til myndighederne i København, og var således ikke et almindeligt "rutinemøde", som Westrup betegner det. Desuden medførte jeg som bekendt en alarmerende håndskrivelse stilet til dr. Munch fra gesandten, kammerherre Zahle, en skrivelse som var formuleret samme morgen og som overfor udenrigsministeren skulle udbyde de sidste efterretninger, som vi i Berlin havde erfaret vedrørende Skandinaviens truede stilling, troppekonzentrationer i Nordtyskland etc. etc. Dette brev afleverede jeg samme fm. i København til udenrigsministeren dr. Munch på Christiansborg og udbydede desuden overfor ham, efter Zahles ønske, indholdet af hans brev i en timelang samtale.

Umiddelbart derefter aflagde jeg et tilsvarende mundtligt referat til viceadmiral Rechnitzer i marineministeriet.

Vore respektive politiske og militære myndigheder fik således den 1. april netop de oplysninger vedrørende situationen, som den forelå indtil da, som Westrup så stærkt efterlyser.

Alt dette fremgår klart såvel af Den Parlamentariske Kommission som af andre publikationer, således f.eks. "Mit Livs Logbog" fra 1957.

F. H. KJØLSTEN

SELSKABET FREGATTEN JYLLANDS VENNER

På et møde i Fællesudvalget for Fregatten JYLLANDS Bevarelse har man besluttet at søge ansvaret for fregatten flyttet fra forsvarsministeriet til kulturministeriets ressortområde, idet man mener, at den p.g.a. sin store kulturhistoriske værdi hører hjemme under dette ministerium. I denne forbindelse har man ladet historikere, der er tilknyttet Fællesudvalget, udarbejde en redegørelse for JYLLANDS kulturhistoriske værdi. Denne redegørelse, der nu er overbragt kulturministeren, bringes i dette nummer af Marinehistorisk Tidsskrift som selvstændig artikel.

Bestyrelsen

FREGATTEN "JYLLAND"

- en kulturhistorisk redegørelse

(udarbejdet på foranledning af Fællesudvalget til fregatten Jylland's bevarelse på grundlag af et udkast af H. C. Bjerg).

Skibsbygningskunsten og herunder træskibsbygningen har ældgamle traditioner i Danmark. Fra normannertiden, eller vikingetiden, som den også benævnes, kendes de fremragende klinkbyggede, kombinerede sejl- og rofartøjer, hvis håndværksmæssige udførelse selv i dag må aftvinge den største respekt. Disse skibe var en væsentlig forudsætning for, at den befolkningsmæssige ekspansion, som de nordiske landområder i denne tid oplevede, kunne få et så vidtstrakt omfang. Heldigvis er det lykkedes såvel i Norge som her i landet at finde sådanne skibe, og - selv om det har været forbundet med meget store omkostninger at bevare dem for eftertiden som en del af kulturarven.

I det 15. og 16. århundrede foregik der en udvikling af den europæiske skibstype i retning af at udvikle større sødygtighed og gøre skibet til en effektiv sejlmaskine såvel til brug for handel som til krig. I begyndelsen af det 18. århundrede må "den europæiske skibstype", der ligeledes har været forudsætningen for de store geografiske opdagelser og den kolonisation, som foregik i disse århundreder, siges at være færdigudviklet. Stort set ændredes den europæiske hovedskibstype, det fuldriggede sejlskib eller det såkaldte fregat-skib ikke fra 1600-tallet og indtil midten af det 19. århundrede. Vinden var det eneste fremdrivningsmiddel for denne skibstype. Den virtuositet med hensyn til beherskelse af vinden, som europæerne efterhånden havde fået udviklet, gav dem et forspring frem for mange andre folkeslag, hvis skibe ikke var byggede i den grad til vindfremdrift.

I begyndelsen af det 19. århundrede lykkedes det efterhånden at gøre dampkraft anvendelig som fremdrivningsmiddel for skibe, men det var først efter 1845, da skibsskruen fremkom, at denne udvikling for alvor begyndte at ændre de hidtidige former for skibsbygning. Den samtidige kraftige udvikling af våbnene bevirkede, at tiden - i første række for orlogsskibenes vedkommende - krævede nye skibsformer med jernskrog.

Man oplever ved at følge skibsbygningerne fra midten af det 19. århundrede og en halv snes år frem en kort, men heftig kamp mellem træskibet, der tilhørte en epoke, som var ved at gå til ende, og jernskibet, der varsler det nye. Træskibet havde, som nævnt, ikke forandret sig væsentligt igennem ca. 150 år og lod sig da heller ikke udvikle mere, end ikke i størrelse, idet der er en øvre grænse for længden af træskibe. Jernskibet havde derimod så at sige ubegrænsede udviklingsmuligheder. Den store tilgang af jernskibe kommer næsten pludselig i 1850'erne, i hvert fald for orlogsskibe og andre store skibes vedkommende.

Skønt der er bevaret nogle vikingeskibe af forskellige former, er det forbavsende få skibe, der er bevaret fra sejlskibenes glansperiode 1600-1850. Vist nok kan man i Europa kun nævne det engelske lineskib VICTORY fra det 18. århundrede, som fuldt restaureret ligger som museum i Portsmouth, samt det svenske regalskib Wasa fra det 17. århundrede, der under stort besvær er blevet bragt op fra bunden af Stockholms havn og nu ved en enestående indsats fra såvel det svenske folk som den svenske regering er blevet anbragt i en bygning, i hvilken konserveringen foregår, samtidig med at bygningen fungerer som museum. I Danmark ejer vi i fregatten JYLLAND imidlertid også et skibshistorisk klenodie, der ikke alene repræsenterer den europæiske skibstype i dennes glansperiode og sidste epoke, men tillige er en overordentlig sjældenhed, idet den er et af de få eksempler, vi kender, på skibe, der er bygget i overgangsperioden lige inden omslaget til jernskibe fandt sted. Den hastige udvikling foregik så at sige, medens fregatten blev bygget 1857-60. Da den blev søsat i 1860, var den allerede delvis forældet, selv om man havde forsøgt af hensyn til udviklingen at ændre skibet under selve bygningen, hvorved det blev et af de første såkaldte "fuldkraftskibe", den danske flåde har haft. De fleste sonationer havde holdt igen med påbegyndelsen af nybygninger på grund af den rivende udvikling inden for skibsbygningen. Derfor repræsenterer skruedefregatten JYLLAND sammen med sine to lidt ældre søsterskibe NIELS JUEL og SJÆLLAND interessante overgangsfænomener og samtidig nogle af de sidste eksempler på træbyggede orlogsskibe i Europa.

JYLLAND var udstyret såvel med sejl som med en mindre dampmaskine som hjælpemaskine, og skibet kunne således drives frem med sejl eller i kortere perioder med damp.

Da JYLLAND som nævnt er bygget under det stigende pres fra jernskibene, repræsenterer den noget af det ypperste inden for dansk skibsbygning. Den var den fornemme afslutning på en meget lang træskibsbygningstradition her i landet. JYLLAND betegner noget værdifuldt på grund af den kulturhistoriske interesse, der altid vil være knyttet til håndværksmæssige overgangsfænomener mellem to stilarter eller epoker.

Materialet, som JYLLAND er bygget af, er hovedsagelig egetræ, som for en stor del er vokset i de danske skove. Dyrkning af eg til flådens forsyning er en væsentlig baggrund for skovdyrkingen i vort land, og især efter flådens tab i 1807 blev der plantet eg i vidt omfang med henblik på flådens tarv. Tømmerkonstruktionerne i fregatten viser anvendelse af egetræ i dimensioner og former, som man ikke mere vil se benyttet i skibsbyggeri.

Fregatten JYLLAND's skrog er blevet bevaret for eftertiden ved et enestående held. I 1887 blev kommandoen strøget på JYLLAND, efter at den havde været et meget benyttet orlogsskib, der bl. a. havde "vist flaget" under mange oversøiske togter. I 1892 blev fregatten afrigget og derefter indrettet som eksercer- og kaserneskip. I 1908 blev det solgt til ophugning i Tyskland. En kreds af enkeltpersoner købte imidlertid fregatten tilbage, således at den undgik ophugning. At fregatten blev reddet fra ophugning i 1908, skyldtes nok først og fremmest, at den blev forbundet med krigen i 1864. En senere eftertid er imidlertid klar over den store kulturhistoriske værdi, skibet på anden måde har. I dag er det først og fremmest dette, der gør det vanskeligt at bevare fregatten.

Der er her i landet såvel fra myndighedernes som fra privates side gjort et stort arbejde for at bevare kulturhistoriske minder. Således er der blevet øvet en stor indsats for at redde og bevare typiske eksempler af gamle bondegårde, møller, borgerhuse, herregårde og slotte, ja hele bykvarterer m. m., der hver for sig giver et indtryk af fortiden og vore forfædres levevis, som selv de flittigste studier af skrevet materiale ikke vil kunne bibringe. Søen og skibsfarten har ganske naturligt for et ørige som det danske spillet en meget stor rolle for vort land, men dette har mærkværdigvis



Fregatten JYLLAND under landsudstillingen i Århus 1909. Fra et samtidigt postkort.

endnu ikke fået den plads, det fortjener i historiebøger og museernes samlinger. Generelt kan det siges, at den maritime del af vor historie synes ret uopdyrket i dag. Den, der i dag vil undersøge, hvorledes vore forfædre, der før til søs, levede, har i JYLLAND et enestående vidnesbyrd, men desværre skæmmes dette monument af den mangel på interesse, man gennem årene har vist det, bortset fra statsminister og forsvarsminister Th. Stauning's skriftlige tilsagn af 13. juni 1934 om medvirken til JYLLAND's bevarelse i 50 år.

Et skib vil næsten altid være som et spejl af besætningens kultur, en slags miniature-udgave af samfundet. Dette viser f. eks. WASA-fundet meget tydeligt, idet man her fandt næsten alle de almindelige redskaber, der i skibets samtid blev anvendt i Sverige. Ombord i JYLLAND og i WASA fornemmer man, hvad modeller og tegninger ikke kan give, den atmosfære som besætningen levede i. JYLLAND og WASA var beboelse og arbejdssteder for en samfundsgruppe af søfolk, hvis livsvilkår fortjener at være kendt på linie med andre samfundsgrupper. Desuden må skibets hele indretning og kunstneriske udsmykning siges at være udtryk for herskende tanker

og stilarter. Skibe repræsenterer næsten altid et samfunds tekniske formåen og standard, dels fordi bygningen af et skib vel altid vil være en teknisk præstation, og dels fordi der stilles krav til dem fra så mange forskellige grene af samfundet.

Det fuldriggede sejlskib, der var resultatet af århundreders opfindsomhed og virke, ejer desuden en særegen skønhed. Noget uforklarligt smukt udstråler fra harmonien i det fuldendte samspil mellem konstruktioner, materiale og fremragende håndværksmæssig kunsten.

Danmark har i fregatten JYLLAND bevaret ikke alene et skib fra sejlskibenes glansperiode, men også et af de få eksempler, der i Europa findes på skibe, bygget i overgangsårene mellem tidligere tiders og den moderne tids skibsbygning. Skibet er et fornemt eksempel på dansk håndværks formåen. Ikke alene repræsenterer skibet i sig selv et interessant kulturhistorisk fænomen, men det er også et enestående monument over Danmarks maritime historie, der udgør en så væsentlig del af vor kulturarv. Derfor bør fregatten JYLLAND bevares af kulturhistoriske og skibsbygningsmæssige grunde.



"BEDSTEFARS DAGBOG"
(sluttet)

Skuden slinger for meget. Tirsdag d. 19. Novbr. I Nat har vi haft et voldsomt Regnvejr, saa det var grueligt, tillige med Lyn (9). Onsdag d. 20. Vinden er sagnet. Der er i Dag blevet holdt Auktion paa den gamle Overkanoners Tøj. Torsdag d. 21. Intet at fortælle uden det gamle. Den samme vedvarende Vind, og vi nærmer os Land. Fredag d. 22. Intet at fortælle. Lørdag d. 23. Vi har i Dag stille Vejr og stærk Varme. Klokken 2 sænkede vi Skruen og satte Damp op for at naa Land ved Damp, og vi har ikke mange Mil til de første Øer. Søndag d. 24. Om Morgene, da Kongens Kvarter kom op kunde vi se den første Ø, som hedder Antikea (10), (og da vi havde skaffet) og ved Middagstid kunde vi se de danske Øer, som vi naaede hen paa Eftermiddagen, vi hilste med 11 Skud. Vi blev hilst af mange, baade sorte og hvide (det var d. 25.) (11). Tirsdag d. 26. Kort paa Dagen begyndte vi at faa Vand om Bord, hvilket de sorte arbejdede med. Da det var færdigt blev Kongens Kvarter peben til Re(n)gøring paa Batteriet og derefter første Skifte omklædt i hvidt Paradetøj og i Land, og der var jeg iblandt. Vi havde Landlov i 1 1/2 Time. Onsdag d. 27. N. var 4. Skifte i Land; vi bestilte intet uden at gaa og drive paa Dækket. Torsdag d. 28. Det var den Dag som tilfaldt 3. Skifte at komme i Land, men da der var kommet Telegram om, at vi kunde vente Orkan, saa maatte ingen komme i Land, men om Aftenen rejste Officererne i Land og Musikken. Da var det Underbaadsmand Kildenraft kom galt afsted med Dampkassen og den samme Nat var det at alle Fartøjerne drev ind paa Land ved St. Krojts da Orkanen var kommen der, men gik os forbi. (12). Fredag d. 29. Der var stærk Uro i Luften og imellem stærkt Regnvejr. Om Eftermiddagen havde vi Guvernøren om Bord, og da han gik fra Borde, gav vi Salut med 15 Skud. Lørdag d. 30. November. Vi havde ligget med Damp oppe for at være færdig til at gaa til Søs hvis der skulle komme Orkan, men i Dag Kl. 5 satte vi Skruen i Gang og rejste til St. Croitz efter, hvortil vi kom Kl. 11, og nu kunde jeg se det opbrændte Frederikssted og Plantagerne, som Negrene havde stukket i Brand, vi gav nu en Salut, og der kom ti elleve Baade ud til os; jeg saa de Skibe, som var drevet paa Land der. Søndag d. 1. December. Der er 12-14 Mand som har Ekstra-Landlov. Dagen gaar meget kedeligt, jeg længes meget efter min kære Line; thi i Dag er det Aarsdagen efter, vi modtog vore Ringe, jeg har set inden i min flere Gange og der staar Datoen til denne Dag. Mandag d. 2. December. Klokken 6 om Morgenen gjorde vi klart Skib og fik Skydning for første Gang, vi skød 100 Skud. I Gaar fik vi Vin for første Gang. Tirsdag d. 3. Dec. Vi havde ikke megen Eksersits, men havde noget baade Morgen og Aften. Onsdag d. 4. Dec. Vi havde ingen Eksersits om Morgenen, om Eftermiddagen havde vi Lappedag, og derfor har vi ingen Landlov haft endnu her. Torsdag d. 5. Dec. Det gaar ved det gamle, vi ekserserede om Morgenen to Timer. (13). Fredag d. 6. Dec. Efter at vi var færdig med at spujle fik vi Lov at skrive 1 Time og derefter kom vi til at arbejde med at faa Mel-tønder op af Lasten og da var det, jeg og Thyboen kom i ind Mes-set (?). Lørdag d. 7. Dec. Vi pudsede hele Dagen og gjorde alle Ting blankt, fordi der skulde komme Fruentimmer om Bord. Søndag d. 8. Dec. Alle Ting blev sat i Orden og alt blev pyntet med Trær og Blomster; vi havde Gudstjeneste om Formiddagen og om Eftermiddagen var der en Mængde hvide Fruentimmere om Bord, som Officererne dansede med. (14) Siden fik 1. Skifte Landlov. Mandag d. 9. Dec. Om Formiddagen gjorde vi rent og om Eftermid-

dagen skrabede vi Agter og Spejl af Skrogsiden. Tirsdag d. 10. Dec. Om Morgenen saa snart vi blev purret ud, blev der peben til The og Omklædning i blaåt og derefter kom hele Skolen (15) i Land og ekserserede til Kl. 9.

Onsdag d. 11. Dec. Da vi om Morgenen var færdige med at spujle, blev alle Ting pyntet med Flag og saa snart vi fik skaffet, blev der sendt 6 Fartøjer i Land og hentede en hel Del Fruentimmer og nogle Herrer, og de italienske Officerer var ogsaa om Bord (16), og blev holdt et helt Bal.

Torsdag d. 12. Dec. Vi pudsede om Formiddagen og om Eftermiddagen fik Fæstningen Patroner i Land og den italienske Fregat fik Krudt af os.

Fredag d. 13. Dec. lettede vi Anker om Formiddagen rejste til St. Crøyts. Lørdag d. 14. Dec. Om Morgenen tidlig blev hele Skolen omklædt og klar til at gaa i Land, vi fik hver 10 skarpe Patroner i Tasken og vi havde hele Musikken med os og gennemstrejdede den østlige Del af Øen. Søndag d. 15. Dec. arbejdede vi hele Dagen med at trække den hvide Skonnert ud (17), som Stormen havde drevet i Land, vi hverken spujlede eller blev omklædt, saa det var næsten ingen Søndag. Mandag d. 16. Dec. Vi lettede om Morgenen igen Kl. 4 og rejste til St. Thomas.

Tirsdag d. 17. Dec. Om Morgenen hejste vi Fartøjerne ind om Kl. 8 kom Guvernøren om Bord, vi lettede og rejste til Kristiansted, hvor vi satte Guvernøren, Chefen, Løjtnant Skibsted (18) og nogle flere i Land og vi vendte om og rejste til Frederikstad (19).

Onsdag d. 18. Dec. Om Morgenen var en Del i Land til Skydning, deriblandt var jeg, jeg skød næstbedst. Da vi kom om Bord igen, kom vi til at male hele Batteriet. Torsdag d. 19. Dec. var 2. Division i Land til Skydning, vi andre arbejdede om Bord, vi venter at Chefen skal komme til Frederikstad igen og komme om Bord.

Fredag d. 20. Dec. Saa snart Chefen kom om Bord blev 1. Division stillet op paa Dækket og der blev 39 Mand udtaget til at rejse til Kristianstad og ligge i Garnison (20), blandt disse var jeg. Chefen gav os en lille Formaning, som var meget god, vi gik saa ned og begyndte at gøre vort Tøj klart. Om Formiddagen fik vi udleveret Feltflaske, Madpose og Vaaben, vi kom saa med fuld Oppakning om Bord paa en lille Skonnert, som hed Røverskuden og vi fik en grim Sejlads, vi kom dertil om Natten Kl. 11, vi fik ingen Mad, men kom straks til Køjs.

Lørdag d. 21. Dec. Om Morgenen kom vi ned til Toldboden og fik vor Proviant bragt (21) op paa Kasernen, først saa fik vi noget at spise, vi gik saa og havde Frihed, til der Kl. 9 blev blæst Samling og da manglede der to Mand, de kom ikke før en halv Time efter; da vi havde skaffet om Middagen blev der igen blæst Samling, vi fik vor Vagtorden at vide og de to Mand blev kaldt frem og kom i Kassioten med det samme. Søndag d. 22. Dec. Om Morgenen kom 3. Sektion ud paa Vagt over de 3 Hundrede Fanger, vi blev afløst Kl. 1. Mandag d. 23. December. Vi kom ud paa Vagt Kl. 1. Eftm. og havde saa Vagt til Kl. 1 Nat. Tirsdag d. 24. Dec. Jeg havde Vagt fra Kl. 9 Aften til 5 Morgen, vi (fik) Flæskesteg, Risengrød og Punsch og hver Mand fik 10 Cigaretter. Alle Mand travede omkring i Byen, da de var bange for Negrene skulde stikke Ild paa Byen, ingen maatte gaa til Sengs af Soldaterne, man maatte lægge sig oven paa Sengen med Lædertøjet paa og Geværet klart.

Juledag d. 25. Dec. (Onsdag). Jeg havde fri den Dag, men om Natten kom jeg paa Vagt (Rigsmyndt) (22)

2. Juledag d. 26. Dec. (Torsdag). Intet at bemærke, alt ved det gamle; der er nogle der er bleven syge, men ikke af nogen farlig Sygdom.

Fredag d. 27. Dec. Alt gaar roligt og stille, Negrene holder sig ganske rolige; der er nogle af Mandskabet syge, men ingen farlig Sygdom.

Lørdag d. 28. Dec. Der er to af vort Mandskab kommet paa Hospital; der er næsten ikke en eneste Mand fuldkommen rask, da vi alle sammen er plaget af den stærke Varme. Søndag d. 29. Dec. Den ene, som var paa Hospitalet, er nu kommen tilbage, men den anden er død, (23) han skal begravnes i Eftermiddag og det Mandskab, som er paa Kasernen skal følge ham. Vi blev stillede op i en Række baade Infanteriet og os, de 4 første af Marinen gik ind og tog Kisten og næst efter fulgte Musikken, Infanteriet og Marinen; da vi var et Stykke fra Graven, blev Musikken og Infanteriet staaende, vi andre samlede omkring Graven. Den danske Præst holdt en Tale og saa blev der givet 3 Salver og der blev blæst et Stykke igen, hvorefter vi marcherede Hjem. Mandag d. 30. Dec. Intet at fortælle; Varmen piner mig meget og den piner os alle. Tirsdag d. 31. Dec. Løjtnanten har i Dag købt en Æske Pulver og givet os til at gnide os i for at Huden ikke skal gaa af os. I Aften som er Nytaarsaften har jeg haft Vagt ved Rigsmyndt, vi var bestemt paa at Negrene var kommen, da der var kommet Bud ind til Byen, om at de havde skudt paa en Vogn et Stykke udenfor Byen. Ja, det var en daarlig Nytaarsaften, den var ikke bedre end Juleaften, men ved Midnatstid var det, at de to Blus blev tændt bag ved Teltet paa Vejen, men vi kunde ikke opdage hvad (hvem) det var.

Onsdag d. 1. Januar 1879. Jeg er i Dag hjemme paa Kasernen og i Nat skal jeg paa Fortet, ja, det er nogle smukke Højtidsdage disse, men naar disse Dage kommer igen er jeg hjemme hos min Familie og Søskende og daglig maa jeg være hos min kære Line, som jeg er vis paa ved denne Tid er min Kone.

Torsdag d. 2. Jan. Vi har i Dag faaet Besked paa, at vi skal rejse herfra paa Lørdag og jeg tænker ogsaa nok det er bestemt (Det var Onsdag Aften, Karl Børs skød en Patron af, som var saa nær ved at ramme mig).

Fredag d. 3. Jan. Jeg havde Vagt paa Rigsmyndt til Middag saa overtog Infanteriet Vagten og vi fik Lov at gaa i Byen 2 Timer om Eftermiddagen.

Lørdag d. 4. Jan. Om Morgenen, saa snart vi kom op, pakkede vi vort Tøj sammen, og da vi havde faaet det om Bord paa Skonnerten marcherede vi alle fra Kasernen ud til Toldboden, hvor Visegovernøren og alle Officererne var forsamlede. Visegovernøren takkede os for den store Tjeneste, og vi gik om Bord, vi kom til St. Thomas om Eftermiddagen Kl. 4, hvor Fregatten laa.

Søndag d. 5. Jan. Om Morgenen fik første Skifte Landlov og vi var i Land 3 Timer, i den Tid vi havde været i Land kom "Malvidi" med 40 Soldater, hvilke vi havde ventet for 14 Dage siden; det er meget rart at ligge her, da der ligger 4 Orlogsfregatter her, en dansk, en norsk, en tysk og en italiensk.

Mandag d. 6. Jan. Vi kom 25 Mand ud til Skydning ude mellem de smaa Øer, men da vi ikke fik skudt allesammen, kom vi ud igen om Eftermiddagen, jeg skød bedst som 3. Mand.

Tirsdag d. 7. Jan. Resten af 1. Division er ude at skyde og da indtraf det Uheld, at Kanoner Probenius fik sin Haand knust.

Onsdag d. 8. Jan. Der er i Dag kommet et Orlogsskib til, et amerikansk, (24) og det var ogsaa i Dag, der indtraf to Uheld, idet

Dampkedlen sprang i en engelsk Postdamper, som laa tæt ved os, Agterenden af Skibet blev helt splintret og to Mand blev skoldede. (25)

Torsdag d. 9. Jan. Alt gaar ved det gamle, der er intet at bemærke.

Fredag d. 10. Jan. Om Eftermiddagen gjorde vi klar til at lette, vi satte Fortøjerne ind.

Lørdag d. 11. Jan. Om Morgenen begyndte vi at lette tillige med Nordmanden, men i det samme kom Postdamperen; den norske Fregat gik, men vi vendte og fik Posten, saa gik vi bagefter til St. Crøytz.

Søndag d. 12. Jan. Da vi blev færdig med Rengøring stillede vi til Eftersyn, saa kom der en Del i Land for at gaa i Kirke. For ikke at forglemme alle de, som var syge, som kom om Bord i Gaar, thi der var ikke mindre end 15, 5 ligger endnu i Land paa Hospitalet og er meget daarlige, begge Underkanonerer er ogsaa syge.

Mandag d. 13. Jan. Jeg begyndte at faa Hovedpine om Formiddagen og henimod Aften var jeg meget syg, jeg meldte mig til Doktoren om Aftenen og fik Medicin, hvorefter jeg kom til Køjs.

Tirsdag d. 14. Jan. Jeg havde baade Mavepine og Hovedpine i temmelig høj Grad. Midt om Formiddagen gik den norske Fregat ud for Sejl, hele vor Besætning var oppe i Vanterne og raabte Hurra for den og de ligesaa for os. Det var meget kedeligt for os som var syge, at vi ikke kunde komme med at raabe Hurra; vi var ikke mindre end 30 Mand, der hang i Køjerne. Da de var færdige med Skafningen kom der 3 Bakker i Land igen for at ligge nogle Dage. Vi hejsede ogsaa Sejl og gik til Søs for at vi Syge kunde faa lidt frisk Luft.

Onsdag d. 15. Jan. Om Natten var jeg meget syg, men om Morgenen blev jeg godt tilpas og op paa Dagen kom jeg ud af Køjen og om Eftermiddagen ankrede vi ved St. Crøytz igen.

Torsdag d. 16. Jan. Jeg stod ud af Køjen om Morgenen. Om Eftermiddagen kom der Post til os igen, og da var der Brev fra min kæreste Pige, hvilket jeg saa længe har ventet efter, det var skrevet Juledag. Vi lettede igen om Eftermiddagen og gik over til St. Thomas. Det er Mening at vi kommer til at ligge 6 Uger længere end den bestemte Tid, hvilket vi alle er meget ked af.

Fredag d. 17. Jan. Jeg meldte mig hos Doktoren om Morgenen og blev saa udskrevet som rask og er ogsaa dygtig til at udføre mit Arbejde; vi lettede igen om Eftermiddagen og gik til Søs efter at der var kommet 20 Mand i Land, og vi blev til Søs om Natten.

Lørdag d. 18. Jan. Vi ankrede igen ved Frederiksted om Formiddagen.

Søndag d. 19. Jan. Den foregik som forrige Søndag; der var Folk i Land i Dag igen for at gaa i Kirke.

Mandag d. 20. Jan. Der blev sendt Folk i Land igen, og om Eftermiddagen lettede vi igen og gik til Søs.

Tirsdag d. 21. Jan. Vi holdt os til Søs denne Dag, men sejlede ikke andre Steder end mellem St. Thomas og St. Crøytz.

Onsdag d. 22. Jan. Vi ankrede igen ved Frederiksstad om Formiddagen Kl. 11.

Torsdag d. 23. Jan. Vi havde Kanoneksersits om Morgenen, det var længe siden vi havde haft det.

Fredag d. 24. Jan. Alt gik ved det gamle, vi bestilte næsten ingenting, og om Aftenen blev der sendt Folk i Land igen.

Lørdag d. 25. Jan. Vi lettede om Morgenen Klokken 6 og gik over til St. Thomas med fuld Kraft. Første Skifte kom i Land om Eftermiddagen. Jeg havde det meget godt i disse Dage, da hele 17. Bakke blev sendt i Land paa St. Crøytz paa mig nær.

Søndag d. 26. Jan. Søndagen gik som sædvanligt med Gudstjeneste, og om Eftermiddagen kom 2. Skifte i Land. Den norske Fregat kom her til igen i Dag og den lagde sig klods op agter for os. Den tyske Postdamper kom for nær, da den gik ud, til Fregatten og fik Skade.

Mandag d. 27. Jan. 1879. Om Eftermiddagen var 3. Skifte i Land.

2. Entreskifte havde eksersits, jeg bestilte ingenting.

Tirsdag d. 28. Jan. Vi skulde have lettet om Morgenen tidlig, men da Regnen forsinkede os saa meget kom vi ikke til at gaa før Kl. 10. Da vi kom til Ankring her ved St. Crbytz kom Landfolkene om Bord igen.

Onsdag d. 29. Jan. Det gik ved det gamle, vi gik og puslede med nogle Smaating.

Torsdag d. 30. Jan. Om Eftermiddagen gjorde vi ikke andet end spugle og pudse. Kl. 2 blev der pebet til at gaa i Land og da der kom en temmelig stærk og hæsliig Paalandsvind, begyndte de at sætte Damp op for at være færdig til at gaa ud, hvis Stormen skulde blive for stærk, men den faldt straks igen.

Fredag d. 31. Jan. Vi begyndte at gøre rent om Morgenen, og Alt saa godt som muligt, thi Guvernøren skulde komme om Bord Kl. 12 og rejse med os til St. Thomas. Da Kl. var 11 1/2 gjorde vi Batteriet klart til at give Salut for ham, men da Overlægen kom sagde han, der maatte ikke skydes for de Syges Skyld. Han kom om Bord Kl. 12, vi lettede en Tid efter og gik til St. Thomas.

Lørdag d. 1. Febr. Om Formiddagen gjorde vi rent og om Eftermiddagen var 4. Skifte i Land. Vi venter Kommissionen i Morgen og med Besked ogsaa, hvor naar vi skal hjem.

Søndag d. 2. Febr. Om Morgenen kom den engelske Raket (), som vi har ventet og med den var Kommissionen og den havde ogsaa Post til os og jeg fik 2 Breve, et fra min kære Line og et fra Søster Maren, jeg kan saa godt forstaa, at jeg har voldt Vrede med det Brev, jeg skrev til hende, og det mærkede jeg ogsaa saa snart, som jeg havde sendt det af Sted, men jeg er vis paa hun tilgiver mig. Vi ved endnu ikke, hvornaar vi rejser hjem, thi der skal komme Telegram, naar vi skal gaa herfra, jeg er rask og godt tilpas, men Søren Sot er syg og har ligget i længere Tid og i Aften skal han paa Hospitalet. 1. Skifte har været i Land i Eftermiddag.

Mandag d. 3. Febr. Saa snart vi havde faaet The, blev der blæst til Eksersits, som varede til Kl. 10. Vi gjorde rent til Skaffetid, vi havde igen Eksersits næsten hele Eftermiddagen.

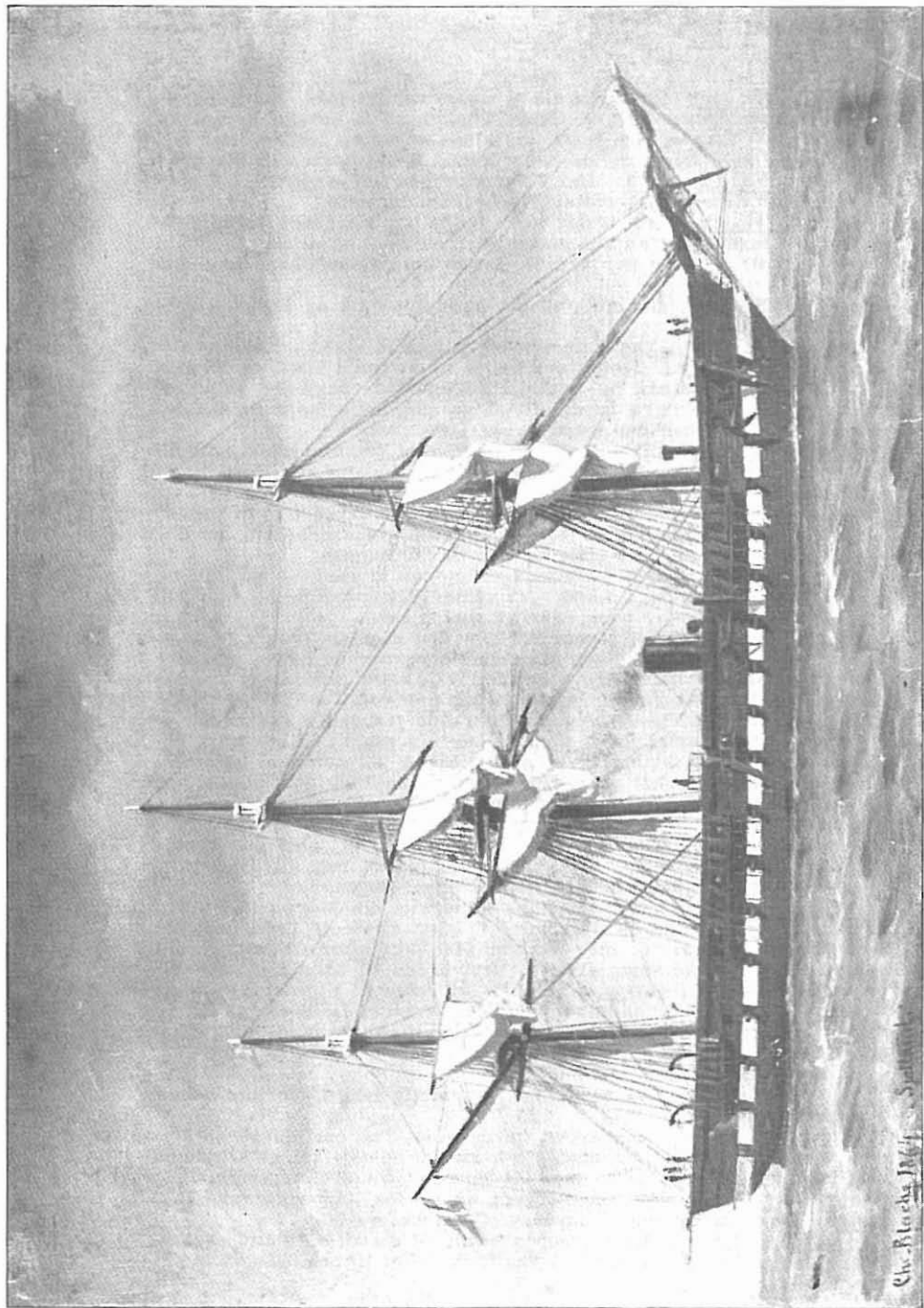
Tirsdag d. 4. Febr. Vi havde igen Eksersits om Morgenen til Kl. 10 og gjorde saa rent og da Kl. var 1 1/2 gik Chefen i Land, saa blev der blæst til Eksersits, men det var vist ikke efter Chefens Ordre derimod den Næstkommanderende, det varede til Kl. 5. Saa kom vi op at sætte Midtskibsfortøjer ind, thi vi rejste til St. Crbytz i Morgen.

Onsdag d. 5. Febr. Kommissionen (26) kom om Bord om Formiddagen og vi gik derpaa Kl. 11, vi sejlede til Basin med den og satte den i Land, derefter rejste vi til Vestindien, de Folk som var i Land der kom om Bord samme Dag.

Torsdag d. 6. Febr. Vi havde igen temmelig lang Eksersits baade Formiddag og Eftermiddag.

Fredag d. 7. Febr. Saasart vi havde faaet The om Morgenen blev der peben Skolen til Omlædning i hvidt Paradedøj, thi vi skulde have Præsentation for Chefen med Kanonerne, det gik meget heldigt, Chefen var godt fornøjet, han lovede os fri for Kanoneksersits foreløbigt. Om Eftermiddagen havde vi Geværeksersits.

Lørdag d. 8. Febr. Om Morgenen havde vi Geværeksersits og derefter Rengøring og saa var det Skaffetid. Om Eftermiddagen blev



Chr. Kochs Bøger, Sjælland

Chr. Kochs Bøger.

Sjælfregatten „Sjælland“, 42 Kanoner, 1000 HK., 1835—1856, dertilse Kanoneskib og Voglskib 1857—1907.

Tilblotningen F. Zacharias.

FREGATTEN SJÆLLAND

Skolen omklædt i hvidt Paradetøj og saa havde vi Geværpræsentation for Chefen, og havde derefter fri til Aften.

Søndag d. 9. Febr. Vi havde Gudstjeneste om Formiddagen, og om Eftermiddagen havde 2. Skifte Landlov.

Mandag d. 10. Febr. Vi havde ingen Eksersits men Teori, vi (fik) udleveret ét Sigtebrød hver Mand. Tirsdag d. 11. Febr. Vi havde igen Teori, thi vi skal snart have Eksamen. Der blev 5 Negere skudt den Dag.

Onsdag d. 12. Febr. Vi havde først Rengøring, og Kl. 10 afgik vi til St. Thomas; der ligger en ny Orlogsmænd her i Dag, en Amerikaner (27). Italieneren ligger her endnu.

Torsdag d. 13. Febr. Vi skal i Dag have Skydning, Skarpskydning, vi skal lette Kl. 10 og gaa inden for Havnen. Vi begyndte Kl. 2 og skød 4 Skud hver, 2 Kugler og 2 Granater, vi blev ikke færdige, Resten skal skyde i Morgen, hvorfor vi bliver liggende her i Nat.

Fredag d. 14. Febr. Om Morgenen saa snart vi kunde se, begyndte Skydningen igen, og vi blev færdige Kl. 9, vi lettede saa og gik ind i Havnen, straks vi havde ankret kom den amerikanske Admiral og flere Officerer her om Bord, samt nogle italienske Officerer.

Lørdag d. 15. Febr. Om Natten mellem Fredag og Lørdag var det vi havde Stads i Havnen med Fyrværkeri og Blus. Den italienske Orlogsmænd skulde gaa den Lørdag, den lettede om Morgene Kl. 7 (28). Vi kom allesammen op paa Dækket for vi skulde være klar til at entre op i Vanterne og raabe Hurra for den. Den genhilste os med 3 Hurraraab og vor Musik spillede en italiensk Flagsang.

Søndag d. 16. Febr. Vi havde Rengøring og Pudsning og Parade og Gudstjeneste, vi havde saa fri hele Dagen. 3. Skifte var i Land om Eftermiddagen. Der kom en tysk Postdamper, den havde Breve til os, men ingen til mig.

Mandag d. 17. Febr. Om Morgenen vaskede vi og paa den Tid kom en engelsk Postdamper, den havde ogsaa Breve til os, ogsaa et til mig fra min gamle Tante (An. Steen).

Tirsdag d. 18. Febr. Vi lettede om Morgenen Kl. 10 og gik til St. Crøytz, vor gode gamle Chef gik i Land paa St. Thomas for at blive til vi kom tilbage; der kom en hel Del Fremmede om Bord og rejste med til St. Crøytz, vi kom dertil Kl. 3.

Onsdag d. 19. Febr. Vi havde fleste Slags forskellige Arbejde, de Folk der var i Land kom om Bord, da vi kom hertil i Gaar.

Torsdag d. 20. Febr. Saa snart vi var færdig med Rengøring, begyndte Eksamen, som vi havde ventet paa flere Dage.

Fredag d. 21. Febr. Først Rengøring og derefter begyndte Eksamen igen, men Eksamen bestod jeg godt, jeg fik bedste Karakter. Lørdag d. 22. Febr. Om Morgenen begyndte vi at gøre klar til at lette og gaa ud for at faa Sejlmænd, men blev ikke til noget, hvorfor ved jeg ikke, Kl. 2 havde vi Vaabenøvelse og derefter Lappedag.

Søndag d. 23. Febr. Vi havde ingen Gudstjeneste den Dag, ellers alt som sædvanligt, det var jo Fastelavns søndag. 5. Skifte havde Landlov om Eftermiddagen.

Mandag d. 24. Febr. Rengøring som sædvanligt. Næstkommanderende gik i Land og kom ikke igen før om Tirsdagen. Vi havde Frihed den Dag for det var jo Fastelavnsmandag. 1. Skifte kom i Land om Eftermiddagen.

Tirsdag d. 25. Febr. Næstkommanderende kom om Bord Kl. 11. Saa snart han kom, kom vi op at gøre Sejl los, derefter var der Skaffetid. Kl. 1 1/2 blev der blæst klar Skib, og det havde vi to Gange den Eftermiddag, saa op at gøre Sejl fast, saa vi havde nok at bestille den Dag.

Onsdag d. 26. Febr. Vi lettede Kl. 12 1/2 for at gaa til St. Thomas, de som var med os herover, kom med tilbage. Chefen kom ikke om Bord om Aftenen.

Torsdag d. 27. Febr. Vi satte Fortøjerne ud om Morgenen, vi blev omklædt, som vi altid er naar vi ligger i St. Thomas, hvide Benklæder og blaa Skjorte, om Eftermiddagen var jeg tillige med 6 andre i Land og se til Provianten om den laa godt.

Fredag d. 28. Febr. Om Formiddagen som sædvanligt Rengøring og Pudsning, om Eftermiddagen var alle Fartøjer ude at sejle.

Lørdag d. 1. Marts. 2. Skifte Landlov om Eftermiddagen og saa fik alle en Dollar i Forstrækning, jeg har i Dag modtaget Brev fra Marie Larsen og i Morgen venter jeg Brev fra min Line med den engelske Post.

Søndag d. 2. Marts. Gudstjeneste, og 3. Skifte var i Land om Eftermiddagen.

Mandag d. 3. Marts. Det var en meget kedelig Dag, thi vi havde Regnvejr hele Dagen, og det var bestemt der skulde have været Bal om Bord, men det blev ingenting til.

Tirsdag d. 4. Marts. Den engelske Raket er ikke kommen endnu men vi venter den, og jeg venter den med Længsel for at spørge fra min kjære Line, om Eftermiddagen havde vi Kanoneksersits første Gang efter at vi har haft Præsentationen.

Onsdag d. 5. Marts. Kort paa Formiddagen kom Posten som vi har ventet efter. Brevene fik vi om Bord kort før Middag men der var ingen til mig, endskønt jeg var fuldt bestemt paa, at der havde været et fra Line; der er heller slet ingen Mening om, hvornaar vi skal gaa hjem, det er meget kedeligt at ligge her, det er da forfærdeligt kedeligt for mig, og det er det vist for os alle; i Aften holdt Officererne Bal; der er en hel del fremmede her om Bord, og de dansede agter paa Dækket.

Torsdag d. 6. Marts. Vi lettede om Morgenen Kl. 10 og gik til St. Crøytz. Vi havde Guvernøren og et Par Herrer til med derover; der blev Fartøjer sendt iland efter Folkene.

Fredag d. 7. Marts. Vi lettede igen om Morgenen efter at der var sendt nye Folk iland, og vi gik saa til St. Thomas.

Lørdag d. 8. Marts. Vi begyndte at tage Kul om Bord om Morgenen tidlig, det blev vi færdig med Kl. 3, vi lettede saa for at gaa til Porto Rica, der er ikke mere end 18 Mil dertil, men vi gik ikke ind før Søndag Morgen.

Søndag d. 9. Marts. Vi kom ind i Havnen (29) Kl. 9 og Kl. 11 saluterede vi med 21 Skud, hvilket blev genhilst to Gange; der er meget smukt her. 4. Skifte skal i Land i Eftermiddag, da vi kom fra Land var det der manglede 3 Mand, den ene var bleven slagen halvt fordærvet af sine Kammerater og var bleven bragt paa Hospitalet. De to kom om Bord Mandag Formiddag, den slagne kom om Eftermiddagen. Vi blev alle kaldt op til chefen og han advarede os, at paa denne Maade blev hele Landloven stoppet, dog vilde han prøve det med første Skifte i Eftermiddag, men da blev det Regn, og der kom tillige Bud fra Land, at der var smitsom Sygdom, og saa blev Chefen bestemt paa, vi skulde rejse derfra Dagen efter.

Tirsdag d. 11. Marts. Vi lettede om Eftermiddagen Kl. 3, og Lodsen førte os ud, vi gik helt op mod Byen. Vi saa det Sted en dansk Orlogsmænd var gaaet til Grunde, vi var saa til Søs hele Natten og det blæste en stærk Vind.

Onsdag d. 12. Marts. Vi havde en Del Sejlmanøvre og derefter gik vi ind til St. Chrøytz. Vi fik der Folkene om Bord.

Torsdag d. 13. Marts. Vi blev liggende der den Dag, vi havde Hukert Eksersits om Eftermiddagen; der ble udtaget Folk til at komme i Land igen.

Fredag d. 14. Marts. Vi lettede om Formiddagen og gik til St. Thomas.

Lørdag d. 15. Marts. Vi spuglede og pudsede om Formiddagen, om Eftermiddagen havde vi Lappedag og 2. Skifte var i Land. Da Kl. var 4 kom den engelske Eskadre og lagde sig uden for Havnen, den hilste med 21 Skud, hvilket Fortet genhilste den; vor Chef gik om Bord, og da han gik fra Borde igen hilste vi ham med 9 Skud, og da han kom her om Bord gav vi atter 9 Skud. Der kom Post over, men der var intet Brev til mig, skjønt jeg ventede Brev.

Søndag d. 16. Marts. Formiddagen gik som sædvanlig med Guds-tjeneste, om Eftermiddagen var 1. Skifte i Land. Officererne holdt Bal om Bord.

Mandag d. 17. Marts. Vi lettede om Formiddagen Kl. 9 og gik til St. Chrøytz. Paa denne Overfart var det at vi nær havde forlist en Mand, han faldt ned fra Mærset, men blev heldigvis hængende. Folkene kom om Bord om Aftenen.

Tirsdag d. 18. Marts. Om Natten prøvede vi første Gang at have Klar Skib om Natten, der blev blæst da Kl. var 11, 4. Skifte havde Vagt, 2. Skifte laa paa Batteriet og hele Kongens Kvarter laa paa Bommen; men 5 Min. efter der var blæst, var vi færdig til at begynde Skydningen og 9 Minutter efter var hele Batteriet klar, vi kom saa til Køjs igen og fik Lov at sove til Solen var opstaaet.

Onsdag d. 19. Marts. Efter at vi var færdig med Rengøringen havde vi Eksersits en Time, om Eftermiddagen havde vi Lappedag.

Fredag d. 21. Marts. Om Morgenen begyndte vi at tage Kul ind og hente vor Proviant som vi havde i Land, vi blev ikke færdig med Kullene før sent Aften. Maaske varer det ikke saa mange Dage før vi faar Lov at rejse herfra. Soldaterne der skal løse os af skal komme d. 25-26 med den tyske Post.

Lørdag d. 22. Marts. Hele Formiddagen havde vi Arbejde med at gøre rent, da det saa forfærdeligt ud efter den Masse Kul vi havde faaet ind, om Eftermiddagen Lappedag, og 3. Skifte havde Landlov.

Søndag d. 23. Marts. Alle Ting gik som sædvanligt, vi havde Guds-tjeneste om Formiddagen, det var den Eftermiddag, at en Slesviger var hos os og forlangte at komme i dansk Tjeneste. 4. Skifte var i Land.

Mandag d. 24. Marts. Om Morgenen havde vi Vask, som vi har hver Mandag Morgen. Om Middagen kom vi for nær ved Land, saa vi kunde mærke det stødte. Lodsflaget blev straks hejst. Dampen blev sat op og vi lagde et Stykke længere ud. Om Eftermiddagen havde vi Lappedag.

Tirsdag d. 25. Marts. Vi arbejdede hele Dagen med at tage Proviant ind til Hjemrejsen, thi i Morgen venter vi Soldaterne med den tyske Post.

Onsdag d. 26. Marts. Om Morgenen gjorde vi klar til at lette og gaa til St. Jan og paa samme Tid kom den tyske Post med Soldaterne, vi lettede Kl. 9 og gik til St. Jan, vi havde Kommissionen og Guvernøren om Bord, vi kom dertil ved Middagstid, vi ankrede udenfor paa Reden. Damperkajen blev sat ud og begge Slupperne, alle de fremmede og vore egne Officerer gik i Land, Kl. 4 kom de om Bord igen vi lettede saa og gik til St. Thomas, jeg modtog Brev fra min Kæreste.

Torsdag d. 27. Marts. Vi arbejdede med at tage Proviant og gøre Rigningen i Stand, alt gik med munter Humør, thi nu vidste vi, vi snart skulde have Lov at komme Hjem.

Fredag d. 28. Marts. Vi lettede om Morgenen tidlig og gik til St. Krøytz for at hente Soldaterne og vor Proviand som vi havde der, vi gik tilbage den samme dag, men naaede ikke St. Thomas før Kl. 8 om Aftenen, vi maatte brænde Blus for at faa Lodsens.

Lørdag d. 29. Marts. Om Formiddagen tog vi alle de Kul vi kunde, og om Eftermiddagen arbejdede vi med flere Smaating og gjorde os klar til at gaa.

Søndag d. 30. Marts. Vi begyndte om Morgenen at gøre klar til Lading og klar til Salut, thi i Dag er den Dag kommen, vi saalænge har ventet. Da Kl. var 6 sagde vi Farvel til St. Thomas med 11 Skud og styrede hjemefter; det begyndte med en føjelig Vind, om Eftermiddagen slukkede vi Dampen af.

Mandag d. 31. Marts. Om Morgenen højste vi Skruen, Vinden var sagte, hvorfor vi satte alle Sejl til som vi kunde (komme), det var ialt 20.

Tirsdag d. 1. April. Vinden blev ikke saa god, og den blev næsten tværs, om Eftermiddagen havde vi den værste Eksersits vi nogensinde har haft, og da var det den Ulykke skete at en af vore Kammerater fik en Finger klemt af.

Onsdag d. 2. April. Vinden var imod, saa vi maatte krydse; der var en frisk Vind og forfærdelig med Underdønning. Om Eftermiddagen mødte vi en mexikansk Tremaster, den gik op og styrede om os. Om Eftermiddagen havde vi Eftersyn i Ronterne.

Torsdag d. 3. April. Vi havde daarlig Vind den Dag ogsaa, om Eftermiddagen satte vi Skruen paa Plads og begyndte at dampe, vi dampede ikke længere end til Kl. 9 om Aftenen, saa satte det op med en frisk Vind af Sydøst.

Fredag d. 4. April. Den samme Vind blev staaende, vi løb en 10 Mils Fart, alt gik med Glæde, thi paa den Maade kan vi snart naa hjem, vi har jævnt med Eksersits hver Dag, vi havde ogsaa i Formiddags, og i Eftermiddag Lappedag.

Lørdag d. 5. April. Samme Vind blev staaende. Søndag. Samme Vind. Gudstjeneste.

Mandag d. 7. April. Om Morgenen vaskede vi Tøj; og da vi var i Gang hermed kom der en vesten Kuling, vi fik travlt med at bjerge Bramsejlene. Vinden drejede sig og vi fik den omtrent lige imod os; der begyndte en stærk Regn, som blev ved hele Dagen og Natten med.

Tirsdag d. 8. April. Den samme Vind staar og vi har ogsaa Regn, men vi har Fridag, fordi det er Kongens Fødselsdag, om Formiddagen stillede vi op til Parade, derefter kaldte Chefen os agter paa Dækket og sagde nogle pæne Ord om, at i Dag var det Vor Konges Fødselsdag, men da vi laa her midt i Atlanterhavet, kunde vi ingen Stads gøre, men vi kunde gøre den Forandring, vi vilde have Fridag, og saa i Eftermiddag skulde vi faa et Glas Punch og saa vilde vi raabe et kraftigt Hurra, hvilket vi istemte 3 Gange.

Onsdag d. 9. April. Om Formiddagen havde vi Sabelhugning, om Eftermiddagen havde Dronningens Kvarter Tæppeeftersyn, vi andre havde Vagt og manøvrerede med Sejlene, thi Vinden er ikke rigtig gunstig.

Torsdag d. 10. April. I Dag er det en Højtidsdag, men det er ikke let at mærke, thi det er ikke saa at fare til Søs som at være hjemme, jeg kan godt huske, hvor jeg var sidste Skærtorsdag, det var en mere behagelig Dag end denne; vi havde saa godtsom ingen Frihed, thi hen over Middag blev det omtrent stille Vejr, og den Smule Vind vi havde var imod os, vi begyndte saa at gøre klar til at sæt-

te Damp op, og den Gang vi højste Skorstenen var det Kæden sprang og saa fik vi mere Arbejde med at faa den i Orden.

Langfredag d. 11. April. Den ene Højtidsdag er omtrent som den anden, men i Dag har vi holdt Gudstjeneste her om Bord. Det er nu igen en frisk Vind. Undersejlene staar til, men Skruen gaar endnu. Vi har haft en behagelig Rejse til denne Tid, og nu har vi da godt den halve Rejse overstaaet til England.

Lørdag d. 12. April. Vi har sat Skruen i Gang igen, thi vi har stik Modvind; vi har i Dag set efter Land, thi vi er kommen omkring Azorerne, det er en Del smaa Klippeøer, men vi kom dem ikke saa nær at vi kunde se dem, vi længes meget efter at faa en god Vind igen, thi det synker stærkt i Kullene.

Søndag d. 13. April. Vinden var den samme, vi blev ved at gaa ved Damp til op ad Middag, da blev der lidt Luft af Sydvest, vi højste igen Skruen og gik for Sejl.

Mandag d. 14. April. Vi gik for Damp hele Dagen, vi havde fri denne Dag, da det er 2. Paaskedag, vi havde ikke Gudstjeneste.

Tirsdag d. 15. April. Om Morgenen tidligt slukkede vi Dampen, thi det satte op med en stærk Sydøst Kuling og et stærkt Regnvejr og vi gik hele Dagen fra 10-11 Mil, om Aftenen holdt det op med at regne og Vinden drejede sig til Sydvest. Der kom en omkring os.

Onsdag d. 16. April. Den samme Vind blev staaende, men lidt mere sagte; om Formiddagen havde vi lidt Kanoneksersits og alle Skolens Folk maalt efter Højde; jeg var 64 1/2, den højeste var Kresten fra Tværsted, om Eftermiddagen havde vi Tøjeftersyn.

Torsdag d. 17. April. Vinden drejede sig flere Gange, om Eftermiddagen havde en hel Del af Skolen fri. Hugning.

Fredag d. 18. April. Hele Dagen stod med stærk Regnbyger, vi arbejdede hele Dagen med at pudse og male paa Batteriet. Natten var kold, thi det stormede og regnede hele Tiden.

Lørdag d. 19. April. Det samme urolige Vejr blev staaende. Vi har været bestemt paa at komme til England paa Tirsdag, men vil denne Vind blive staaende, bliver det vel ikke. Vi havde Vaaben- og Tøjeftersyn.

Søndag d. 20. April. Vi har allesammen klædt i Overtrækstøj som til Hverdag, da Vejret var meget ubehageligt Vejr og stærke Regnkugler. Vi havde ingen Parade eller Gudstjeneste.

Mandag d. 21. April. Denne Dag gik som den forrige kun med den Forskel, at vi havde Eksersits, om Natten satte det op med en frisk Vind og længere hen paa Natten over til Storm, vi maatte lade Mærsejlet løbe og gaa for de bare Rær, heldigvis kunde vi lænse for Vinden og gik 12 Mil for de bare Rær.

Tirsdag d. 22. April. Vejret var det samme, men det var ikke Storm længere, derimod var det Bygevejr; om Eftermiddagen fik vi Modvind og saa stille Vejr, men vi er kun et 100 Mil fra England og vi har Kul nok til at dampe det Stykke, vi satte Dampen op om Aftenen og gik for fulde Kraft.

Onsdag d. 23. April. Det var stille Vejr og derfor gik vi en god Fart med Damp, om Natten passerede vi de første Fyr paa Englands Kyst og saa var vi i Kanalen; vi fik en Lods om Bord, der saa førte os omtrent til Eddistones Fyr, der fik vi Plymouths Lods, som førte os ind i Havnen, vi hilste med 21 Skud, og dernæst skød vi 17, der kom straks en engelsk Officer om Bord.

Torsdag d. 24. April. Vi begyndte at tage Kul ind, det blev vi færdig med Kl. 4 Eftermiddag, paa samme Tid kom der en engelsk Admiral med Adjudant om Bord, vi gjorde klar til at give Salut, men de vilde ikke.

Fredag d. 25. April. Først Rengøring, thi alle Ting var snavset til med Kul. vi begyndte at gøre klar til at gaa herfra. Fartøjerne blev sat ind, og der blev sat Damp op, vi blev omklædt i Paradetøj, thi der skulde komme en Admiral og et Par Damer og rejse med, men de kom ikke, der kom en Premierløjtnant og meldte, at det var blevet stærkt Regnvejr og en tyk Taage, saa vi maatte vente til Kl. 4 thi da lettede Taagen.

Lørdag d. 26. April. Vi ankom til Kavs (30) om Morgenen Kl. 9, det nye Fartøj blev hentet og vi blev klar til at gaa, om Eftermiddagen Kl. 4 sejlede vi fra vester Kavs og syd omkring øster Kavs; der var saa yndigt, at jeg ikke kan beskrive det, thi paa den anden Side laa der ogsaa en stor og smuk By, der imellem 3 store Batterier, imellem øster og Vester Kavs laa et gammelt Slot; da vi havde set det, gik Lodsens fra Bord.

Søndag d. 27. April. Da Morgenen begyndte var vi ved Munden af Kanalen og styrede ud i Nordsøen, vi havde den Dag England paa den ene side og Frankrig paa den anden.

Mandag d. 28. April. Vinden var stærk og den var lige imod os, saa vi kunde ikke gøre stor Fremgang, om Eftermiddagen stoppede vi Maskinen og krydsede frem med Sejl.

Tirsdag d. 29. April. Den samme Vind blev staaende og det var derfor meget lidt vi kom fremad; over Middag vendte Vinden saa meget at vi kunde gaa for bare Undersejl, Maskinen blev ogsaa sat i Gang, og vi gik nu en 8 Mils Fart.

Onsdag d. 30. April. Vinden var lige mod os, men der var falden meget, saa vi kunde gaa en god Fart ved Damp, men op ad Dagen satte det i med en stærk Brise og var lige i Stævnen, vi var bestemt paa at se København i Dag, men det blev ikke, thi vi har endnu 30 Mil til Skagen, over Middag stoppede vi Maskinen igen og begyndte at krydse med Sejl, vi venter meget efter at komme til København, thi denne Luft er for kold efter den vi er vant til.

Fredag d. 2. Maj. Om Morgenen Kl. 4 satte vi Maskinen i Gang igen. Vinden faldt og vi gik en temmelig god Fart. Kort om Formiddagen saa vi lidt af Norge, saa nordlig var vi kommen. Vinden faldt mere af, om Middagen kunde vi se Hirtshals Fyr. Jeg kunde se flere bekendte Punkter derude. I Mørkningen passerede vi Skagen, paa første Vagt kom vi forbi Læsø, paa Hundevagten Anholt, paa Dagvagt kunde vi se Kullen, kort efter kunde vi begynde at se Sjælland, Kl. 11 passerede vi Kronborg Slot, hvor vi salutede og Kl. 1 1/2 hilste vi Trekroner tillige med hele København med vor Salut.

Lørdag d. 3. Maj. Denne Dag er min Fødselsdag og der er tillige meget andet af Vigtighed, som jeg mindes, det kunde have været rart at være hjemme den Dag, men det kan jo ikke lade sig gøre; jeg tillige med hele første (Skifte) havde Landlov om Eftermiddagen.

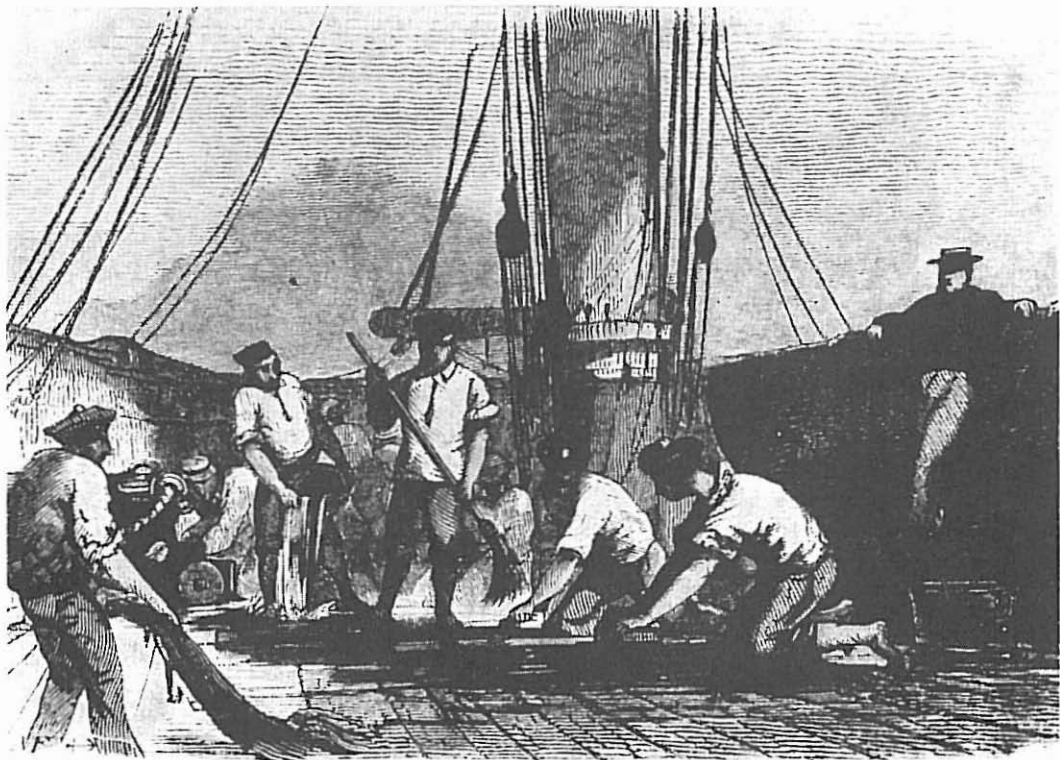
Søndag d. 4. Maj. Vi havde Frihed om Bord hele Dagen, og der var mange inde fra Byen om Bord at besøge os. (31)

Mandag d. 5. Maj. Om Morgenen Kl. 8 kom (Flaadegeneralen) (32) og en Kaptajn og Tøjmasteren om Bord, vi lettede med det samme og gik op under Hveen, hvor vi holdt Præsentation.

Tirsdag d. 6. Maj. Saasomt vi var færdig med Rengøring begyndte vi igen at holde Manøvre til om Eftermiddagen Kl. 3. Vi lettede igen og gik ind paa Reden salutedes igen, vor største Glæde var, at det var sidste Gang.

Onsdag d. 7. Maj. Efter at vi havde udlosset alt vort Krudt gjorde vi os klar til at gaa ind i Flaadens Leje; da det var Middag havde vi fortøjet, om Eftermiddagen begyndte vi at rigge den af. 3. og 4. Skifte kom i Land og maatte blive i Land til Kl. 5 om Morgenen.

Torsdag d. 8. Maj. Vi arbejdede alle med at rigge og losse, 3. Skifte kom i Land. (33)



Børnepligtig af Løgsbruken til Søværnets Linie

Nr 235 Jens Christian Christensen

af 5^{de} Udskrivningsdistrikt Neds - Amt 494 Løb. Lit. Q Nr 5

har iaar gennemgaaet Søartilleri-Eksercerskolen og i denne erholdt Karakteren:

Meget flink

Fregatten *Sjælland* den 16^{de} Mæi 1879

Alm. Christensen
Kapitæn i Flaaden,
Befalender for Artilleriskolen.

NOTER

1. Tidsskrift for Søværnen 1880 pp. 21-29, Marinens Togter i 1879.
2. Yderligere oplysninger vil bl. a. kunne hentes i
R. Steen Steensen: Vore Panserskibe;
Kay Larsen: Vore Orlogsskibe fra Halvfemserne til Nu. Kbh. 1932.
H. Degenkolv: Oplysninger vedr. Den danske Flaades Skibe i sidste Aarhundrede. Kbh. 1906.
3. Kommandoen var blevet hejst 12. oktober. Chefen var kommandør Johan Christian Kraft (1820-94). Kraft havde gennem sin tjenestetid foretaget flere rejser til Vestindien og var kendt med forholdene der.
4. Skal være den 26. !
5. Overkanoner Reuther.
6. Sammenlign denne skildring af en begravelse ombord med den, der er givet hos F. H. Kjølser: Fregatten Fortæller p. 20. Hele denne bog er i øvrigt interessant at sammenholde nærværende dagbog med, den gengiver "et standard-togt" med en af flådens fregatter til Vestindien i slutningen af forrige århundrede.
7. Gustav F. Holm (1849-1940).
8. Skibet var den tyske bark FRIEDRICH af Stettin.
9. Den 19. indfandt NO-passaten sig på 16 1/2° N. Br. og henved 50° V. L.
10. Øen Antigua. Iflg. den officielle beretning var den første ø, man fik øje på øen Desirade.
11. Overrejsen havde varet 36 dage. I København var man begyndt at blive ængstelig over fregattens lange tavshed.
12. Guvernør Gardes sølvbryllupsfest.
13. SJÆLLAND stod nu over til St. Thomas.
14. Chefen, kommandør Kraft, fejrede sin sølvbryllupsfest.
15. Eksercerskolen, dvs. de værnepligtige, der var med som led i deres uddannelse.
16. Disse stammede fra den italienske korvet CHRISTOPHORO COLOMBO, der den 6. var indkommen til St. Thomas.
17. En amerikansk skonnert OCEAN TRAVELLER, der den 29. var gået på grund. Det lykkedes dog ikke.
18. Arnold Christian de Fine Skibsted (1848-1929).
19. Skal være Frederikssted.

-
20. JCC synes at have glemt sig selv, iflg. den officielle beretning blev der udtaget 30 menige, der sammen med nogle officerer og underofficerer blev sendt med skonnerten VIGILANT til Christianssted.
 21. Imedens fejredes jul på fregatten, der d. 27 fik besøg af vice-governøren Stakemann. D. 4. jan. gik fregatten over til St. Thomas hvor der foruden den italienske korvet lå den norske korvet NORDSTJERNEN og den tyske panserkorvet HANSA.
 22. En lokalitet.
 23. Dødsårsagen var gul feber.
 24. Den amerikanske orlogskorvet MARION.
 25. Iflg. den officielle beretning i T. f. S. skete denne begivenhed d. 7.
 26. Kommissionen, som var udsendt af regeringen til at undersøge de vestindiske forhold.
 27. Hjulkorvetten POWHATTAN.
 28. POWHATTAN lettede også denne dag.
 29. San Juan de Porto Rico. Chefen for SJÆLLAND skulle her overbringe guvernementets tak for det tilbud om assistance, som myndighederne på Porto Rico havde gjort under negeropstanden på de danske vestindiske øer.
 30. Der menes lokaliteten Cowes.
 31. Således var en del af Rigsdagens medlemmer om bord!
 32. Der menes sandsynligvis Flådeinspektøren.
 33. Kommandoen blev først strøget 15. maj 1879. Afskriften af dagbogen angives i øvrigt at være afsluttet 17. 11. 1929.
-
-

JUL PÅ HAVET 1969. Vikingens Julenummer nr. 12 A, Kr. 9, 50. Under redaktion af Axel Barentzen udsendes traditionen tro Vikingens julepublikation "Jul på Havet 1969". Som sædvanlig er denne en lækkerbidsken at få i hænderne for enhver ship- og sealover. Der er såvel spændende historier som mere sagligt stof tillige med adskillige dejlige farvereproduktioner, f. eks. P. Sindings maleri af fregatten JYLLAND og korvetten HEJMDAL på Københavns Red i 1886. Af artikler skal der her især peges på Kaj Lunds udmærkede artikel om uddannelsen af unge i sejlskoleskibe belyst ud fra en gennemgang af stiftelsen "Georg Stages Minde" og dennes 2 skibe. Kaj Lund er som ingen anden kyndig på dette område. Under overskriften "Vore Museums-skatte" har Mogens Lebech gengivet nogle smukke farvefotografier fra B. & W. s fremragende museum i Strandgade. Endelig skal nævnes artiklen "Eventyret WASA" af Sigurd Jonassen, i hvilken der kort gøres rede for de forskellige bjergningsforsøg i 1600-tallet samt for den endelige bjergning af dette klenodie i 1961. Hermed være publikationen varmt anbefalet.

H. C. BJERG

PER EILSTRUP og LARS LINDBERG: DE SÅ DET SKE UNDER BESÆTTELSEN. Bd. 1-2 ialt 608 s. 72 kr. Lademanns Forlag. I dette særdeles interessante værk med vekslende uhyggelige og tragikomiske øjenvidneskildringer og et hertil hørende righoldigt billedmateriale er det maritime islet sikkert kendt af de fleste af dette blads læsere. Nogen egentlig anmeldelse i dette tidsskrift skal man derfor afstå fra - blot kan det stadig konstateres, at når "usovante" forfattere vover sig ud på noget, der har tilknytning til søen, burde de selv - eller deres forlæggere - lade en søkyndig gennemse værket for dets udsendelse. Så kunne man i dette ellers så gode og smukke værk i hvert fald have undgået to fejl.

I bindet "Bevar ro og orden" p. 98 ses DRAGEN-kl. fejlagtigt angivet som motortorpedobåde. De blev som bekendt fremdrevet af dampturbiner og var 3-4 gange så store som datidens MTBåde. Værre er dog fejlen p. 228-29, hvor billedteksten lyder "Artilleriskibet PEDER SKRAM sænket foran Chr. IVs mastekran". Som man burde vide, blev Nyholms Mastekran først bygget 1746-51 eller 100 år efter søkongens død i 1648. Der fandtes i øvrigt intet landområde på Nyholm på Chr. IVs tid.

Trods disse maritime "skønhedsfejl" vil det smukke og interessante værk sikkert tale sit alvorlige sprog til den ungdom, der ikke oplevede besættelsen.

R. STEEN STEENSEN

GEORG NØRREGÅRD: FAREFULDE DANSKE SØREJSER. 209 s. 38, 75 kr. Forlaget Fremad.

Den lille smukt udstyrede bog indeholder beretninger om farefulde, danske sørejser i 1700-tallet til Afrika - hovedsagelig Det vestindisk-guinesiske Kompagni trekantrejser med varer til Guinea, hvor der købtes slaver, som "fragtedes" til Vestindien, hvorfra man bl. a. hjemførte sukker. Sygdom, havsnød, slaveoprør, kapere og sørøvere samt proviant- og vandmangel, forlis, skibsbrand, sidsyge, splid og uomgængelighed er genstand for behandling med akter i Rigsarkivet som kilde. Selvfølgelig er mange - ja, vel de fleste - togter foregået under mere fredelige former, men skyggesiderne ved datidens liv ombord på de lange sørejser fortjener også at blive fremdraget.

Af de otte beretninger har de syv tidligere været trykt i forskellige årgange af "Årbog for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg" - den ottende om "Fregatten Falsters brand ved Marokko 1753" vil være kendt som Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 3 af samme navn.

En række gengivelser af gamle billeder - herimellem nogle tegninger udført af søkadetter, der som led i deres uddannelse var med om bord i kompagniets skibe - giver yderligere liv til beretningerne.

R. STEEN STEENSEN