

Livet ombord

Danske orlogstogter til Vestindien 1755-1807

Specialeopgave af

Erik K. Borring

hos vejleder
professor dr. phil. **Ole Feldbæk**

Historisk Institut
Københavns Universitet
1998

Indholdsfortegnelse

Indledning	side 1
Forsknings- og materiale karakteristik	side 2
Dansk tilstedeværelse i Vestindien	side 8
Flådens tilstedeværelse i Vestindien og den Internationale politiske situation	side 9
Togterne	side 13
Udrejsen	side 13
Opholdet i Vestindien	side 17
Konvoj	side 18
Kapere og krydsere	side 20
Orkan	side 22
Skibenes returrejser	side 23
Konvoj	side 23
Skibene	side 24
Besætningen	side 28
Mandskabssituationen i Vestindien	side 36
Skik og orden	side 37
Retsforhold	side 39
Individer og forseelser	side 40
Eksercits	side 45
Arbejdet med skibet	side 48
Vedligeholdelse og istandsættelse	side 52
Fritid	side 55
Landlov	side 56
Forplejning	side 58
Organisation af forsyninger	side 59
Maden	side 60
Drikkelsen	side 63
Hygiejne	side 66
Rengøring	side 68
Vask og personlig hygiejne	side 70
Beklædning	side 72
Dødelighed	side 78
Ulykker	side 79
Sygdom	side 80
Sygdomme	side 83
Sygdommenes forebyggelse	side 87
Betydningen af besætningens størrelse	side 90
Begravelser	side 91
De senere togter – 1814 – 1848	side 92
Sammenfatning	side 95
Noter	side 97
Bibliografi	side 108
Bilag	1-13

Indledning

En væsentlig del af bevidstheden om den danske flådes fortid og storhed bygger i høj grad på personligheder og flådens rolle som redskab for rigets manøvre muligheder internationalt. Forholdene ombord på orlogsskibene er primært beskrevet ud fra ekstreme situationer og katastrofer, hvortil kommer beretninger om uhyrlige forhold og utålelige afstraffelser. Beskrivelser der efterlader et indtryk af, at livet på flådens skibe var den rene jammerdal.

Denne opgave søger at belyse dagliglivet ombord på flådens skibe i 1700- og starten af 1800-tallet. Som en socialhistorisk undersøgelse er målet ikke at be- eller afkræfte tidligere beskrivelser, men at skildre søfolkenes daglige liv, såvel ekstreme situationer som hvad der ellers skabte og formede livet på den tids danske orlogsskibe.

Til studier af livet ombord findes et væld af ubehandlet kildemateriale. For den aktuelle undersøgelse har det primære kildemateriale været kilder bevaret fra togter, hvilket er det nærmeste vi kan komme på, hvorledes livets gang var på skibene. Af materiale- og pladsmæssige hensyn har det været nødvendigt at koncentrere undersøgelsen til et begrænset antal togter. Dertil kommer, at togterne med nogen rimelighed skal kunne skildre eventuelle udviklinger indenfor flåden, hvorfor de tidsmæssigt, af hensyn til deres lille antal, ikke må være for spredt. Undersøgelsen er baseret på fem togter, der alle havde Dansk-Vestindien som destination, for i højere grad at have et sammenligningsgrundlag samt mulighed for at skildre hverdag og arbejde såvel til søs som i havn. Tidsmæssigt er undersøgelsen afgrænset fra Kronens administrative overtagelse af øerne i 1755, hvilket betød begyndelsen på orlogstogter til Vestindien, og 1807 som afslutning, idet øerne fra da af i en årrække var okkuperet af englænderne. De fem togter, der ligger til grund for undersøgelsen, er;

- fregatten Hvide Ørn, 1759-60, ført af kapt. Bille
- fregatten Christiania, 1780-81, ført af kapt. Stockfleth
- briggen Nid Elven, 1794-95, ført af kapt. Braun
- fregatten Freya, 1798-99, ført af kapt. Brown
- letfregatten Fylla, 1804-5, ført af kapt. Gether

Som det fremgår, er slutningen af perioden repræsenteret af hele tre togter. Dette begrundes med det bevarede kildemateriale, der næsten er fuldstændigt fra de sidste 10 år af perioden, mens det i store dele af den foregående periode er mangelfuldt. Det har for denne undersøgelse derfor været afgørende, at disse togter blev gjort på tidspunkter, hvor den af riget førte politik var forskellig, da dette kan have influeret på togternes forløb og derved på søfolkenes dagligdag.

Prøver man at definere, hvad der formede livet på skibene, dukker et væld af aspekter op, hvilket fremgår af opgavens indholdsfortegnelse. Desværre er der ud fra kildematerialet

områder som folkenes holdninger og tanker omkring livet ombord, hvor det ikke er muligt at give en fyldestgørende beskrivelse.

Selvom undersøgelsen kun bygger på fem togter, er disses forløb og gøremål så indgående skildret, at vi må kunne forvente af få belyst tiltag og forandringer i flåden generelt samt effekten af disse.

Forsknings- og materialekarakteristik.

Som brede orienterende værker om perioden, er benyttet Gyldendals og Gyldendals/Politikens danmarkshistorier med relevante bind af O.Feldbæk samt Holms "Danmark-Norges historie", der trods sin alder stadig er et vægtigt værk om den behandlede periode.

Politisk, i denne sammenhæng udenrigspolitisk, er perioden særdeles velbelyst. Dette bl.a. i Holms to-bindsværk "Danmark-Norges udenrigske historie under Den Franske Revolution og Napoleons krige fra 1791 til 1807", samt A.Linvalds "Kronprins Frederik og hans regering 1797-1807", der egentlig var tænkt som afslutning på Holms "Danmark-Norges historie", men resulterede i en analyse af den politiske styrelsesform og bl.a. beskriver den førte udenrigs-, handels- og søfartspolitik. Den centrale person indenfor nyere forskning af såvel økonomiske som sikkerhedspolitiske spørgsmål, rigets udenrigspolitiske forhold og bevæggrunde til den førte politik samt flåden og dens rolle i 1700-tallet er Ole Feldbæk. Dette bl.a. med værkerne "Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783" og "Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801, Small Power Policy in a World War". Førstnævnte værk giver en indgående gennemgang af flådens rolle i besejlingen af de Vestindiske øer samt sejladsen i Caraibien i de dansk-vestindiske besiddelsers mest betydningsfulde periode. Til beskrivelse af den danske flådes tilstedeværelse i Vestindien hører ligeledes O. Bergersens "Nøytralitet og Krig", der beskæftiger sig med problematikken omkring Danmark-Norges neutralitetspolitik i årene 1779-1801. Trods dette værks klart tendentiøse træk, bl.a. omkring disputen om det norske bidrag til den dansk-norske flåde, er værket af stor værdi i denne opgave, da Bergersen ved sine kildestudier refererer mange for denne opgave relevante oplysninger og beskrivelser af forholdene i Vestindien og på flådens skibe derude.

Den sømilitære litteratur er herhjemme fortsat bedst repræsenteret ved H.G. Gardes "Den dansk-norske sømagts historie 1700-1814" (1852). Af særlig interesse for denne opgave er hans "Efterretninger om den danske og norske sømagt" (1833). Dette værk, der lå til grund for førstnævnte, er med sin minutøse gennemgang af forandringer og tiltag et godt udgangspunkt i forskningen omkring den danske flåde. De sømilitære forhold i Vestindien er af J.H. Schultz & K.E. Ackermann i "Den danske Marine 1814-48", bind IV, beskrevet i nævnte 30-årige periode. Foruden togter i nævnte periode, der i denne undersøgelse vil indgå

som perspektiverende, belyser værket øernes og flådens administrative forhold fra Kronens overtagelse.

O. Hornby og J. Vibæk, berører i værkerne om de dansk-vestindiske besiddelser, kun flåden i ringe omfang. K. Larsen beskriver i "Dansk Vestindien 1666-1917" forhold vedrørende flådens tilstedeværelse og dens relationer til såvel lokale myndigheder som borgerne og behandler således også forhold, der er relevante for denne opgave, men beklageligvis i en udokumenteret form.

Hvad angår dagliglivet og forholdene ombord på den danske flådes skibe er det ganske småt med forskningen. Den norske læge Ø. Larsen har i sit værk "Schiff und Seuche 1795-1799" belyst forholdene på nogle af flådens skibe mod slutningen af 1700-tallet, i et medicinsk historisk perspektiv. Hans undersøgelse bygger bl.a. på et af togterne, der ligger til grund for denne opgave. Foruden at beskrive udviklingen indenfor lægevidenskaben giver værket en detaljeret beskrivelse af de sygdomme, der florerede på datidens krigsskibe. Ø. Larsen bygger sine studier på såvel det bevarede kildemateriale fra Freyas togt i 1798-99 som på breve og dagbog fra T.C. Mangor (omtalt senere), men behandler primært kilderne ud fra en lægevidenskabelig synsvinkel.

I værket "Linieskibet Holsten 1772-1814" (Red. O. Frantzen) behandler O. Ventegodt i kapitlet "Livet ombord" de forskellige mandskabsgrupper, der udgjorde besætningen på orlogsskibene, og disses opgaver ombord. Herudover giver kapitlet et indblik i hverdagens gøremål, der i mange henseender var typiske på datidens skibe. Ligeledes har F. Askgaard i "Til orlogs", i Dagligliv i Danmark bd. IV, beskrevet såvel organisationen som livet ombord på flådens skibe, bl.a. på baggrund af Freyas togt i 1798-99. Imidlertid bygger hans artikel primært på den tidlige del af perioden 1720-1790, og øjensynligt gør han kun brug af Freyas journal til og med sejladsen i Passaten. Artikel-mæssigt har H. Henningsen i vidt omfang beskrevet livet til søs. Imidlertid omhandler hans ofte udokumenterede arbejder den civile søfart i en senere tid end denne undersøgelse. Endvidere har E. Gøbel i artikler bidraget til beskrivelsen af den sømilitære sejlads på Vestindien.

Står det herhjemme sløjt til med den socialhistoriske forskning af livet ombord på flådens skibe, giver N.A.M. Rodger i "The Wooden World, An anatomy of the Georgian Navy" en gennemgribende skildring af forholdene på den engelske flådes skibe under Syv Årskrigen 1755-63. Foruden dette værk, der på mange måder er brugt både som inspiration og til sammenligning med de i opgaven behandlede togter, har jeg af udenlandske sømilitærhistoriske værker anvendt C. Lloyds "The British Seaman, 1200-1860, A Social Survey", samt hans og J.L.S. Coulter's "Medicine and the Navy" vol. III, hvori den lægevidenskabelige og hygiejniske udvikling i den engelske flåde er beskrevet.

Som redskab til søgning af maritime emner er Bjergs "Dansk Marinehistorisk Bibliografi" et godt instrument frem til og med 1975. Som biografisk hjælpemiddel har jeg benyttet Topsøe-Jensen og Marquads "Officerer i Den Dansk-Norske Søetat 1660-1814", der foruden at tjene med personoplysninger har henvisninger til arkivmateriale af relevans for det enkelte togt. Som opslagsværker har jeg benyttet G.E. Koefoeds sø-ordbog, samt C.L.L. Harboes og D.H. Funchs marineordbøger.

Den sparsomme forskning betyder, at man for at få indsigt i emnets områder må søge i de samtidige kilder. Af disse er en lille, men meget væsentlig del trykte. I Frederik d. Femtes Søkrigsartikler (SKA) af 8. januar 1752 har vi en lovsamling på ialt 979 paragraffer, der i vidt omfang foreskrev besætningsmedlemmernes pligter, samt hvilken straf en mand skulle pålægges, hvis han ikke opfyldte disse efter artiklernes pålydende. Artiklerne, hvorfra relevante paragraffer blev læst op, således at besætningen kendte deres ordlyd¹, udgør en central kilde til forståelsen af livet på kongens skibe. Således er det nøje beskrevet, hvorledes en organisation som et krigsskib skulle fungere, hvilket indbefatter alt lige fra indtagelse af klart skib positionerne efter skytrullen, til den mest nidkære bogføring over eksempelvis provianten ombord. Gennem de mange anhang til artiklerne, der med tiden blev tilføjet, er det muligt at følge den udvikling, der skete indenfor flåden, hvilket i artiklerne især vedrører sundheden ombord, et område i voldsom udvikling i anden halvdel af 1700-tallet. I denne sammenhæng er Regleringskommissionens Extract af 1790, "angaaende De Syges og Quæstedes Behandling paa de Kongelige Skibe, samt Adskilligt til Sundhedens og Reenlighedens Befordring inden Skibsborde henhørende", af stor betydning. Selvom dele af ekstrakten først indførtes som Regulativ i SKA i 1810, var cheferne fra 1794 beordret til at efterleve ekstraktens ordlyd.² Denne undersøgelse bruger artiklerne af 1811 med vedhæftet anhang og eventuelle ændringer markeret med henvisning.

Artiklerne giver de generelle og ideelle retningslinier for krigsskibene, men for at få besvaret denne opgaves spørgsmål er det nødvendigt at gå direkte til de **utrykte** kilder. For denne opgave er den væsentligste kilde skibsjournalen, der er bevaret fra de togter, opgaven bygger på. Der blev ført 2 skibsjournaler ombord. Én af kaptajnen og én af styrmanden. I skibsjournalen skulle noteres alt, som skete af "*Sømands-Coutume*", samt hvad der ellers "*merkværdigt sig tildrager*".³ "Merkværdigt" skal forstås som, hvad der ansås for værd at notere. Journalerne er afskrifter af den såkaldte logbog, der altid skulle være på dæk og kan anses for en slags dagbog for togtet. Hvad der blev indført i logbogen, var det noterede på det såkaldte logbræt, hvor det der hændte på vagten blev nedfældet. Ved vagtens afslutning skulle den vagthavende officer påse, at det opførte stemte overens med det passerede.⁴ Det fremgår af den varierende skrift i journalerne, at indføringen skete løbende. Af Freyas jour-

nal fremgår det via en anderledes skrift- og blæktype, at der efterfølgende under nogle få datoer er foretaget tilføjelser om, at der blev udleveret ekstra brændevin til folkene. Hvornår disse tilføjelser, der er i overensstemmelse med økonomiprotokollen og proviantjournalen skete er ikke til at sige, men da de synes at være de eneste, der øjensynligt ikke er foretaget i overensstemmelse med bestemmelserne om journalføringen, forrykker det ikke ved journalens troværdighed og anvendelse i denne undersøgelse.⁵

Det første blad i skibsjournalerne beskriver, hvilket skib journalen blev holdt på, hvem chefen var, skibets armering, den "*prima*" bemanning samt hvornår journalen var påbegyndt og afsluttet (kommandohejsning og —strygning). Journalerne var, som det var tilfældet med de førte protokoller ombord, forseglede og gennem bladene var der indført snore, således at sider ikke kunne fjernes eller tilføjes, uden at det ville fremgå klart.

Journalen skulle holdes i henhold til formular IX i SKA, se bilag 1. Til ankers indførtes øverst på siden år, måned samt hvor skibet befandt sig, og dato, timer, vind, vejr og "*Merkværdigt*" i rubrikkerne nedenfor. Når skibet var under sejl ændredes dette. Øverst blev fortsat noteret år, måned og hvor skibet befandt sig, men i rubrikkerne nedenfor indførtes nu "*Timer*", "*Cours*", "*Dist. K.F.*", (den sejlede distance i knob og dele heraf), "*Vind*", "*Vejrlig*" og endelig "*Merkværdigt*", i Hvide Ørns og Nid Elvens journal kaldet "*Passeret*" — "*Det Passerede*". Datoen blev indført midt på siden, af hensyn til tidsregningen ombord, hvor man under sejl regnede i sødøgn, der gik fra kl. 12 middag til næste dag kl. 12 middag. Når skibene befandt sig i rum sø, var det naturligvis vigtigt at kende sin position. Hver dag blev middagspositionen indført i en rubrik ind over siden, foruden den retvisende kurs og den sejlede distance det sidste døgn.

I forbindelse med brugen af journalerne til beskrivelse af livet ombord er der nogle forbehold, man er nødt til at gøre sig klart. Hvad angik "*Sømands Cotume*", arbejdet med sejl etc., kan vi med rimelighed forvente, at dette blev noteret ens i journalerne. Derimod er det mere usikkert, hvad der af journalføreren ansås for Merkværdigt og derfor blev nedfældet. Dermed sagt, at fordi visse dagligdags gøremål ikke er noteret i én journal, men er det i en anden, behøver det ikke nødvendigvis betyde, at sådanne ikke fandt sted. Imidlertid må man omkring det aktuelle gøremål konstatere, at det ud fra den pågældende journal ikke er muligt at undersøge, hvorledes det forholdt sig på pågældende skib. For overhovedet at bruge journalerne som primærkilder til beskrivelsen af livet ombord må det antages, at journalernes ordlyd kan tages for pålydende. Dette skal forstås således, at noterede journalføreren et givent gøremål én gang, da må det antages, at dette hørte til, hvad der normalt blev indført i journalen. De småmangler der måtte være såsom bramræer, der nødvendigvis måtte være ta-

get ned, før de atter kunne blive hejst, men ikke er noteret, forrykker ikke ved journalernes generelle brugbarhed til beskrivelse af dagligdagen.

Såvel journalen som de førte protokoller ombord skulle efter endt togt indleveres til "*Sø-Etatens Archiv-Contoir*" og har således kunnet tjene til kontrol, såfremt der senere skulle vise sig uoverensstemmelser mellem hændelser rapporteret hjem eller eksempelvis i regnskabsføringen.⁶

Foruden journalen førte man et antal protokoller på skibene. Fra alle togterne er kommandoprotokollerne bevarede. Heri var det pålagt chefen at indføre ordrer og instruktioner udstedt eller tilsendt ham, samt al korrespondance vedrørende skibets og mandskabets tilstand, og hvad der vedrørte togtet, hvilket skulle rapporteres til Admiralitetet og Holmens Chef. Dertil kom korrespondancen mellem chefen og de lokale myndigheder i Vestindien.⁷

Kommandoprotokollerne er såkaldte kopibøger. I disse skulle bl.a. indføres de Kongelige Instruktioner til chefen. Imidlertid er det kun i Hvide Ørns protokol, at disse Instruktioner er nedfældet, hvilket synes uforklarligt, da Instruktionerne ikke var "Geheime" eller "lukt" som SKA omtaler dem, og en ændring i praksis ikke er omtalt i artiklerne.⁸ For de øvrige togter har det derfor været nødvendigt at finde Instruktionerne andetsteds.

Chefernes korrespondance er i denne opgaves sammenhæng af stor værdi, idet såvel politiske som hverdags forhold ofte er sat ind i en større sammenhæng og beskriver, hvorledes chefen oplevede en given situation eller periode af togtet. I denne forbindelse er det vigtigt at have for øje, at rapporterne er udtryk for chefens subjektive syn og opfattelse. Derfor må man, så vidt det er muligt, sammenholde rapporterne med det resterende materiale.

I udvælgelsen af togterne, der skulle ligge til grund for denne undersøgelse, var et vægtigt argument, at det så vidt muligt skulle være togter, hvorfra skibets økonomiprotokol er bevaret. Af hensyn til den tidsmæssige spredning lod dette sig desværre ikke gøre med Hvide Ørn. Økonomiprotokollen er en kopibog ført af kahytskriveren/sekretæren over de af chefen udstedte ordrer, som angik økonomien ombord, samt af regnskaberne ført af bådsmanden, sejllæggeren og tømreren.⁹ I forbindelse med denne opgave er det ordrene, der angik proviantskriveren/-forvalteren, der er væsentlige. Til- og afgang af folk indførtes i denne protokol, der bl.a. fungerede som kopibog for proviantjournalen (omtalt senere) ligesom forandringer i mandskabets reglementerede forplejning indførtes i protokollen, hvad enten det var nedskæring eller forøgelse af mængde, ekstra bevillinger, eller indkøb af forfriskninger, der skete efter chefens skriftlige ordre. Egentlig skulle såvel den renskrevne ordre som dens indførelse i økonomiprotokollen forelægges chefen til underskrift samtidig, men af de til tider springende datoer i økonomiprotokollerne fremgår det, at indførelser ofte skete senere.¹⁰ Hvor det er muligt at undersøge, viser de sene indførelser sig som regel at være i overens-

stemmelse med det resterende materiale. Imidlertid forekommer steder i økonomiprotokollerne, hvor skriveren har "glemt" af indføre visse sager. Hvor sådanne mangler fremgår af én kilde, er det som oftest muligt at efterkontrollere oplysningerne i en anden.

Ved arbejdet med kildematerialet fra flådens skibe må man ligeledes gøre sig klart, at skrivelserne tilsyneladende i enkelte sager førte protokollerne efter deres egen praksis og ikke helt i overensstemmelse med SKA's forskrifter. F.eks. skulle i skibenes justitsprotokol, der er bevaret fra Hvide Ørn, Freya og Fylla, indføres afdødes gods og afholdte "*Krigs-Forhører og Krigs-Retter*"¹¹, men for så vidt angår det efterladte gods fra Nid Elvens og Freyas afdøde, er dette i strid med SKA's foreskrift indført i skibenes økonomiprotokol. I arbejdet med kilder af denne art, er det således nødvendigt at sammenholde hele materialet, da ikke alle protokoller blev ført i nøje overensstemmelse med regulativet.

Til at forvalte de store mængder proviant havde man på skibene en proviantskriver/-forvalter. Sine regnskaber førte han i et antal journaler/protokoller, hvoraf desværre kun få er bevarede i dag. På Rigsarkivet er disse opført som mandtalslister. Proviantjournalen, der er bevaret fra Freyas og Fyllas togter, var inddelt således, at forvalteren forrest førte en kommende- og gåenderulle over hele besætningen. Heri noteredes hvilken dag og til hvilket måltid en person kom ombord, samt hvornår han gik fra borde. Bevægelserne i besætningerne blev ført på baggrund af ordrer fra chefen, og findes under proviantjournalens daglige føring, hvor også ordrer om kosten, eksempelvis ekstra udleveringer eller nedskæringer, er opført. Endvidere førte forvalteren alle indtægter vedrørende provianten i denne journal.¹² Såvel til- som afgang af folk, indkøb, samt ændringer i den daglige kost er opført med et nummer, og under dette er pågældende ordre indført i skibenes økonomiprotokoller. Foruden proviantjournalen er debitorbogen, der ligeledes blev ført af proviantforvalteren, bevaret fra Nid Elven, Freya og Fylla. I denne blev der ligeledes ført en kommende- og gåenderulle samt for hver person en konto, hvori han debiteredes for, hvad han havde anskaffet ombord. De af proviantskriveren/-forvalteren førte bøger skulle indleveres til gennemsyn af "*Revisions-Contoiet*", og regnskaber og bilag indleveres til Admiralitets- og Kommisariats-kollegiet.¹³

Den sidste journal, der er bevaret fra skibenes togter, er lægejournalen fra Freya og Fylla. I denne, ført af overkirurgen, blev patientens data indført samt overkirurgens beskrivelse af sygdommen eller dens symptomer, hvorledes behandlingen forløb og dens udfald. Efter endt togt skulle "*Søe-Etatens Ober-Læger*" efterse og attestere, at kirurgen havde ført såvel sit embede som journal korrekt.¹⁴ Hvor lægejournalen ikke er bevaret, kan vi følge antallet af syge i skibets økonomiprotokol, hvis den da er bevaret.

Til beskrivelse af folkenes egen oplevelse, hvilket ikke fremgår af det officielle materiale, ville folkenes egne beskrivelser i form af breve eller dagbøger være af stor værdi. Ved søgning i Det Kongelige Biblioteks håndskriftsamling, Rigsarkivets privatarkiv og på Mariens bibliotek fremkom intet sådant materiale. Dette er ikke overraskende, da mange af søfolkene næppe kunne skrive, og hvad der måtte være nedfældet, formentlig er gået tabt for størstedelen. Det lykkedes imidlertid i N.C. Lundings privatarkiv, nu i Anne Lundings varetægt, at opspore dagbogen fra Freyas overkirurg T.C. Mangor, samt et antal breve sendt til og fra ham.¹⁵ Brevene er som oftets resuméer af det nedfældede i dagbogen, i hvilken det af tilføjelser og rettelser fremgår, at Mangor skrev i den dagligt. Som et kuriøst indslag kan nævnes, at han har indført enkelte sætninger i "kode-sprog", hvilke måske skjuler oplysninger om skibets officerer. Såvel breve som dagbog indeholder kun få oplysninger af medicinsk interesse. Derimod indeholder dagbogen, især før ankomsten til Vestindien, en del oplysninger om forehavender og gøremål, som ikke er fundet "merkværdige" og derfor ikke findes i skibets journal. At den unge Mangor, 23 år, især på togtets udrejse nedskrev dagligdags hændelser, kan skyldes det for ham uvante liv på et skib samt det spændende i at rejse ud. Efter ankomsten til øerne bruger han mest plads på at beskrive selskabslivet i land. At Mangors opførsel trods hans voldsomme engagement ikke var usædvanlig, fremgår af dagbøger og erindringer udgivet af kirurger på senere Vestindien-togter.

Den sidste mængde kilder benyttet i undersøgelsen er de såkaldte forhandlingsprotokoller fra Takkelage- og Regleringskommissionen. Denne kommission blev nedsat i 1779 for at arbejde med alle principielle spørgsmål vedrørende skibstjenesten, hvilket bl.a. omfattede forholdene ombord, specielt sundheden.¹⁶ I protokollerne har vi således et materiale, hvori baggrunden for tiltag og forslag behandles, hvilket ikke sjældent bygger på erfaringer gjort af chefer på lange togter, eksempelvis til Vestindien.

I brugen af såvel værker, trykte som utrykte kilder, er citation foretaget i overensstemmelse med forlægget og konsekvent kursiveret.

Dansk tilstedeværelse i Vestindien

Den danske tilstedeværelse i Vestindien begyndte i 1652 på private handelsfolks initiativ. Et egentligt forsøg på at oprette en koloni blev dog først gjort i 1665, men endte i fiasko. Valget var faldet på øen St. Thomas, fordi den var ubeboet, relativt stor i forhold til de omkringliggende øer og havde en godt beskyttet naturhavn. Tanken om en koloni blev dog ikke opgivet. Ved kgl. oktroj af 11. marts 1671 blev det Vestindiske Kompagni, fra 1674 det Vestindisk-Guinesiske Kompagni, oprettet. Oktrojen gav kompagniet tilladelse til at besætte

og bebygge St.Thomas, og d. 26. maj 1672 blev øen taget i besiddelse i kongens og kompagniets navn. Samtidig lovede kongen at stille 2 af flådens skibe og mandskab til kompagniets rådighed i 3 år, dog for kompagniets regning. Koloniens oprettelse blev i høj grad besværliggjort af den lange færd samt af det usunde og uvante klima derude. Kun 64 af de ialt 364 folk der drog afsted i perioden fra 1671-75, overlevede rejsen og det første halve år i Vestindien. Alligevel lykkedes det med tiden at udvide kolonien, bl.a. ved indvandring fra andre landes besiddelser i området, især de hollandske. I 1718 blev St.Jan taget i besiddelse og i 1733 købte man St.Croix af franskmændene. Det lykkedes imidlertid ikke under kompagniet at hente de forventede rigdomme hjem til riget. Samtidig blev kompagniet stærkt upopulært blandt koloniens plantere, der i 1749 fremsatte ønske om, at kronen overtog øerne. En sådan ordning blev pga. svære tab i 1750'erne accepteret i kompagniet, og i 1754 (formelt 1755) overtog kronen øerne og dermed administrationen af disse, samtidig med at handelen blev givet fri for kongens undersætter.¹⁷ Dermed var beskyttelsen af øerne og farvandene, hvorunder også indgik beskyttelsen af handelsskibene, nu et statsanliggende.

Flådens tilstedeværelse i Vestindien og den internationale politiske situation

Internationalt blev anden halvdel af 1700-tallet politisk og militært domineret af konflikter af global karakter mellem England og Frankrig. Økonomisk krigsførelse var et vigtigt element under krigene, og for neutrale stater som Danmark-Norge gjaldt det om at udnytte den neutrale status til at tilegne sig så stor en del som muligt af den internationale fragt og handel for derved at udnytte stridighederne til økonomisk vinding for sig selv.

Til beskyttelse af farvandet i kolonien havde man såvel under kompagniet som efter kronens overtagelse fundet det formålstjenligt at udstationere mindre skibe. Foruden sådanne to, der blev indkøbt umiddelbart efter kronens overtagelse, blev Blaa Heyren, en fregat med 18 stk. 4 pds. kanoner, solgt til rentekammeret og sendt til Vestindien, for at man kunne have et sværere skib på stationen.¹⁸

Flådens aktivitet i Vestindien hang nøje sammen med den internationale situation, som det fremgår af bilag 2. I 1755 havde flåden fragtet embedsmænd og soldater til kolonien, men engelske kaperes opbringelse af danske handelsskibe i starten af Kolonikrigen, 1756-1763, medførte, at Danmark-Norge i 1759/60 sendte fregatter ud for at konvojere koffardiskibene til København. Fregatterne fungerede under deres ophold ved øerne også som stationsskibe.¹⁹

Havene domineredes under Kolonikrigen af England, hvis tolkning af, hvad der var tilladt den neutrale skibshandel, man enten kunne følge eller tage en konflikt om. Fra dansk si-

de mente man, at indskrænkninger i handelens rettigheder kun omhandlede transport af krigskontrabande og besejling af blokerede havne og hævdede princippet "frit skib/fri ladning", der i praksis betød, at flaget dækkede ladningen. Derudover modsatte man sig fra dansk side, at de krigsførende magters krigsskibe måtte visitere neutrale skibe, der blev konvojeret af et krigsskib. Fra engelsk side accepteredes disse principper imidlertid ikke. Krigskontrabande defineredes meget bredt, og at flaget skulle dække ladningen, afvistes. Endvidere tog England sig ret til at visitere neutrale konvojer og med "Rule of 1756" afslog England, at det blev tilladt neutrale i krigstid at besejle havne, som de ikke havde adgang til i fredstid.²⁰ At Danmark-Norge indtog en tilbageholdende stilling overfor England kom til udtryk i den dansk-svenske neutralitetskonvention af 1756, hvori de på fransk initiativ foreslåede offensive bestemmelser mod England blev slettet på dansk foranledning. Konventionen blev uden betydning, da Sverige i 1757 gik ind i krigen på fransk side.²¹

Konvojerne, der viste sig at være politisk uproblematisk, var imidlertid økonomisk kostbare og medførte en del tab af mandskab, og sejladsen blev indstillet i 1760. I perioden frem til og et stykke ind i Den amerikanske Uafhængighedskrig, 1775-1783, var der 2 såkaldte kgl. barker på stationen foruden et armeret koffardiskib, udsendt af Generaltoldkammeret til handelens beskyttelse. Netop armerede koffardi- og defensionsskibe holdt i vidt omfang indtil 1779 sørøvere væk fra sejlruterne.²²

Da danske krigsskibe i 1778 atter blev sendt til Vestindien, befandt England sig i en langt mere presset situation end under Kolonikrigen. Dog afvistes de danske krav om "frit skib/fri ladning", men England afstod fra at hævde "Rule of 1756." I Vestindien var især besejlingen af Frankrigs kolonier medvirkende til, at den vestindiske handel blev den mest betydningsfulde for Danmark-Norge under krigen. For at beskytte denne handel besluttede den danske regering i januar 1779 at sende sværere krigsskibe til kolonien, hvor kapere skabte problemer for handelen.²³

Så tidligt som i foråret 1778 havde A.P. Bernstorff opfordret Rusland til at indgå en neutralitetspolitik for at presse England til at acceptere neutralitetsprincipperne, som Danmark-Norge havde søgt opretholdt under Kolonikrigen. Dette afvistes fra russisk side, men blev fremsat af Katharina II i marts 1780, nu dog udvidet til at omfatte alle neutrale nationers handelsskibe. Danmark-Norge tiltrådte forbundet, da riget var sikkerhedspolitisk afhængigt af Rusland. Med forbundets tilblivelse lykkedes det Danmark-Norge at presse England til at indgå en kontrabandekonvention, der tilgodeså dansk-norske varer, samtidig med at Danmark afskrev sig retten til at transportere en række specificerede svenske og russiske varer. Denne konvention forhandlede færdig, alt imens man d. 9. juli 1780 tiltrådte Det væbnede Neutralitetsforbund med Rusland, hvortil andre nationer, deriblandt Sverige, senere sluttede sig. Bernstorff forsikrede yderligere englænderne om, at Danmark nødtvungent havde til-

sluttet sig forbundet, og at man ikke ville påkalde sig dets støtte, hvad Danmark da heller ikke gjorde i løbet af krigen.²⁴ Således lykkedes det Danmark-Norge at udnytte krigskonjunkturerne på egen hånd fremfor ved samarbejde med de øvrige neutrale nationer, en udnyttelse der for alvor blev gunstig, da Holland, der under koloni-krigen havde taget sig af broderparten af den neutrale handel og fragt, i efteråret 1780 gik ind i krigen mod England. Meget rammende kaldes denne opblomstrende periode for dansk handel for den første del af den florissante handelsperiode.²⁵

Fredsperioden 1783-1793 betød atter en pause i flådens besejling af Vestindien, hvor to kgl. barker opererede som stationsskibe. Da den globale konflikt mellem England og Frankrig atter brød ud, måtte der imidlertid igen sendes sværere krigsskibe til stationen. Revolutionskrigene, 1793-1802, og Napoleonskrigene 1803-1815, medførte, da Holland blev tvunget ind i krigen i 1795, atter stor økonomisk gevinst for riget, "den anden florissante periode", men politisk lagde den grunden til en katastrofe.

Trods pres fra engelsk, russisk og preussisk side om at deltage i udsultningen af det revolutionsramte Frankrig valgte man fra dansk-svensk side at forny neutralitetskonventionen af 1756. I 1794, 1795 og 1796 krydsede dansk-svenske eskadrer i Nordsøen, hvormed de to nationer demonstrerede vilje til at hævde deres neutralitet.²⁶

I forhold til tidligere konflikter var kapervirksomheden uhørt voldsom under denne krig. Trods pres fra købmænd og redere om at indføre konvojbeskyttelse af handelsskibene, afvistes dette fra regeringens side, primært fordi A.P. Bernstorff ikke ønskede at udfordre England. Bernstorffs død i 1797 betød, at kronprins Frederik, der havde et klart nationalt æresbegreb om flåden og flaget, reelt overtog de udenrigspolitiske anliggender. Da den franske kaperaktivitet samtidig intensiveredes, valgte man fra dansk side i 1798 at yde konvojbeskyttelse, som fra sommeren 1798 omfattede alle væsentlige handelsruter.²⁷

Krigens gang mellem England og Frankrig medførte imidlertid, at konvojpolitikken, der blev indført som forsvar imod den intensive franske kapervirksomhed, blev vendt mod England, der vandt nogle afgørende søslag og dermed sikrede sig søherredømmet.²⁸ Dermed kunne England se stort på de danske krav om neutrale konvojers ukrænkelighed, og da den offensive danske politik ikke ændredes, blev de engelske chefer i foråret 1800 beordret til at opbringe neutrale konvojer, som modsatte sig visitation. Samtidig blev den danske regering præsenteret for et krav om, at konvojerne skulle lade sig underkaste visitation, hvilket blev pure afvist, da man fra dansk side satsede på, at den storpolitiske situation, i hvilken England var isoleret, ville medføre Ruslands støtte i presset mod England for at anerkende princippet om konvojernes ukrænkelighed.²⁹ Konfrontationen med England blev en realitet d. 25. juli 1800, da kaptajn Krabbe på fregatten Freya modsatte sig, at en engelsk eskadre visiterede hans konvoj, der var på vej fra Norge til Middelhavet. Efter bataljen, hvor Krabbe kapitule-

rede, og konvojen taget ind til Deal, stillede England den danske regering overfor valget om enten at opgive konvojerne eller få en krigserklæring. Med en engelsk eskadre liggende i Øresund indgik de to nationer i august 1800 en foreløbig konvention, der bl.a. betød, at Danmark-Norge indstillede konvojerne, indtil der var opnået enighed om visitationsspørgsmålet.³⁰ Inden indgåelsen af denne konvention havde man fra dansk side taget kontakt til Rusland for at få denne stormagt til at genoprette Det væbnede Neutralitetsforbund. Ruslands invitation til Danmark, Sverige og Preussen vedrørte et forbund, der byggede dels på neutralitetsprincipperne fra 1780, men også på en snævrere definition af kontrabandebegrebet samt på, at enhver konvojchefs forsikring om en konvojs last skulle respekteres.³¹ Forbundet, som de 3 lande indgik i december 1800, kom dog aldrig til at spille den fra dansk side ønskede rolle. Det stormagtspolitiske spil kom i vejen.

Den russiske tsar var stormester af Malteserordenen. Da England besatte Malta i september 1800, fremprovokerede tsar Paul I et brud med England og lagde embargo på engelske skibe i russisk havn. Dermed var det klart, at et forbund ikke ville kunne optræde som andet end aggressivt mod England. Englands svar på embargoen omhandlede dog ikke Malta, men var rettet imod Det væbnede Neutralitetsforbund. I december 1800 blev Danmark stillet overfor valget om enten at trække sig ud af forbundet eller vælge krig med England. Det danske svar var negativt, og d. 14. januar 1801 blev der lagt embargo på danske, svenske og russiske skibe i engelsk havn. Samtidig blev det beordret, at handels- og orlogsskibe fra de tre lande skulle opbringes, uanset hvor man stødte på dem, samt at landenes kolonier skulle besættes.³²

I Vestindien kom det til konfrontation d. 3. marts 1801, da briggen Lougen og skonneren Den Aarvaagne på vej til St. Thomas blev angrebet af den engelske fregat Arab og kaperen Experiment. Til trods for Lougens dygtige og heldige kamp, hvormed den nåede ind under pyntbatteriets beskyttelse, blev øerne fredeligt besat i slutningen af marts 1801 af englænderne.³³ Ved besættelsen overtog englænderne de 3 orlogsskibe derude, nemlig Lougen og skonnerterne Den Aarvaagne og Irisine, der alle 3 blev leveret tilbage ved tilbageleveringen af øerne i 1802.

Af afgørende betydning for det politiske spil mod 1700-tallets slutning blev de fransk-russiske tilnærmelser, der satte disse to nationer i stand til at diktere en politik, som ingen magt på kontinentet kunne stille noget op overfor. For Danmark-Norge var det i starten af 1801 et valg mellem krig eller eksistens. Fra fransk side blev Danmark-Norge garanteret hjælp, i fald det kom til krig mod England, men undlod Danmark-Norge at gå med imod England, ville Sverige med Ruslands hjælp besætte Norge, samtidig med at Jylland ville blive besat, hvorved det danske rige ikke længere ville eksistere.³⁴ På dette grundlag var Dan-

mark så sent som marts 1801 nødt til at afvise en engelsk tilnærmelse, der bl.a. omfattede et forslag om en alliance mellem de to stater.³⁵

Selve striden med England endte med dansk nederlag i Slaget på Reden d. 2. april 1801. Meddelelsen d. 8. april om tsarens død muliggjorde den danske accept af våbenstilstanden med England. For at få tilbageleveret de opbrugte handelsskibe og de besatte kolonier måtte Danmark d. 23 oktober s.a. tiltræde den engelsk-russiske konvention af 17 juni, der gjorde en ende på Det væbnede Neutralitetsforbund, samtidig med at der blev givet afkald på principperne om "frit skib - fri ladning" og neutrale konvojers ukrænkelighed.³⁶

Besejling af Vestindien med orlogsskibe fandt også sted fra 1802 til 1807 under Napoleonskrigene. Selvom man fra dansk side holdt sig til en klar neutral politik i overensstemmelse med den indgåede konvention i 1801 og derved så bort fra at bruge tidligere tiders midler til udnyttelse af neutraliteten, blev det igen stormagterne, der bestemte landets skæbne. Krigen tog en vending imod en klar økonomisk krigsførelse, og Danmark blev presset ind i konflikten.³⁷

Fredsftalen i Tilsit, som Frankrig og Rusland indgik i juli 1807, krævede, at de neutrale stater skulle deltage i den kontinentale blokade imod England. Afslag ville være at betragte som en krigserklæring. På den anden side stillede England et ultimatum til Danmark, der indebar, at landet enten sluttede alliance med England, hvorved den danske flåde blev stillet under engelsk kommando eller overgivet til England som pant på neutraliteten. Blev dette ikke opfyldt, var alternativet krig. Som forventet fra engelsk side var det danske svar negativt, og krigen blev erklæret, da englænderne gik i land ved Vedbæk d. 16. august 1807.³⁸ Kampen der endte med Københavns bombardement samt overgivelsen af den danske flåde til England, medførte ligeledes afgivelsen af Norge i 1814.

I Vestindien betød krigen, at kolonien frem til 1815 var besat af englænderne. Op til besættelsen i 1807 blev øerne besejlet med letfregatter, men der fandtes ingen orlogsskibe derude ved den engelske overtagelse. Som beskrevet var den i opgaven behandlede periode særdeles omskiftelig og dramatisk såvel for riget og de Vestindiske besiddelser som for flåden.

Togterne

Udrejsen

Før et togt tog sin begyndelse, beordredes den kommende chef at overtage ansvaret for skibet og påse, at dette blev behørigt udrustet. Når skibets chef kom ombord, og kommandoen blev hejst, ansås togtet for startet. Skibet var dermed en selvstændig institution, der eksi-

sterede indtil kommandoen blev strøget.³⁹ Tiden fra kommandoen blev hejst til afrejsen varede for de fleste af Vestindien-togterne 2 til 4 uger, men kunne variere yderligere, som det fremgår af bilag 2. Før Vestindien-togtet fungerede Hvide Ørn som en del af den udkommanderede eskadre i Sundet og lå 331 dage ved København før afrejsen. Den tid, folkene tilbragte ombord før afrejsen, gik bl.a. med at tage forsyninger og sejl ombord, udbedre eventuelle skader på skibene, arbejde med takkelagen og tovværket samt frasortere eventuelle uegnede folk og få syge udskiftet med friske.

Af afrejsetidspunkterne, se bilag 2, ses, at admiralitetet ikke i særlig høj grad forholdt sig til de forhold, skibene kom ud til i Vestindien, her tænkes på den årlige orkantid, der officielt varede fra d. 25. juli til d. 25. oktober.⁴⁰ Som det fremgår af bilag 2, ankom de fleste af skibene til kolonien indtil 1803 enten lige op til orkantiden eller under denne.

Ingen af skibene på de behandlede togter fungerede som konvojbeskyttere på udrejsen. Konvojering var udelukket i Nid Elvens og Fyllas tilfælde for hele togtet. Som eneste chef blev Brown på Freya beordret til at tage: "*Handels Huset Cramer & Sønners skib Kiøbenhavn kaldet,.....under Din Convoy*".⁴¹ Årsagen til at Freya ikke havde omtalte skib med under konvoj, beretter protokollerne intet om, men var, iflg. Freyas overkirurg, at kronprinsen havde sagt, "*at vi ikke behóve at sinke os efter den*"⁴², og da man stod op gennem Kattegat, kunne Ostindiefareren, som skulle have været konvojeret så langt som til Madeira, ikke følge dem længere.⁴³

Den første del af rejsen, sejladsen gennem Sundet, besværliggjordes af de meget skiftende vind- og vejrforhold i dette snævre farvand sammenholdt med skibenes sejlegenskaber. Når skibene havde modtaget deres instruktioner og lå klar til afsejling på Københavns red, ventede man blot på gunstig vind. Var en sådan ikke til stede, kunne man gå til Helsingør og dér ankre op og vente med at passere Kronborg, til forholdene var dertil. Kun Christiania passerede Kronborg samme dag, hun lettede fra Københavns red. Lå man ved Helsingør, blev tiden benyttet til at erstatte folk, der måtte være blevet syge, eller som var agterudsejlet umiddelbart før afrejsen, samt til at frisk proviant og vand ombord.

Efter at Kronborg var blevet saluteret, ventede der ofte skibene og deres mandskaber hårde prøvelser, når de stod op gennem Kattegat og ud i Nordsøen. Alene det at runde Skagen kunne manøvre-mæssigt, være et problem. Det eneste forlis for flådens Vestindienfarere i den behandlede periode, skete som det fremgår af bilag 2, netop ved Skagen. Men strækket kunne naturligvis også gøres som Christianias, hvor en gunstig vind bragte skibet fra København op under Norge på blot 2 døgn.⁴⁴

Skulle havne anløbes på rejsen, eksempelvis efter proviant, ville det fremgå af instruktionen, og kun af nød måtte andre havne anløbes.⁴⁵ Af de behandlede togter måtte havn nødvendigvis søges i tre tilfælde på udrejsen.

Både Freya, der i Nordsøen havde det uheld, at merse råen brækkede i hårdt vejr der tiltog til storm, og Fylla, gik ind til Flekkerø i Norge. Gethers bevæggrund for sin beslutning var: ". . . da ieg ved krydsning ei fandt at kunde vinde Noget, og desuden den 8^e havde det Uheld, at en af fregattens Soldater, navnlig Gotlob Kónig af Marin Regimentet 12 Comp: No 114 ved at falde om paa Dækket bræk det høyre Laar been, saa resolverede ieg at søge ind til Flekkerøe".⁴⁶ For datidens skibsfart var det ikke unormalt at anløbe norsk havn. Flere af Asiatisk Kompagnis skibe måtte søge norsk havn på deres udrejser, hvilket også var tilfældet for flere af flådens skibe.⁴⁷

Fra Nordsøen havde man to muligheder for den videre sejlads, idet denne kunne gå nord om England eller gennem Kanalen. Valget kunne være truffet hjemmefra og være nedfældet i chefens Instruktion som i Hvide Ørns tilfælde. "*Togtet fortsættes Norden om, og fortsætter han saa sin Cours med disem underlagde Skibe til St. Thomas.*"⁴⁸ Denne praksis skal måske ses i lyset af traditioner, manglende kendskab til Kanalen eller netop kendskab til farerne ved Kanalen. Flådens skibe blev til og med Cronborgs togt i 1779 beordret at sejle nord om. De instrukser Cronborgs chef, kaptajn Ackeleye, modtog, lå til grund for Stockfleths på Christiania, men i modsætning til Ackeleye kunne Stockfleth alt "*efter Vind og Veyr ligets Beskaffenhed enten gaae Norden om eller imellem Canalen directe til Vestindien.*"⁴⁹ Trods sine instruksers påbud gik Ackeleye gennem Kanalen p.g.a. vejrmæssige forhold og synes således ikke mere bundet end, at en vurdering af den øjeblikkelige situation kunne retfærdiggøre en afvigelse derfra. Den ændrede praksis fremgår af bilag 2, hvoraf det ses, at ingen orlogsmænd med Vestindien som destination frem til 1779 gik syd om, mens der i resten af den behandlede periode kun var ganske få skibe der gik nord om.⁵⁰

Ændringen m.h.t. valg af rute kunne hænge sammen med den internationale politiske situation hvor det fra engelsk side blev forsøgt fra foråret 1779 at få Danmark-Norge med i en defensiv alliance.⁵¹ Selvom dette ikke skete, må det formodes, at den danske regering anså Kanalen for sikrere end hidtil.

Selvsagt må valgfriheden have betydet en lettelse for kaptajnen, der således kunne tage sin beslutning ud fra den aktuelle situation. Dette var også årsagen til, at Freya, som det eneste af skibene hvor valget stod frit, gik nord om da vinden kom "*lige fra Kanalen, saa at den Vey blev os umulig at seyle, desuden har Brown aldrig passeret den Vey fór, derimod nogle Gange Norden om Engelland og Shetland, han præfererte derfor denne sidst omtalte for hiine.*"⁵²

Stod man nord om, gik ruten som regel mellem Shetlandsøerne og Færøerne, hvad Hvide Ørn og Freya også gjorde. Ude vestpå i Atlanten kunne man fange de, på de kanter, ret faste nordvestlige vinde, der ville føre skibet udenom England.⁵³ Freya nåede da også

rundt norden om, selvom skibets styrmænd havde lavet en fejl i deres pejlinger, og torsdag d. 16. august så Irland. *"Dette var os ganske uventet, da vi efter Bestikket skulde være over 40 Miil vestligere, saa at vi altsaa maatte dreje af, og styre fra Land."*⁵⁴ Fejlen medførte, at Brown gav styrmanden en overhaling.

Ud for Irland kom både Hvide Ørn og Freya ud i hårdt vejr. Brown frygtede, som det var tilfældet med Gether 6 år senere da Fylla mødte Nordsøens barske efterårsvejr, at mandskabets helbred skulle lide last pga. de konstant våde og kolde klæder de da gik i. På Freya, hvor stormen ved Irland var den anden på udrejsen, havde man endvidere det uheld, at miste en matros der faldt overbord og ikke stod til at redde.⁵⁵

Uanset om man stod norden om eller gik gennem Kanalen, gjaldt det derefter for skibene om enten at gå til Madeira eller fange den nord-østlige passatvind, som bragte skibene til Caraibien.

*"Madera er kun en liden Øe, men imidlertid en af de vigtigste Opdagelser, som ere gior-
erte; dens beqvemme Beliggenhed for alle de til begge Indierne udgaaende Skibe, og især
den bekiendte gode viin, som voxer der paa Øen, gjør den til et vigtigt Sted."*⁵⁶ Sådan skrev Löwenörn fra sit forsøgs-togt med fregatten Prøven i 1782-83, og det bekvemme i øens be-
liggenhed er, at den konstante Passat-vind der førte skibene over Atlanten, skulle fanges
mellem Madeira og den 27. Breddegrad.⁵⁷ Der var således fra naturens side sørget for, at
Vestindien-farerne havde en naturlig provianteringshavn på ruten, der i væsentlig grad kunne
virke til mandskabernes sundhed. Man kendte i størstedelen af perioden til de sygdomme,
især mangelsygdommene, der kunne opstå på de lange togter. Det er derfor bemærkelses-
værdigt, at kun Freya og Fylla havde ordre om at gå til Madeira for at modtage friske forsy-
ninger, de resterende 3 skibe skulle sejle direkte til Vestindien.⁵⁸ At Christiania alligevel
anløb øen, skyldtes mangel på vand og af Stochfleths første rapport til Admiralitetet fra
Vestindien fremgår det, at han skulle retfærdiggøre sin handling: *"Det Høye Collegium ville
derfor Naadigst Acceptere denne min beslutning, heldre at spille nogle faae dage paa hen
Reisen end at Exponere Mandskabet for Sygdom ved at sette saa stærk Rasion udi heeden"*.⁵⁹
Når dette sammenholdes med, at Nid Elven i 1794 ikke blev beordret omkring Madeira, an-
tyder den konstante anløben af Madiera, se bilag 2, at det fra 1795 til 1806 var fast praksis,
at flådens skibe beordredes at anløbe Madiera på udrejsen. Når øen tidligere blev anløbet,
skete det af konvojmæssige hensyn, hvor Madeira, som det var tilfældet med Lissabon, blev
brugt som opsamlingssted for videre konvojering til Vestindien.⁶⁰ At skibene ikke gik ind til
Madeira af rene provianteringsmæssige hensyn kan meget vel tillægges økonomiske hensyn,
da der var tale om ekstra udgifter for Kronen.

Hvad enten skibene gik til Madeira eller ej, lykkedes det dem alle at fange passatvinden. Lettelsen i overgangen til sejladsen i den konstante Passatvind fremgår tydeligt, da kaptajn

Braun rapporterede at: " den 23de om Morgen en fik Lizard at see hafde haard kuuling af Westlig Vind, satte Cours Synder efter, Variable Vinde haver forfulgt mig til 26o breede da Passaten indfandt sig med stiv kuling, der haver veedholdt liige til StCroix, hvor ieg lykkeligen Ankom og Ankrede d 28de Junii klokken Eet om Middagen".⁶¹ På Fylla, hvor sejladsen over Atlanten var præget af voldsom slingren og svære dønninger, faldt en matros i bram-sejlskuling overbord og druknede.⁶² I den generelt mere afslappede sejlads mod afslutningen af skibenes udrejser fremgår det af journalerne, at der blev udbedret en del på de skader og den slitage, tovværk og sejl havde lidt undervejs.

Opholdet i Vestindien

Hvorledes skibenes togter forløb under opholdet i Vestindien afhang i høj grad af den internationale situation, ud fra hvilken riget førte sin politik, og skibscheferne fik deres instrukser, samt af udviklingen af koloniens økonomiske betydning og kaperaktiviteten i Caribien.

Hvor Hvide Ørn som andre udsendte krigsskibe under Kolonikrigen (1756-63) kun skulle virke som konvojskib til København efter 90 dages liggetid i St. Thomas havn, betød koloniens vigtige økonomiske status under Uafhængighedskrigen (1778-83) en langt mere aktiv rolle for Christiania.⁶³ Christianias primære opgave var at konvojere undersåtternes handel mellem øerne. Af hensyn til kontrabande-problematikken skulle Stockfleth forvisse sig om, at skibenes papirer og last var i orden, men for skibe af Det Vestindiske Handelsselskab skulle han "*lade sig nøy med Administrationens Skriftlige forsikring, at Skibets beviser og Ladning er overensstemmende med den fra Hds Mayts til Administrationen ergangne befaling*".⁶⁴ For Braun på Nid Elven, hvor konvojering ikke var aktuelt, skulle han virke for at "*udviide landets flor og Velstand*".⁶⁵ Som omtalt tidligere ændredes denne politik under Revolutionskrigene, og da Freya i 1798 stod ud på togt, var det som det første stationsskib bemyndiget til at tage skibe under konvoj til og fra kolonien. Konvojering i Vestindien måtte kun finde sted efter ordre fra generalguvernøren. Browns ordrer påbød ham ikke at lade sin konvoj visitere, med mindre forespørgslen "*blev foretaget af krigsskibe, da skal han ey modsætte sig same*".⁶⁶ Denne linie vedrørende visitationsspørgsmålet var mildere, end det var tilfældet på Middelhavet, hvor cheferne skulle sætte hårdt mod hårdt. Årsagen kunne være, at handelen i Vestindien trods alt var mindre betydningsfuld i disse år.⁶⁷ Gether skulle med Fylla, som det var tilfældet med Brown, beskytte øerne og undersåtternes handel, men konvojering måtte som beskrevet tidligere, ikke finde sted.⁶⁸

Ud fra fordelingen af døgn under de forskellige togters ophold i Vestindien, er det i vidt omfang muligt at danne sig et overblik over forholdene under togterne og hvilken politik, der blev ført m.h.t. konvojering i området.

Skib	Togt	Døgn med konvoj	I fremmed havn	På kryds/ ka-perjagt	Til anker på stationen	Ophold i alt
Hvide Ørn	1759-60	0	0	3	97	100
Christiania	1780-81	50	22	50	223	345
Nid Elven	1794-95	0	0	20	378	398
Freya	1798-99	29	9	94	227	359
Fylla	1804-05	0	8	114	128	250

Som det fremgår af skemaet, fandt ophold i fremmed havn som regel sted i forbindelse med konvojering. Hvis ellers, skete det for at proviantere.

Konvoj

Konvojering kunne være særdeles problematisk under Den amerikanske Uafhængighedskrig. Store rigdomme blev tjent på sejladsen på de franske øer i Vestindien, mens kapere og engelske orlogsskibe udgjorde en trussel mod konvojerne. Dertil kom, at fremmede skibe snød sig til konvojbeskyttelse ved at flage med dansk flag. Denne praksis var så almindelig, at generalguvernør Clausen ikke anså det for nødvendigt at skride ind efter klager over disse forhold fra kaptajn Schiönning på fregatten Bornholm. Generalguvernøren indvilligede dog i at forespørge den danske regering om problemet, og da man på sigt risikerede, at englænderne ikke ville respektere konvojerne, vedtog regeringen, at konvojchefen kunne udpege fremmede skibe i sin konvoj, hvis han blev forespurgt derom.⁶⁹ Samme Schiönning var d. 29. december s.a. indblandet i flådens mest forsmædelige nederlag i Vestindien. På vej fra Guadeloupe med konvoj strøg han sit flag efter en kort batalje med tre skibe der førte engelsk orlogsflag, hvorpå konvojens 10 skibe blev taget. Efter ankomsten til St. Thomas viste det sig, at Shiönning havde strøget flag for tre kapere. Et prestigemæssigt nederlag for riget og flåden, der betød, at de handelspolitiske forhold til England blev anstrengte.⁷⁰ De kaotiske forhold med konvojerne i Vestindien havde, allerede før nyheden om Shiönning-affæren nåede København, fået regeringen til at tage skridt for at sikre, at de kortsigtede økonomiske gevinster ikke fik politiske konsekvenser. Fremover skulle konvoj kun ydes til skibe hjemmehørende i europæisk havn.⁷¹ Politikken ændredes atter i november 1781 efter pres fra lokale, således at konvoj kunne tilstås dansk fødte børn af bosatte på øerne samt redere, der havde aflagt ed på dansk statsborgerskab, når europæiske skibe ikke lagde beslag på konvojskibene. Derved forblev handelen som de mange tilflyttere havde bragt til øerne, på danske hænder, men opstod der problemer med såkaldte danske skibe, var det konvojchefens problem.⁷²

Egentlig var det Christiania, der skulle have forestået Bornholms katastrofale konvoj. Dette lod sig imidlertid ikke gøre, da Christiania i oktober under sin anden konvojtur blev delvist afmastet af en orkans hærgen. Dagen inden havde Stochfleth overfor et engelsk linieskib og en fregat erklæret, at gjorde de alvor af at opbringe skibet under hans konvoj, som de anså for god prise, da det var ladet med franske varer, ville han, som hans instrukser foreskrev det, til det *"yderste vove alt"*.⁷³ Om dette gjorde udslaget skal være usagt, men englænderne lod konvojen fortsætte. Da Christiania atter var sejlklar og i marts 1781 blev sendt til Guadeloupe for sammen med snauen Lærken at konvojere et af det Vestindiske Handelskompagnis skibe til St. Thomas, var der afsagt dom over Schiønning-konvojen, der blev dømt god prise. Dette havde medført et markant fald *"udi Comercen, da ingen mere tør driste sig til, at afsende Skiibe"*.⁷⁴ Dertil kom, at den kommanderende admiral over de engelske flådestyrker i Vestindien, Rodney, som i høj grad var irriteret over den danske handel på de franske øer, der undergravede den engelske flådeeffektivitet, truede med at ville opbringe sådanne handelsskibe, og rygtet ville da også efter Christianias og Lærkens veloverståede konvoj, at engelske fregatter havde krydset efter konvojen.⁷⁵ Det kom dog ikke til yderligere problemer med Christianias konvojer og englænderne. På baggrund af klager fra dansk side pålagde det engelske udenrigsministerium Rodney at stoppe chikaneriet der var i modstrid med konventionerne mellem England og Danmark.⁷⁶

Trods de 50 døgn Christiania opererede som konvojbeskytter på stationen, dækkede denne tid blot 4 konvojer. Dette skyldtes primært den sidste konvoj, der varede i 25 dage, og som måtte opgives, da koffardiskibene, der skulle til Granada og på højden af Guadeloupe, var slet sejlene. På skibsmøde d. 27. maj 1781, ræsonnerede Stochfleth og hans officerer, at man måtte opgive at nå bestemmelsesstedet af hensyn til vand- og provisionsbeholdningen, hvorfor konvojen returnerede til St. Thomas.⁷⁷

I modsætning til Christianias lange konvojtur var Freyas korte og ganske uproblematisk. I 13 af de 17 tilfælde, Freya forestod konvojtjeneste, var der tale om konvoj "Passagen ud", hvilket vil sige, at konvojen førtes ca. 30 sømil fri af øerne via Anegade Passage øst for øerne, hvorefter konvojen blev sluppet fri. Udover disse konvojer bistod fregatten 3 gange med passage mellem de danske øer, og én gang havde man et skib under konvoj til Puerto Rico.⁷⁸ Det hændte i forbindelse med flere af konvojerne, at kapere viste sig på scenen, men egentlige problemer med disse eller krydsere havde Brown ikke.

Ingen af skibene anløb i ovennævnte tilfælde havne, der enten var erklæret blokerede eller reelt blokerede. Med indgåelsen af Neutralitets Forbundet af 1780 ville man fra dansk side kun acceptere effektive blokader af havne, og før sin hjemrejse fik Stockfleth ordrer i overensstemmelse hermed. Meningen var nemlig, at han under hjemrejsen skulle konvojere

til Cap Francois, der ikke formodedes at være blokeret. Hvis havnen var reelt blokeret, skulle man søge anden havn.⁷⁹ Som det fremgår senere, var dette ikke tilfældet.

Kapere og krydsere

Som det fremgår af skemaet side 18, var Hvide Ørn på kryds, til trods for at instrukserne påbød den at ligge i havn indtil afrejsen. Årsagen dertil skyldtes pres fra generalguvernør Pröck, der ønskede 3 kapere ved St.Croix fjernet. Korrespondancen op til krydset er interessant, da Bille til at starte med afslog at påtage sig opgaven p.g.a. de mange syge ombord. Senere begrundede han sin passive holdning med, at han ikke turde gå ud over sine instruktors beføjelser, men hans afvisende holdning kan også hænge sammen med, at han anså opgaven som omsonst, idet den ene af kaperne var borger på St.Croix. At mr. Turner var borger på St.Croix indrømmede Pröck, men at han dagligt var på øen eller havde redere i land var "*ubeviistligt*."⁸⁰ At Hvide Ørn alligevel stod ud på jagt, skete fordi "*vi her udi Havnen Ligge uden noget paa Nærværende tid at udrete*"⁸¹, og selvom kaperne var forsvundet, må jagten på 2 andre kapere have været en kærkommen afveksling fra opholdet i havn.

Mistillid til den lokale regering, var ikke usædvanligt. Korruption og pleje af særinteresser var udbredt, og da rygter i 1771 forlød, at Pröck var på vej tilbage til kolonien, blev det af A.P. Bernstorff beskrevet som den dyreste og elendigste disposition for staten.⁸² At generalguvernøren alligvel blev gjort til den øverste myndighed i konvojsager under Den Amerikanske Uafhængighedskrig skyldtes hans lokalkendskab, et hverv tidligere varetaget af en søofficer. For at undgå eventuelt misbrug blev generalguvernøren gjort enerådig i konvojsagerne uden pligt til at forelægge sagerne for det sekrete råd, hvorved man fjernede et evt. pres fra lokale interesser i rådet. I det hele taget havde man et ambivalent forhold til kaperne, der nok udgjorde et problem for handelen og de danske krigsskibe, men samtidig helst skulle sælge de opbragte skibe og ladninger i dansk havn. For at varetage disse hensyn var generalguvernøren beordret til at udvise en lemfældig holdning overfor kaperne.⁸³

Afmastningen af Christiania var årsag til at fregatten brugte så meget tid i havn trods de kaotiske forhold i farvandet. I alt optog man jagten på 6 kapere, og i samarbejde med Lærken lykkedes det at befri et opbragt skib og opbringe en kaper, for hvilket begge chefer modtog 150 rigsdaler. Foruden disse jagter deltog en del af skibets mandskab i jagten på en Tortoliansk kaper, efter at denne havde beskudt Christianias barkasse, hvorved 2 mand blev såret under arbejdet med at hente nye master fra et strandet skib.⁸⁴ Ganske anderledes rolige forhold herskede under Nid Elvens ophold. Kapere var hyppige gæster i St.Thomas havn, i alt optog briggen blot jagten på sådanne én gang, hvorunder bemeldte spanske kaper blev opbragt. Opbringelsen endte til stor forbitrelse for Braun med at kaperen "*udi een meget mørk Natt var med sit fahrtóy sneaget sig ud af Havnen, uden at blive bemærket af nogle af*

St. Thomas Skild-Vagter.⁸⁵ Brauns frustration og harme over situationen blev ikke mindre af, at øens købmænd havde hjulpet kaperkaptajnen økonomisk under opholdet. Kaperne var kærkomne gæster i dansk havn, men forståeligt nok var Braun bitter over, at han skulle forsøge at forebygge overgreb på selvsamme købmænd og redere.

I modsætning til Nid Elvens udstationering vrimlede farvandet med kaper ved Freyas ankomst. Under fregattens første jagt lykkedes det at opbringe to kaper, hvis kaptajner blev dømt til "*at Radbrækkes og fartóyerne condemnerte*".⁸⁶ Dommen blev dog aldrig ført ud i livet, da den ene kaptajn døde i fangenskab og den anden stak af. Hvor vidt kaptajnen på *The Trimmer*, som i juni 1799 dømdes til "*Steyle og Hiul*"⁸⁷, led denne straf, nævner materialet intet om. Hans dansk-vestindiske styrmand idømtes arbejde i Københavns fæstning. I alt lykkedes det Freya at opbringe 5 kaper. Trods dens størrelse, der umuliggjorde jagt tæt under land, var den yderst velsejlende og havde en styrke, der må have virket præventivt på kaperne. Det var da også en stolt kaptajn, der mod slutningen af togtet kunne meddele, at "*De Engelske Kapere og Só-Róvere holde sig nu i temmelig afstand fra vores Kyster mend i det stæd Róve og plyndre de Danske Skibe under Portoriko og saadanna stæder som de veed er langt bortliggende fra de Kongelige krydseres Position*".⁸⁸ En anden medvirkende årsag til disse ændrede forhold var, at Admiralitetsdommeren på Tortola var udskiftet med én, der ikke prisedømte i samme tempo som forgængeren, hvilket fik kaperne til at fortrække.⁸⁹

Den territoriale grænse indenfor hvilken kaper måtte jages, var efter normal dansk praksis en dansk mil fra land. Hverken Hvide Ørns eller Christianias instrukser omtaler en sådan grænse, mens den for Nid Elven og Freya var på et kanonskud fra land, hvilket Gether på Fylla instrueredes om, efter en disput derover med en engelsk kaptajn.⁹⁰ Denne vigen fra dansk side skal ses i lyset af den internationale situation. Før sin afrejse krævede Brown således at få grænsen klart defineret, hvortil Bernstorff svarede ham, at man af hensyn til tiderne ikke fandt det tilrådeligt at kræve denne hævdet i en afstand af over et kanonskud fra land.⁹¹ At Brown alligevel jagede en fransk kaper mellem St. Thomas og Crabben Eiland kan skyldes hans tro på Freyas styrke eller også, at han som tidligere og senere chefer på stationen modtog "Hemmelige Instrukser" fra generalguvernøren.⁹² At generalguvernøren udstak sådanne ordrer der kunne bero på den øjeblikkelige situation i området, synes fornuftigt, da forholdene meget snart kunne ændre sig.

Som ved Freyas hjemrejse var kaperaktiviteten lav ved Fyllas ankomst til stationen. Under de mange kryds fregatten stod ud på, skød man ofte for at få skibe til at dreje bi og give sig tilkende, men kun ganske få gange var det nødvendigt at jage kaper og blot én, Stephen, der havde overfaldet Irisine, blev opbragt.⁹³

Ud fra chefernes rapporter danner der sig et klart indtryk af, at disse efter nogen tid på stationen, begyndte at føle lede ved opholdet p.g.a. sygdom samt frustrationer, der bl.a.

fulgte med kapernes hærgen. Til gengæld indbød de ofte kaperfyldte farvande foretagsomme mænd til at vise deres værd, og for besætningerne må spændingen i jagten og glæden når den lykkedes have været stor. Kaperopbringelserne blev ikke sjældent omtalt i en stolt tone hjem til admiralitetet.

Orkan

En ukontrollabel faktor under sejlads i Caraibien var orkantiden fra d. 25. juli til d. 25. oktober. Som omtalt side 14 ankom afløserne ofte højst upraktisk til stationen før eller under orkansæsonen. Først fra 1803 synes afsejling hjem og afløserens ankomst at være afstemt, således at det ikke kolliderede med orkantiden, hvilket fremgår af bilag 2. At praksis ændredes, kunne skyldes den erfaring, cheferne havde fået derude, samt de tab af folk orkantiden kostede flåden og handelens mindre betydning.

Som nævnt tidligere blev Christiania ramt af en orkan, der rasede i 6 dage, ødelagde skibets fokke- og mesanmast samt skyllede fire folk overbord. Foruden disse tab lå skibet som sagt uvirksomt i ca. 3 måneder, hvilket også var en udgift for kronen. At Christiania befandt sig til søs ved orkanens ankomst, må tillægges handelens betydning. Således havde Schiønning bedt om fritagelse af hensyn til orkantiden, hvilket ikke blev ham tilstået, og han lettede fra St. Thomas d. 25. juli. Under orkanen der ramte Christiania, lå Bornholm ved Guadeloupe, men reddedes, da man kappede ankrene og drev til søs.⁹⁴ I betragtning af Stockfleths oplevelser mht. orkantiden, synes hans mishagsytringer op til afrejsen forståelige, da konvoj- tjenesten skibet, skulle forestå til den hollandske koloni Curacao, betød, at fregatten ville befinde sig i området under endnu en orkansæson.⁹⁵

Under orkansæsonen gjaldt det om at holde sig i havn eller i nærheden af en sådan, hvor man hurtigt kunne søge læ. Nid Elven led ingen skade under orkanen, der ramte øerne, hvorimod en del skibe blev sat på grund i St. Thomas havn, hvor 47 skibe var gået tabt året før.⁹⁶ For et skib af Nid Elvens størrelse var det iflg. generalguvernør Linnemann relativt sikkert at sejle under orkantiden. Havn kunne søges overalt, hvorimod en fregat af Freyas klasse måtte holde sig i nærheden af St. Thomas havn, da de ikke kunne anløbe Bassinen på St. Croix. Generalguvernøren var enig i, som Freyas instruks foreskrev, at aktiviteterne under orkantiden afhang af omstændighederne, men beklagede, at megen tid gik tabt, når cheferne op til deres afløsning klargjorde skibene til hjemrejsen.⁹⁷ For cheferne gjaldt det imidlertid om at være klar til at afgang, så snart afløsningen kom. At Freyas istandsættelse påbegyndtes 2 dage før orkansæsonen, synes ikke tilfældigt. Før arbejdet gik i gang var Brown af St. Thomas havnelods blevet anvist den sikreste ankerplads.⁹⁸

Med den faldende betydning for handelen og dyrekøbte erfaringer med tab af folk til følge, synes det naturligt at praksis ændredes mht. tidspunktet hvor orlogsskibene ankom til og afsejlede fra stationen.

Skibenes returrejser

Som det var tilfældet med udrejsen og nord-øst passatens indvirken på denne, betød golfstrømmen samt de dominerende vestenvinde, at turen hjem over Atlanten næsten foregik i en lige linie. Skibene sejlede nordpå, til de nåede området omkring Bermuda, gik syd-øst om øen og satte kursen nord-øst mod Europa. Kun Bille var beordret til at sejle nord om England på vejen hjem, og de andre chefer, der kunne vælge, valgte alle Kanalen. Som det fremgår af bilag 2, var dette billede udtalt for alle krigsskibe, efter at det blev stillet cheferne frit, såvel som for handelsskibene der returnerede fra Vestindien.⁹⁹

Konvoj

De 3 skibe, hvor konvojering kunne komme på tale, tog alle afsked med St. Thomas som konvojbeskyttere. Selvom Freya var beordret til at tage de koffardiskibe som begærede konvoj med hjem, fremgår det af journalen, at man ikke ventede eller vendte om efter de 3 koffardiskibe i konvojen, da disse d. 2. oktober 1799 var ude af sigte.¹⁰⁰ Således varede konvojeringen formentlig ikke længere end Passagen ud. Heller ikke Christiania havde konvoj med til Europa. De 5 koffardiskibe der var under fregattens beskyttelse, forlod, som nævnt tidligere, St. Thomas d. 18. juli 1781 med Curacao ved Sydamerikas kyst som mål. Fra Curacao fortsatte konvojen, nu på 3 koffardiskibe, mod Cap Francois, der skulle anløbes, såfremt den ikke var effektivt blokeret, og d. 24. august ankrede man i havnen. Christiania var tilsyneladende forfulgt af uheld, da hårdt og ustadigt vejr medførte, at toppen af stormasten knækkede. Således kunne hjemrejsen først fortsætte efter et større reparationsarbejde og d. 16. september forlod Christiania Cap Francois på den egentlige hjemrejse.¹⁰¹

Som det eneste skib, skulle Hvide Ørn konvojere hele vejen hjem, men nåede d. 11. juli 1760 København uden de 3 koffardiskibe man d. 17. maj var lettet med fra St. Thomas. Efter at have mistet konvojen fortsatte fregatten på en kurs koffardikaptajnerne var instrueret om, men efter at være nået Shetlandsøerne afholdtes d. 4. juli skibsråd, om hvorvidt man skulle krydse og vente på konvojen eller fortsætte mod København. At hjemturen kunne blive problematisk, stod klart allerede kort efter afrejsen fra St. Thomas. Koffardiskibene var langsomme, hvilket betød, at Hvide Ørn måtte brase op og bakke, hvortil kom, at vinden svigtede. Således måtte man i tæt tåge slå på tromme og klokke for at orientere skibene om, hvor man var. Den langsomme fremfærd afstedkom, at mandskabet d. 31. maj blev sat på ½ ration

af brød og smør, og da man kun havde sådanne fødevarer til hhv. 10 dage og 3 uger tilbage, besluttede man på skibsrådet at sejle videre. Dertil kom, at Bille ikke ønskede at være tvunget til at søge nødhavn, hvilket kontrære vinde nemt kunne medføre. Hvide Ørn ankom til København en uge senere, hvortil 2 af koffardimændene ankom indenfor en uge derpå.¹⁰² Den tredje var ikke ankommet da journalen sluttede.

Selvom Bille mente han blev opholdt af konvojen, var skibets sejltid ikke lang sammenlignet med sejltiden for de andre krigsskibe under Syvårskrigen, der alle sejlede norden om (se bilag 2), og var faktisk ikke længere end Nid Elvens i 1795.

At Freya og Christiania var nødt til at søge nødhavn, var der ikke noget usædvanligt i. Freya var tvunget til at søge ind til Dover pga. af storm, hvorimod Christiania og dens mandskab var i så slet forfatning, og vinden stik imod, at Stockfleth ikke turde andet end søge norsk havn.¹⁰³ At datidens skibe undertiden måtte søge norsk havn var ikke unormalt. For hjemvendende handelsskibe fra Vestindien var det ca. halvdelen og som det fremgår af bilag 2 måtte i hvert fald 9 af orlogsskibene på vej hjem fra stationen søgte norsk havn. For de 2 fregatter Möen var stor dødelighed og sygdom årsagen dertil i 1760 og 1782.¹⁰⁴

Skibene

De fysiske rammer for mandskabernes hverdag skabtes af skibene. Det vil dog føre for vidt i denne opgave at give en detaljeret beskrivelse af disse, hvorfor det følgende vil være en beskrivelse af skibenes mål, drægtighed, armeringer, hvorvidt der ændredes på skibenes aptering og hvad kobberforhudningen betød for togternes varighed.

De fem togter, undersøgelsen bygger på, blev gjort med tre fregatter, en letfregat og en brig. Nedenfor er de fem sat op i kronologisk orden i forhold til tidspunkt for togtet med deres mål i fod, henholdsvis længde, bredde og dybgang, og drægtighed i læster.

Skib	Togt	type	Længde	Bredde	dybde	Drægtighed i læster*
Hvide Ørn	1759/60	fregat	115	31	15,0/13,6	365
Christiania	1780/81	fregat	115	31	13,6/12,6	332,5
Nid Elven	1794/95	brig	93,6	26	11,0/10,0	162,75
Freya	1798/99	fregat	144	37,6	16,6/15,3	658,0
Fylla	1804/05	letfregat	112	28,9	12,9/11,3	244,0

* - måleenhed der angiver skibets lasteevne.¹⁰⁵

Af ovenstående fremgår det, at skibene størrelsesmæssigt var meget forskellige. Blandt de krigsskibe, der i den behandlede periode sejlede på Vestindien, repræsenterer de fem skibe togter gjort med skibe, der størrelsesmæssigt rækker fra de mindste til de største.¹⁰⁶

Grunden til, at skibene, der blev sendt til Vestindien, var af disse typer og ikke af linieskibstypen, skal formentlig ses i lyset af de opgaver, skibene skulle varetage. Som beskrevet

var nogle af skibenes opgaver at konvojere, men derudover skulle de virke som stationsskibe, hvortil der krævedes skibe med gode sejlegenskaber, da det ofte var velsejlende kapere, skibene skulle bekæmpe eller holde på afstand. Danmark havde intet formål med at have sværere fartøjer derude, da man ikke skulle prøve kræfter med nationer i krig, hvilket kunne medføre politisk uholdbare situationer. Rent mandskabsmæssigt kan det heller ikke anses for at have været formålstjenligt at have skibe derude med store besætninger, p.g.a. det, som senere beskrevet, usunde klima. Formentlig har også de økonomiske overvejelser været afgørende for valg af en fregat fremfor et linieskib.

Fregatterne var tremastede skibe, med bestykningen placeret på et delvist lukket batteridæk samt på skansen og bakken. (se bilag 3) Hvide Ørn (1753) kunne føre 19 sejl plus læsejl (se bilag 3a) og var bygget til at føre 30 kanoner, hvor det sværeste skyts var på 12 pund. Christiania (1774) kunne foruden læsejl føre 22 sejl, og havde en bestyning på 20 kanoner af 8-punds kaliber. Den sidste af de behandlede fregatter Freya (1793), kunne føre 24 sejl samt læsejlene og var, da den foretog det behandlede togt, flådens sværeste fregat-type med en bestykning på 40 kanoner, hvor de 18-pundige udgjorde hovedarmeringen.¹⁰⁷ Da det ved Admiralitetets Forestilling af 27. Februar 1789 blev foreslået, at Freyas klasse, den 40-tyve kanoners, skulle indføres i den danske flåde, skete det bl.a. med henvisning til, at denne klasse fregatter var i stand til at: *".. beskytte Commercen; og de Westindiske Øer"*.¹⁰⁸

Nid Elven fra 1792 var en brig og dermed den mindste type skib, der blev udstationeret i den behandlede periode. Til forskel fra fregatterne var det et to-mastet fartøj, der kunne føre 15 sejl foruden læsejl. Skibet havde intet batteridæk, men havde skytset på dækket, hvor der var kanonporte i lønningen til de 18 korte 18-punds kanoner. Til forskel fra de 4 andre skibe havde Nid Elven intet banjerdæk, hvorimod der var indrettet en briks i hver side direkte over lasten til mandskabets bekvemmelighed.¹⁰⁹

Det sidste skib, Fylla, var en såkaldt "letfregat". Den blev bygget i 1802 og var den anden ud af tre af denne type. I den sidste af opgavens besejlingsperioder, 1801-07, var det på de sidste 4 planlagte togter "letfregatter", der blev sendt til de danske besiddelser i Vestindien. Skibet kunne på sine 3 master føre 25 sejl foruden læsejlene og førte som hovedskyts 20 stk. 30 pundige karronader.¹¹⁰

En af årsagerne til at briggerne og letfregatterne blev benyttet i så stort omfang til togterne var, at de til forskel fra de større fregatter ikke behøvede at varpe ved besejling af Bassinet på St.Croix. Dette betød, at de kunne ligge skjult og overraske eventuelle kapere ved hurtigt at stikke til søs efter disse. For Freyas chef, kaptajn Brown, var dette ikke aktuelt. I sin første rapport hjem til admiralitetet skriver han, at Freya slet ikke er i stand til at gå ind i Bassinet.¹¹¹ Dette problem, hvor dybt skibet stak, var også af betydning for besejlingen af farvandet. Det er udenfor enhver tvivl, at kapere ved et møde med fregatter af Freyas klasse

klogeligt holdt sig væk, men fregatterne var afskåret fra visse dele af farvandet, hvor kun mindre skibe, deriblandt kaperne kunne sejle, og som beskrevet opfordrede chefer såvel som generalguvernør Clausen til, at der udstationeredes mindre skibe. En anden årsag til at mindre skibe ville være fordelagtigere derude, var, at de i tilfælde af orkan kunne søge læ i alle havnene, hvilket Freya var afskåret fra.

En bestemmende faktor for hvor længe skibene opholdt sig i Vestindien kunne være, hvor meget de led ved angreb af søorm. En effektiv beskyttelse imod dette var kobberforhudning der ved Kongelig Resolution i 1789 blev besluttet indført, og som Freya som det første skib blev udstyret med.¹¹² Da Freyas togt i 1795/97 varede i over 2 år kunne det foranledige én til at tro, at praksis omkring varigheden af udstationeringen blev ændret, således at skibene, p.g.a. kobberforhudningen, kunne være ude i længere tid. Men som det fremgår af bilag 2, var dette ikke tilfældet før 1807. Materialet tillod sandsynligvis skibene længere ophold end det ene år, men det praktiseredes ikke før efter den behandlede periode, og skal formentlig tillægges årsager af sundhedsmæssig karakter.

De fem skibe, hvis togter behandles her, var af forskellig størrelse, ligeså var deres armering. Nedenfor er de enkelte skibes hovedarmering sat op:

(*) antal/kaliber i pund	Kanoner stk/kal	Karronade stk/kal
Hvide Ørn	20/8, 10/4	
Christiania	20/8	
Nid Elven	18/18 (korte)	
Freya	26/18, 14/6	
Fylla	4/8	16/30

(*) alle tallene og kalibrene stammer fra de forskellige skibes journaler, hvor der på forsiden er angivet skibets armering.

Af ovenstående skema fremgår det, at Freyas skyts i forhold til de to andre fregatter var langt sværere, samtidig med at antallet af skyts var større. Denne udvikling indenfor fregattypen var generel mod slutningen af 1700-tallet og kom til udtryk på Regleringskommissionens møde d. 19.maj 1785 hvor det blev nedfældet at flådens "*Orlogsskibe have nu fleerre Canoner i laugene, end paa den Tiid, og Fregatterne ikke alleene fleere, men og sværere Canoner*".¹¹³ Udover hovedarmeringen var skibene udstyret med mindre skyts såsom haubitser og falkonetter, der enten sad på lønningen eller blev brugt i skibenes merse.

De korte kanoner, Nid Elven var armeret med, blev netop skabt til de første Stiboltske brigger. Disse og karronaden havde den fordel, at de gav skibet en armering af en stor kaliber, mens deres vægt og størrelse bevirkede, at skytsets bemanning var mindre end ved de almindelige lange kanoner. Således havde Fylla en formodet styrke lig en 24-kanoners fregat med 12-pundige kanoner, men dens besætning var ca. 100 mand mindre, hvilket kan have

været en vægtig årsag til at sende denne type skib på lange togter. Som armering til brug under udførelse af de givne opgaver i Vestindien må det formodes, at de korte kanoner opfyldte formålet. Deres skudvidde var ligeså stor som en almindelig 12-punds kanon, og deres svagere indtrængningsevne ville formentlig blive opvejet af, at de modstandere, en evt. fægtning ville foregå imod, var lettere konstruerede kaperskibe.¹¹⁴

Størrelsen og antallet af skyts var både bestemmende for skibets kampmæssige formåen og for hvor store besætninger, de enkelte skibe havde ombord. For hver klasse af skibe i flåden var der udarbejdet et bemandingsreglement (se senere) og en skytrulle. Bemandingsreglementet angav, hvor mange af hver personkategori der skulle tilkommanderes. Skytrullen blev udarbejdet af næstkommanderende, og den angav hver enkelt besætningsmedlems post om bord under kamp. (se bilag 4)¹¹⁵ Af skytrullen fremgik det også, hvor stort betjeningsmandskab hver enkelt type skyts skulle have. Nedenfor er bemandingens størrelse angivet for de aktuelle kalibre og typer ved mellemste bemanding (mellemste bemanding vil blive gennemgået senere.)

4 punds kanon	3 mand*
6 punds kanon	4 mand*
8 punds kanon	6 mand*
18 punds kanon	11 mand*
18 punds (kort) kanon	4 mand**
30 punds karronade	6 mand***
(se note ¹¹⁶)	

Som det fremgår af tallene, behøvede de svært kalibrede korte kanoner og karronader ikke særlig stor bemanding i forhold til de traditionelle kanoner.

Når skibene ankom til Vestindien, var der visse ting, chefen kunne gøre for at forbedre forholdene ombord for mandskabet. Han kunne bl.a. lade "overflødig" gods bringe i land for at sikre en bedre "*Menquement*" for mandskabet, hvilket var plads- samt sundhedsmæssigt forbedrende.¹¹⁷ Brown rapporterede d. 17. oktober 1798 til admiralitetet, at: "*saa snart ieg havde efterseet min Takkelage og oplagt her i Magazine hvad ieg ikke for nærværende Tiid behóved for at gióre Fregatten desto luftigere*".¹¹⁸ Selvsagt har vigtigheden af ordentlig gennemluftning på banjerne været kendt i flåden. Freya blev også apteringsmæssigt ændret for at forbedre mandskabets forhold. Da skibet drog på togt i 1798 havde Hohlenberg således ændret apteringen på banjerdækket fra den oprindelige, fordi, som Hohlenberg udtrykte det, at: "*Foruden den Indflydelse som Vandets og Proviantens bedre Tilstrækkende haver paa Mandskabets Conservation, er og tilstrækkelig eller bedre köye plads et deertil rigtig Bie-*drag-".¹¹⁹ Den bedre plads, svarende til 44 køjepladser, ville bl.a. betyde, at folkene lå min-

dre tæt, hvilket måske kunne reducere sygdomsspredning, samtidig med at det skabte bedre mulighed for luft-cirkulation.

Man gjorde sig således fra flådens side nogle overvejelser af sundhedsmæssig karakter om, hvorledes man ved at ændre skibenes aptering kunne forbedre forholdene ombord. Hvilken effekt, om nogen, dette, havde samt hvad besætningernes størrelser betød, vil blive gennemgået senere i opgaven.

Besætningen

Når et skib blev beordret på togt til f.eks. Vestindien, modtog den til skibet beordrede chef bemandingsreglementet for det pågældende skib.¹²⁰ Dette, der indførtes i kommandoprotokollen, var en opsummering af de på skytrullen anførte personer. Som det fremgår af bilag 5, var dette ikke ensbetydende med, at besætningerne havde netop den foreskrevne befarenhed, og som Freyas tilfælde, ikke udgjorde den foreskrevne besætning. Ved afsejlingen fra København samt ved tilgangen af 2 mand fra vagtskibet ved Helsingør, havde skibet en besætning på 330 mand. Dette er 7 færre end det antal reglementet foreskrev, og som er nedfældet på skibsjournalens første side. Det vil derfor fremover i opgaven være antallet 330, der ligger til grund for udregninger vedrørende Freya. Årsagen til de manglende folk er ikke umiddelbart forklarlig.

Armeringen var, som beskrevet, af afgørende betydning for besætningens størrelse. Skibets opgave på det pågældende togt var en anden faktor, der var bestemmende for besætningens størrelse og sammensætning.

Flåden opererede med tre kategorier af bemanning.

- "største" til skibe udrustet i egentlig krigstid.
- "mellemste" til de lange togter.
- "mindste bemanning", bl.a. som minimum for vagtskibet i Sundet.¹²¹

For de aktuelle togter var skibene bemanded efter "mellemste bemanning", da togterne til Vestindien var at anse for lange.

Som omtalt var bestykningen på fregatterne med tiden blevet øget og af sværere kalibre, hvilket nødvendigvis øgede besætningsstørrelsen. Samtidig med ændringerne i skytset, blev der fordelt 10 mand mere til betjening af sejlene, hvortil kom, at man måtte regne med, "*at Syge fleere eller færre næsten har stæd paa hvert skib*"¹²², hvorfor især den mellemste bemanning blev øget med udarbejdelsen af nye skytruller i 1785. Foruden de ændringer i be-

mandingen, der var forårsaget af ændringer i skytset, blev der fordelt 10 mand mere til sejlenes regering i tilfælde af kamp.

Minisamfundet, som et orlogsskib udgjorde, var delt op i forskellige mandskabskategorier. I mandtalslisterne er der øverst på hvert blad indført, hvilken gruppe bladet omhandler. Der er nogen forskel på inddelingen mandtalslisterne imellem. Grupperne er her kommenteret, som de er indført i Nid Elvens og Freya debitbøger.

Øverst i hierarkiet fandtes kaptajnen. Han "*bør agtes og ansees som en Commandant i en Fæstning*",¹²³ men havde i kritiske situationer pligt til at indkalde til skibsråd for derigenem at tage en beslutning.¹²⁴ Når skibet var under sejl, var størstedelen af besætningen inddeelt i Kongens og Dronningens kvarter, der udgjorde hver sit vagthold. Skibets næst- og trediekommanderende, der på de aktuelle togter var løjtnanter, havde hver kommandoen over et af disse kvarterer.¹²⁵ Vagterne i løbet af sødøgnet benævntes hhv., eftermiddagsvagten, platfoden, første vagt, hundevagt, dagvagt og formiddagsvagt. For at folkene ikke skulle have den samme vagt hver dag, slog man eftermiddagsvagten og platfoden sammen. Blandt meget andet var det også løjtnanternes pligt at holde opsyn med folkenes renlighed, og at deres klæder var tørre.¹²⁶ Var der kadetter ombord, skulle disse i deres oplæring deltage i arbejdet.¹²⁷

Næste gruppe i mandtalslisterne var de såkaldte betjente. Den først omtalte af disse, præsten, var trods den store guds frygt, artiklerne vidner om, imidlertid som oftest skåret fra ved overgang fra største til mellemste bemanning. Skibenes kirurger figurerede ligeledes under betjentene. Reelt var det overstyrmanden der sejlede skibet. Han stillede med sit eget udstyr: kvadrant, søbøger, kort etc., og førte styrmandsjournalen ombord.¹²⁸ Under chefen forestod han "*Skibets Sejlads*", idet han satte kursen og foretog de for navigeringen nødvendige observationer.¹²⁹ Indtil 1736, hvor de faste styrmænd blev indført i flåden, havde man hidtil benyttet skippere til at sejle skibene, men med brugen af enrollerede folk (se senere) til styrmænd blev de faste styrmænds rolle mindre, og flåden ophørte med at bruge dem under den sidste Englands-krig.¹³⁰ For at få sit enrolleringspatent ombyttet med et styrmandscertifikat, skulle den enrollerede kunne dokumentere kendskab til "lange" ture, f.eks. til Vestindien, kende Østersøen og Kattegat samt aflægge prøve for skipperlavet.¹³¹ Blandt styrmændene på de fem togter var Christianias 3. styrmand og begge Fyllas styrmænd enrollerede folk.¹³²

Til at forestå skibets korrespondance samt at føre kommando-, justits- og økonomiprotokollen havde man kahytskriveren/skibssekretæren. Han førte skibets penge- og inventar-

regnskab, men derudover var det ham pålagt at oplæse Krigs Artikels Brevet for de menige, så disse var underrettet om deres pligter.¹³³

Proviant-Skriveren, fra 1794 Skibs-Proviant-Forvalteren, var ansvarlig for de provianter og klædningsstykker, der kom ombord på skibet. Han skulle redegøre for forbruget ombord og førte rullen over kommende og gaaende, der viste til- og afgang fra besætningen ved sygdom, dødsfald, deserteringer osv.¹³⁴ Denne vigtige person er nærmere beskrevet under kapitlet forplejning. Foruden nævnte personer kunne håndværkere tages i tjeneste som betjente.¹³⁵ I Nid Elvens og Freyas mandtalslister er hofmesteren, kahytskokken, bageren samt tjenere opført i denne kategori, mens de i tilsvarende liste fra Fylla er opført som *domistiquer*.

Som ansvarlig for arkeliet (rum med artillerigods) var det pålagt over-kanonèren at føre regnskab med alt artillerigods. Han sørgede for, at krudtet blev stuvet forsvarligt af vejen, det retmæssige antal karduser (krudtladning i papir) fyldt osv.¹³⁶ Skulle skibet virke efter hensigten, var det vigtigt, at kanon-besætningerne var øvede. Til at sikre dette var det pålagt over-kanonèren, kanonèrerne og under-kanonèrerne, at "*exercere Mandskabet i at drille med Canonerne*".¹³⁷ De menige artillerister, konstablerne, var alle faste folk af divisionerne. (dette gennemgås senere i kapitlet) I tilfælde af kamp indtog de pladsen som kanon-kommandører, men deltog også i manøvreringen med sejlene. Nogle af frimændene (beskrevet senere) var konstabler og fungerede som matroser på skibene, som de var udkommanderet til.¹³⁸

Til at forestå udbedringer på skibene på togterne var der på hvert skib et antal håndværkere. Det var over-tømrerens arbejde at se efter om noget på skibet eller rundholterne var beskadiget og derpå få det udbedret, ligesom han skulle være opmærksom på, hvornår det var nødvendigt at pumpe skibet læns. Sejlmageren skulle efterse og reparere sejl, der var skørnede, og holde opsyn med at vahresejlene (reserve sejlene) ikke led skade ved fugt eller utøj. Var der en corporal ombord, var det hans ansvar, at håndvåbnene var i brugbar stand, mens der til at holde opsyn med det store antal fade, skibene indtog med forsyninger, var en bødker ombord.¹³⁹ Opført under håndværkerne var også skibskokken.

Underofficererne omfattede bådsmanden, skibmanden, disses mather/hjælper samt kvartermestrene. (Matherne skulle efterleve de ordrer deres ovenstående befalede dem. Men var matherne de eneste ombord, overtog de ansvaret for området.) Bådsmanden var ansvarlig for rigningen og dens tilstand foruden takkelgods, tovværk samt hvad der i øvrigt krævedes til selve skibet, over hvilket gods han skulle føre regnskab.¹⁴⁰ Desuden var arbejdet på dæk og til vejrs hans ansvarsområde, og han skulle efterleve officerernes befalinger derom. Hans privilegium var selv at udvælge de bedste folk ombord til sine gaster. For et 40 kano-

ner skib som Freya var det 2 bakker (beskrevet senere), og når skibet lå til ankers, var han fritaget for vagt.¹⁴¹ Den ansvarlige for opsyn med lasten samt anker- og kabeltove var skibmanden. Som bådsmænd måtte han udvælge en bakke, der ellers skulle udføre arbejde som bådsmændsgaster, og var ligeledes fritaget for ankervagt.¹⁴² Kvartermesteren var den underofficer, der var i tættest kontakt med de menige. Han skulle sørge for "*Orden og Skik*".¹⁴³ Dette skabt ved med: "*Kiærlighed see at vedligeholde og stifte Eenighed og Rolighed; med Aarvaagenhed, Alvorlighed og Drift hindre alle Forseelser og Mishandlinger; uden frygt for nogens Vrede og Had i Forvisning om Haandhævelse melde det for den Vagthavende Officer, og i alle Ting stræbe selv ved hans Commando og gode Opførsel at vinde Chefens og Officiernes Yndest.*"¹⁴⁴ Artiklens ordvalg forekommer på rammende vis at give udtryk for det samspil, der ønskedes opnået mellem kvartermesteren og den menige besætning. Det var hans pligt at sørge for, at især de uvillige blev sat i arbejde, gå med i mærset ved rebninger, sørge for renlighed mellem dækkene og folkene selv, og se til at folkene overholdt skiftene ved pumpning.¹⁴⁵ Til at besætte underofficerernes pladser ombord var det ikke unormalt at bruge enrollerede folk, især som kvartermestre. På Christiania var én af kvartermestrene enrolleret, mens der på Fylla var enrollerede blandt kvartermestrene og en bådsmandsmath.¹⁴⁶

Den største enkeltgruppe ombord var naturligvis matroserne, som optog de fleste pladser ved stykkerne. For matroserne og konstablerne angav baksrullen besætningens inddeling i bakker á 8 mand og tillige anvisning på hver enkelts køjeplads.¹⁴⁷ Det menige mandskab spiste og sov sammen i bakkerne, mens der til hvert kvarter blev udtaget 4 mand af hver bakke. Den dag mandskabet kom ombord, blev de fordelt i baksrullen, hvilket imidlertid kun er omtalt i Freyas og Fyllas journaler.¹⁴⁸

Flåden opererede med tre befarenhedskategorier, hvor der krævedes 6 års erfaring for at blive benævnt helbefaren, 4 år som halvbefaren og endelig 2 år for at være søvant matros.¹⁴⁹ Konstablernes befarenhed fungerede efter samme fordeling.

Til at besætte matrosernes pladser ombord gjorde flåden brug af både faste folk og enrollerede. De faste folk var hvervede fra riget og stod i tjeneste i en årrække. De var inddelt i divisioner, hvoraf der i perioden fandtes 4, der foruden matroser bl.a. omfattede underofficerer, tømrere, tambourer og artillerister. Hver division var atter inddelt i kompagnier, hvorfra et antal folk måtte tjene på koffardiskibe. Disse kaldtes frimænd og skulle efter 1½ år indtræde i divisionerne igen, men kunne også indkaldes efter behov.¹⁵⁰ Under divisionerne hørte også drenge og opløbere. I mandtalslisterne er det kun drengene, der er opført, mens opløberne, drenge udtaget til bådsmandsbakkerne, således at de med tiden ville blive gode matroser, figurerer som søvante.¹⁵¹

Skulle mandskabet til flåden holdes året rundt, ville det naturligvis være en meget bekostelig affære. Derfor enrollerede man hvert år de nødvendige folk blandt kongens "tro undersætter" i købstæder med tilknytning til søen og i sølimitterne, hvor mændene i alderen 16-50 år var skrevet op i søhovedrullen, hvortil der fandtes en ungdoms- og en ekstrarulle for hhv. unge indtil 15 år og de over 50.¹⁵²

Riget Danmark-Norge var delt op i distrikter, hvor mændene blev opført i rullerne med navn, alder og fødested samt et løbenummer og et patentnummer. Disse oplysninger fulgte manden i hele hans tjenestetid.¹⁵³ Antallet af folk fra de norske distrikter opskrevet i hovedrullen overgik klart antallet for den resterende del af riget. Dette forhold afspejlede sig imidlertid ikke nødvendigvis i, hvor mange af de enrollerede der faktisk blev udskrevet til tjeneste.¹⁵⁴ På de skibe hvor vi kender besætningernes sammensætning, var fordelingen af enrollerede, som det fremgår af bilag 5a, yderst forskellig. Således oversteg andelen af norske udskrevne på Christiania og Freya klart forholdet mellem det samlede antal udskrevne i hhv. 1780 og 1794, det modsatte var tilfældet på Nid Elven, og forholdet mellem danske/norske matroser på Fylla svarede ganske godt til antallet og fordelingen af folk der skulle udskrives iflg. kongelig resolution i 1804.¹⁵⁵

Om hvorvidt den ene gruppe søfolk, faste eller enrollerede, var bedre egnet end den anden, skrev Garde: "*at de Antagne ingenlunde vare nyttigere for Tjenesten end de Indrullede*".¹⁵⁶ I samtiden ansås de faste folk imidlertid for bedre egnede til de lange togter, da cheferne der foretog disse "... har bemærket at Divisions Mandskabet i Almindelighed kand udholde meere Fatigue endsom de Enrollerede, saa skulle vi troe det nyttig, at saa mange af Mandskabet medgives til sliige skibe som fra Divisionerne, efter Omstændighederne kand afgaae".¹⁵⁷ Selv om der i de fire besætninger hvis sammensætning vi kender, var en faldende tendens i antallet af enrollerede matroser, der udgjorde hhv. 84,2% af Christianias, 70,7% af Nid Elvens, 76,2% af Freyas og 72,0% af Fyllas matroser, er grundlaget for spinkelt til at fastslå, om man fulgte eller havde mulighed for at følge kommissionens idè.

Som nævnt var der forskel på sammensætningen af mandskaberne i forhold til bemandingsreglementernes forskrifter. Af bilag 5 fremgår det, at de søvante matrosers andel på Christiania var 40%, eller det dobbelte af hvad bemandingsreglementet foreskrev. Grunden til denne sammensætning kan have været mangel på erfarne folk, da den politiske situation nødvendiggjorde betydelige udrustninger af flåden, hvilket ikke var tilfældet i 1804, da Fylla blev sendt ud.¹⁵⁸ Selvfølgelig ville man ikke risikere skib og mandskab ved at sende en uerfaren besætning afsted, hvorfor det ekstra antal helbefarne matroser på Christiania måske skal ses som en slags kompensation.

Mændene i sørullerne havde som alle andre undersåtter mulighed for at indsende en supplik, bønsskrivelse, til kongen om alt fra familiære forhold til ansøgning om fritagelse fra tjeneste. Med "Forordningen om Søe-enrolleringen i Danmark-Norge", af 1770 tilgodeså flåden hvis muligt folk med gårdbrug, gamle forældre eller som havde uforsørgede børn at forsørge, fremfor dem der ikke havde sådanne forpligtelser.¹⁵⁹ Som de andre skibe i eskadren ved København i 1759 havde Hvide Ørn ikke nogen soldatesque ombord, og skulle som det ellers var praksis ikke hente soldater i Norge på udrejsen. "*For Soldatesquens Manglende, og til deres afløsning, som på Fregatten Hv. Ørn befindes gamle, gifte samt ere befriede for det Forestaande Togt Andsógende folk, ere efterskrefne Skibe bleven be-Ordrede alle af frivillige i deres stæd at frigive nemlig!-*".¹⁶⁰ Årsagen til denne hensyntagen skal i denne sammenhæng måske ses i lyset af muligheden derfor samt, at Hvide Ørn allerede havde ligget på Københavns red i 6 måneder. Et togt til Vestindien kunne nemt vare op til et år, hvorved folkene ikke kunne varetage de hjemlige forpligtelser, hvilket på sigt måske kunne munde ud i frustrationer ombord. Hvor mange gamle eller gifte der blev udskiftet, er det pga. materialet ikke muligt at komme nærmere ind på. Udskiftningen kunne være en kærkommen lejlighed til at udskifte opsætsige eller svagelige folk. Det sidste synes dog ikke tilfældet, da der først fra d. 20. oktober 1759 er noteret, at svage og syge folk blev udskiftede.¹⁶¹ Således synes forordningen af 1770 at kunne bygge på en praksis i flåden, der blot ikke var nedfældet i faste rammer.

Den sidste gruppe ombord var soldatesquen, der frem til marineregimentets oprettelse i 1798 var sammensat af folk fra regimentet i hæren. Marineregimentet oprettedes for at få en fast søvant enhed. Forholdet mariner-sømand var formentlig ikke det bedste. For at sikre alt gik retfærdigt til skulle de to grupper skiftes til at tage først af maden og som SKA dikterede, at: "*især maae mellem Matroser og Soldater ingen Forskjel gøres, men de skulle alle ansees som eet slags Folk*",¹⁶² tyder på et anstengt forhold. Regimentet blev ingen succes, men snarere et sted hvor hæren, der fra 1799 skulle afstå 2 mand fra hvert regiment for at fylde marineregimentet op, kunne slippe af med opsætsige folk. Dette forhold understreges af, at det fra 1805 kun blev tilladt Livgarden og Jægerne selv at vælge, hvilke folk de afgav til regimentet. Garde karakteriserede da heller ikke korpset som noget positivt, men et "*fremmed Skrabsammen, hvorpaa man ikke kunde stole*".¹⁶³ efterlader ikke de store illusioner om denne gruppe folk. Soldatesquen var som hovedparten af mandskabet delt over de to kvarterer og skulle påtage sig al slags arbejde.¹⁶⁴

Når skibene blev sendt på orlogstogter til Caraibien, kunne det synes fornuftigt, om den ansvarshavende del af besætningen havde kendskab til forholdene derude.¹⁶⁵ Blandt cheferne havde Johan Gether på Fylla tidligere besejlet farvandet som næstkommanderende på Freya i

1798-9, mens Hvide Ørn og Freya hver havde to løjtnanter ombord med erfaringer derudefra, og Christiania og Fylla hver én. Mens det blandt officererne var relativt få, der havde gjort togt derud før, fremgår det af mandtalslisterne, at ingen af styrmændene tidligere havde gjort tjeneste som styrmænd for flåden derude. Men selvfølgelig kan de enrollerede styrmænd have været derude på handelsfartøjer.

Ét er at finde vej på havene, noget andet er kendskabet til de snævre farvande, man sejler i. På Nid Elven, hvor kaptajn Braun anså sin og besætningens manglende erfaring i området som værende et problem, engageredes en lokal mand der kunne fungere som lods. Et hverv han havde haft året før på Lougen. Der blev ligeledes engageret lokale til at lodse på Freya og Fylla, hvor hhv. St.Thomas' og St.Croix' lodser befandt sig ombord under opholdene. Sådanne folk var der ikke ombord på Hvide Ørn, mens Christiania fik bistand fra St.Croix lods til at varpe ind i Bassinen umiddelbart før og efter reparationsarbejdet.¹⁶⁶

Hvor mange af de menige, der tidligere havde sejlet på de Vestindiske besiddelser, og således var bedre vant til det varme klima, er der ikke fundet plads til at bearbejde i denne opgave. Disse folk kan som styrmændene have faret på koffardiskibe, hvorfor en undersøgelse vil være for omfattende i denne sammenhæng.

Som omtalt blev besætningernes størrelse øget i 1785, bl.a. fordi man måtte regne med et vist antal uarbejdsdygtige folk som følge af sygdom etc. Netop besætningernes størrelse var årsag til kritik fra Liv Medicus U.B. Aaskow og professor H. Callisen der i 1780 fandt, at linieskibet Holstens store besætning på togtet 1779-80 til Cap, var årsag til stor sygdom og dødelighed ombord. Kritikken blev imidlertid affejet med argumentet om, at skulle skibet kunne manøvrere og bruge sine kanoner, kunne besætningen ikke være mindre.¹⁶⁷ Netop for at bedre besætningens forhold på de lange rejser, blev det i 1799 pålagt Reglerings- og Takelagekommissionen at udarbejde nye skytruller for 40-kanoners fregatterne af Freyas klasse. Dette enten ved at formindske bemanningen i det eksisterende bemandings-reglement eller ved at udskifte det 18-pundige skyts med 12-pundige. Arbejdet resulterede bl.a. i, at Thetis, der afløste Freya på stationen, var bestykket med 12-pundige kanoner i stedet for 18-pundige og havde en besætning på 305 mand, 32 færre end bemandingsreglementet foreskrev.¹⁶⁸ At Iris, da togterne til Vestindien blev genoptaget i 1801, var udrustet med 18-pundige kanoner og en besætning på 336 mand, må tillægges den store dødelighed der var på Thetis' togt i 1799-1800, hvorfor forsøget nok må betegnes som alt andet end succesrigt. (omkring dødeligheden se bilag 10) Den store dødelighed skyldtes, en hærgende epidemi i Vestindien, og havde besætningen været større, ville dødeligheden formentlig have været ligeså.

Ud fra et sundhedsmæssigt synspunkt kunne besætningernes antal skabe bekymring. Deres antal betød en lettelse i arbejdet, idet matroserne var flere om at dele hverdagens arbejde.

Til at belyse hver mands effektivitet er antallet af matroser sat overfor skibenes drægtighed. (se side 24) For at have et sammenligningsgrundlag, i dette tilfælde med Asiatisk Kompagnis skibe, er læstetallene omregnet til kommercelæster (kmcl) på 5200 pund, og effektiviteten af hver mand målt i antallet af mand pr. 100 kommercelæster. I nedenstående tal er de 10 ekstra matroser på Hvide Ørn iberegnet.

	Kmcl	Besætning	Heraf matroser	Mand/100 kmcl	Matroser/100 kmcl
Hvide Ørn	281	176	127	63	45
Christiania	256	174	101	68	39
Nid Elven	125	74	41	59	33
Freya	506	330	227	65	45
Fylla	188	111	61	59	32

Ovenstående tal illustrerer, hvorledes en større besætning betød en mindre arbejdsbyrde for hver enkelt mand. Da det primært var matroserne, der gjorde det fysiske arbejde ombord, er deres tal naturligvis de mest interessante. Den manglende forskel i Hvide Ørns og Freyas tal må bl.a. bero på den usikkerhed, der hersker omkring Hvide Ørns egentlige bemanning, samt at den blev bemandet med de 10 ekstra matroser.

Sammenlignes ovenstående tal med tilsvarende for Asiatisk Kompagnis skibe, tegner der sig et klart billede. I sammenligningen er der taget højde for skibenes størrelser og tidspunktet, hvor togtet blev foretaget. Dette af hensyn til den reduktion, der mod århundredets slutning fandt sted i matrosernes antal på Asiatisk Kompagnis skibe, mens det modsatte var tilfældet på fregatterne. Derudover skal det nævnes, at Asiatisk Kompagni ikke benyttede så små skibe som Nid Elven og Fylla. Forholdet mellem skibene viser, at hvor Hvide Ørn havde en ratio på 45 matroser/100 kmcl, havde Asiatisk kompagnis skibe i denne størrelse i tiden omkring 1760 en ratio på mellem 27 og 31 matroser/100 kmcl. For Christiania var forholdet 39 matroser/100 kmcl, mens det for CronPrincen af Dannemarc II på 245 kmcl, i 1773 var 26 matroser/100 kmcl. Endelig bliver billedet mere udtalt i Freyas tilfælde, hvor kompagniskibene på ca. 500 kmcl i slutningen af 1700-tallet havde 17 - 20 matroser/100 kmcl, mens Freya havde 45.¹⁶⁹ Billedet, der fremstår af disse få sammenligninger, viser, at byrden pr. matros var langt mindre på flådens skibe end på skibe fra Asiatisk Kompagni. For handelsskibe gjaldt det om ikke at betale flere folk end nødvendigt, mens det på flådens skibe primært var armeringen, der bestemte folkenes antal. Det hører endvidere med til dette billede, at Asiatisk Kompagnis skibe hørte til de sværeste handelsskibe, hvorfor billedet ville være endnu mere udtalt, hvis man sammenlignede flådens matrosers byrde med mindre handelsskibes. Flådens matros havde ihvertfald på det punkt en fordel frem for sine kolleger i handelsflåden.

Mandskabssituationen i Vestindien

Det må have stået alle ombord klart, at der på togter som dem til Vestindien kunne forekomme dødsfald og derved reduktioner i besætningen, og at det kunne være svært at supplere besætningen med nye folk. Dertil kom, at de der kom ombord derude ikke alle var lige interesserede i at tjene på krigsskibene.

Manglen på duelige folk hang nøje sammen med de internationale konflikter, der i væsentlig grad bidrog til den danske handel, hvorved søfolk kunne blive en mangelvare. De gunstige konjunkturer i handelen gjorde hyren på koffardiskibene langt mere attraktiv, end det var tilfældet på flådens skibe. Selv de mest uduelige folk kunne få henved 10 - 15 rigsdaler om måneden i koffarditjeneste, et anseligt beløb, da en helbefaren enrolleret matros i 1798 fik 5 rigsdaler og 16 skilling om måneden.¹⁷⁰

Ikke alene lønnen, men også stationsstedet havde indvirkning på mandskabernes holdning til at tjene kronen så langt fra hjemmet. På frivillig basis kunne de fast stationerede skibe ikke bemannes, hvorfor det var nødvendigt at udkommandere folk. Og skulle folkene på disse skibe holdes fra at desertere, stod det admiralitetet klart, at højere løn var en nødvendighed, da "*fremmede Nationer, der, besynderlig i denne Tid, give svær hyre*".¹⁷¹ Hvad denne løn var eller om den rent faktisk blev højere er ikke nævnt. Et udtryk for modviljen til at tjene i kolonien længere end nødvendigt fremgår bl.a. af, at ingen af Christianias folk ved hjemrejsen ønskede at afløse folk på snauen Lærken, der tjente som fast stationsskib. Afløsningen fandt dog sted kort efter, men med folk fra fregatten Kiel.¹⁷² Uviljen til at forblive derude skal formentlig ses i sammenhæng med den senere behandlede sygdom og dødelighed ombord på Christiania.

I den engelske flåde, der havde store bemandingsproblemer i Vestindien, forsøgte man ved tilbageholdelse af folkenes løn at få dem til at blive ombord. Trods dette valgte mange at tage hyre på handelsskibe eller deserterede til kapere. En udbredt praksis i den engelske flåde var at presse folk til dens skibe. I Vestindien tog man dog hensyn til handelen, og under Syv års-krigen var det ikke tilladt at presse mere end hver syvende mand fra indkommende skibe, således at de lastede skibe før rejsen hjem ikke blev frataget nødvendige folk. Også de danske chefer pressede folk i Vestindien. På denne måde fik kaptajn Thun på Thetis 47 mand ombord som erstatning for hans mange døde mænd.¹⁷³ Men uanset hvordan og hvorfor folkene kom ombord i Vestindien, anså flere af dem sig formentlig som værende presset.

For de aktuelle togter betød Blaa Heyrens endeligt i St. Thomas havn, at divisionsfolkene sejlede med Hvide Ørn hjem, mens Christiania havde fået så mange ombord derude, at to mand kunne overføres til koffardiskibe ved hjemrejsen.¹⁷⁴ På Nid Elven skete der stort set blot en ombytning af mandskab mellem briggen og snauen Ærøes besætning, og bemandsningsproblemer er ikke omtalt i materialet fra Fylla. Derimod var Freyas mandskabssituation ikke så ligetil. Store tab af folk og en del desertationer, se bilag 6, betød bl.a., at Brown var nødt til at tage de til skonnerten Den Aarvaagne afsendte folk tilbage før hjemrejsen. Dette fordi, som han skrev "*ikke tór lade det kome an paa at foretage hiem reisen med med saadan afkortning i mit eget Mandskab*".¹⁷⁵ Af bilag 6 fremgår det, at Iris og Freya i hhv. 1797-98 og 1798-99, var værst ramt af desertationer. Selvom antallet af påmønstrede i Vestindien naturligvis hang sammen med frafaldet, er det bemærkelsesværdigt, hvor mange af disse folk, der senere deserterede fra Freya. En del af Freyas påmønstrede kom som på de andre togter ombord, uden det er noteret hvorfra. Men Peter Jansen, der kom fra en kaper opbragt af Freya, ønskede tilsyneladende ikke at skifte levebrød og forsøgte først at lyve sig fra at være dansk undersåt, og senere deserterede han to gange, efter hvilke han dog blev bragt ombord igen.¹⁷⁶ Af de 10 deserterede på Freya lykkedes det kun 5 at undslippe. Formentlig af hensyn til mandskabssituationen var Brown glad for dette og rapporterede fra Puertorico, at han var "*saa heldig, at faa de 3 Mand udleverete, som under mit sidste Ophold paa Krabben Eyland Deserterede fra mig*".¹⁷⁷ Udslagsgivende for, at ikke flere soldater deserterede, var sandsynligvis, at disse folk nok ville have sværere ved at finde hyre end en befaren sømand.

Skik og orden

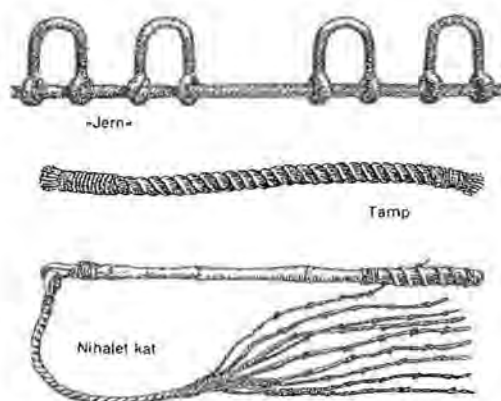
Som omtalt under i kapitel 3, var skibene efter kommandohejsning en selvstændig institution. I en sådan institution, hvor et stort antal mænd levede tæt op af hinanden, var det vigtigt, at disciplin søgtes opretholdt, samt at der blev grebet ind overfor lovovertrædelser. Når en forseelse blev begået, havde cheferne tre sanktionsmuligheder for at imødegå denne, nemlig ved:

- advarsel, trussel eller tilrettesættelse
- revselse
- straf

Den første kategori var mundtlig, mens revselse enten kunne være mundtlig eller fysisk indenfor nærmere definerede grænser. Straf kunne være fysisk, men kunne også udmøntes i form af degradering eller være af økonomisk art. Umiddelbart efter afsejlingen fra Køben-

havn blev relevante søkrigsartikler læst op for mandskabet, hvilket formentlig indbefattede artikler vedrørende forskellige forseelser og straffen for disse.

Den her behandlede periode var mod slutningen af 1700-tallet generelt præget af et voksende humanistisk syn, og i det øvrige samfund fandt en mere human udvikling sted i retsvæsenet.¹⁷⁸ Et fald i antallet af afstraffelser på skibene ville således i nogen grad kunne udlægges som et udtryk for tidens ånd; men de fysiske afstraffelser, hvor folk blev enten kattet eller tampet, fordelte sig på de fem togter med hhv. 9, 14, 0, 52 og 2. Som oftest havde de afstraffede først tilbragt en dag eller nat i bøjen på vand og brød, men bøjen kunne også være straf nok i sig selv.



(illustration fra Nyland p. 38)

Et tegn på, at afstraffelsesmetoderne blev påvirket af samtiden, ses af tillægget til SKA af 1793, hvormed den afstraffede skulle sikres mod varige mén, således at: "*Tampe, altid skal anbringes paa Midten af Ryggen og Skulderbladene, men ikke paa Siderne eller det Tynde af Lænderne, samt at Slagene gives langsomme og med temmelig Intervalle, hvorved de nemlig blive mere følelige, og mindre skadelige.*"¹⁷⁹ Med disse ændringer fandt afstraffelserne sted på en pæl, i Freyas tilfælde på et af spillene, mens det tidligere, som på Hvide Ørn og Christiania, var sket for kanonen, ligesom det blev forbudt at tampe drenge under 16 år, der i stedet skulle straffes med ris; men katning afskaffedes ikke.¹⁸⁰ Velsagtens som præventivt virkemiddel skulle afstraffelserne ske i alles påsyn. Officererne og underofficererne stod på dækket og resten af mandskabet på rælingen og i vanterne. Efter domsafsigelse var det pålagt den vagthavende kvartermester, at "*executere al Straf*" på nær æres og livsstraf, hvor til der behøvedes en bøddel.¹⁸¹

At afstraffelserne kunne mærkes kan der ikke herske tvivl om. Callisen slog til lyd for at ustraffede ikke blev straffet med prygl, da det kunne medføre døden, og A.G. Drachmanns

beskrivelse af en straffet mands ryg, hvor alle konturer og ryggens muskulatur fra skulderblade til de 'falske' ribben, var slettet, og ryggen dannede en blød svulst af underløbet blod med strimer, hvor tampenden var nået, efterlader ikke megen tvivl om mærkbarheden af slagene.¹⁸² Det fremgår ikke af Freyas og Fyllas sygejournaler, at de straffede efterfølgende måtte under lægebehandling. Dog medførte en løjtnants vilkårlige prygl af en drukken mand tilsyneladende et sygeophold i land, og i et af Mangors breve hjem skrev han, at en afdød person før togtet havde været "*syg, snart af kat for Forbrydelser, snart af sviir og Udsvævelser*".¹⁸³

Til at afstraffe folkene med var både tamp og kat i brug på Hvide Ørn og Christiania, som oftest med 27 slag der er det hyppigst omtalte antal i søkrigsartiklerne. Katten var ikke i brug på Fylla og er ikke omtalt i Freyas journal, men kan have været i brug. Både på Freya og Fylla var det som regel 27 slag tamp, der ikendtes i straf, hvilket tyder på, at man overførte antallet af slag til dette afstraffelsesmiddel.

Set med nutidens øjne førte man en hård justits på flådens skibe. Dette begrænsede sig imidlertid ikke til flåden. Fysiske afstraffelser var også en del af livet på handelsskibene, hvis skibsartikler i mange henseender var identiske med søkrigsartiklerne, der skulle forefindes ved skibsråd.¹⁸⁴

Retsforhold

Når lovovertrædelser var begået, skulle der afholdes "*Krigs-Forhør*", hvorefter en "*Krigs-Ret*" idømte lovovertræderen hans straf.¹⁸⁵ Lå skibet ved København uden at være underlagt en eskadre, skulle sager imod officerer og betjente, samt de, der gjaldt livet eller evigt fængsel sendes til General-Auditeuren for derpå at approberes af kongen, hvorimod skibe på langfart af nødvendighed var undtaget fra disse forholdsregler, hvorfor der på togterne til Vestindien kunne afsiges dom af enhver art over samtlige ombord.¹⁸⁶

Det var kahytskriverens opgave, at indføre "*alle anordnede Krigs Forhører og Krigs Retter*" i justitsprotokollen.¹⁸⁷ På denne baggrund kunne det forventes, at de eksisterende justitsprotokoller var spækket med domsafsigelser og nedfældede straffe. Dette er imidlertid ikke tilfældet. Grunden til, at der hverken findes omtale af forhør eller retter over straffesager noget steds, må være, at chefen efter at have fået sagen forelagt straks udmålte straffene. "*Hvad Forbrydelser, som med Straf ere belagde, henviser han til Rettens Kjendelse; Men de, som han kan rette ved Advarsel, Trusel og Tilrettesættelse, eller og ved Revselse, og for hvilke ikke udi sær nogen Straf er bestemt, tillades det ham at see rettede,...*".¹⁸⁸ Dette dækkede fra reprimander af officerer i enrum, tampning af menige til rengøringsarbejde efter måltiderne. Chefen kunne således idømme straffe efter "eget tykke", hvilket flere straffe-paragraffer lagde op til.

At denne form for retspraksis synes at være brugt på alle skibene fremgår af journalerne hvor det som oftest er indført hvem lovovertræderen var, karakteren af overtrædelserne, samt hvilken straf der blev givet for denne. Overensstemmelserne i ordlyden i journalerne imellem, hvad angår overtrædelser og afstraffelser, tyder ikke på, at der i Christianias og Nid Elvens manglende justitsprotokoller skulle være indført forhør, referat fra krigs-retter eller den fuldbyrdede straf.

Chefernes vide beføjelser har betydet, at den enkelte chefs personlighed var af stor betydning. Således kan en del af forklaringen på de mange sager på Freya være, at Brown praktiserede hård disciplin ombord. Iflg. Freyas overkirurg var den nødvendig for opretholdelsen af sundhed og hygiejne, efter at han havde observeret mangel på alle tre dele ombord på Iris i St. Thomas havn.¹⁸⁹ De rene sadister var cheferne dog ikke. Kaptajn Knudsen på fre-gatten St. Thomas degraderedes således som den eneste på togterne til Vestindien i den be-handlede periode. Dette skyldtes imidlertid mangelfuld pleje af de syge og varetagelse af mandskabets helbred i det hele taget.¹⁹⁰

Hvad journalerne ikke omtaler, er de vilkårlige afstraffelser, der selvfølgelig fandt sted i et eller andet omfang. Udover omtalte sag fra Fylla nævner Mangor i sin dagbog, at han måtte prygle sin oppasser, da denne havde været slem.¹⁹¹ Selvom Mangor fik en ny oppasser, er der intet i materialet der tyder på, at disse hurtige afstraffelser fik nogen konsekvenser, hvorfor de formentlig på et eller andet plan har været en del af dagligdagen. Foruden sådanne episoder er det klart, at der ind imellem er faldet drøje og ikke altid berettigede hug fra kvartermesterens følgesvend, tampen. Hvor meget det var ham tilladt at regere under arbejdet og på banjerne, har formentlig været afhængigt af chefens generelle syn på disciplin og straf.¹⁹² Dog må det antages, at utålelig behandling ikke var tilladt, da en sådan kunne skabe en dårlig stemning ombord og dermed medvirke til en ringere disciplin.

Individer og forseelser

Jo flere folk, der var på skibene, desto større må risikoen for brådne kar have været. Antallet af afstraffelser på Freya og Nid Elven synes at indikere en sådan sammenhæng. Dette alene forklarer dog ikke forskellen. Eksempelvis blev blot 2 mand afstraffet med tamp ombord på lineskibet Holstens Kaptogt i 1779-80, hvor Holsten var bemannet med 470 mand.¹⁹³ Det var i særdeleshed soldaterne på Christiania og Freya, der gjorde sig bemærkede i forhold til afstraffelser med hhv. 7 og 20 af de eksekverede afstraffelser. Et utroligt stort antal i forhold til deres andel af besætningerne. Eftersom Christianias soldatesque bestod af udkommanderede folk, kunne straffene være udtryk for generel utilfredshed med tjenesten i flåden, mens det lader til, at soldatesquen på Freya var et skrab sammen af udisciplinerede folk, ganske i tråd med Gardes karakteristik. Blandt soldaterne tegnede enkeltpersoner sig

for flere af afstraffelserne, men ingen i samme grad som menig soldat Reinike, der blev tampet 7 gange på Freyas togt.¹⁹⁴

Søkrigsartiklerne omhandler alt fra mytteri til ukvemsord, som kunne medføre sanktioner. Forseelsernes art på de behandlede togter bestod af et relativt smalt udvalg. Om disse hverdagsforseelser kun forekom på togterne på Vestindien, ved vi ikke, men det skulle synes mærkeligt, om det var tilfældet. Ud fra de forskellige forseelser får vi ligeledes et vist indblik i folkenes hverdag og gerninger. Sat i skema fordelte afstraffelser med tamp eller kat sig på følgende vis for begåede forseelser.

Forseelse	tyveri	I land uden lov	Druk	slagsmål	Ulydig- hed	Deser- tation	Forsøm- melse	andet	uop- lyst	I alt
Hvide Ørn	2	3	1	0	0	0	0	0	3	9
Christiania	2	0	1	0	1	0	1	0	9	14
Nid Elven	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Freya	5	6	8	8	13	1	1	6	4	52
Fylla	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2

Selvom det store antal uoplyste sager på Christiania lader meget stå hen i det uvisse omkring hyppigheden af afstraffelser for enkelte forseelser, forrykker de ikke ved indtrykket af det samlede antal afstraffelser på skibet. Udover disse afstraffelser blev bøjen brugt som straf i 3 tilfælde på Hvide Ørn og 2 på Christiania, og de gange folk blev sat i bøjen på Nid Elven, er de eneste straffe omtalt i journalen. Hvad angik denne straf på Freya, var den også hyppigere end på de andre skibe og 15 måtte i bøjen som straf, mens 2 sad en nat i arrest i deres lukaf, og 2 underofficerer blev degraderet som følge af forseelser. En enkelt af Fyllas folk sad i bøjen for en ukendt forseelse.¹⁹⁵

Hvad der ikke fremgår af journalerne, er graden af det begåede. Hvor opsætsig skulle en mand være før han blev sat i bøjen og hvor grel var forseelsen når han blev tampet for det?

På alle skibene medførte tyveri af indlysende årsager kat eller tamp. "*A thief among the ship`s company destroyed its mutual bonds of trust and loyalty more swiftly than anything else.*"¹⁹⁶ På Hvide Ørn ligefrem bankede man en tilståelse frem, efter hvilken manden straffedes med 27 slag med katten. Metoden findes ikke foreskrevet i søkrigsartiklerne, og netop i en sådan sag synes det besynderligt, at der ikke indledningsvis var afholdt forhør af sagens parter. Straffen peger imidlertid på, at chefen selv stadfæstede dommen, da han for småtyverier op til 2 rigsdaler kunne sætte en vilkårlig straf på op til 27 slag med katten.¹⁹⁷ At matros S. Jensen fik 50 slag med tampen tyder på, at hans tyveri var større end de andre tyverier på Freya, hvor 27 slag tamp var straffen. De 50 slag synes at have gjort det ud for 27 slag med

katten, da det i 1792 blev bestemt, at Den Kombinerede Ret maksimalt måtte straffe med op til 27 slag kat eller 50 slag tamp.¹⁹⁸

Som adspredelse i dagligdagen kunne druk synes forståelig. Der lader da også til at have været nogen forståelse for dette fra chefernes side, da sager, hvor druk skete kort efter ankomst i havn, blot straffedes med en tur i bøjen.¹⁹⁹ At Nid Elvens bådsmand blev sat i bøjen kort efter ankomsten til kolonien og dermed straffedes hårdt for denne forseelse, skal formentlig ses i sammenhæng med den linie, Braun af sundhedsmæssige årsager forsøgte at indprente folkene.

Generelt var druk forbudt ombord. Mødte man "*drukken*" på vagt eller drak sig "*drukken*" på vagten, måtte officerer bøde økonomisk og degraderes på vis tid, mens menige og underofficer kunne revses "*efter Chefens Tykke*."²⁰⁰ At folkene primært drak i havn må tillægges lejlighedsmæssige grunde, men til billedet hører også, at et skib var en farlig arbejdsplads. Druk betød en risiko for én selv, og for dem man arbejdede sammen med. Om det skyldtes mangel på alkohol eller ansvarlighed overfor hinanden, er ikke til at sige, men kun én mand blev afstraffet for druk, mens skibene var under sejl.²⁰¹

I følge Rodger var det ikke den eksterne autoritet, der bedst skabte disciplin ombord. Denne udviste folkene selv, når skibene var under sejl og mandskabet derfor for alles skyld og sikkerhed var nødt til at arbejde som en enhed og adlyde ordrer.²⁰² Det samme billede er gældende fra togterne, hvor ganske få sager fandt sted til søs. Bl.a. blev en enkelt taget i at sove på sin post. Denne forseelse der, alt efter hvor han var posteret, kunne være fatal for skib og besætning, var i søkrigsartiklene udmålt til 27 slag med katten. Manden fik samme antal blot med tampen.²⁰³

En følge af druk kunne være andre former for forseelser på Freya især i form af opsæt-sighed eller slagsmål. I følge SKA måtte man ikke oprippe gammel eller yppe ny trætte, men en egentlig straf er ikke nedfældet.²⁰⁴ Således blev trompetér Nicolaisen alene straffet på Fylla med 27 slag tamp, da han var ansvarlig for klammeriet, mens 3 af Freyas soldater, der i drukkenskab kom i slagsmål blev afstraffet for begge forseelser og modtog 2 x 27 slag med tampen.²⁰⁵ Hvad der er nok så interessant er, at slagsmålene på Freya ikke var blandede, men foregik indbyrdes af soldater og matroser. Dette tyder på en adskillelse af de to grupper, enten frivilligt eller bevidst.

Faren for, at slagsmål skulle eskalere, fremgår af gradueringen af strafudmålingen i søkrigsartiklerne. Den der trak kniv i "*vred Hu*", skulle have kniven sat gennem hånden til stormasten og selv trække den ud.²⁰⁶ Denne bestialske straf blev ikke håndhævet på Freya, hvor to mænd sloges med knive og i stedet blev "*smurte dygtigt*", hvormed må menes tampet eller kattet.²⁰⁷ Af uforklarlige årsager er denne sag ikke omtalt i journalen. Det er den eneste straffesag, Mangor omtaler i dagbogen, og synes som sådan at have været ekceptionel. Der

kan ikke have været tale om, at Brown ikke ønskede at lade andre se, at han ikke dømte efter artiklerne, da de deserterede som oftest pardoneredes, men faldt straffen umiddelbart efter de to mænds opgør, kan det være, man simpelthen glemte at indføre den i journalen. Episoden er et glimrende eksempel på, at søkrigsartiklernes umenneskelige straffemetoder nok ikke havde meget med daglig praksis at gøre i slutningen af 1700-tallet.²⁰⁸

Af hensyn til disciplinen ombord kunne ulydighed overfor en højerestående i hierakiet naturligvis ikke tolereres. Efter omstændighederne skulle menige kattes med 3 x 27 slag over tre dage og arbejde i jern på vis tid, underofficerer degraderes og belægges samme straf, mens betjente skulle bøde økonomisk eller suspenderes, og officerer degraderedes eller afskedigedes i unåde.²⁰⁹ Normalt medførte opsætsighed på Freya straf i form af bøjen eller 27 slag tamp, foruden at en soldaterunderofficer blev degraderet for at blive genindsat senere. Således synes soldat Reinikes opsætsighed at have været af alvorlig karakter, da han efter at have fået 27 slag tamp for druk samme dag fik 54 slag tamp for opsætsighed. De sidste 27 slag skulle tilsyneladende falde dagen efter, men mod lovning på forbedring blev det ved de 15 slag.²¹⁰ Den konkrete afstraffelse er uden sammenligning den hårdeste, der fandt sted på togterne, men som beskrevet tidligere forbedrede manden sig ikke. Af Freyas sygejournal fremgår det, at Reinike efter afstraffelsen var sygeliggende gennem længere tid, men at han led af halsbetændelse.²¹¹

Når skibene lå i havn, var der naturligvis folk, der ikke kunne holde sig fra at gå i land, eller blev inde længere end det var dem tilladt. SKA skelnede mellem de to former, der hhv. skulle medføre katning af den meninge, hvis revselse ikke forbedrede ham, og degradering af underofficererne, mens begge parter skulle revses efter chefens vurdering, hvis nogen blev i land længere end tilladt.²¹² Forseelsens art synes at afhænge af den tid, folkene var inde. Således blev Hvide Ørns bådsmand, skibmand og en kvartermester straffede for kanonen efter at have været i land i 2 dage og 1 nat, mens skibets skibmandsmath senere slap med bøjen for at være i land natten over. Tamp var som oftest straffen på Freya når folk var i land uden lov. Det eneste tilfælde hvor det skete pga. for langt ophold inde, skal måske tillægges, at landloven hvorfra 3 mand blev længere inde end tilladt, var den første givet i over 2 måneder.²¹³

Tiden folkene havde i land, lovligt eller ej, blev formentlig brugt til at dække visse behov. Ikke blot i form af at væde ganen med ung rom, men også seksuelt. Af naturlige årsager satte livet på skibene begrænsninger for dækning af sådanne behov. Blev nogen truffet i "Løstgæst" ombord, skulle "*Qvind-Mennesket overøses med Vand, og saaledes føres i Land*".²¹⁴ Dette skete dog ikke for "*Cathrine og 2 andre Mulatinder*", da disse besøgte Freya, hvilket måske skyldtes, at "*Cathrine besøgte egentlig Brown*".²¹⁵ Var kvinder sjældne gæster på skibene, var mændene det formentlig ikke i horehusene i land. Underligt nok henviser

SKA kun til forholdet mand - kvinde. At homoseksualitet ikke nævnes kunne indikere, at det ikke forekom, hvilket dog synes usandsynligt. I de engelske artikler var "buggery" en af 8 årsager til dødsstraf, og forskellen på danske og engelske søfolk har næppe været så stor.²¹⁶ Udeladelsen af sådanne forhold i artiklerne tyder efter al sandsynlighed på, at emnet var tabu i flåden.

Af skemaet på side 41 fremgår det, at 6 sager medførte straf for andre forseelser. I fem af tilfældene skyldtes det, at fem mand ikke havde tilbragt natten i deres køjer. SKA omtaler ingen straf for denne forseelse, men faldt formentlig, da de således kunne have generet deres kammeraters søvn.²¹⁷ Den sidste straf faldt, før afrejsen fra København, hvor den Kombinerede Ret idømte en matros 50 slag tamp for at forsøge at snyde sin vært for betaling.²¹⁸

Som nævnt var de eneste strafmetoder, der benyttedes på skibene kat, tamp foruden et enkelt tilfælde af ris. Dermed er også sagt, at desertationer ikke medførte hængning fra rå-nokken, hvis folkene kom ombord igen, som SKA foreskev.²¹⁹ Årsagen dertil skal, som beskrevet omkring bemanningen, nok til dels findes i den pressede mandskabssituation, cheferne befandt sig i. Men en anden og måske væsentligere faktor kunne være, at cheferne på dette tidspunkt ikke kunne drømme om at udstede en sådan straf, der måske hørte en anden tidsalder til. På Asiatisk Kompagnis skibe blev der også af hensyn til mandskabssituationen idømt mildere straffe end de henrettelser, skibsartiklerne ofte foreskrev.²²⁰

Tager man karakteren af desertation i betragtning, er det alligevel overraskende, at straf i form af katning eller tamp næsten altid udeblev. På Hvide Ørn blev manden, der kom ombord igen, end ikke sat i bøjen, og af de 5 der kom ombord igen på Freya, tilbragte alle en nat i bøjen, hvorpå de 4 blev pardoneret. Den sidste mand fik 30 slag tamp, men det var også anden gang, han deserterede.²²¹ Egentlig skulle de 3, der deserterede på Crabben Eiland, have været kattet. De slap, hvilket Mangor mente var fair, da de nær var døde af sult på øen og således havde lidt nok. Om dette også var Browns bevæggrund til, at de pardoneredes, er ikke til at sige.²²² Omkring afstraffelse af deserterede, var den danske flåde ikke enestående. Englænderne, der havde utroligt mange desertationer i Vestindien, udstedte bl.a. proklamationer om pardon, for at folkene skulle vende tilbage ombord. Gjorde de det, var straffen som regel af økonomisk art.²²³ Som omtalt under bemanning var det som oftest folk, der blev taget ombord imod deres vilje, der deserterede. I tilfældet med de tre mand der deserterede fra Crabben Eiland, og som alle var påmønstret i København, kan det dog ikke udelukkes at den ekstremt hårde afstraffelse af soldaten Reinike (omtalt tidligere i kapitlet) var udslagsgivende for deres trang til at komme bort. Denne straf fandt sted 2 dage, før de deserterede.²²⁴

En anden forklaring på omfanget af forseelser og dermed følgende afstraffelser på skibene kunne være en sammenhæng mellem togtets længde og udefra kommende påvirkninger. Der synes på Hvide Ørn, hvis togt varede fra 21/11-1759 til 26/7-1760, at være en kon-

centration af afstraffelser i marts-april måned 1760, mens ca. halvdelen af afstraffelserne med tamp fandt sted på Freya i løbet af januar til april, under skibets togt der varede fra 20/6-1798 til 22/11-1799. En årsag til disse koncentrationer kunne skyldes voksende frustrationer som følge af ønsker om snarlig afløsning, men på Freya kan det heller ikke udelukkes, at den store sygelighed og dødelighed, kolonien var ramt af, og som også ramte Freya, havde en indvirken på mandskabet i en eller anden grad.²²⁵

Et samlet billede af de fem togter forrykkes måske for meget af det særligt store antal straffe ikendt på Freya. En sådan skævhed kan i høj grad hænge sammen med enkeltindviders indsats, og dette kan være gældende for såvel lovovertrædere som for dømmende. Da de foreliggende oplysninger ikke giver nøjere indblik i grovheden af de begåede forseelser, er det vanskeligt at vurdere, i hvilket omfang de ikendte straffe er i overensstemmelse med SKA. Generelt kan det fastslås, at de ikendte straffe er meget milde, sammenholdt med artiklernes bestemmelser. Om årsagen hertil kan der på grundlag af det sparsomme materiale kun gisnes, men det må antages, at udviklingen i samfundet i almindelighed i en mere human retning har givet sig udslag i, at de mest brutale straffe som kølhaling, spring fra nokken og nagling til masten overhovedet ikke kom til anvendelse, ligesom tampen stort set afløste katten.

Eksercits

Hvis skibene skulle udgøre en effektiv og slagkraftig enhed, såvel i konfrontationer med fremmede nationers skibe som med kapere, var det nødvendigt, at mandskabet blev øvet i brugen af skibenes våben. Derfor skulle chefen se til, at folkene så snart lejlighed gaves, hvilket næstkommanderende skulle advisere ham om, eksercerede med stykker og håndgeværer og undertiden med klart skib, hvorunder alle skulle indtage deres poster som i tid af batalje efter skytrullen. (se bilag 4)²²⁶

Derudover skulle folkene have lejlighed til at skyde med skarpt efter skive med gevær og tønne med kanonerne. Den eneste gang tøndeskydning er omtalt, er på Hvide Ørn mens den lå ved København, hvorimod skiveskydning med gevær eller pistol forekom på Nid Elven, Freya og Fylla.²²⁷ Udover disse våben skulle folkene lære brugen af granater, hule kugler af jern fyldt med krudt, der kastedes over på modstanderens dæk og sprang, samt at skyde med pistoler og at bruge entrebiler, hukkerter og piker, der benyttedes ved entring af et andet skib. Kun mandskabet på Fylla eksercerede med granater, og ingen af de andre våben på nær pistol blev brugt i øvelsesøjemed på skibene.²²⁸

Som beskrevet under kapitlet - Skibene - skulle der et aneligt antal mænd til at betjene skibenes skyts. Til Freyas 18 pds. kanoner var det iflg. mellemste bemanning 11 mand, der

hver havde deres nummer og placering ved kanonen, hvilket var nedfældet på en skytseddel anbragt ved pjecen.

- kanonkommandøren (altid en konstabel) stod bag kanonen
- vicekommandøren (en matros) stod på venstre side af kanonen
- laderen stod på højre side nærmest borde
- fjerde mand stod på venstre side og besørgede lunten
- femte mand stod på højre side til at sætte stil-kilen under
- de øvrige folk fordeltes på begge sider af kanonen til taljer og håndspiger. Laderedskab, ladning og skarpt placeredes på venstre side af kanonen. Kobenet placeredes ligeledes på venstre side.²²⁹

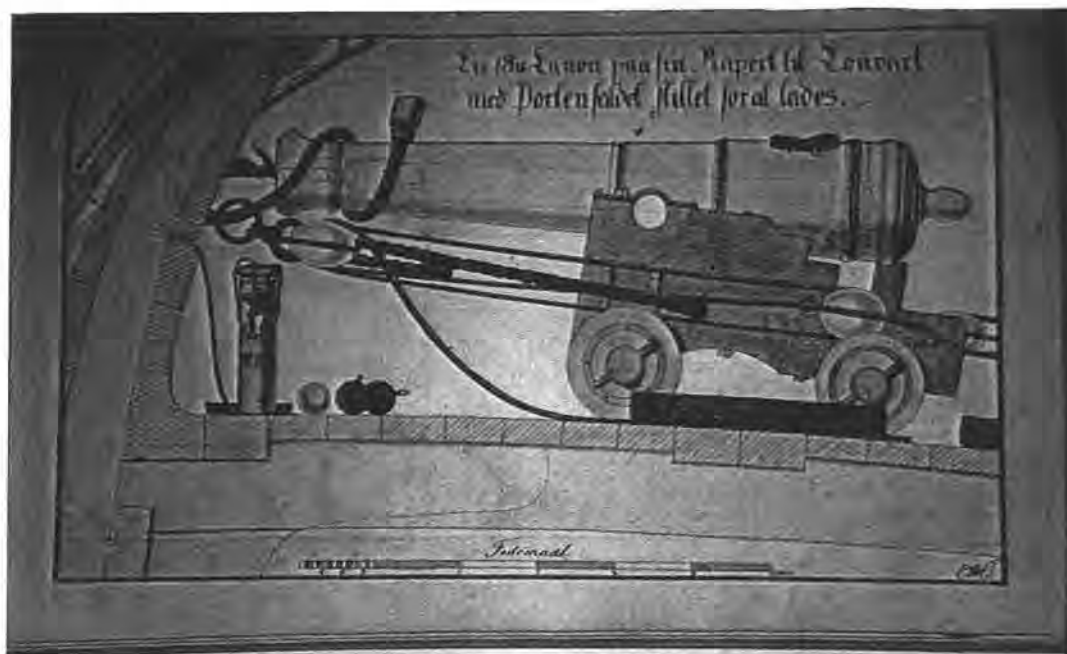


illustration fra J.R.Petersens Cadetbog. Kunstindustrimuseet.

Hver enkelts arbejde omkring kanonen er udførligt beskrevet i SKA. Ved kommandoen "*klar overalt*" indtog alle deres pladser, hvorpå taljerne beordredes løsnet, og spejlet (træprop i kanon-mundingen) blev taget ud af kanonens munding.²³⁰ Kommandøren fjernede derefter plat-loddet (dække over fænghullet), stak hul på kardusen (cylindrisk papirpose fyldt med krudt) gennem fænghullet med rømmenålen (rensenål), strøg denne på hånden for at se, om den havde været nede i krudtet, og fyldte fænghullet med krudt. Derpå blev kanonen indstillet efter kommandørens befalinger. Kilen skulle give kanonen den korrekte grad, og med håndspigerne baksedes den ind i korrekt retning. Når kanonen var indstillet, beordredes "*Blæs af Lundten*", hvilket fjerde mand foretog vendt midtskibs, hvorpå alle trådte til side. Efterfølgende beordrede kommandøren "*Fyhr*" som fjerde mand straks gav. Ved "*Blind*" økserits måtte man bringe kanonen ind igen med taljer i stedet for kanonens rekyl. Dette kunne ligeledes være tilfældet, hvis det var læ-sides kanoner, den side vinden krængede skibet

over imod, der blev afskudt. Derpå beordredes "*Laderen ud*" og "*Visk af Canonen*". Viskeren førtes et par gange ind og ud, hvorpå laderen drejede den rundt ved bunden og tog den drejende ud. For at kvæle eventuelle gløder i bunden af kanonen, der kunne antænde krudtet under ladningen, satte kommandøren hånden for fænghullet under viskningen. Ved "*Cardusen ind*" førte laderen denne ind med ansætteren, hvilket efterfulgtes af en forladning, kugle samt endnu en forladning. Kunne man af hensyn til fjenden ikke have porten åben, igennem hvilken laderen kunne regere med visker og ansætter, benyttedes i stedet en tovvisker, i hvis anden ende var fastgjort et ansætterhoved. Pjecen var nu klar til at blive hevet i borde. Når eksercits ophørte, surrede kanonen.

Det var Arkeli-mesterens/kanonérens ansvar at eksercere mandskaberne i at drille med kanonerne, således at kanonkommandørerne og vicekommandørerne selv var i stand til at undervise andre. Eksercitsen på skibene var naturligt nok, Hvide Ørn undtaget, koncentreret på udrejsen. Under sit ophold som vagtskib ved København eksercerede Hvide Ørns mandskab i alt 22 gange i våbenbrug.²³¹ En faktor, der kunne virke hæmmende på omfanget af eksercitsen, var vejrliget. Det er derfor overraskende, at kun Freyas folk i ekstraordinær grad blev sendt til kanonerne i øvelsesøjemed under den rolige sejlads i Passaten. Af de ialt 21 gange der ekserceredes på Freya før afrejsen og på udrejsen, fandt det i de 12 tilfælde sted i Passaten. To af dagene skete det endda 2 gange, og under den sidste eksercering i Passaten, der skete som i tid af batalje, blev der afskudt 76 svære skud.²³² At eksercering ikke fandt sted på Christiania eller Nid Elven, efter at Madiera var passeret, kan skyldes, at mandskaberne da ansås for tilstrækkeligt trænede.

Intensiteten i ekserceringen dalede da også på skibene efter ankomsten til Vestindien. Hvide Ørn undtaget, hvor eksercering ikke fandt sted før efter ankomsten til St. Thomas. I det ofte kaperfyldte farvand var der til gengæld rig lejlighed til, at mandskabet blev øvet og fik erfaring, når de skød efter mistænkelige sejlere eller slog alarm ved mødet med fremmede nationers krigsskibe og kapere samt konfrontationer med sidstnævnte. Således synes den månedlige eksercering på Nid Elven at hænge sammen med, at skibet primært tilbragte tiden i havn og sjældent kom i sådanne konfrontationer.²³³

Normalt eksercerede mandskaberne i 1 til 2 timer. Undtagelsesvis måtte Hvide Ørns folk d. 19. marts 1760 øve hele 4 timer, hvilket de følgende dage blev reduceret til 3 og derpå 2 timer. Denne pludselige iver kan hænge sammen med, at generalguvernør Pröck netop havde anmodet Bille om assistance til at fjerne 3 kapere, og at mandskabet ikke havde øvet i våbenbrug, siden man lå på Københavns red og derfor måske var lidt rustne i betjeningen af skytset.²³⁴

Ser man på omfanget af eksercering eller klart skib øvelser på skibene, fandt det på de fem skibe sted hhv. 10, 10, 17, 41 og 13 gange. Dertil kom et antal gange, hvor folkene blot

mønstreredes til kanonerne. At forskellen fra Freya til de resterende skibe var så stor, skyldtes bl.a., at soldaterne ofte blev sat til at eksercere alene. Ialt 16 gange var dette tilfældet. Dette var i Vestindien sandsynligvis for at sætte dem i arbejde, når skibet lå til anker, samt for at disciplinere disse ofte genstridige personer. Trods den større intensitet der var i ekserceringen på Freya, var bedre præcision i beskydningen stærkt ønsket under fregattens jagt på kaperskonnerten The Trimmer. Efter "*nogle og 20 feylskudte kugler bleve __ endnu hidsigere og lod skyde med kartetsker, som da tilsidst ramte, og hullede hans seyl*".²³⁵ Da kaperen blev opbragt, var der ialt affyret 34 skarpe skud fra Freya.

Udover ekserceringen var det arkeli-mesterens/kanonérens ansvar at fylde et antal karduser, der blev lagt i krudtkisterne. For at krudtet ikke skulle brænde sammen, vendte han og hans folk dem én gang månedligt i overværelse af en officer, mens alt lys og ild i skibet var slukket af hensyn til den store brandfare.²³⁶ Før skibenes afrejse fra København afblæstes kanonerne, mens selve ladningen med skarpt fandt sted på forskellige tidspunkter umiddelbart før og kort efter afrejsen. Når der blev slået alarm ved møde med fremmede skibe, var det nødvendigt, at ladningerne var i orden. Derfor efterså arkeli-mesteren/kanonéren og hans folk ind imellem kanonernes krudtladninger, og fandt man krudtladninger, der var beskadigede, blev disse smidt overbord. Dette forekom på alle skibene, og på Fylla blev hele 13 krudtladninger smidt overbord, første gang ladningerne blev efterset.²³⁷ Foruden kanonerne var det arkeli-mesterens/kanonérens pligt at efterse hånd-geværerne, og geværrensning var en ofte forekommende beskæftigelse for folkene, der havde det almindelige ansvar med skibenes skyts.

Selve omfanget af eksercering på skibene kan synes overraskende lavt. De "*daglige*" og "*bestandige*" øvelser, som Ventegodt og Askgård omtaler, var således langt fra hverdag på de gennemgåede Vestindientogter.²³⁸ Kun på Freyas udrejse, som Askgård bl.a. bygger sin artikel på, synes dette at have været tilfældet. Den samme tendens ses på Hvide Ørn under opholdet på Københavns red. Således skete der, som det fremgår af note, et markant fald i omfanget af eksercering over de 4 måneder. Forskellen skibene imellem må hænge sammen med den enkelte chefs vurdering af nødvendigheden for eksercering, og af at man i flåden endnu ikke havde udarbejdet et reglement for ugetjeneste.

Arbejdet med skibet

Da skibene blev fremdrevet af sejl var det naturligvis arbejdet med at betjene disse, der var mest tidskrævende til søs. Alt efter vejrlig, vindretning og skibenes styrede kurs skulle sejlføringen justeres.

Arbejdet med at rebe eller beslå de store råsejl, når sejlføringen reduceredes, til hvilket folkene på hvert kvarter var inddelt i såkaldte rebnings- og beslåruller, foregik ved, at folkene fra beslå- eller rebningsrullen, stående på perten (et tov ophængt under råen) lå indover råen og kæmpede med de kræfter, der var i sejlet, alt imens de hev det op. Dette arbejde skete i samarbejde med folkene på dæk, der firede på skøder og bugliner (tove der trak i sejlenes sidelig) samtidig med, at andre trak i sejlenes givtove og gårdinger (tov i sejlets hjørner hvormed det haledes til råen og tov eksempelvis i sejlets underlig til råen). Dette samarbejde krævede kommunikation, der naturligvis blev besværliggjort i mørke eller hårdt vejr. Når råsejlene skulle rebes, blev råen firet ned alt efter hvor mange reb, der skulle tages ind (et, to eller tre), hvorpå folkene til vejrs halede sejlet op og bandt det til råen med rebseisingerne. Var det stagsejl, klyver eller læsejl, der skulle bjerges eller hales ned, skete dette fra dæk med nedhaleren. Vagtkvarterets mandskab var under sejl delt i agtergasterne, der udgjorde 2/3 af vagten, og som havde deres arbejdsområde på skansen med agtersejlenes betjening, og baksgasterne, den sidste 1/3 af vagten, der havde post på bakken til forsejlenes betjening.²³⁹

Når folkene arbejdede til vejrs, var de under opsyn af en kvartermester, for at sikre at alt gik korrekt og forsvarligt for sig, og at folkene hjalp hinanden. Derudover var det hans pligt at få folkene ned igen straks efter endt arbejde. Dette samt folkenes duelighed og ikke mindst det, at man var tilstrækkeligt mange om arbejdet, må ses som mulige årsager til de relativt få dødsulykker, der trods alt var i forbindelse med arbejdet i riggen. Det var ligeledes kvartermesteren, der ved manøvrer med skibet fordelte vagtsfolkene til arbejdet "*efter Søemands Skjønsonhed*", hvor de bedst befarne blev valgt til at kaste los.²⁴⁰

For at øve mandskabet i arbejdet med sejlene eller anden betjening skulle skibets næstkommanderende gøre chefen opmærksom på, når der var tid dertil. Sådan eksercits er på de fem togter kun omtalt én gang i forbindelse med eksercering med skytset.²⁴¹ Dette kan skyldes, at folkene allerede under skibenes klargøring i København og sejlads i de snævre hjemlige farvande fik rigelig træning i arbejdet ombord, såvel på dæk som til vejrs.

Som beskrevet i kapitlet om udrejserne blev vejrforholdene generelt bedre, så snart passatvinden var fanget. Dette betød, at arbejdet med sejlene reduceredes, hvilket tydeligt fremgår af skibenes journaler. Følgende er det passerende på Hvide Ørn d. 1. februar 1760.

*"FM kl ½ Et sadte boven Læseil til agter om Bagbord,
kl 4½ satte under Læseil til for om Bagbord!-
kl 8te Hengde store Merseil op at Luftes!-
EM kl 7½ pompet Lens 400 Daabelte steeg
kl 8 1/4 indtog Boven Læseil
agter paa begge sider, og under Læseil ind for om bagbord!-"*²⁴²

Efter de ofte kolde og kontrære vindforhold i europæisk farvand må denne form for sejlads have været en sand lise for mandskaberne. Modsat krævede sejlads i Vestindien under

kryds eller kaperjagt konstant forandring i sejlføringen, ligesom det var tilfældet, når Christiania og Freya forestod konvojtjeneste. Da måtte man undertiden, som det også var tilfældet på Hvide Ørns hjemrejse, brase sejlene bak for at holde de tungt lastede og ofte slet sejlene koffardiskibe i sigte.²⁴³

Et andet arbejde, der primært fandt sted, når skibene var under sejl, og hvor hårdt vejr forårsagede, at søer slog ind over skibene, var at pumpe læns. Det var pålagt over-tømmermanden at meddele, når det var nødvendigt at pumpe læns. Til dette arbejde rekvirerede han folk af kvartermesteren, der efter rullen fordelte arbejdet over hele mandskabet. Når pumpningen var tilendebragt, skulle det meddeles til styrmanden, hvor mange stæg, slag med pumpen, der var pumpet, hvilket indførtes i journalen.²⁴⁴ Antallet af stæg er dog kun indført i Hvide Ørns og Christianias journaler.

Det var i særdeleshed udrejsernes hårde vejrforhold, der medførte dette arbejde på skibene. Besætningen på Hvide Ørn pumpede stort set læns hver dag fra ultimo december til ultimo januar 1759-60. Fem gange over 1000 dobbelte stæg, og d. 5. januar hele 2100 dobbelte stæg, hvilket var usædvanlig mange sammenlignet med, at det højeste antal, der pumpedes på én dag under Christianias hjemrejse, var 200 dobbelte stæg. Også Freyas og Fyllas mandskaber sled ved pumperne på udrejserne. På én dag måtte Freya lænsepumpes tre gange, mens Fyllas folk under stormen pumpede konstant i op til 6 og 7 timer. På såvel Hvide Ørn, Freya og Fylla, vankede der som regel ekstra brændevin efter det slidsomme arbejde ved pumperne.²⁴⁵ Under helt ekstreme forhold som på Christiania hvor kulen i skibet under orkanens hærgen blev halvt fyldt med vand, kunne der ikke arbejdes nok ved pumperne. Alle 4 pumper var bemandede og man "*Blev bestandig Ved at Pompe.*" og "*Holdt bestandig Ved at Pompe.*" om hhv. formiddag og eftermiddag.²⁴⁶ Når arbejdet ved pumperne stod på, kom det mandskaberne til gode, at besætningerne på krigsskibene var så store. Ingen faldt døde om af udmattelse, hvilket forekom på datidens handelsskibe. Når der pumpedes i timevis, har det dog været både hårdt og trivielt, og om der var andre end Freyas overkirurg, der deltog i pumpearbejdet for motionens skyld, er tvivlsomt.²⁴⁷

Det første man gjorde, efter at der var ankret i havn, var at udsætte skibenes fartøjer. Hvert skib var udrustet med flere sådanne. Fartøjerne, der blev fremdrevet ved årer, anvendtes til transport af folk, gods og forsyninger til og fra land, til at holde forbindelse med andre skibe til søs, til bugsering af skibene, varpning eller flytning af ankre og selvstændige aktioner. Eksempelvis blev Freya bugseret ind på Funchals red, hvorefter der vankede ekstra brændevin til roerne. Oplæringen af roerne sorterede under kvartermesteren, ligesom han havde ansvaret for, at ingen andre end de tilladte var i fartøjet, og at ingen uden lov forlod dette i land.²⁴⁸

Ind- og udsætningen af fartøjerne var tungt arbejde. En barkasse på 16 årer, som 30-kanoners fregatter af Hvide Ørns klasse medbragte, var 32 fod lang og 9 7/12 fod bred. Formentlig var dette årsagen til, at skibene, når de stod ud på kryds eller for at konvojere, som oftest efterlod de største af fartøjerne (barkasse eller travallie chalup) i land eller ved et andet skib i havnen, ofte et af stationsskibene.²⁴⁹ Da Hvide Ørn og Nid Elven primært lå i havn under opholdet, blev disses besætninger ikke bebyrdet med dette arbejde og ankerletning i samme grad som på de andre skibe.

Til ankerletning krævedes mange folk. Disse blev fordelt til spillet, der ved folkenes betjening af spilspagerne (bomme) blev tvunget rundt, hvorved man vandt ind på ankertovet og lettede ankeret. På Nid Elven og Fylla var spillet kun bemanded på dæk, mens fregatternes storspil mellem mesan- og stormast var dobbelt og blev betjent på batteridæk og skansen. (se bilag 3). At der krævedes flere folk til arbejdet på fregatterne er klart, da disses ankre var væsentligt tungere end de mindre skibes. Eksempelvis vejede daglig-ankeret (ankeret der almindeligvis blev brugt) på skibe af Freyas klasse 3769 pund, mens det tilsvarende anker på Nid Elven vejede 1250 pund, hvortil kom vægten af ankertovet. At arbejdet med at vinde ind på og hejse anker var særdeles hårdt arbejde, understreges af, at Callisen anså det for direkte skadeligt for folkene.²⁵⁰

Ofte er det blot noteret i journalerne, at man gik i gang med at lette eller slet og ret lettede. Anderledes med at varpe skibene på plads i havn eller ud af en sådan. Dette arbejde kunne stå på i timevis som på Christiania, da man varpede ud af Bassinen på St. Croix og var i arbejde med hhv. at lette anker og varpe fra 7 morgen til kvart over 12 middag, hvor ankrene var for kranen.²⁵¹ I et enkelt tilfælde på de fem togter var der imidlertid ikke tid til at lette ankeret, da en kaper overfaldt et skib umiddelbart uden for St. Thomas havn, og Brown valgte derfor at kappe ankertovet og optage jagten med Freya. Denne resolute handling medførte, at flere af folkene i land først nåede fregatten med fartøjerne ved Bukken Eiland. Episoden er dog enkeltstående blandt de behandlede togter.²⁵²

Når skibene lå til anker i havn, formede dagene sig langt mere ens, end det var tilfældet under sejl. Dog var Nid Elvens hverdage langt mere rutineprægede end på de andre skibe. Følgende er det passerende d. 14. januar 1795, men kunne lige såvel have været de fleste andre dage under briggens ophold i havn:

*"FM kl 4 Skiöd af Vagt
kl 5 Udpurret og Köyerne bragt paa Rundholter
Spuled og giorde rent Skib
fyldte endeell Vand i Pompen
hentede 8 tönder Vand
EM Röged Om læe - Pompede Lens
kl 8 tog köyerne ned, og Skiöd paa Vagt."*²⁵³

En sådan arbejdsdag har ikke bebyrdet folkene i særlig grad, men de har formentlig kedet sig bravt.

En ofte forekommende rutine, der ikke fandt sted pågældende dato på Nid Elven, men som ellers forekom hyppigt på såvel briggen som på Christiania, Freya og Fylla var, at bramræerne blev taget ned, før vagten blev sat for natten, for atter at blive hejst næste morgen. Dette for at have så lidt rig oppe som muligt hvis uvejr skulle opstå i løbet af natten. At det samme ikke var tilfældet på Hvide Ørn må bero på, at skibets opgave var at vente 90 dage og derpå sejle hjem med konvoj.

Vedligeholdelse og istandsættelse

Alt efter vind og vejr, når skibene var under sejl, eller afhængig af hvor travlt mandskaberne havde, når skibene lå til anker, blev de sat til at pille eller plysse værk (gammelt tovværk der skilles og bruges til forskellige gøremål) eller "*Skibmande*" (forfærdigelse af forskellige redskaber såsom seisinger og matter af gammel tovværk). Disse arbejder, der skulle gøres, har formentlig også tjent til at holde folkene beskæftiget, hvilket vel også var tilfældet med ikke klart definerede gøremål, omtalt som "*Mandskabet udi adskillig arbeide*" eller "*Mandskabet forrettet fornöden skibs Arbejde*".²⁵⁴ Under dette arbejde er blokke etc. formentlig blevet smurt. Vedligeholdelses- og udbedrings/reparationsarbejde fandt løbende sted på skibene under togterne, hvilket omfattede såvel skrog som rundholter (master, rær etc.), takkelage (tovværk, blokke etc.) og sejl.

Som oftest var det i havn, at folkene lopsalvede (tjærede) den stående rig (vant og stag), skrabede, sværtede, malede og gitrede (rengjorde) skrogene udenbords, harpixede stængerne og uførte andet arbejde på skibenes takkelage eller skrog. Sådant arbejde findes omtalt i alle journalerne. Tjæren, der skånedes træ og tovværk mod vind og vand, har i Vestindien ligeledes tjent som værn mod solen. De solsejl, skibene ofte havde oppe under opholdet, tjente således både til beskyttelse mod solen for besætningerne såvel som dækkene. Til arbejdet med at vedligeholde skrogene hørte også rengøring/lutring af vandlinien for begroning. Dette arbejde krævede, at skibet blev krænget, hvilket opnåedes ved at flytte kanonerne over i samme side, hvorved skibet krængede.²⁵⁵

De udbedringer, der løbende skete på sejlene, sorterede under sejlmageren. Det var ligeledes hans opgave at få vahresejlene (reservesejl) ud af deres køjer og på dæk, hvor de blev eftersat for skader og utøj. På Hvide Ørn fandt man, da vahresejl kom på dæk for at blive eftersat, at disse var beskadiget af rotter.²⁵⁶ For at imødegå at sejlene skørnede, og skader dermed lettere opstod, blev de både til søs, men primært i havn, løsnet, således at de kunne tørre.

Opstod der skader, måtte disse såvidt muligt udbedres straks. På Fyllas udrejse led skibets takkelage en del. Blandt andet sprang store bram bardun (støttetov på stængerne/toppen af masten til hjælp for vanterne) i den svære slingren i Passaten, hvorefter den måtte splejse, og fokke- og storevanterne, der havde rokket sig, måtte rettes. Et større reparationsarbejde på skibets takkelage var da også nødvendigt ved skibets ankomst til St. Thomas. Fyllas journal nævner ikke, at der undervejs var folk til vejrs for at efterse for skamfilning. Formentlig har det fundet sted som på Freya, hvis tovværk også led en del på udrejsen, hvor skamfilingsgasterne ofte var til vejrs under sejladsen i Passaten. Disse gaster hørte til blandt de bedste matroser ombord og var formentlig fra bådsmandens bakker.²⁵⁷

Foruden de løbende udbedringer fandt der på et eller andet tidspunkt, ofte umiddelbart før hjemrejserne, et omfattende istandsættelsesarbejde sted. Mest tidskrævende var tømrernes arbejde med at kalfatre skibene. Ved dette arbejde inddrives værk i nåderne, hvorpå værket beges/tjæres, således at skibets dæk eller klædning tætnes. På Hvide Ørn tog dette arbejde tømrerfolkene 4 uger, hvilket der, skibets opgave i Vestindien taget i betragtning, var rigelig tid til. Det resterende klargøringsarbejde begrænsede sig til et par dage.²⁵⁸ Som konsekvens af orkanen der ramte Christiania, måtte skibet gennemgå en større istandsættelse, der varede fra d. 22. oktober 1780 til 20. januar 1781, hvor skibet forlod Bassinen. Tømrere fra land og fregatten Bornholm kom ombord for at hjælpe. Masterne, indkøbt fra et strandet skib, blev rejst, og den ny takkelage blev sat i. Under dette arbejde blev Christiania kalfatret. Op til skibets afrejse var der ikke behov for at bruge mere end 3 dage på at kalfatre, til hvilket fregatterne Kiel og St. Thomas' tømrere var ombord og hjalp med, mens resten af mandskabet arbejdede med rundholterne og takkelagen.²⁵⁹ For Nid Elvens mandskab, der stort set tilbragte hele opholdet i Vestindien i havn, betød klargøringen til hjemrejsen mere travlhed i hverdagen. Arbejdet faldt i to tempi, hvor der først blev skrabet, kalfatret og sværtet. Desuden blev skibet og fartøjerne malet. Dernæst fik tovværk og sejl en overhaling, og da afløsningen ankom d. 16. Juli 1795, var briggen istandsat.²⁶⁰

I den måned Freya blev klargjort, lod Brown nogle folk overføre til Den Aarvaagne, der ellers, som omtalt tidligere, lå uvirksom p.g.a. mandskabsmangel til generalguvernør Lindemanns store utilfredshed. Under klargøringsarbejdet på Freya varede arbejdsdagene fra kl. 5 morgen til omkring 6 aften. Men af hensyn til den stærke sol skejede folkene ud fra kl. 11 eller 12 til kl. 14. Mens sejl og takkelage istandsattes, blev skibet kalfatret med hjælp fra tømrerne fra stationsskibene Irisine og Den Aarvaagne foruden 3 sorte fra land. Denne hjælp forkortede formentlig opholdet i havn, efter hvilket Freya i nymalet stand stod ud på friskningskryds.²⁶¹

Som omtalt var det nødvendigt med et større reparationsarbejde på Fyllas takkelage ved ankomsten til stationen. Senere, i november måned 1804, blev skrog, master og ræer malede.

Kalfatringsarbejdet på Fylla, der fandt sted i april og maj 1804, varede blot 5 dage. Dette skyldtes, at der fra land kom op til 24 "negre" med flåder og hjælp til med arbejdet. Således lå skibet ikke uvirksomt i havn særligt længe, hvilket naturligvis var i de lokale myndigheds interesse. Det arbejde, der løbende var udført ombord, betød, at Gether blot behøvede 8 til 10 dage for at istandsætte skibet til hjemrejsen.²⁶²

Trods istandsættelserne bød nogle af hjemrejserne på endog megen reparation af takkelage og sejl. Christianias "nye" rig afstedkom meget arbejde, bl.a. knækkede store merse rå, og en del tovværk sprang, da stærk storm ramte skibet. Dertil kom, at sejlene for at skånes ofte måtte rebes, da de var meget skørnede. Under opholdet i Norge fik skibet nye sejl.²⁶³ Anderledes fredelige var Hvide Ørns og Nid Elvens hjemrejser. Vejrliget, der var præget af stille luft, har været en del af årsagen for dette, men at begge skibe havde tilbragt så meget tid i havn under opholdet uden slitage ved krydsning til følge kan ligeledes have været en medvirkende årsag. På Freya, der havde opholdt sig en stor del af tiden i Vestindien, var der ofte under sejladsen blevet eftersat for skamfiling. Dette ændredes i starten af hjemrejsen til at finde sted ved hver vagts afslutning. Den megen skade på sejl samt tovværk, der sprang, og efterfølgende måtte hhv. syes og splejse, forklarer denne intensivering i tilsynet med takkelagens tilstand. Tovværk og sejl synes generelt at have lidt en del under det solrige ophold i Vestindien hvortil kom, at voldsom slingren forårsaget af dønninger gav sejl og tovværk kraftige slag. Store dønninger med voldsom slingren til følge ramte også Fylla, da den nærmede sig europæisk farvand, men medførte ikke skader af stort omfang.²⁶⁴

Ikke uventet var vejrliget på skibenes togter af stor betydning for arbejdet ombord. Dette såvel med sejlene som ved pumperne. Andre afgørende faktorer var skibenes opgaver samt forholdene i farvandet. Således havde Hvide Ørns og Nid Elvens besætninger nogle endog meget stille ophold i forhold til de andre skibes besætninger. For Christianias vedkommende var den handelspolitik, der førtes under skibets ophold, indirekte medvirkende til, at dette led så store skader under orkanen. Handelspolitikken under Den Amerikanske Uafhængighedskrig indebar nemlig, at skibet konvojerede under orkansæsonen, hvilket som omtalt tidligere ellers ikke var kutyme. Skaderne og udbedringerne af disse på Christiania viser, hvor omfattende arbejder cheferne skulle være i stand til at klare.

På alle skibene forårsagede vejrlig og slitage skader i forskelligt omfang. Til de store, krævende reparationsopgaver lånte flådens skibe håndværkere ud, mens det lader til, at der først sent i perioden blev stillet folk til rådighed fra land. Således skal den store hjælp, Gether fik til kalfatringsarbejdet på Fylla, måske ses som udtryk for den interesse, de lokale myndigheder havde i, at skibet så hurtigt som muligt kunne udføre sine opgaver i farvandet. En anden årsag kunne være, at man efterhånden ved sejladsen i Vestindien havde erfaret, at

lange ophold i havn kunne være sundhedsmæssigt farlige, og at det gjaldt om at ligge dér kortest mulig tid.

Fritid

Når folkene var i frivagt, måtte de nødvendigvis forsøge at få tilstrækkelig hvile og søvn. Vejrlig og alarm kunne forstyrre dette, når skibene var under sejl. Blev der råbt "*Overalt*" eller slået alarm, skulle alle på dæk, ligesom frivagten kunne blive sat til at gøre rent om læ eller eksercere med våbnene, hvilket vagten var forhindret i. Desværre er det kun Freyas skibsjournal der detaljeret beskriver, hvornår det specifikt var frivagtsfolk der eksercerede.²⁶⁵ En kvartermester sørgede for, at folkene forlod deres køjer når purre-glas blev slået, hvilket skete når det 8'de glas i vagten var halvt ude. Derved kunne folkene være på dæk før vagtskifte. Ligeledes skulle en kvartermester bl.a. for at sørge for nattero til frivagten patruljere om læ hvert glas efter tapto, hvor kun vagten måtte være på dæk, mens alle andre skulle forføje sig til deres køjer.²⁶⁶ Under ankervagt, hvor vagten blot udgjordes af 1/4 af mandskabet, har rigelig hvile ikke været noget problem. Til gengæld deltog alle i arbejdet ombord om dagen. Tappenstreng blev slået og vagten skudt på kl. 20 eller 21, og vagten blev skudt af og reveillen slået, kl. 04 eller 05, hvorpå mandskabet blev udpurret. Disse tidspunkter er de oftest angivne i skibsjournalerne.²⁶⁷ Forholdene om læ kunne som i Nid Elvens tilfælde dog være sådan, at frivagten blev tilladt at sove på dæk. Andre som Freyas overkirurg, fik tilladelse til at sove oppe under skandsen, hvor han i en periode lå sammen med sluproerne i den friske luft, hvilket han synes svært tilfreds med.²⁶⁸

Hvorledes folkene ellers tilbragte frivagterne, ved vi meget lidt om. I den lune Passatvind gik snakken nok livligt på dæk, om hvad der ventede i Vestindien, mens man på hjemrejserne formentlig primært var under dæk i det ofte hårde efterårsvejr. Nogle lavede kunstfærdige småarbejder af rebstumper, mens andre igen brugte tiden til at læse eller skrive brev hjem. Hvor mange af de menige, der kunne læse og skrive, er ikke til at sige. Nok ikke mange. Bønnebøgerne blandt de efterladte effekter hos Hvide Ørns afdøde og de i slopkisterne medbragte på de resterende skibe, viser dog at andre end officererne kunne fordrive fritiden med læsning. Det eneste bevis på, at der blev skrevet private breve hjem, er de bevarede fra overkirurg Mangor. Af sammes dagbog ses endvidere, at han forsøgte, at lære sin oppasser at skrive.²⁶⁹ Et andet tidsfordriv var spil. Ingen effekter er optegnet blandt det efterladte gods. Mens det var de menige forbudt at medbringe terninger og kort-spil kunne officererne tillade sig at spille sålænge, der ikke var tale om "*store Spil*", hvilket Mangors Lombre med flere af officererne altså ikke ansås for.²⁷⁰

Tungvind var et af de punkter, Callisen advarede om i sin afhandling. Måske dette var anledningen til Regleringskommissionens anbefaling om, at der "*Til at opmuntre Mandska-*

bet i deres Hviletid", skulle sendes trompetere med på togt på linieskibene og fregatterne.²⁷¹ Som det fremgår af bilag 5 medbragte Freya 3 i stedet for 2 trompetere. Musikken kunne også bruges som ledsagelse til folkenes dans med hinanden, hvilket ikke bare var til deres opmuntring, men samtidig gav dem motion, hvilket de ikke fik tilstrækkeligt af i hverdagen. Dans var almindelig udbredt på datidens skibe, og Freya har ikke været det eneste skib hvor folkene, menige som officerer, fik sig en svingom, når vejret tillod det.²⁷² Fandtes trompetere ikke ombord, er dansen formentlig blevet akkompagneret af folkene selv, selvom musikinstrumenter ikke er opført blandt folkenes efterladte gods. Mangor beretter ligeledes om, at folkene holdt sig lystige ved leg der, i fald den var fysisk, både har virket opmuntrende samt motionerende for mandskabet.²⁷³

Hvad der yderligere har virket til folkenes opmuntring, var passagen af Tropicus, 23½° N. Da fik skibet besøg af "*den gamle fra Linien*" og hans følge, der på Freya bl.a. omfattede sorte drabanter, en skævbenet jøde og en bjørnetrækker med sin bjørn.²⁷⁴ Begivenheden, hvor dåben markerede, at de døbte blev de erfarnes ligemænd, var samtidig en lejlighed til at give øvrighedspersonerne og andre en overhaling. Dog var kaptajn Brown blandt de få, der ikke blev overdænget med vand fra Freyas mers og svalebaljen ved falderebstrappen. Som afslutning på løjerne blev tre mand engageret til "*Galeyen*" og måtte løbe spidsrod mellem to rækker mænd, der slog dem med skibmands garn. Om dette skyldtes, at de ikke havde villet hønse, hvorved de med penge eller naturalier, der var til mandskabets festivitas, købte sig fri for en hårdhændet medfart, er ikke til at sige.²⁷⁵ Formentlig blev de 4 andre skibe også hjem-søgt ved passagen af Tropicus.

En beskæftigelse, som folkene kunne nyde både i deres frivagt men også under vagt, var at ryge tobak, skrå eller tygge snus. Rygning var p.g.a. den store brandfare på den tids krigsskibe kun tilladt på dæk foran stormasten, i en pibe med hætte. Røg nogen andetsteds oppe, skulle manden revses, og gentog det sig afstraffes med tamp. Derimod skulle straffen, 27 slag kat, falde prompte, hvis man røg om læ.²⁷⁶ Men som det fremgår af kapitlet "*Skik og Orden*" blev ingen taget deri på togterne, eller afstraffet derfor. At denne nydelsesform var udbredt blandt datidens søfolk fremgår af de bevarede debitbøger samt indkøb af sådanne varer.²⁷⁷ Skrå eller snustobak, havde således den fordel at kunne nydes under alle vejrforhold og overalt på skibet, foruden at hænderne var fri til arbejde. Lå skibene i havn, havde mandskaberne ligeledes mulighed for at gå i land, hvis det var dem tilladt.

Landlov

En effektiv måde at formindske eventuelle frustrationer blandt folkene kunne være at lade dem komme i land for at få dækket forskellige behov. I SKA findes ingen regler for, om

folkene havde krav på landlov, hvorfor det har været afhængigt af chefen og den aktuelle situation.

Landlov var et gode for folkene, men behøvede ikke være at det for den generelle situation ombord p.g.a. den ballade druk i land eventuelt medførte ombord. Det kunne også skabe problemer for chefen, hvis opståede situationer i land endte i klammeri med den lokale befolkning eller de lokale soldater, og derved forværre det ikke altid gode forhold til de lokale. Derudover var der faren for at fange en eller anden form for smitte i land, eller at nogle fandt på at desertere.

Officerer og betjente kunne færdes nogenlunde frit, når tjenesten tillod det. Dette fremgår med al tydelighed af Mangors dagbog, hvori det under adskillige datoer er noteret, at han spurgte om lov til at gå i land med det fartøj, der skulle i land. Underofficererne og de menige skulle imidlertid have tilladelse, hvad enten det drejede sig om landlov eller besøg på et andet skib.

Starten på Fyllas togt synes i denne sammenhæng fornuftig, da nogle af folkene efter at have modtaget gage fik tilladelse til at gå i land. En sidste tur mens man var hjemme. Derimod blev mandskabet blot tildelt landlov ved 2 lejligheder i Vestindien.²⁷⁸ Hvorvidt besætningen på Christiania fik landlov er ikke til at sige, da hverken journal eller kommandoprotokol nævner noget derom.

Antalsmæssigt er det ikke muligt at sige noget om landlov for Hvide Ørns og Nid Elvens mandskaber, da disse ikke er noteret i skibsjournalerne. Det fremgår imidlertid af skibenes kommando-/korrespondence-protokoller, at landlov blev givet mindst én gang. I den efterfølgende redegørelse over et slagsmål med lokale og soldater på et værtshus 3. påskedag, hvor det frygtedes, at bådsmænd var slået til krøbling med sabler og geværer, omtalte Hvide Ørns folk bl.a., at de "*hafde deres Velbyrdigheds tilladelse at gaa i Land*".²⁷⁹ Alvoren i den opståede situation fremgår af Billes ironiske skrivelse til kommandanten i Charlotte Amalie, efter at han havde sendt armerede folk i land efter en officer. "*Jeg maae ellers ej forbie gaae at til melde Deres Velbyrdighed, at ieg udi gaar aftes med mange fleere haver hórdt, Tromen Rórre, og Borgerskabet udi Gevæhr, om same er skeet for nogen fremed Capter, eller og noget andet fiendtlig, maatte være udi forventende erbyder ieg mig at assistere Deres Velbyrdighed med ald assistance fra mit skiib, mens hvis det har været for mine Fartóyer er gaaet armerede i Land efter min Ordre, da er det noget som ieg Aldrig har hórt Een Orlogs Mand forbyde,...*".²⁸⁰ Dette højst uacceptable og irrationelle forhold mellem parterne derude, giver Kay Larsen en meget rammende beskrivelse af. "*I det lille Samfund....., kunde Brydninger ikke undgaas, Endda mellem de Danske var der ofte alvorlige Tvistigheder, Landmilitær mod Sømilitær, Embedsmænd og Civile mod Militære, Haandværkere overfor Soldater og Matroser, o.s.v.*"²⁸¹ Dette til tider på alle niveauer anstrengte forhold, antydede

generalguvernør Watterdorff i sin afrejseskrivelse til Braun på Nid Elven. "*.. Herr. Capitainen vil, medens min fraværelse, veedlig holde den gode forstaaelse, som hidtil har hersket, ikke alleene imellem Gouvernementet og den Commanderende Officier af Söe-Magten paa denne, Station, men endog imellem Soldaterne og Matroserne.*"²⁸² Det gode forhold, blev dog rystet, da Nid Elvens kirurg Clausen i voldsomt fuldskab skældte på fortets vagt og fik en temmelig hård medfart under arrestationen og opholdet i arresten. Clausen foregik dermed med et dårligt eksempel for folkene, når det tages i betragtning, at folkene 2 måneder tidligere havde fået en opsang om netop ikke at drikke af sundhedsmæssige hensyn. Af rapporten hvori denne nævnes, fremgår det, at Nid Elvens mandskab fik landlov for bl.a. at bevæge sig, hvilket således ikke bare har været ren fornøjelse men samtidig motionerende og godt for dem.²⁸³

Som det eneste mandskab lader det til at Freyas havde landlov i et måske mere forventeligt omfang. Ovenpå et par travle uger efter ankomsten, hvor skibet blev istandsat, blev der i slutningen af oktober 1798 givet tilladelse til landlov eller visit til andre skibe, hvilket formentlig p.g.a. megen krydsning først blev genoptaget i januar, hvor det fandt sted hele 9 gange.²⁸⁴ En landlov startede umiddelbart efter middag og varede frem til lidt før kl. 20, hvor taptø blev slået. Fandt nogen på at overnatte i land, satte dette imidlertid ikke en stopper for tildelingen af landlov. Anderledes forholdt det sig med desertation, hvilket i februar 1799 medførte, at mændene "kun" fik lov at besøge koffardiskibene i havnen.²⁸⁵ Af Browns rapport fremgår det, at sygdomstilstanden på skibene på dette tidspunkt var bedret i løbet af januar 1799. At det primært var frygten for desertationer, der var bevæggrund for at indstille landlove, ses af omfanget af landlov efter, at de tre mand deserterede fra Crabben Eiland i april 1799. Ingen menige fik derpå i tre måneder tilladelse til at gå i land på nær de konfirmerede d. 7. april.²⁸⁶ Mod togtets afslutning blev der i de sidste 3 måneder givet landlov ca. én gang om måneden, hvilket kan skyldes et ønske fra chefen om at tage et eventuelt pres af folkene.

Desværre er det meget lidt vi kender til besætningernes hverdag, ud over arbejdet på skibene. Imidlertid må det formodes, at de af Mangor noterede hændelser ikke var isolerede tilfælde på Freya. Hvad landlov angår som synes naturlig for at tage et evt. pres af folkene fremgår det tydeligt, hvor afgørende chefens person var for hvor ofte sådanne fandt sted, hvilket ses af omfanget deraf på Freya og Fylla.

Forplejning

Kosten på skibene var en del af mandskabets løn, hvorfor proviantens mængde og kvalitet, var under opsyn fra indskibning til den blev udgivet. Udover at sikre folkene hvad de

havde krav på, var systemet en sikring mod underslæb fra proviantforvalteren, der skulle erstatte hvad der måtte mangle i hans regnskab. Fra 1794 nød han "*Gotgiørelse i Penge for det Overskud af Proviant, som ved den i sin Tid af Revisions-Contoirtet, efter de fastsatte Regler, forfattende Ballance findes at han har havt*".²⁸⁷ Hvad der har virket til proviantforvalterens fordel var, at brødet fra 1794 var frit tilgængeligt samt at der måtte spares på grynene så fremt man lavede for meget grød. Dertil kom, at der evt. kunne spares ved nedskæringer som følge af klimatiske eller sundhedsmæssige hensyn, og forfriskninger erstatte nedskæringerne.²⁸⁸ Kunne mandskabet imidlertid ikke få hvad det havde krav på, modtog det såkaldte sultepenge efter ankomsten til København.²⁸⁹

De øverste i hierakiet ombord modtog kostpenge, hvormed de holdt sig selv med kost. De betjente der ikke spiste ved officersbordet, kunne få skibskost mod at beløbet blev afkortet i kostpengene.²⁹⁰ Indtil 1791 havde chefen bespist officererne og de øverste betjente, hvilket ofte havde medført gnidninger. Det var således en byrde man lettede chefen for, da messen indrettedes således, at chefen fra da af selv holdt bord i sin kahyt, mens officererne af sø- og landetaten, kadetter, præsten, overkirurgen, skibssekretæren og proviantforvalteren indtog måltiderne i arkeliet. De to borde var fælles om kahytskokken og bageren, mens hovmesteren tilknyttedes officersbordet.²⁹¹

Når der blev ringet til skafning, læste en dreng "*Bøn til Bords*" hvorefter folkene gik til sine bakker.²⁹² Om dette skal tages bogstaveligt er usikkert. Såkaldte skaffebrædder, der gik fra rapert til rapert, var i 1829 almindelige på skibene og kan også have gjort det ud for borde på de behandlede togter. Hvad der kunne underbygge dette var, at kvartermestrene, især når folkene havde skaffet, skulle se til at der blev fejtet under raperterne.²⁹³ Var skibene indrettet med skaffebrædder, har folkene i råt eller vådt vejr, måttet sidde eller ligge når de skaffede på banjerne. Under sejl, hvor vagtkvarteret, hverken menige eller officerer måtte være fra dækket hvad end der var noget at udrette eller ej, måtte folkene skaffe på dæk, med hvilke Mangor som følge af søsyge valgte at spise en enkelt gang.²⁹⁴

Organisation af forsyninger

Skibene medbragte ganske anselige mængder proviant, som det fremgår af bilag 7. Til udarbejdelse af dette har det af hensyn til manglende indføringer i Nid Elvens økonomiprotokol kun været muligt at finde sorter fra proviantgården, og af såvel Fyllas økonomiprotokol som proviantjournalen, mangler visse fødevarer til fortæringen bl.a. på udrejsen. Proviantens holdbarhed kunne godt klare et togt på 1½ år, blot den var pakket og lastet forsvarligt, men fysisk var det ikke muligt at medbringe så store partier proviant. Derfor udsendtes nye forsyninger til skibene, hvilket imidlertid blev besværliggjort af den lange forsyningslinie. At

man ikke indkøbte de mest ordinære provisioner i Vestindien, må tillægges de høje priser derude, grundet de handelsmæssige konjunkturer. Kaptajn Bille på Hvide Ørn, valgte da også hellere "*paa Same ved Retour Reisen at Menagere, end at Bringe Hans Kongl. Mayestet udi saa forskrekkelige og uhórlige Omkostninger.*"²⁹⁵

Efterhånden som flåden fik større erfaring i besejlingen af kolonien, synes man at have taget mere højde for at skibenes forsyninger nåede frem i tide. Dette afhang naturligvis også af, at forsyningsskibene ikke blev ramt af uheld, men at man afsendte 4 skibe med proviant til Freya mod et til Christiania og 2 til Nid Elven, kunne hænge sammen med proviantmængderne, men også at skaden dermed blev mindre om et skib blev forsinket. Såvel under Christianias som Nid Elvens togt ankom forsyninger til skibe afsejlet i op til et halvt år tidligere, og forsyningerne til begge skibe blev også forsinkede.²⁹⁶ Da ytringer om mangler ikke findes i materialet fra Fyllas togt synes, trafikken med proviant at have været stabil. At man således med tiden fik organiseret skibenes forsyning bedre, skal formentlig tillægges økonomiske aspekter og indhøstede erfaringer.

Maden

Forplejningen på skibene bar i høj grad præg af de muligheder, man havde for at konservere maden, der begrænsede sig til saltning, røgning og tørring. Dette forhold fremgår af Sø-Spise-Taksten, efter hvilken folkene blev bispist, se bilag 8.

Som det ses, var kosten ikke særligt varieret med sit udvalg af røget flæsk, salt oksekød, ærter, brød og grød, og tilberedningen af maden bestod i kogning. At kødet vitterlig var salt fremgår af, at kokken kun måtte ferske det - lægge det i blød i fersk vand - når rigelige mængder vand var tilgængeligt. Under sejl skulle han "*altid bruge Søe-Vand, og derfor des tiere vande det*".²⁹⁷ Skulle eller kunne en proviantsort erstatte en anden, var det udførligt beskrevet i forbindelse med spisetaksten.

Der skete ikke de store forandringer i den ordinære kost fra 1752- til 1794-spise-taksten. Bergefisk udgik, og brødet blev frit for folkene, mens mængden af brændevin blev øget fra 1 til 1 3/4 pægl ugentligt. Såvel øl som den smørbrik, hver mand dagligt fik udleveret, måtte han selv administrere. Den sædvanlige aftensmad, grød der ofte blev gjort mere appetitligt med svedsker, blev fra 1802 afløst af øllebrød 2 af dagene og erstattet som middagsmad med byggrynssuppe.²⁹⁸

Indtil 1794 blev smuldret brød karakteriseret som uspiseligt, men blev derefter anvendt til øllebrød som erstatning for grød, hvilket skete såvel på Nid Elven som Freya.²⁹⁹ Brødet, almindeligvis kendt under betegnelsen beskøjter eller tvebakker og i protokollerne benævnt som hårdt brød, var som alt andet af den ordinære kost langtidsholdbart. Frisk brød, såkaldt blødt brød, var ombord forbeholdt de øverste og de syge. Skulle frisk brød skaffes til hele

besætningen, måtte det ske hos en baker i havn, hvilket ihvertfald kom besætningerne på Christiania, Freya og Fylla til gode.³⁰⁰

Der er ud fra mængdeangivelserne af mad ikke noget der tyder på, at mændene gik sultne til køjs. Forekommer skibskosten ensformig set med nutidens øjne, var måltiderne nok alligevel højdepunkter i besætningernes dagligdag. Måske bedre end hvad mange enrollerede var vant til. Mange var sikkert aldrig i stand til 3 gange ugentligt at sætte kød på bordet, ja havde måske end ikke råd til dagligt at bruge brænde til køkkenet og dermed få varm mad.³⁰¹

Som konsekvens af den større viden om sammenhængen mellem kost og sundhed skete der store forandringer i skibskosten. Problemet var kostens store saltindhold samt manglen på vegetabilsk føde. Som erstatning for den ordinære kost indkøbte cheferne fersk kød og grønne urter i havn. Når skibene modtog sådanne indkøbte provisioner er det noteret i skibsjournalen, og hvor det lader sig gøre at efterkontrollere i økonomiprotokoller samt proviantjournaler er der overensstemmelse hvad dette angår, på nær i Nid Elvens tilfælde. I dette skibs økonomiprotokol er bl.a. sådanne provisioner af uforklarlige årsager ikke indført. Det fremgår af skibsjournalen at man "*fik kiód og grónt om bord til forfriskning for Mandskabet*"³⁰², hvilket altså gjalt hele mandskabet. Den manglende mulighed for at kontrollere skibsjournalens oplysninger gør naturligvis disse noget usikre. Imidlertid har mandskabet naturligvis modtaget ferske forsyninger på togtet, og hvad der kan underbygge journalen er, at indkøb af fersk føde til hele mandskabet konsekvent ikke er indført i økonomiprotokollen, hvilket derimod og ganske besynderligt, andre indkøb såsom fersk føde til de syge, løg, sukker etc. For Hvide Ørns vedkommende, hvor det ikke er muligt at kontrollere skibsjournalen, antages det derfor ligeledes at have forholdt sig som noteret i denne.

Det fremgår ikke af 1752-artiklerne, hvor ofte fersk kød og grønt skulle indkøbes, men såvel Bille som Stockfleth sørgede for, at det skete ca. én gang ugentligt. En forskel havde måske været forventelig som følge af de 20 år mellem togterne. Årsagen til den manglende forskel kunne skyldes Christianias konvojopgaver samt at der var mangel på sådanne provisioner under togtet, som følge af den store indvandring til øerne omkring 1780.³⁰³ Med udviklingen i arbejdet for bedre sundhed på skibene blev cheferne med indførelsen af spise-taksten af 1794 instrueret om at indkøbe fersk kød og grønt til mandskabet 2 gange ugentligt foruden årstidens frugt og i samråd med overkirurgen, indkøbe hvad der ansås for nødvendigt af hensyn til mandskabets sundhed. Det er således ikke korrekt, når Askggaard skriver, at man med spise-taksten af 1794 intet hørte om indkøb af grønt og frugt.³⁰⁴ For så vidt angik fersk kød og urter, levede cheferne på de 3 togter efter 1794 op til artiklernes ordlyd. På Freya og Fylla fik mandskabet ofte sådanne forfriskninger tiere end 2 gange ugentligt. Hvilke grønne urter der var tale om, er ikke nævnt; men kunne det skaffes var det almindeligt at indkøbe løg, der som nævnt er indført i Nid Elvens økonomiprotokol.³⁰⁵

I kampen mod skørbug havde den engelske læge J. Lind så tidligt som 1753 påvist citrusfrugters gavnlige virkning, og for kirurgerne på den danske flådes skibe blev det i 1789 indskærpet, at "*Om Skjørbugen iblandt Besætningen skulle have yttret sig, da maae han ikke allene til de Syge, men endog til de Friske requirere daglig Overflødighed af friske grønne Sager, Citroner, o.s.v.*".³⁰⁶ Hvad der måske ikke er overraskende, omtales indkøb af frugt ikke i materialet fra Hvide Ørn. Derimod virker det ikke sandsynligt, at sådanne ikke skulle være indkøbt til Nid Elven, hvis chef umiddelbart før afrejsen i et ekstrakt af H. Callisen og U.B. Aaskow, anbefaledes at indkøbe frugt som et middel til mandskabets sundhed i Vestindien.³⁰⁷ På såvel Christiania som de senere togter indkøbtes citroner til forbedring af mandskabets sundhed. Dog ikke i det omfang som anbefales i Regleringskommissionens ekstrakt af 1790, iflg. hvilket skibene burde forsynes med 500 citroner pr. 100 mand om måneden. Om sådanne mængder overhovedet kunne skaffes, er tvivlsomt, og antallet lå væsentligt over det, der blev indkøbt til Freya og Fylla.³⁰⁸ Desværre er intet materiale bevaret fra Nid Elven der kan kaste lys over forbruget ombord af såvel frugt som surkål, sennep og peberrod.

Skulle vegetabilsk føde opbevares ombord, måtte den som andre proviantsorter behandles. Dertil fandt man surkål, strimlet saltet hvidkål, der havde en lang holdbarhed og samtidig var billig, anvendeligt. J. Lind havde i 1750'erne haft svært ved at overbevise de engelske søfolk om spisens gavnlige virkning p.g.a. konservative madvaner.³⁰⁹ Om danske søfolk til start forholdt sig anderledes synes tvivlsomt. Selvom surkål først anbefaledes til brug på de danske skibe i 1781, indgik spisen tidligere i skibenes proviant, som det fremgår af den proviant Christiania medbragte. (se bilag 7) Af samme bilag fremgår det, at Christiania også medbragte sennep og peberrod, der anbefaledes som "*antiscorbutiske Midler*" i Regleringskommissionens Extract af 1790, hvilket cheferne som tidligere nævnt skulle rette sig efter.³¹⁰ Sennep og peberrod blev på skibene uddelt til kødet og flæsket, hviket fremgår af økonomiprotokollerne fra Freya og Fylla, hvoraf det ligeledes ses, at surkål blev udleveret som kost til hele mandskabet. Sålænge surkål blev uddelt på disse skibe, dvs. så det fandtes, skete det omtrent som anbefalet i Regleringskommissionens Extract, 2 gange ugentligt. Som nævnt i forbindelse med bilag 7 mangler oplysninger om visse fødevarer i materialet fra Fylla. Da indkøb af såvel sennep som peberrod ikke skete i Flekkerø på skibets udrejse, må sådanne fødevarer have været ombord fra afrejsen, da de bl.a. udleveredes før ankomsten til Madeira.³¹¹

En anden måde, hvorpå ihvertfald de øverste i hierakiet ombord blev sikret fersk føde, var ved at medbringe levende kreaturer. Høns gjorde turen med på Hvide Ørn, mens kreaturerne på de resterende skibe er ukendte. At de var der, fremgår bl.a. af de medbragte og udleverede klæder til kreaturopvarterne, kaldet plyndregreverne, på Nid Elven, Freya og Fylla. På Freya måtte Brown indkøbe nye kreaturer på Madeira da de fleste af kreaturerne var

druknet under stormene på Freyas udrejse. Dertil kom at fregatterne i Vestindien tog så store kreaturer som stude og okser ombord der blev slagtede til hele besætningen.³¹² At så store kreaturer ikke blev taget ombord på Nid Elven og Fylla kan skyldes pladsmangel.

Kosten kunne også suppleres ved fiskeri, hvilket f.eks. skete kort før Freyas ankomst til Madeira. Desuden var skibets mandskab i land på Crabben Eiland, øen hvor man skovede brænde, for at samle appelsiner og kokosnødder samt fange skildpadder, som iflg. skibets lods skulle findes på øen.³¹³ Det eneste man fik ombord var dog brænde.

Det siger sig selv, at den ordinære skibskost ville have været hård kost for syge folk. Til disse personer var der udarbejdet en særlig sygekostplan. Generelt er det udtalt, at kirurgerne i særlig grad rekvirerede drikkevarer til de syge, såsom brændevin, genever og Madeiravin hvortil kom små mængder the, der besynderlig nok ikke figurerede i 1789-kosten, selvom den er opført i taxten af 1752. (se bilag 8a) Hvad angik fersk føde blev det i 1794 pålagt cheferne, når muligheden forelå, at sørge for daglig tilførsel af fersk kød og urter til de syge. Dette var ½ pd. pr. mand dagligt, hvilket i høj grad blev overholdt, når skibene havde syge eller rekonvalescenter ombord.³¹⁴

Et andet problem af sundhedsmæssig karakter var madens kvalitet, hvor forrådnelse fremhæves. Fordærvede fødevarer skulle kastes overbord, hvis det som smør ikke kunne bruges til smørelse ombord.³¹⁵ Blandt de relativt små mængder proviant, der blev kasseret, var en del af provianten tiltænkt Lougen. Foruden dette blev brød kasseret på Hvide Ørn og Christiania, og over 14 lispund salt oksekød fundet uspiseligt på Freya. Årsagerne til kassation kunne være, at maden var for gammel, af for ringe kvalitet eller dårligt pakket. Dertil kom beskadigelse ved indsivende havvand, hvilket på Nid Elvens udrejse betød kassation af 2 lispund og 12 pd. brød, samt miders og rotters angreb der på samme skib medførte at en del af sygekosten måtte kasseres.³¹⁶ Et var mængden af kasseret mad, noget andet kriterierne ud fra hvilke man definerede, hvornår mad burde kasseres.

På skibene behandlet hér i opgaven fremkom folkene tilsyneladende ikke med mishagstrykninger over maden, ihvertfald ikke officielt. Klagede nogen uden årsag, kunne det iflg. SKA medføre spring fra rå-nokken, tamp eller katning.³¹⁷ Medførte madens kvaliteter ikke klager fra folkene, gjorde kokkens kvaliteter eller mangel derpå det formentlig. Trods vigtigheden af hans arbejde, rangerede han meget lavt i hierakiet. Egentlig uddannet var han heller ikke.

Drikkelsen

Fersk vand spillede en vigtig rolle på skibene, både til madlavning og som drikke til mandskabet. Det var derfor vigtigt at kende forbruget af vand samt skibets beholdning, hvil-

ket skibmanden dagligt skulle indberette. Faren for at løbe tør for vand blev set på med største alvor, og var rationering indført, måtte intet forødes. Skete dette alligevel, skulle skibmanden straffes som for tyveri.³¹⁸ At Stockfleth valgte at gå ind til Madeira, skyldtes netop frygten for mangel på vand, "*saasom Vi paa den tiid ikke kunde Regne at have mere en for 3 a 4 Uger Vand*".³¹⁹

Vand har den ulempe ikke at være særlig langtidsholdbart. Dertil kom, at kvaliteten af vandet ofte var ringe og kunne forårsage epidemier, såsom dysenteri eller andre tarmsygdomme.

Da kilder ikke fandtes på de Dansk Vestindiske øer, opsamlede man regnvand i cisterner, men var dermed afhængig af nedbørsmængden. Under Hvide Ørns togt svigtede regnen og forsyninger måtte hentes på Puerto Rico, der var kendt for sine kilder, hvilket Brown på Freyas forsyningskryds til øen i høj grad benyttede til at få anelige mængder vand ombord.³²⁰

På skibene forsøgte man at behandle drikkevandet med såkaldte luftstryger-maskiner, der via maskinens pumpemekanisme iltede vandet. Denne iltning skulle stå på i 2 til 3 timer før vandets uddeling, men om anordningen havde nogen indflydelse på kvaliteten af vandet, synes tvivlsomt. På Nid Elven og Freya, der havde hhv. én og to sådanne maskiner ombord, har folkene måttet hive i stængerne, hvilket de formentlig ligeledes gjorde på Fylla, hvor man havde en såkaldt "vandrensnings maskine".³²¹ Denne anordning var sandsynligvis det samme som en luftstryger-maskine.

Adskillige andre tiltag blev foretaget i løbet af 1700-årene for at klare og forbedre vandet. Kalk og kulstøv blev foreslået hældt i vandet, men metoden er ikke omtalt i skibenes materiale. Derimod hældte man citronsaft, eddike og mest almindeligt alkohol i, som anbefalet i Regleringskommissionens Ekstrakt af 1790, hvori brændevin anbefales hældt i drikkevandet efter dets luftning samt rom og genever, i vandet til dets forbedring.³²² Alt i alt har det nok været begrænset, hvilken effekt de forskellige tiltag havde på vandets kvalitet, desinficeret er det formentlig ikke blevet,³²³ men smagen har formentlig været bedre. Aaskow anbefalede således eddike hældt i drikkevandet når det begyndte at stinke.³²⁴ Der er intet i materialet, der direkte henviser til, at de store mængder rom, der blev indkøbt til Hvide Ørn og Christiania, blev brugt til forbedring af vandet. Blandingen kan derfor være givet som på Freya, hvor man en periode udleverede den som erstatning for øl.

Øls længere holdbarhed end vand gjorde det til en vigtig bestanddel af mandskabernes drikke. I 1736 var mængden angivet til 17 1/4 pot pr. mand ugentligt af såkaldt skibsoøl.³²⁵ Dette øl var imidlertid ikke af en særlig god kvalitet med efterfølgende ringe holdbarhed til følge, hvorfor kvantiteten formindskedes samtidig med, at kvaliteten forbedredes. Efter spisetaksten af 1794 var folkenes ugentlige ration nedsat til 8 1/2 pot øl af såkaldt 4 dalers. For-

skellen på øllet fremgår af 1794 spise-taksten, hvor det er nævnt, at "*Skibs-Øl gives altid dobbelt imod 4 Dalers Øl.*" (se bilag 8)

Formentlig havde Hvide Ørn kun skibsøl liggende i lasten, hvorimod det af bilag 7 fremgår, at Christiania også medbragte 4-dalers øl. De forslag, der behandlede i regleringskommissionen, og de ændringer der indførtes i spise-taksten, synes således at bygge på en praksis allerede benyttet på skibene, som det var tilfældet med de antiskorbutiske midler. Freya havde både 4 og 6 dalers øl med, mens Fylla var forsynet med 4 og 5 dalers øl.

Som sagt måtte man på Hvide Ørn og Christiania formentlig ty til vand med rom i som erstatning for det manglende øl. Det samme var tilfældet på Nid Elven i december 1794 og Freya i april 1799, hvor folkene fik vand med hhv. brændevin og rom om aftenen. Naturligvis kunne cheferne forsøge at låne øl fra de fastliggende stationsskibe. Fra Ærøe fik Nid Elven 6 tønner øl, men i Freyas tilfælde ville de små skibes forsyninger ikke forslå meget. Til fregatten modtog man, da skibe med forsyninger ankom, 500 tønner øl.³²⁶ At man på Fylla gennem en tid i stedet for øl fik Madeira- eller rødvin, skyldtes ikke mangel på øl, men at man anså det for sundhedsmæssigt bedre for mandskabet.³²⁷

Når folkene modtog deres brændevin, linede de op og drak på stedet deres kvarte pægl. Ønskede en mand ikke at få brændevin, kunne han ved togtets start gøre opmærksom derpå og efter togtet modtage brændevinens værdi i penge eller in natura. For drengene, der ikke måtte få brændevin, gjaldt, at den mand, der havde påtaget sig opsynet og undervisningen af drengen i "*Søe-Væsenet og Skibs-Arbeide*", skulle nyde løn i form af penge for de 4 af brændevinmåltiderne.³²⁸ Et fremsynet system, der sikrede den sømandsmæssige uddannelse af drengene og måske modvirkede eventuelle chikanerier fra den garvede besætning.

Brændevin måtte efter chefens skøn uddeles, hvis der blev udført tungt eller opslidende arbejde, eller når vejret var særligt koldt eller vådt.³²⁹ Sådanne opmuntringer fandt ofte sted på de tre sene togter, primært på ud- og hjemrejserne. Om der var tale om sparsommelighed, eller om de manglende protokoller kunne vise en tilsvarende praksis på Hvide Ørn, er ikke til at sige. På Christiania fremgår det af materialet, at ekstra brændevin blot uddeltes én gang, hvilket er mærkværdigt, taget de forhold besætningen blev udsat for i betragtning.³³⁰

Det kunne synes formålstjenligt, om man som erstatning for brændevinen til morgenmåltidet og i kolde og våde omgivelser havde udgivet varme drikke. I den danske flåde brugte man ikke som det var tilfældet i den engelske, varm kakao, hvilket blev indført i 1780'erne på initiativ fra chefer på vestindiske stationer.³³¹ Til gengæld anbefalede Regleringskommissionen i 1789, at man indførte en punch i stil med den engelske grog. Punchen skulle bestå af eddike, citroner, rom eller brændevin samt sukker og udgives efter hårdt arbejde samt som et middel mod feber og skørbug.³³² En så avanceret drik omtales ikke i noget

af materialet fra togterne, og blev drikken udgivet med alle sine ingredienser, har det formentlig været til de syge.

Vin var ikke ualmindeligt på de danske skibe. Normalt indkøbte skibene eksempelvis på Madeira anselige mængder af øens vin som Freya og Fylla, hvor man tog hhv. 20 piber á 430 potter og 3600 potter ombord.³³³ At Stockfleth ikke gjorde det samme, skyldtes formentlig, at han som beskrevet ikke turde påføre den kgl. kasse nogen udgift. Foruden hvad der indkøbtes til skibsbrug, købte de, der spiste i messen, ind til eget forbrug, som Freyas overkirurg der imidlertid blev bestjålet sit lille anker Madeiravin på stranden ved Funchal.³³⁴

Vin var ikke forbeholdt messen eller chefens kahyt. Det fremgår af materialet, at vin blev indkøbt og udleveret til mandskaberne og især de syge på de 3 sene togter. Dette skete efter kirurgernes råd i overensstemmelse med SKA om, at cheferne efter samråd med overkirurgen skulle indkøbe, hvad der kunne virke til "*Mandskabets Helbreds Vedligeholdelse*".³³⁵ At indkøb af vin fandt sted i Vestindien må ses i lyset af den større viden om sundhed, men kan også hænge sammen med udbud og efterspørgsel, hvorfor priserne kunne være lavere end under Christianias togt.

Som nævnt satte mulighederne for behandling af madvarerne begrænsninger for den kost, besætningerne fik på skibene. Til gengæld skete der i undersøgelsens periode mærkbare fremskridt i forståelsen af kostens betydning for besætningernes helbred, hvilket medførte mere varieret kost, hvor grøntsager etc. var et kraftigt indslag. Dertil kom forståelse for betydningen af god drikke i form af vin og bedre øl samt forskellige metoder til at forbedre drikkevandets kvalitet, hvilket søgtes opnået med eddike, citron og alkohol.

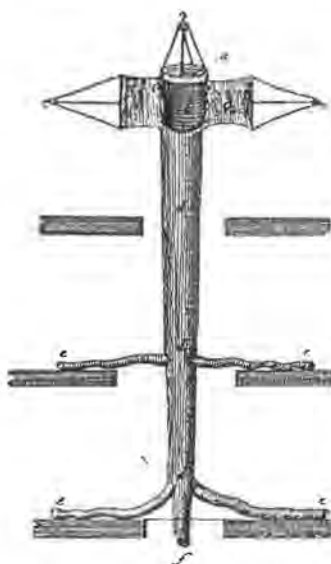
Hygiejne

I anden halvdel af 1700-tallet blev marinens læger mere og mere opmærksomme på sammenhængen mellem sundhed, generel renligholdelse og personlig hygiejne, hvilket bl.a. kom til udtryk i SKA, hvor disse faktorer blev sammenkædet i 1789-Anhanget for Oberskibschirurgen. Udover at føre journal over de syge skulle Oberskibschirurgen notere, hvor ofte der blev udluftet, røget og stænket om læ samt, hvor tit mandskabets klæder og køjetøj blev vasket.³³⁶ Disse informationer er ikke indført i Freyas og Fyllas sygejournaler, men derimod i skibenes journaler.

Som omtalt ansås den dårlige luft og dunsterne i skibene for yderst skadelige for folke-
ne, og stanken er ikke vanskeligt at forestille sig.³³⁷ Lugten fra besætningen sammenblandet med dunster fra skibets bund, hvor råddent vand og andet stod, har gjort forholdene ubeha-

gelige. Under disse tætpakkede, dårligt ventilerede og formentlig fugtige forhold, var der gunstige betingelser for sygdomme som f.eks. tyfus, hvis ikke hygiejnen blev opretholdt.

Ventilation af skibenes indre var imidlertid problematisk. Konstruktionen af skibene hindrede luftens gennemstrømning, hvilket var årsagen til, at man, som omtalt tidligere, sendte en del gods i land i Vestindien, ligesom der på Freyas banjerdæk var gjort bedre plads. Til-vejebringelse af luft om læ kunne bl.a. ske ved hjælp af såkaldte kulsejl, cylindriske rør af sejldug forbundet med slanger af sejldug, der førte luften forskellige steder hen om læ. Det



Kulsejl. Pade p. 33

er vanskeligt at fastslå, hvor stor en virkning disse sejl, som anbefalede af Regleringskommissionen, havde. På baggrund af den begrænsede brug af dem på de beskrevne togter, kan virkningen af dem antages at have været temmelig begrænset. Kun ganske få gange blev de anvendt på Hvide Ørn, Christiania og Freya, og de er ikke omtalt i Nid Elvens eller Fyllas journaler.³³⁸ At kulsejl benyttedes så sjældent, kunne i Freyas tilfælde skyldes, at skibet var udstyret med luftporte, der i stille vejr eller når skibet var ankret, kunne åbnes, hvorved luft og lys kom ind på banjerdækket.³³⁹ Årsagen kan også være, at skibene på vestindientogter var af mindre dimensioner end linieskibene, og at luger og røstværk, der var placeret umiddelbart over banjerne, har muliggjort nogen udluftning. Dette har været mest mærkbart på Christiania, Freya og Fylla der p.g.a. deres opgaver i Vestindien ofte var under sejl. Derimod er det besynderligt, at Braun ikke søgte at udlufte med kulsejl. Han beskrev luften på Nid Elven som dårlig og indesluttet og heden så slem om natten, at han tillod folkene at sove på

dæk, hvor han til sig selv havde ladet indrette et lukaf.³⁴⁰ Til gengæld søgte han at forbedre luften om læ ved daglige røgninger.

I datiden var der en udbredt idé om, at man ved afbrænding af kemikalier kunne rense luften. Overkirurgen skulle, når det blev fundet nødvendigt, lade "*Luften udrøge med Tjære, Eenebær o.s.f.*" hos de syge, mens der i den resterende del af skibet afbrændtes salpeter, der afløste svovl og krudt, da det ansås for værende skadeligt.³⁴¹ Ved røgning forbedredes luften formentlig rent aromatisk, og den varme, der udvikledes, kan have virket mod fugten, ligesom nogle bakterier kan være blevet slået ihjel, men om nogen reel virkning opnåedes, synes tvivlsomt.³⁴² Væsentligt er det imidlertid, at man dengang troede på metoden.

Hyppigheden af røgning om læ varierede voldsomt fra Hvide Ørns togt, hvor det kun fandt sted to gange, til de senere togter, hvilket må ses som et tegn på den udvikling, der skete indenfor det sundhedsforebyggende arbejde i flåden.³⁴³ Daglige røgninger var imidlertid ikke standard blandt de senere togter. På Fylla varierede brugen af røgning om læ meget, mens det på Freya skete ugentligt, hvilket også var tilfældet på Christiania langt ind i togtet. Denne forskel kan være udtryk for den enkelte chefs vurdering af situationen ombord, men udslagsgivende kan også have været mængden af salpeter, skibene medbragte. Således røg man, trods Regleringskommissionens advarsler, med krudt i de sidste 2½ måned af Freyas togt, mens der på Christiania ikke blev røget om læ efter februar 1781.³⁴⁴ Forbedring af luften om læ kunne også opnås ved at hælde vand i pumpesodden, hvorved den ildelugtende væske i skibets bund blev fortyndet og fjernet, når man senere samme dag pumpede vandet op igen. Denne metode, der benyttedes på de tre seneste skibe, var som røgningen, en del af den daglige rutine på Nid Elven i Vestindien, hvilket understreger de dårlige forhold om læ på skibet samt Brauns forsøg på at forbedre disse.³⁴⁵

Et andet problem af hygiejnisk karakter var rotteplagen. Disse skadedyr kunne via deres lus sprede plettyfus, (omtalt senere) men kunne også beskadige materiel ombord eller spise af provianten, hvorved deres fæces kunne sprede sygdom. Rotter er kun i Nid Elvens tilfælde omtalt som en plage, dog fandtes de ihvertfald også på Hvide Ørn. Hvorledes rotteplagen blev løst på Nid Elven, iflg. Braun var den så slem, at der ikke var til at være om læ, er ikke omtalt. Der synes ikke som i den engelske flåde, hvor rotter var en alvorlig plage, at være foretaget særlige indgreb, men evt. kan røgningen have været effektiv, ligesom man kan have fanget mange ved de regelmæssige rengøringer i lasten.³⁴⁶

Rengøring

Et tørt skib var et sundt skib, hvilket imidlertid kunne være svært at opnå, da rengøringen som oftest skete ved spuling.³⁴⁷ Iflg. SKA måtte cheferne ikke skrabe dæk eller røstværk

tiere end nødvendigt, men skulle holde rent skib ved så ofte som muligt at spule og svabre. Med Regleringskommissionens ekstrakt præciseredes, at rengøring om læ skulle finde sted i godt vejr, hvilket må ses som et forsøg på at reducere fugten.³⁴⁸ Årsagen til at retningslinierne for dette arbejde var så få, skal nok tillægges årelang tradition og indarbejdet praksis.

Hvad enten skibene lå for anker eller var under sejl, fandt rengøring normalt sted på dagvagten, 4 - 8 morgen, umiddelbart efter udpurging. (Fandt det sted om læ, mens skibet var under sejl, rengjorde mænd fra frivagtsholdet.) Dette er som oftest beskrevet med, at der "*giordes reent Skiib*" eller, at der blev "*Spuled og gjorde rent Skib*", men arbejdet omfattede også, at man ind imellem "*spulede og Giorte reendt, overalt Inden- og udenborde*".³⁴⁹ Som det var tilfældet med kreaturopsessere etc., blev svabergasterne før 1781 valgt i "*Henseende til Sømands Ulydighed eller Taabelighed*".³⁵⁰ Senere ændredes dette for at imødegå fordommene om, at vanære skulle være forbundet med rengøringsarbejde, således at svabergaster blev valgt turvis blandt de søvante og halvbefarne matroser, for at klargøre, "*at reenligholdelse er ingen Skam men Ære*".³⁵¹ De helbefarne havde udtjent deres tid. Denne ændring fra straf/ydmygelse til meningsfyldt og nødvendigt arbejde afspejles også i omfanget af rengøring på skibene. Under normale vejr- og arbejdsmæssige forhold blev der gjort rent dagligt på de fire sene togter, hvorimod dette end ikke skete hver anden dag på Hvide Ørn. Dette på trods af at skibet primært lå for anker i Vestindien ligesom Nid Elven, hvis dæk blev spulet og rengjort hver dag. Den omhu, hvormed Braun søgte at holde mandskab og skib friske, gav sig også udslag i, at godset fra last, kabelrum og hellegat én eller to gang månedligt, blev taget op hvorpå rummet blev gjort rent. Konstruktionen af Nid Elven, hvor folkenes brikse var placeret i hver side over den åbne last, kan have nødvendiggjort dette, men der kan selvfølgelig have været tale om, at mandskabet skulle holdes beskæftiget. På Freya og Fylla, hvor rengøring i disse rum er omtalt i journalerne, skete det i et langt mindre omfang.³⁵²

Spulen, svabren og skrubben var ikke de eneste måder at rengøre ombord. I det hårde vejr ved slutningen af Freyas hjemrejse fejede man ofte i stedet, hvilket også skete i forbindelse med klargøringsarbejdet før hjemrejsen. At der ligeledes blev fejlet på andre af skibene fremgår af, at folk blev sendt i land for at skære kosteris.³⁵³ Endvidere fjernede man urenheder på dæk og banjer ved at skrabe disse. Dette arbejde, hvor folkene måtte ligge på knæ med et lille skrabejern, har formentlig medført en stille sværgen, og formaningen om ikke at lade skrabe oftere end nødvendigt tyder på, at nogle chefer overdrev brugen deraf. Modsat Hvide Ørn, Nid Elven og Fylla, hvor det slet ikke eller yderst sjældent er omtalt, at man skrabe, var dette ikke bare fast rutine hver måned på Christiania og Freya, men praktiseredes flere gange ugentligt på udrejsen. Således tog skibene sig formentlig godt ud ved ankomsten til kolonien.³⁵⁴ Hvad der yderligere var til mandskabets ubehag, men chefens glæde, var sandskuring. Denne metode, hvor sand strøedes over dækket, hvorpå folkene skurede det

med en mursten, kaldet bibelen pga. størrelsen, var udbredt på samtidens danske handelsskibe og i den engelske flåde og efterlod dækket rent og hvidt.³⁵⁵ Blandt de beskrevne togter er det kun Nid Elvens og Freyas journaler, hvori det er omtalt, at man hhv. "*skurred, skrubbed og spulede Deket*", og "*Skurede og Spulte paa Skandsen og Batteriet*".³⁵⁶ Ordet sandskuring er ikke anvendt som Askgaard skriver, men da der blev bragt en del mængder sand ombord på Freya, kan det ikke tydes anderledes.³⁵⁷ Om metoden også var i brug på de andre skibe, men blot var almindelig og derfor ikke nævnt, er ikke til at sige.

De forskelle, der var på skibene m.h.t. at opretholde hygiejnen, må dels tillægges tidspunktet for togtet og dels skibenes opgaver. En ligeså væsentlig faktor har imidlertid været den enkelte chefs opfattelse af, hvordan disse forhold burde være ombord. Dette fremgår af Mangors beskrivelse fra sit sygebesøg på fregatten Iris kort efter ankomsten til St. Thomas, hvor der ikke bare herskede en større frihed end på Freya, men; "*Gud, hvad Uorden og Urenligheder slog mig, der er vant til at see vores Skib daglig reengiôres*".³⁵⁸ Udover forskelle på samtidige skibe synes Mangors iagttagelser at illustrere den sammenhæng, der er forbundet mellem renlighed og disciplin eller manglen derpå.

Vask og personlig hygiejne

Den større bevidsthed om sammenhængen mellem hygiejne og sundhed medførte, at der på hvert skib blev udtaget folk som "vaskere". Disse, 1 for hver 50 mand, skulle sørge for vask af folkenes klæder og modtog for dette 1 skilling ugentligt fra hver mand og fik desuden udleveret klæder på kongens regning. Derudover medførte hvervet fritagelse for nattevagter.³⁵⁹ De ekstra klæder der udleveredes til vaskerne var 1 par støvler, 2 par lange bukser samt 2 sejldugs forklæder. (se bilag 9) På Nid Elven havde man 2 vaskere, konstabler, mens der var 7 på Freya og formentlig 3 af slagsen på Fylla. Selvom klæderne til disse personer kun figurerer i materialet fra Nid Elven og Freya fremgår det af Fyllas debitorbog at vaskere også fandtes dér, i det folkene debiteredes for vask af klæder.³⁶⁰ Foruden disse personer, blev de der udvalgte til "kranke vagter" (sygepassere), "koks mather" og "smørstikkere" (medhjælpere ved madudleveringen der stak smør ud i smørbrækkerne) udrustet med frie klæder, hvilket må ses som udtryk for den større bevidsthed omkring renlighed og hygiejne, som gjorde sig gældende mod slutningen af den behandlede periode. Hvad der ligeledes udtrykker denne udvikling var valget af folk til "kranke vagter" der nu skulle tages blandt de friske folk, i modsætning til tidligere hvor de, hvilket fortsat var tilfældet for "koks mather" og "smørstikkere", blev udvalgt ud fra den lidet misundelsesværdige karakteristisk, at høre til blandt de dovneste og dummeste, eller de som havde kvæjet sig.³⁶¹

For at sikre, at folkene holdt sig selv og deres klæder rene og fri for utøj, skulle der føres opsyn dermed. Dette var pålagt næstkommenderende sammen med den kommanderende over soldatesquen og kvartermestrene. Vaskere figurerer først i SKA fra 1794.³⁶² I Hvide Ørns og Christianias journaler er intet noteret om vask af klæder, køjetøj eller folkene selv, hvilket kan bero på, at det skete ombord som en selvfølgelig ting. Ihvertfald mente Stockfleth ikke at en begyndende diarrè og blodgang skyldtes mangel i folkenes "*forplegning og Reenlighed*", da intet derpå var sparet.³⁶³

På Nid Elven og Fylla hvor vi ved, at der var vaskere ombord, er der ikke noteret noget specifikt derom i skibsjournalen. Om tøjvask var så almindeligt på Fylla, at det ikke noteredes er ikke til at sige. Imidlertid er vasken af køjetøj noteret og foregik i land. Der skulle gå næsten et halvt år før mandskabet på Fylla vaskede deres køjer, hvilket i alt kun skete tre gange for hver mand på togtet. Tidspunktet for togtet taget i betragtning var dette yderst sjældent, i det Nid Elvens folk vaskede køjetøjet hver måned. Endda to gange på udrejsen. Således foregik køjevasken på Nid Elven i det store hele som foreskrevet i Regleringskommissionens Ekstrakt, bl.a. om vedligeholdelse af renlighed og sundhed ombord, iflg. hvilket køjevask skulle finde sted hver tredje uge.³⁶⁴ Selvom artiklerne foreskrev det strengeste opsyn med folkene m.h.t. renlighed, er der ingen steder i Nid Elvens journal noteret, at folkene sendtes i land for at blive vasket eller blev eftersat for renlighed og utøj. Det synes dog utroligt, hvis der ikke har været en eller anden form for opsyn med dette ombord. På Fyllas togt er eftersyn af mandskabet kun noteret én gang, hvilket atter er bemærkelsesværdigt i forhold til den større bevidsthed, der var omkring hygiejne. Udeladelsen kan skyldes, at Gether var tilfreds med den generelle hygiejne ombord.³⁶⁵ Den lave forekomst af sygdom og dødelighed på Nid Elven tyder da også på, at Braun fulgte det ham medgivne ekstrakt af Aaskows og Callisens tanker omkring "*Mandskabets Helbreds Conservation paa Skibe, som gaae til Westindien*".³⁶⁶ I dette anbefales mandskabet vasket 1 eller 2 gange ugentligt, hvilket under opsyn kunne foregå ved styrtbade i Gallionen. Da det ikke er noteret, at folk blev sendt i land for at blive vasket, kan det udmærket tænkes, at det skete i gallionen.

Gallionen var skibenes toilet. En arrestant havde krav på 3 toilet-besøg dagligt, morgen, middag og aften, hvilket foregik i gallionen, der rent hygiejnemæssigt var en glimrende installation på skibene, da folkenes efterladenskaber straks forlod skibet. Under sygdomsmæssigt belastede perioder, hvor mavetarmsygdomme florerede, har dette været væsentligt, mens det var en ulempe at de syge måtte benytte en pøds, hvorfra bakterier og urenheder har kunnet forværre forholdene ombord, selvom krankevagterne var pålagt straks at udslå og vaske pødsene.³⁶⁷

Gennem brevveksling med sin fader var overchirurgen Mangor blevet opfordret til at foreslå regelmæssige eftersyn af folkenes renhed. Mangor kunne dog berette, at dette allere-

de skete hver søndag, samt at kaptajn Brown personligt beså mandskabet.³⁶⁸ Journalen bekræfter, at mandskabet eftersås hver søndag hvilket som afstraffelserne ombord, tyder på, at Brown førte en hård, men måske nødvendig disciplin ombord. Den første gang Freyas folk blev eftersat var på Helsingør red, hvor de samtidig blev sat til at stemple deres klæder, hvorved manden påførte sit nummer ombord med linolie eller kridt på de uldne klæder, hvilket skete for at forebygge tyveri.³⁶⁹ Da Freyas besætning var så meget større end på de andre skibe, fandt vasketure ofte sted flere dage i træk. Eksempelvis blev bakkerne sendt i land efter ankomsten til kolonien for at vaske deres køjer, hvilket bakkerne på skift, tog 5 dage. Først i maj 1799 blev køjetøjet atter vasket, altså langt fra Kommissionens foreskrift.³⁷⁰

Til gengæld lavede de 7 vaskere ombord noget for deres løn, under hele opholdet. Op til flere gange hver uge var de i land, og havde skibet været på kryds eller jagt, blev de som oftest sendt i land samme dag eller dagen efter, skibet ankrede. Til trods for, at vi ikke kender disse forhold i detaljer på de andre togter, synes det rimeligt at antage, at Browns personlighed og syn på hygiejne og disciplin har været en væsentlig årsag til den store aktivitet på dette område ombord. For selv om Mangor berettede, at det var kutyme i flåden, at folkene regelmæssigt blev eftersat for renlighed, fandt han som omtalt forholdene på Iris svinske. I det hele taget beretter journalen i højere grad end på de andre togter om eftersyn og klæder der tørres når lejlighed tillod det, og det er den eneste af journalerne, hvori der er noteret, at folkenes køjer blev eftersat for at sikre sig, de ej var våde.³⁷¹ Vedrørende vask af folkene selv ved vi fra journalen, at der ofte blev sendt folk i land for at vaskes, men ikke så regelmæssig som tøjet, hvilket dog antages at skyldes frygten for desertationer. Der var ikke tale om en heldags udflugt, når folkene sendtes til vask. En vasketur varede 1 – 2 timer. Dog må det antages, at andre end skibets overkirurg brugte, at vaske sig under et par pølse vand.³⁷²

De forskelle der var på opsynet og praksis m.h.t. den personlige hygiejne og vask af klæder og køjetøj, kan altså ikke blot tillægges den større viden, man fik vedrørende dette gennem perioden. Forskellene i antallet af gange, hvor eftersyn blev foretaget eller køjerne vasket, har, hvor vi er bekendte med det, i høj grad været afhængig af chefen og dennes syn og ønsker omkring disse faktorer. På Freya var de formentlig også en del af det rent disciplinære.

Beklædning

Ordsproget lyder, at klæder skaber folk, og når sømanden i 1700-tallet gik i land, har hans erhverv sikkert været let genkendeligt. Ved efterlysningen af en deserteret fra Hvide Ørn blev hans beklædning beskrevet som bestående af en "*Beeget seildugs Cavaye og et par*

vie bukser."³⁷³ Det var normal praksis, at folkene for at beskytte sig mod vejrliget, dette både vind og vand, begede deres overtræksklæder.

Som det fremgår af afsnittene, hvori togterne er beskrevet, var det yderst forskellige vejrlig mandskaberne blev udsat for. Men ser man bort fra, da Christiania blev ramt af orkan, har forholdene formentlig ikke været usædvanlige for mandskaberne. Ikke desto mindre viser Stockfleths, Brauns og Browns bekymringer om følgevirkningerne af våde og kolde klæder, at man var klar over den sundhedsmæssige risiko, der var forbundet dermed. Klæderne skulle da også tørres ved først givne lejlighed, og der blev ført tilsyn med, at ingen lagde sig i køjerne i våde klæder.³⁷⁴ Selvom det kun er i Freyas journal, at tørring af klæder er noteret, har de andre besætninger selvfølgelig også tørret deres våde klæder.

Tropernes varme var generelt nok en fordel for besætningerne, da vejret tillod folkene at gå med bar overkrop og bare fødder. Som i den engelske flåde har afstanden til havn og en evt. admiral måske også afstedkommet en mere uformel beklædning blandt de danske officerer.³⁷⁵ Selvom de sejlene kirurger først i 1802 blev uniformerede, synes Freyas overkirurges beklædning på udrejsen at have været både praktisk og uformel. Om dagen bestod den af "*Tróye og lange Matrosbuxer af stribet Lærred; Men ved Solens Nedgang ombytter jeg Tróyen med en Frakke.*"³⁷⁶ Varmen behøvede imidlertid ikke ubetinget være en fordel. På Christiania frygtede Stochfleth varmen, da soldatesquen var "*maadelige Eqviperet, i særdeleshed af Norske Liv Regiment, alting er Uldent tungt og Utaalelig for dem at bære, af Uldene Strømper har de 2 par, 1 Par Skoe, 1 Hat og 1 Halv forfalden Mundering.*"³⁷⁷ Ubehaget ved at bære denne mundering i et så varmt klima som det vestindiske er ikke svært at forestille sig. Sagen illustrerer meget godt, hvorfor flåden (som beskrevet senere i kapitlet) henstillede til hæren, at ekvipere de til skibene udkommanderede folk bedre.

Mandskaberne udgjorde pga. deres beklædning en broget skare. En generel uniformering blev først gennemført herhjemme i 1870. At den ikke indførtes før, skal formentlig ses i lyset af de udgifter, den ville pålægge flåden. En generel uniformsordning kunne udover at være et kærkomment supplement til folkenes klæder nok også have været af hygiejnisk betydning. I 1757 slog J.Lind til lyd for indførelsen af uniformer i den engelske flåde, der ville sikre, at folkene ihvertfald mødte rene op ved mønstringen.³⁷⁸

De, der bar uniform på skibene, var officererne samt håndværkerne og folkene af divisionerne. Sidstnævnte to gruppers blå mundering blev fornyet hvert andet år. I 1793 udskiftedes de korte bukser med lange vide, samtidig med at håndværkere og underofficerer fik "kjoler" i stedet for lange trøjer og de menige korte trøjer. Som betjentene mødte de enrollede folk i egne klæder, sålænge de var "*Nye eller ey for meget opslitte, pialtede, bör paa in-*

*gen Maade komme i skibet, thi det bliver de altid, i særdeelehed paa en lang Reyse, men i Henseende til facon eller Coulerur da kan det være ligegyldig".*³⁷⁹

I soldatesquens tilfælde betød dannelsen af marinekompagniet en forbedring i beklædningen. På forespørgsel fra flåden om, at soldaterne ikke medbragte for slidte uniformer på skibene, havde Generalitetet, "*reent ud declareret, at der icke kan giøres nogen forandring i den Maade, hvorpaa Soldaterne hidtil er forsynet med Munderings Stykker.*"³⁸⁰ Denne holdning kunne være udtryk for manglende interesse for den opgave, hæren skulle løse i flåden, samt udtryk for en generel rivalisering værnene imellem. Den normale beklædning på togter til varme klimaer blev for soldatesquen "*Nankins Munderinger*".³⁸¹ På Fylla erstattedes disse imidlertid med "*Lette Munderinger, bestaaende af en hvid Sejldugs Trøye med blaae Rabatter og hvide Snorer, en Vest, et par Lange Lærreds Buxer, og et blaat Klædes Skierf med hvide Snorer; og at dette Mandskabs nye Mundering, som lider meget paa slige Togter, derimod maatte blive tilbage.*"³⁸² Dette imødekom kommissariatet den 15. august 1804, hvilket formentlig skal ses i sammenhæng med sparemæssige hensyn. Sagen illustrerer, hvor stor slitagen var på togterne til Vestindien.

Med den større bevidsthed om sundheden på flådens skibe fik man øjnene op for, hvad utilstrækkelige klæder kunne medføre af sygdomme. Der blev derfor i 1781 på foranledning af Admiralitets og Kommisariats Kollegiet fremlagt en plan til forbedring af folkenes klæder, da "*nogle ere næsten nøgne, som er til megen skade baade for Mandskabets Helbreed, og Hans Mayestæts Tieneste*".³⁸³ I sin endelige udformning fra 1789 hed det, at hver mand skulle være forsynet med:

3 skjorter, 2 par under bukser, 1 sejldugs trøje med foer, 2 par sejldugsbukser, 1 par lange bukser, 2 par uldne strømper, 2 par linned do, 1 lærreds tørklæde, 1 cattuns do, 1 søkjole eller cavay, 1 par vanter, 1 rund hat, 2 par sko, nål - garn og tråd, sko spænder, 1 vandflaske, 1 træske, 1 redekam og 1 tættekam.³⁸⁴

Nævnte klæder er stort set identiske med de i 1781 foreslåede, hvor kommissionen noterede, at "*Fleere end disse anførte Gang-Klæder ansee vi ufornöden at en Mand haver med sig,*"³⁸⁵ Således tog man også højde for, at folkenes sager ikke optog for meget plads på skibene, hvor bl.a. besætningerne selv og de store mængder provisioner ikke efterlod plads til overflødigt gods. Cheferne var derfor pålagt at tilse, at ingen bragte for mange kister, og at der var flere om samme skibskiste. Ved reglementets indførsel blev det bestemt at omfatte én bakke, mens de resterende klæder lagdes i randslen der tjente som hovedpude i køjen.³⁸⁶ Randslerne indførtes samtidig med reglementet og af bilag 9 fremgår det at Nid Elven, Freya og Fylla medbragte sådanne samt skibskister til mandskaberne.

De klæder folkene manglede måtte de betale af egen lomme. Men det stod samtidig admiralitetet klart, at når folkene forlod deres fordelagtigere næringsliv, ville en stor udgift være økonomisk hård for folkene og deres familier. Derfor blev der ved kongelig resolution, tildelt "*Mandskabet paa Escadren*", de enrollerede og faste folk, et gratiale på en trediedel af prisen for klæderne.³⁸⁷ Kronen opvejede således noget af den økonomiske byrde, den pålagde folkene.

Hvad der yderligere har virket som sundhedsmæssigt forebyggende i forbindelse med folkenes klæder var, at det i de nye artikler for skibenes kirurger af 1789 blev pålagt kirurgerne at sikre, at folkene ikke medbragte gamle pjalter, fjerdyner eller deslige, når de ankom til skibene.³⁸⁸

Tiltagene ændrede ligeledes udleveringen af klæder fra skibenes slopkister, der var i proviantforvalterens varetægt. Ifølge 1752-artiklerne skulle klæder udleveres med chefens tilladelse efter et skøn over "*det, som af dem begjæres, og hvor meget dem i Henseende til deres fortjente og fortjenende Gage kan overlades*".³⁸⁹ Fra 1794 var det fortsat chefen, som skulle give tilladelsen, men nu skete det bl.a. ved rejsens begyndelse på baggrund af lister byggede på reglerings-kommissionens plan over, hvad folkene burde være forsynet med. Beløbet opførtes i folkenes kontra-bøger og afregnedes efter endt togt. Senere på togtet kunne folkene erhverve klæder ved at lade sig opskrive på en liste, som lå til grund for tildeling af flere klæder.³⁹⁰ En praksis der synes brugt på Nid Elven og Freya.

På begge skibe ekviperedes folkene på Helsingør red. Af de få datoer i Nid Elvens debit-bog lader det til, at klæder senere på togtet udleveredes efter de omtalte lister, mens det er nedfældet i Freyas journal, hvornår klæder udleveredes til de "*trængende*".³⁹¹ På Fylla fik mandskabet udleveret klæder den dag de kom ombord, og de mange forskellige datoer i debit-bogen tyder på, at folkene løbende erhvervede klæder. Desværre er der intet i materialet, der belyser, hvornår folkene på Hvide Ørn eller Christiania ekviperedes, eller hvem der købte hvad.

Ser man på indholdet af skibenes slopkister, kan man danne sig et billede af, udviklingen i ekviperingen af folkene, samt hvorledes flåden levede op til kommissionens reglement. Af bilag 9 fremgår mængden af klæder at være større på de senere skibe, men det fremgår samtidig, at slopkisterne på Nid Elven, Freya og Fylla ikke indeholdt klædningsstykker som vanter, skospænder, træskeer eller vandflasker. Vi ved naturligvis ikke, hvad folkene selv medbragte, eller hvilke klæder der gjorde det ud for andre, men det synes ikke troligt, at alle folk på de tre sidste skibe medbragte ovennævnte sager. Det synes endnu mere usandsynligt, at alle enrollerede på Freya og Fylla selv medbragte cavay, søkjole eller forede trøjer, hvilket skibenes slopkister heller ikke indeholdt. Som sagt kan andre klæder have gjort det ud for

disse, hvilket kunne skyldes, at man ville holde folkenes udgifter nede, eller at man ikke anså sådanne klæder for strengt nødvendige. Men det synes tvivlsomt, om folkene var ekviperet fuldstændig i overensstemmelse med kommissionens reglement.

Foruden klæder var det muligt for folkene på såvel Christiania, Nid Elven, Freya og Fylla, at erhverve sig bønnebøger. Disse er ikke opført blandt sagerne Nid Elven udrustedes med, men af debitbogen fremgår det, at folkene havde mulighed for at erhverve sådanne.³⁹²

Kunne indholdet af slopkisterne ikke dække mandskabernes behov for klæder, var man som med proviant afhængig af, at flere blev sendt til stationen. Priserne var skyhøje i Vestindien, hvilket chefen på snauen Ærøe, kaptajn Kaas, gav udtryk for under Nid Elvens ophold. "*Da det til folkenes Conservation - er i dette Clima hóyst nódvendigst at de bestandige ere Reenlige, og ofte skifte klæder, hvortil den stórste deel af deres Gage medgaaer, da priserne her paa disse klædnings sorter, er overmaade hóye saa indstilles underdanigt, om overstaaende blev udsent til Snauens Mandskab.*"³⁹³ Den lange forsyningslinie til kolonien var årsag til, at Nid Elvens mandskab ikke modtog de klæder, Braun var nødt til at rekvirere fra København. I stedet modtog man et mindre parti klæder fra Freya, der afløste briggen, mens manglen på varme klæder i Freyas slopkiste fik Brown til at erindre kollegiet om "*min Trang til varme klæder til Mandskabet paa Hiemreisen.*"³⁹⁴ Af protokollerne fremgår det, at hans ønske ikke blev opfyldt, og hans ord synes at bekræfte, at skibet ikke var udrustet ifølge kommissionens ønsker. De samme mangler havde Fylla, som dog til forskel fra Freya ankom til Danmark om sommeren mens Brown og hans folk ankom i november.

Vedligeholdelsen af klæderne stod folkene selv for. Stort set alle, undtagen den absolutte top i hierakiet på Nid Elven, Freya og Fylla, er debiteret for nål og tråd. Udover at reparere deres klæder havde ihvertfald folkene på Hvide Ørn, Christiania og Freya selv mulighed for at sy sig nogle klæder. Hvide Ørn medbragte ganske små mængder stof, mens det gamle sejldug og vadmel, som Christiania medbragte, kan have bidraget til nogle af folkenes beholdning af klæder. For Freyas folk skulle de 1800 alen sribet tøj bruges til forarbejdning af klæder, 300 par bukser og 300 trøjer, og af debit-bogen kan ses, at mange benyttede sig heraf. Ydermere blev der, måske for at afhjælpe manglen på varme klæder, på starten af Freyas hjemtur frit udleveret gammel sejldug til lange bukser for 24 mand.³⁹⁵

Ved dødsfald eller desertation blev der nedsat en kommission der registrerede mandens efterladte gods og lagde det i en pose som derpå blev forseglet.³⁹⁶ Også skidne klæder registreredes, hvorpå de blev kastet overbord. Kommissionernes optegnelser findes i de fleste tilfælde indskrevet i skibenes økonomi- eller justitsprotokol. Desværre er dette materiale ikke

efterladt fra Christiania, og besynderligt nok mangler denne registrering i flere tilfælde fra Freya.

Hvis togtet var af længere varighed, kunne chefen bestemme, at der skulle afholdes auktion over godset. Derved kunne folkene supplere deres klædesbeholdninger, og den afdødes eventuelle efterladte tildeles penge, hvilket i mange tilfælde nok var mere tiltrængt end en pose klæder/genstande. Auktioner fandt ikke sted på Nid Elven, hvilket virker besynderligt, når man tager i betragtning, at Braun havde beklaget sig over skibets beklædningsituation.

Af de eksisterende skemaer fremgår det, at alt hvad der blev sat på auktion afsattes. Dette lige fra nye sko til gamle parykker. Besynderligt nok er det efterladte gods fra 9 af skibet døde og to af auktionerne på Freya ikke indført. Hvad de 9 døde angår synes dette at måtte bero på sjusk fra skriverens side mens det i forbindelse med auktionerne formentlig skal tillægges deres sene datoer, da skibet enten var nær København eller ankommet, da de afholdtes, hvorfor man måske ikke nåede at indføre dem i protokollen.³⁹⁷

Materialet over det efterladte gods er på mange måder vanskeligt at arbejde med. De, som registrerede, kan have været divergerende i opfattelserne af, hvornår klædernes beskaffenhed umuliggjorde, at de kunne bruges til klæder, hvilket kan have medført, at disse blev opført forskelligt. Ydermere kender vi naturligvis ikke til, om den enkelte under sit sygeophold gav klæder bort, eller om der ved tyveri forsvandt sager blandt mandens ejendele. Eksempelvis blev matros J. Harris' ejendele registreret som bestående af en gammel skjorte, hvilket er et meget usandsynligt billede af mandens klæder. Dette understreges yderligere af Fyllas debitorbog, hvori han er debiteret for 3 trøjer, 6 par sko, 2 skjorter og 1 par linned strømper.³⁹⁸ Selvom det fremgår af det foregående, at sliddet på klæderne var meget stort på togter til Vestindien, synes det tvivlsomt, om Harris skulle have slidt alle disse klæder op. Et andet eksempel, der virker ligeså usandsynligt, vedrører løjtn. Neergaard fra Nid Elven, hvor fodtøj ikke findes blandt de registrerede sager.³⁹⁹ Trods forbeholdene kan materialet bruges til at belyse nogle tendenser i, hvorledes disse folk var udrustet samt give en idé om, hvor forskelligt flådens folk kunne være udrustet.

Ikke overraskende skiller de afdøde løjtnanter, Neergaard og Raahauge fra hhv. Nid Elven og Fylla, efterladte efterladte gods sig markant ud. (Løjtnant Möller fra Freya er en af de afdøde hvis klæder ikke er registreret.) Mængden af klæder overstiger klart, hvad andre efterlod, men de udskiller sig også m.h.t. det enkelte klæde samt de materialer, nogle af disse var lavet af. I løjtnant Neergaards garderobe indgik således bukser af læder foruden nogle klæder af silke, og blandt meget andet havde løjtnant Raahauge meget modernæssigt korrekt et par pantalons.⁴⁰⁰ Selvfølgelig overgik deres andre ejendele også hvad menige, konstabler

og håndværkere efterlod sig, i særdeleshed løjtnant Neergaards. Hans bogsamling bestod af flere maritime lærebøger, men sjovt nok havde hverken han eller Raahauge en salme- eller bønnebog blandt deres ejendele. Sådanne forekommer kun i godset fra Hvide Ørns afdøde.

Der er flere overraskende ting, når man ser på hvad folkene efterlod. Som med bøgerne var det ligeledes kun blandt Hvide Ørns afdøde, at knive fandtes. Hos ca. halvdelen af skibets afdøde folk blev der registreret en eller flere knive. At det begrænser sig til så få folk er højst overraskende, da kniven var sømandens værktøj og derfor kunne forventes at være blandt de fleste folks sager. Hvad der kan tale imod, at kniven var alle søfolks eje, er omtalte plan over, hvilke klæder/genstande man anså for værende nødvendige, hvori kniven ikke indgik. Først i 1838 blev det indført, at kniv skulle indgå som en del af de værnepligtiges udrustning.⁴⁰¹ Et mere sandsynligt billede hvad angik knivene, kunne være at denne personlige genstand i mange tilfælde er givet bort til en kammerat.

De faste folks mundering burde garantere en vis beholdning af klæder, og ser man på samtlige afdødes klæder eller mangel derpå, er det de enrollerede, som falder igennem. Men nogle af de faste folk var samtidig ringere ekviperet end andre af de enrollerede. Overraskende nok opfylder de klæder folkene fra Freya og Fylla efterlod sig, i mange tilfælde ikke blot, ikke kravene, men rent faktisk viser godset fra Hvide Ørns afdøde, at disse i højere grad var ekviperet i overensstemmelse med planen end de to senere skibes afdøde. Manglerne er store blandt disse folks fodtøj, sejldugsklæder og de varme klæder såsom cavayer/kjoler og vanter. En del af forklaringen kan være, at Hvide Ørns afdøde folk primært var faste, mens de afdøde blandt Freyas og Fyllas folk, hvis klæder vi er bekendte med, primært var enrollerede. Men da kunne det måske formodes, at der blandt disses gods fandtes langt flere sager såsom hjemmegjorte vanter eller huer, hvilket ikke er tilfældet. Igen må vi konstatere, at sådanne sager, hvis de har været med ombord, kan være borte af flere årsager. Hvad angik slitage, er der ikke noget i folkenes gods, antal- eller beskrivelsesmæssigt, der tyder på en tendens gående i retning af, at de registrerede sager blev færre og mere slidte, jo længere henne man var på togtet. Dertil er informationerne for få og forskellige.

Om folkene direkte blev ringere ekviperet med årene, synes at være en meget tvivlsom konklusion at drage. Meget tyder på, at man ikke var i stand til at opfylde de krav, flåden stillede til folkenes ekvipering, og manglerne tyder på, at det kunne være et problem at supplere folkenes klæder jo længere hen på togtet man var.

Dødelighed

Det må ved afrejsen fra København have stået mandskaberne klart, at sandsynligheden for, at alle vendte hjem igen, var begrænset. Ikke fordi skibene var krigsskibe, og tab kunne

forekomme i kamp, men snarere fordi skibene generelt var farlige arbejdspladser, og at sygdom, der kunne forårsage død ombord, var vanskelig at undgå.

Dødsfald, hvad enten det var ombord eller i land, er noteret i skibenes journaler under "Merkværdigt" med mandens betegnelse, navn og nummer. Via registreringen af afdøde gods på Hvide Ørn samt oplysninger i økonomiprotokollerne og mandtalslisterne fra Nid Elven, Freya og Fylla, kan det konstateres, at der er overensstemmelse mellem disse og journalerne. Det samme er besynderligt nok ikke tilfældet i Christianias økonomiprotokol, hvor de fem første dødsfald ikke er registreret. Dødsfaldene bekræftes imidlertid i Stochfleths rapporter til admiralitetet.⁴⁰²

Som det fremgår af nedenstående tal, varierede antallet af døde på skibene. Skal dødeligheden sammenlignes, er det imidlertid nødvendigt at omregne tallene til en sammenlignelig størrelse. Omregnet til antal døde pr. 100 mand pr. år ses det, at forskellene fortsat var store skibene imellem.

	Antal døde	Døde pr. 100/mand pr. år
Hvide Ørn	12	4,6 / 8,6
Christiania	31	11,3
Nid Elven	3	2,8
Freya	31	6,6
Fylla	9	8,1

De to tal ved Hvide Ørn repræsenterer perioden hvor skibet lå som vagtskib på reden fra februar til oktober 1759, og fra fregatten blev lagt indenfor Tre Kroner og gjort klart til Vestindientogtet, hvilket synes mest korrekt at bruge i denne sammenhæng.⁴⁰³ Forskellene i dødeligheden - der er jo tale om en ret væsentlig forskel på Nid Elven til Christiania - var på ingen måde enestående for datidens vestindientogter. Til sammenligning med de behandlede togter fremgår det af bilag 10, der bygger på de bevarede mandtalslister fra periodens vestindientogter, at dødeligheden på de fem skibe på ingen måde gjorde sig særligt bemærkede hvad dette angår. Som det ses af bilaget var dødeligheden i to tilfælde under 1 pr. 100 mand/pr. år, mens Fylla på 1806/7 togtet topper med sine 25,3 døde pr. 100 mand pr. år. Et er antallet af folk der døde, mere interessant er årsagerne til dødsfaldene.

Ulykker

Den eneste dødsårsag opført i skibenes mandtalslister, er når manden faldt overbord. Dette var stort set lig med druknedøden, hvilket understreges af, at blot én af de 15, der på de behandlede togter faldt overbord, blev reddet. Dette skyldes primært, at ulykkerne skete i

hårdt vejr, hvor fartøjer ikke tidsnok kunne sættes ud, og skibet standses, før manden gik ned, hvortil kom at flere af folkene formentlig ikke kunne svømme. Af de 14 dødsfald på de behandlede togter druknede 7 efter fald fra riggen, hvilket ikke er overraskende de hårde vejrsmæssige omstændigheder taget i betragtning, 4 blev skyllet overbord fra dæk eller ræling, 2 af Hvide Ørns folk druknede, da de blev tvunget fra borde af spaniere under den kgl. Barks ophold ved Puerto Rico, og endelig druknede kvartermester T. Torkilsen, der faldt overbord fra Christianias barkasse.⁴⁰⁴ Bortset fra nævnte kvartermester fandt ingen drukneulykker sted fra fartøjer, hvilket var ganske forskelligt fra Asiatisk Kompagnis skibe, hvor en del ulykker indtraf ved vandfyldning eller kæntringsulykker med fartøjerne.⁴⁰⁵ Forskellen kan skyldes, at roerne på flådens fartøjer var særligt udvalgte og blev oplært.

Sammenholdt med antallet af drukneulykker i bilag 10, fremgår det, at de 4 drukneulykker på Freya var væsentligt flere end normalt, og Christianias 7 ekceptionelt mange, hvilket understreger at orkanen der ramte skibet og betød 4 druknede, var ganske ekstreme forhold. Selvfølgelig var dødsfald ved drukning uheldigt, da man derved mistede folk, men af ren overtro ansås det ikke for uheldigt. Da matros M. Friedrichsen af Øster Jyllands distrikt faldt overbord fra Freya d. 22 august 1798, *"haabede kapt. Gether og Gr. Trampe at vi skulde faae bedre Veyr og Vind, Da vi nu havde, som de kaldte, offret en Mand,"*.⁴⁰⁶ Denne form for overtro har formentlig også eksisteret på de andre skibe, og selvom vejret i Freyas tilfælde bedredes, tillagde Mangor det ikke nogen udslagsgivende grund, og var forarget over den primitive overtro blandt folk af denne stand.

En anden form for ulykke med døden til følge kunne være kvæstelser, f.eks. ved fald til dækket. Ingen sådanne dødsfald forekom på skibene, der vel ville være at anse for "Merkværdigt". Om dødsfald ellers forekom som følge af kvæstelser, er det kun muligt at sige noget om i Nid Elvens, Freyas og Fyllas tilfælde, da vi fra disse togter enten har bevaret sygejournalerne, eller dødsfaldene er beskrevet i rapporter hjem. Et enkelt dødsfald på Freya tog dog udgangspunkt i en kvæstelse af mariner Stocks skinneben. Manden døde efter 119 sygedage, hvorfor dødsfaldet nedenfor er opført som forårsaget af sygdom.⁴⁰⁷

Sygdom

At de resterende dødsfald på Freya, Fylla, og Nid Elven, og højst sandsynligt også på Hvide Ørn og Christiania, skyldtes sygdom, er ikke overraskende. I følge J. Lind forholdt det sig på 1700-tallets krigsskibe således, at *"the number of seamen in time of war, who died by shipwreck, capture, famine, fire, or sword, are but inconsiderable, in respect of such as are destroyed by the ship diseases, and by the usual maladies of intemperate climates."*⁴⁰⁸ I den henseende var flådens skibe ikke ekceptionelle. På Asiatisk kompagnis skibe var sygdom fra 1732-1833 årsag til 71 % eller mere af dødsfaldene.⁴⁰⁹

En forudsætning for at minimere sygdom ombord var, at besætningerne før afsejlingen fra København var undersøgt og fundet sundhedsmæssigt i orden eller sendt i land til Søkvæsthuset. Udviklingen indenfor lægevidenskaben fremgår dels af omfanget af artikler, der tilføjedes SKA i 1789, fra 20 til 49 paragraffer, samt at reminiscenser fra bartskærerordningen forsvandt, og artiklerne antog karakter af mere akademisk tilsnit. I følge 1752-artiklerne skulle Ober-Mesteren, fra 1789 kaldet Ober-Chirurgen, efterse folkene for sygdomme "*af smitsom Art*"⁴¹⁰, mens han efter 1789-anhanget skulle se til, "*at ingen med Fnat eller andet Udslet, med veneriske Sygdomme, gamle Beenskader, Brok eller deslige komme om Bord*"⁴¹¹, og være opmærksom på om nogle led af voldsomme eller betydelige sygdomme såsom "*Galde-, Forraadnelses- eller Udslets Feber eller Blodgang*", og hurtigst muligt sende de syge til søkvæsthuset.⁴¹² Før afrejserne blev hhv. 7, 6, 10, 30 og 17 folk, sendt i land p.g.a. sygdom.⁴¹³

Som det eneste skib var Hvide Ørn på udrejsen ramt af dødsfald, 7 i alt, der formentlig kan tilskrives sygdom. Efter passagen af Shetlandsøerne blussede en ukendt sygdom op med konstant 50-60 syge til følge. Kort efter ankomsten til St. Thomas var antallet af hospital-sindlagte så stort, at fregatten på et tidspunkt blot havde 20-30 matroser ombord.⁴¹⁴ Sygdommen kunne være forårsaget af manglen på frisk drikke og føde som konsekvens af de 74 døgn til søs, hvorved mavetarm- eller mangelsygdomme kan have floreret. Hvide Ørn slap dog billigt sammenlignet med fregatten Møen, der året før på rejsen til St. Thomas havde 3 - 4 dødsfald om dagen ved ankomsten til kolonien, hvilket muligvis kunne skyldes nævnte sygdomme. Det er dog også muligt, at kimen til sygdommen eksisterede ved afrejsen fra København, hvilket var tilfældet på den senere fregat Møen, der udsatte sin afrejse i 1781 p.g.a. sygdom, og 1½ måned efter afsejlingen måtte søge ind til Lissabon med en del syge ombord.⁴¹⁵ For Bille og hans mandskab betød opholdet i St. Thomas havn imidlertid restitution. At blot én mand døde på hospitalet tyder på, at bedre kost og hygiejne var udslagsgivende for helbredelsen. Hjemrejsen, der blev forsinket p.g.a. konvojen, som omtalt tidligere, synes trods 2 dødsfald ikke at være forstyrret af sygdomsmæssige problemer, og blot 5 mand blev ved hjemkomsten sendt til søkvæsthuset.⁴¹⁶

Af det bevarede materiale fra de resterende togter er det muligt ud fra chefernes rapporter at sammenholde disses informationer med omfanget af sygdom via økonomiprotokoller eller sygejournaler. I Christianias og Nid Elvens tilfælde er det med ud- og indskrivingerne af skibskost i økonomiprotokollerne muligt at følge antallet af syge blandt disse folk, hvilket formentlig giver et rimeligt billede af sygeligheden ombord. Derimod har vi med sygejournalerne fra Freya og Fylla såvel omfang som sygdomme detaljeret beskrevet. Som det fremgår af bilag 11a-d, var der stor forskel på sygeligheden på skibene. I alt blev 177 af Christianias folk udskrevet til sygekost eller hospital mens der blot var tale om 24

personer på Nid Elven; derudover ved vi fra Brauns rapporter, at såvel han selv som en af løjtnanterne var syge. (Disse er dog ikke indført i bilaget.) På Freya behandlede overkirurg Mangor i alt 260 patienter i tilsammen 342 sygdomstilfælde, mens overkirurg Leverentz på Fylla tilså 100 patienter for 193 sygdomstilfælde.⁴¹⁷

Som det fremgår af bilag 11a, opstod der først egentlige sundhedsmæssige problemer på Christiania efter orkanens hærgen i oktober 1780 og reparationsopholdet i Bassinen på St.Croix frem til ultimo januar 1781. Under arbejdet døde 8 mand. Hvilke sygdomme der ramte folkene, nævner Stockfleth ikke, men i den efterfølgende periode led en del af blodgang og diarré. Christiania led som det eneste skib, hvis man ser bort fra de overbordtvunge fra den kgl. bark på Puerto Rico, personelskader ved kamp, da 2 mand i d. 22. November 1780 blev såret af musketskud fra en kaper under arbejdet med at hente nye master til skibet.⁴¹⁸ Som illustreret i bilaget faldt sygeligheden da man i marts 1781 genoptog sejladsen, for dog at stige voldsomt på hjemreisen, hvor 9 mand døde, og hvor slette sejl og ditto mandskab tvang Stochfleth til at søge norsk havn, hvor 4 mand måtte efterlades, før hjemreisen til København kunne fortsætte. At flådens skibe søgte norsk havn var ikke usædvanligt. Dette fremgår af bilag 2 og kunne være forårsaget af kontrære vinde. Årsagen kunne dog også være, at sygdom og dødsfald ikke muliggjorde videre sejlads, hvilket var tilfældet på de tidligere nævnte fregatter Møen. I 1760 måtte Møen overvintre i norsk havn, da man havde mistet 74 siden afreisen fra St.Thomas. Rent tabsmæssigt var dette togt en ren katastrofe, da henved 200 af skibets mandskab døde.⁴¹⁹

Som i Christianias tilfælde viste sygdom sig først ombord på Nid Elven efter ankomsten til kolonien. Blandt de første syge var kaptajn Braun, der led af klimat feber, hvilket man ofte kaldte den gule feber. Under hans sygdom, der opstod i den første sygdomsperiode, se bilag 11b, var Bassinen og skibene dér ramt af epidemi, og briggen havde sine første dødsfald, da 2 mand døde af, hvad Braun beskrev som febersygdom.⁴²⁰ I den anden sygdomsperiode på togtet, hvor løjtnant Neergaard døde af pludselig opstået feber, antog sygdommen på øerne epidemisk karakter, "*af den her grasserende Feeber*".⁴²¹ Det er nærliggende, at antage at dødsfaldene på Nid Elven skyldtes den gule feber, men som det fremgår af antallet af sygedage på togtet, udgjorde sygdom ikke et væsentligt problem, og ved hjemkomsten til København blev ingen sendt til søkvæsthuset.

I modsætning til Christiania og Nid Elven var Freya ramt af en del sygetilfælde på udreisen, hvilket primært skyldtes en fnat-epidemi. En væsentlig del af Browns rapporter til Admiralitetet omhandler sundheds- og sygdomsmæssige forhold på skibet og øerne. Netop ved fregattens ankomst hærgede den gule feber såvel i land som på skibene i St.Thomas havn, og mavetarmsygdomme var en væsentlig årsag til stigningen i sygeligheden efter ankomsten, der fremgår af bilag 11c. Stor nedbør og stærk sol skabte gunstige betingelser for

den gule feber og andre sygdomme, bl.a. bragt dertil af emmigranter fra Amerika. I følge de lokale havde forholdene aldrig været værre, fire matroser døde ligefrem i Charlotte Amalies gader.⁴²² Efter nogle sygdomsmæssigt fredelige vintermåneder steg sygdomsraten atter i kolonien i løbet af april måned 1799, hvor såvel koffardiskibe som den engelske flådes skibe havde stor dødelighed. Af bilag 11c fremgår det, at det samlede antal sygedage for mandskabet toppede i netop denne periode, og selvom sygeligheden var faldende under klargøringsarbejdet før hjemrejsen, led mandskabet iflg. Brown "*betydelig paa deres helbred ved at ligge her inde i Havnen som nesten er at ligne ved et Pæst Huus.*"⁴²³ Den stigende sygelighed på Freyas hjemrejse skyldtes primært mavetarm- og feber/luftvejssygdomme, der for sidstnævnte kunne hænge sammen med manglen på varme klæder, som Brown havde beklaget overfor Admiralitetet. I alt døde 8 mand som følge af sygdom på hjemrejsen. Som det fremgår af bilag 11c, blev mandskabet ikke sygdommene kvit på hjemrejsen, og 32 mand blev sendt til Søkvæsthuset i dagene efter ankomsten til København.⁴²⁴

Også Fyllas mandskab var på udrejsen i nogen grad ramt af sygdom, hvilket som i Freyas tilfælde skyldtes sygdomme, der kan katagoriseres under hud- og kønssygdomme (omtalt senere). Det er ikke megen plads, Gether bruger i sine rapporter på at beskrive de generelle forhold i kolonien, men som Freyas folk led en del af hans besætning af mavetarmsygdomme efter ankomsten til øerne, hvor der som følger af en orkan herskede en del sygdom.⁴²⁵ I forbindelse med klargøringen af skibet, medio til ultimo juni 1805, var der, som det fremgår af bilag 11d, en voldsom stigning i antallet af sygedage blandt besætningen, hvilket overvejende skyldtes mavetarmsygdomme, der i 3 af de 4 dødsfald som er opført i maj.⁴²⁶ Straks efter afrejsen fra stationen, d. 11 juli 1805 bedredes forholdene ombord, se bilag 11d, hvilket kan hænge sammen med, at man kom bort fra de varme og usunde farvande. På hjemrejsen havde man 2 dødsfald som følge af sygdom, men af lægejournalen fremgår det, at de øvrige syge var restituerede ved hjemkomsten.

Sygdomme

Det bevarede materiale fra Freya og Fylla gør det heldigvis muligt for os at fastslå ikke blot antallet af syge, men også hvilke sygdomme folkene led af. Et sygdomsbillede der nok i store træk er repræsentativt for de sygdomme, besætninger generelt led af på togter til Vestindien. Dog må man gøre sig klart, at det måske ikke var alle behandlingsberettigede, der søgte lægehjælp, ligesom behandlede tilfælde på det ene skib kan være negligeret på det andet. Endelig kan overkirurgernes personlige indtryk af sygdommene have varieret, hvorfor visse sygdomme kan være opført forskelligt, hvis de byggede på symptomer fremfor definerede årsager. Det er, som Ø. Larsen skriver, nødvendigt blandt mange andre forbehold at gø-

re sig klart, at terminologi og klassifikation indenfor datidens lægevidenskab var mangelfuld og inkonsekvent, hvorfor sygdommes art kan være svære at definere.⁴²⁷

Sygdomstilfældene kan opdeles i følgende kategorier; I (mave- tarmsygdomme), II (luftvejs- og febersygdomme), III (kvæstelser), IV (hud- og kønssygdomme), V (mangelsygdomme), VI (andre sygdomme),⁴²⁸ der fordelte sig, som det fremgår af bilag 12. I dette bilag er talmaterialet fra Ø.Larsens behandling af Freyas 1795-97 togt medtaget til sammenligning.

Som det fremgår, var såvel tilfældene af som dødsfaldene ved mavetarmsygdommene dominerende, hvilket i høj grad gjorde sig gældende på Freyas 1795-97 togt. På Freya (1798-99) og Fylla opstod disse sygdomme først efter ankomsten til Vestindien, og den primære hoveddiagnose er i begge journaler diarré. Flere tilfælde var med galdeagtige symptomer eller beskrevet som galdefeber, hvilket kan skyldes forskelle i sygdommens voldsomhed, men bag betegnelsen kan også ligge andre sygdomme.⁴²⁹ Tyfus, der smitter via den syges afføring, er en mulighed ligesom plettyfus, kaldet fængsels-, lejr- eller skibsfeber, der overføres via krops- og rottelus, og har gode udbredelsesbetingelser på overfyldte steder med ringe hygiejne. Nogle tilfælde har formentlig været den gule feber/febris flava, som Vestindien var berygtet for, og afvises kan det heller ikke, at nogle led af malaria.⁴³⁰ Betegnelsen gul feber er ikke brugt i journalerne, men på Freyas 1795-97 togt, hvor betegnelsen heller ikke er brugt i sygejournalen, led flere formentlig af gul feber, hvilket kaptajn Koefoed rapporterede hjem.⁴³¹ Vestindien var normalt ramt af den gule feber i efterårsmånederne, og i de bevarede mandtalslister er koncentrationen af dødsfald størst netop i disse måneder. Sygdommen ramte dog ikke flådens mandskaber i nær samme grad som f.eks. den engelske hær og flåde. Skrækeksemplet er admiral Hosier, der i 1726-28 mistede 4000 ud af 4750 mand primært som følge af den gule feber.⁴³² Inden man opdagede, at smitekilden til den gule feber var myg, ansås spredningen af maligne febersygdomme som den gule feber at ske via skadelige dunster fra land. I særdeleshed mente J.Lind, at netop St.Thomas havn med sin stillestående luft, var arnested for den værste feber i Caraibien.⁴³³

Både Brown og Gether fremhævede, at deres folk led en del under vejrliget på udrejserne. Alligevel var tilfældene af luftvejs- eller febersygdomme ganske få.⁴³⁴ Først midtvejs og mod togternes slutning viste disse sygdomme sig.

Omfanget af kvæstelser var yderst forskelligt på de to skibe. Trods de langt færre af slagsen, gjorde det samme sig gældende på Freyas to togter. Mændene behandledes for alt fra torne i fødderne, skader i hovedet som følge af slag fra eller mod genstande, fald fra eller i riggen, forbrændinger og skoldninger i forbindelse med madlavning, til uheld med ankertovene og andre tunge genstande.⁴³⁵ Sådanne kvæstelser har været ganske almindelige i dag-

ligdagen på skibene, da de ikke er omtalt i journalerne, som i tilfældet hvor en af Freyas folk faldt til dækket før afrejsen fra København, og blev indlagt på Frederikshospitalet, eller udslaggivende for togtet, hvilket en mariners brækkede lårben var, da Fylla som nævnt tidligere på udrejsen måtte søge ind til Flekkerø.⁴³⁶

En væsentlig del af de folk der blev sendt i land før Freyas togt, hvilket ligeledes var tilfældet i 1795, havde hud- eller kønssygdomme, primært fnat.⁴³⁷ Dette var formentlig ikke begrænset til disse to skibe. Blandt hud- og kønssygdommene på Freyas og Fyllas togter, forekom alt fra sår, bulne fingre og bylder til veneriske- og udsletssygdomme. En væsentlig del af sygdomstilfældene på udrejserne bestod på Fylla af betændte sår og et enkelt tilfælde af gonorré, mens de på Freya primært skyldtes en fnat/scabies-epidemi, der opstod efter opholdet på Madeira. Dette gik ikke bare Mangors professionelle ære nær, men gjorde ham samtidig til genstand for kaptajn Browns vrede; *"Brrr det var en slem Dag. Browns' humør var slet; hjertet sank ved af faae at vide, at der var 14 med fnat."*⁴³⁸

I relation til datidens skibe er ingen sygdom mere sagnomspunden end skørbug. Symptomerne på sygdommen, der skyldtes vitamin-c fattig kost, viser sig imidlertid først efter lang tid med sådanne mangler, og sygdommen var egentlig kun dødelig på meget lange sørejser. Under linieskibet Holstens togt til Kap Staden i 1779-80 opstod som følge af mangel på friske forsyninger i Christiansborg bl.a. alvorlige tilfælde af skørbug, formentlig med dødsfald til følge.⁴³⁹ Såvel fra det behandlede togt som fra 1795-97 togtet, er skørbug den eneste mangelsygdom opført i Freyas sygejournal. Ialt forekom 17 tilfælde, der bl.a. opstod ca. midtvejs på togtet, men den primære koncentration af tilfældene forekom såvel i 1799 som i 1797 umiddelbart efter afrejsen fra St. Thomas. Dette indikerer, at trods tilførslen af fersk føde var mandskaberne dårligere ernæret end da skibene forlod København.⁴⁴⁰ At Fylla ikke havde tilfælde af mangelsygdomme, understreger måske som beskrevet tidligere, at skibet ikke havde provianteringsproblemer under opholdet.

Den sidste kategori "andre sygdomme" består af ikke klart definerede kombinationstilfælde, f.eks. hovedpine, der ikke giver nogen idé om sygdommens art, tandpine, samt hvor druk er opført som primær årsag til sygdom.⁴⁴¹

Ser man på, hvorledes sygdomstilfældene fordelte sig på de to skibes mandskaber, fremgår det af bilag 12a, at det øverste hieraki på begge skibe omfattede færre af sygdomstilfældene end deres andel af besætningerne tilsiger. Årsagerne dertil kan være mange. Evt. brugte disse folk flere penge på frugt, fik bedre mad og drikke etc., var bedre klædt og kunne skifte klæder tiere. De største udsving mellem gruppens andel af besætningen og sygdomstil-

fældene forekom på Fylla, hvor konstablerne og de enrollerede matroser sammen med officererne skilte sig ud. Voldsomme udsving er der imidlertid ikke tale om, og sammenlignes tallene fra de to skibe, er der i flere kategorier tale om, at forholdene var modsatte.

Fordelt på de forskellige mandskabsgrupper fra skibene fordelte dødsfaldene ved sygdom som det fremgår af bilag 12b. Bilaget tager udgangspunkt i formodningen om, at dødsfaldene der ikke var forårsaget af ulykker på Hvide ørn og Christiania skyldtes sygdom, og har medregnet de 10 ekstra matroser på Hvide Ørn. Det må dog understreges, at alene begrænsede tendenser tør uddrages af hensyn til det spinkle materiale.

Af bilaget fremgår det, at der i enkelte af grupperne var særdeles stor forskel på gruppens andel af dødsfaldene ved sygdom i forhold til deres andel af besætningerne. En forklaring på, hvorfor ingen betjente eller artilleriofficerer døde af sygdom, ligger ikke lige for. Det havde måske været mere forventeligt, om betjentenes andel af dødsfaldene var lig officerernes og kanonérernes henad konstablernes. Hvad angår håndværkerne må det tages i betragtning, at 3 af disses dødsfald skete blandt skibskokkene, hvilket måske illustrerer, at disse folks betingelser var ringe i det varme klima.⁴⁴² Soldaternes andel af de døde er måske ikke overraskende. De var ikke i samme grad som matroserne vant til livet på skibene og havde som beskrevet munderingsmæssige problemer i form af for varme klæder på Christiania. Ligeledes, som omtalt under retsforhold, var der adskillige personer i denne kategori, der ikke indstillede sig på et sundt forhold til rommen, men ofte blev taget i druk. Hvad der ikke fremgår af bilaget er, at alle underofficerer, der døde af sygdom, døde på Christiania. I de resterende fire skibes tilfælde fandt ingen dødsald sted blandt underofficererne folk, hvilket endnu en gang understreger usikkerheden i materialet, men også at folkene der fik disse hverv, nok hørte til blandt de dueligste og sundeste.

Hvem der blandt matroserne var de sundeste og dueligste, fremgår det af tidligere omtalte, at man i samtiden anså de faste folk som bedre egnede til tjenesten på de lange togter. Derimod ansås de norske enrollerede matroser og i særdeleshed dem af Bergen distrikt, for mindre egnede til tjeneste på kongens skibe, hvilket Callisen og Aaskow argumenterede for skyldtes livet ombord samt kosten, som var de norske fiskere uvant med flere sygdomstilfælde og flere dødsald til følge.⁴⁴³ Hvorfor netop folk af Bergen distrikt fremhævedes, synes ikke umiddelbart forståeligt. Men såvel i Callisens værk af 1772, Regleringskommissionens ekstrakt af 1790 og de to medicineres ekstrakt af 14. April 1794 fremhævedes denne gruppe som mindre egnede til tjeneste på flådens skibe.⁴⁴⁴ Hvorledes dødsfaldene fordelte sig på matroserne faste/enrollerede-distriktvis, fremgår af bilag 12c, hvori Hvide Ørns matroser ikke indgår, da deres sammensætning er ukendt.

At nordmændene var mindre egnede til at tjene på kongens skibe vil nok være at drage forhastede slutninger på et spinkelt grundlag. Andelen af døde matroser er således væsentlig lavere for folkene fra Christianssand og ikke mindst Bragenæs distrikter, end deres andel udgør af det samlede antal matroser, hvorimod andelen af døde blandt folkene fra Jylland (inddelt således af hensyn til de 3 jyske distrikter blandt Fyllas matroser) var større end deres andel af matroserne. Omkring matroserne taler tallene trods det spinkle grundlag for, at matroser af Bergen distrikt var dårligt egnede. Deres andel af de døde var næsten 3 gange så stor som deres andel af matroserne. Om det er tilfældigt eller ej, var der blot én fra dette distrikt ombord på de tre sene togter, hvilket kunne indikere, at de blev valgt fra.⁴⁴⁵ At matroserne af divisionen var bedre egnede til at klare almindelige strabadser etc., taler tallene måske for, men atter engang må det understreges, at materialet ikke berettiger til nogen generel vurdering af disse forhold. I deres ekstrakt af 14. april 1794 anbefalede Callisen og Aaskow, at folkene helst skulle tages blandt de "*som vare de varme Climate bevante*".⁴⁴⁶ Fordelen ved at vælge sådanne folk kunne være, at de med tidligere ophold, som de havde overlevet, havde opbygget et immumforsvar overfor de lokale sygdomme. Men som omtalt under besætningerne, er der ikke fundet plads i denne opgave til at undersøge, hvilke folk der tidligere havde sejlet på Vestindien.

Sygdommenes forebyggelse

Det siger sig selv, at udbrød der alvorlig sygdom på datidens krigsskibe, kunne følgerne være katastrofale med uarbejdsdygtige folk eller dødsfald til følge. Så galt gik det langt fra på nogen af de behandlede togter. Spørgsmålet er da hvorfor?

I bekæmpelsen af sygdomme var kirurgernes kunnen selvfølgelig af stor betydning. Fra at bære præg af reminiscenser af den gamle bartskeerordning, fik skibskirurgerne med anhanget af 1789 akademisk status. Dette tilsammen med at artiklerne vedr. kirurgerne udvikledes fra 19 til 49 vidner om udviklingen indenfor lægevidenskaben med deraf følgende omsorg for mandskabernes helbred.⁴⁴⁷ De største fremskridt indenfor sygdomsbekæmpelse skete nok i forebyggelsen af sygdommene, hvilket fremgår af "*Instrux for de Paa den Kongelige Flaade antagne Ober-Skibs-Chirurgi*" af 1789 og "*Extract af den Kongel. Reglerings Commissions Forslage Angaaende De Syges og Quæstedes behandling paa de Kongelige Skibe, samt Adskilligt til Sundhedens og Reenlighedens Befordring inden Skibsborde henhørende*" af 1790 som hver chef fra 1794 skulle modtage før afrejsen.⁴⁴⁸

I sin doktorafhandling af 1772, der på mange måder er en håndbog i skibshygiejne, fremhævede H. Callisen følgende hovedårsager til sygdom på skibene:

- skibskosten, fordi den var sej, grov, harsk, rådden og salt og vegetabilsk føde var en mangel i denne.
- den skadelige beskaffenhed og råddenheden eller manglen på drikke.
- den manglende renlighed af besætningerne og deres klæder samt mængden af disse.
- den skadelige indvirken af luften og dunsterne i skibene.
- den ofte for hårde og til tider sjældne kropsbevægelse.
- tungsind der kunne medføre hjemvé, depression og angst.
- problemerne med at isolere de syge fra resten af besætningen.⁴⁴⁹

Punkter der for de flestes vedkommende er behandlet tidligere i opgaven. Disse punkter var i høj grad overensstemmende med tidligere og samtidig forskning i England. Admiral Rodneys livlæge G. Blane anså det for umuligt at helbrede folkene og opretholde sundheden, hvis de ikke fik ordentlig kost og at hygiejnen, såvel skibets generelle som den personlige blev opretholdt.⁴⁵⁰

I modsætning til Lind omtaler Callisen ikke forholdsregler, der havde med togter til Vestindien eller andre eksotiske steder at gøre. Disse specificerede han og livmedicus Aaskow i 1794 i det ekstrakt som Nid Elvens chef, kaptajn Braun, modtog før afrejsen.⁴⁵¹ Erfaringerne i den engelske flåde, hvilket indbefattede Vestindien, viste, at folkene på krydserne sundhedsmæssigt klarede sig langt bedre end deres kammerater på skibe opankret i havn.⁴⁵² Dette stemmer godt overens med den stigende sygelighed på Christiania under reparationsopholdet i Bassinen og fremgår eksempelvis af de 15 dødsfald, Fylla havde som følge af den gule feber under klargøringsarbejdet på 1806-7 togtet.⁴⁵³ At Stockfleth ikke efterfølgende tog Christiania ud på såkaldte forfriskningskryds, kan skyldes fregattens opgaver, hvorved sygeligheden fortog sig, men kan også hænge sammen med manglende erfaringer fra vestindientogterne. Såvel Braun, Brown og Gether stod ud på såkaldte forfriskningskryds. Disse kunne dog af hensyn til den salte koster skadelige indvirken på folkene tvinge krydserne i havn efter forfriskninger, hvilket Brown gjorde i december 1798.⁴⁵⁴

Tiden taget i betragtning virker den relativt gode sundhedstilstand under Hvide Ørns hjemrejse, måske overraskende. En væsentlig årsag kunne være, at øerne ikke var hærgede af epidemiske sygdomme under fregattens ophold, hvilket kan have været årsagen til, at de hospitalsindlagte rent faktisk blev raske.⁴⁵⁵ Hospitalsophold var på ingen måde garanti for helbredelse, og Brown var ikke bleg for at klandre forholdene på hospitalet for dødsfaldene blandt skibets indlagte, idet *"hospitalet her er i een saa Elendig forfatning thi istæden for at en syg skulle vente helbredelse seer hand der sin visse Dód for sig af mangel baade paa beqvemlighed og Pleye"*.⁴⁵⁶ En medvirkende årsag til den gode sundhed på Nid Elven kan således være at blot 3 mand blev sendt til hospitalet, da voldsom sygdom forekom i land og på

de andre skibe i havnen.⁴⁵⁷ Dette lave antal må tilskrives de få syge, der var ombord, samt at det må være lykkedes, at isolere disse.

Dette var selvfølgelig lettere sagt end gjort p.g.a. de trange forhold ombord. Til de "*som maatte have Febres malignas, Petechial, Dysenterie, eller andre maligne Sygdomme*"⁴⁵⁸ skulle chefen, for eller agter i skibet, "*under Bakken eller andensteds*"⁴⁵⁹ lade indrette sygelukaf, hvor disse kunne blive behandlet af kirurgerne og opvartet af krankevagterne. På Freya var de syge anbragt under skandsen mens der for at adskille de mindre alvorligt syge skulle afskærmes fra den øvrige besætning v.h.a. udspændt sejldug på banjerne.⁴⁶⁰ Blandt de syge skulle krankevagterne holde rent, stænke med eddike, ryge med enebær samt fra 1789 renholde egne og de syges klæder samt dissers køjetøj, "*da intet saa meget befordrer smittesomme Sygdommes Udbredelse, som skidne Klæder*".⁴⁶¹ Et stort fremskridt har været, at skibene efter 1789 medbragte klæder og køjetøj til de syge, se bilag 9, således at de syge så længe klæderne rakte, ikke behøvede ligge i deres egne. Naturligvis har sådanne klæder også været ombord på Fylla ligesom feltsenge, der på Nid Elven og Freya var af jern, mens sengene på Hvide Ørn og Christiania har været af træ. Disse udskiftedes, da man mente at smitte hang ved træet. Ikke bare materielt slog den større bevidsthed om hygiejne blandt de syge igennem, de der blev valgt til krankevagter, skulle således fra 1789 være friske og sindige folk og ikke som tidligere valgt blandt de dovneste og dumme. Var der uenighed om, hvem der skulle påtage sig hvervet, skulle det gå på tur.⁴⁶²

Når skibene lå i havn, var det selvfølgelig umuligt at undgå kontakt med eventuelle smittekilder i land. Men viste sygdom sig på andre skibe, kunne det undgås, og på foranledning af Callisens og Aaskows ekstrakt gjorde Braun "*alle muelige precautioner at all Communication skal forebygges imellem dise befængte Skibes Mandskab og Briggens Equipage*".⁴⁶³ Den periode hvor Freyas folk var på besøg på koffardiskibe, var netop i vintermånederne, hvor sygdom iflg. Browns rapporter var aftagende.

Der var dog også fordele ved at ligge i havn. Alt efter udbuddet havde man adgang til fersk føde og drikkevand, hvilket kan have haft indflydelse på sundheden ombord på Hvide Ørn og Nid Elven.

Til gengæld var der også adgang til den unge rom, som mentes at fremme maligne febersygdomme og dysenteri. Braun fulgte endnu engang Callisens og Aaskows råd, nemlig at holde folkene fra rommen, og det lykkedes ham "*ved Overtalelse, og ved at forestille dem de ulyksalige følger det haver for dem naaer de i Land beruser sig med den Unge Rom, at ieg ved at tillade Dem at gaae i land at bevæge sig nu ikke seer een eneste vende Ombord med en Perial*".⁴⁶⁴ Sådanne forholdsregler er ikke omtalt i Freyas materiale, og af afstraffelserne fremgår det, at flere havde hang til den stærke drik. I skibets sygejournal er der ved 2 dødsfald angivet druk som udslagsgivende faktor. Interessant nok er 6 ud af de 7 personer,

der i Freyas og Fyllas sygejournaler omtales som forfaldne til druk, af den faste stok, hvilket var et af Callisens kritikpunkter omkring denne bemandingsgruppe.⁴⁶⁵

Betydningen af besætningens størrelse for sundheden ombord

Faren for at smitsom sygdom, eksempelvis i form af mavetarmsygdomme, skulle bryde ud ombord var større, jo flere folk der var på skibet. Som omtalt tidligere afhang besætningernes størrelser af skibets størrelse samt dets armering, hvilket betød, at fregatterne med konventionelle kanoner havde de største besætninger. Til gengæld havde fregatterne den fordel fremfor briggen og letfregatten, at sygelukafet kunne indrettes under skandsen, hvor luften var bedre end nede i skibet og de syge mere isoleret i forhold til resten af mandskabet. Tabstallene forårsaget ved sygdom fordelte sig således på fem skibe:

	Hvide Ørn	Christiania	Nid Elven	Freya	Fylla
Døde	10	24	3	27	8
Døde pr. 100 mand pr. år	7,1	8,9	2,8	5,7	7,0

Ganske i overensstemmelse med ovennævnte overvejelser, er der en klar forskel i dødeligheden på Nid Elven i forhold til de andre skibe. Men værd at bemærke er det, at Freya, der havde den suverænt største besætning af skibene, havde en lav dødelighed. Dette kan tages som udtryk for de fremskridt, der skete i løbet af perioden, men også de tiltag chefen foretog i hygiejnemæssig henseende. Dødeligheden på skibene mod slutningen af perioden var som det fremgår af bilag 10, meget forskellige, også skibenes størrelser taget i betragtning. Det var således kun på Kiel og Thetis, at dødeligheden nåede i nærheden af Lougens, en brig af Nid Elvens klasse. Årsagerne til de store variationer i dødeligheden på skibene kan være mange, bl.a. som nævnt hvilke forholdsregler cheferne tog. At den eneste chef, der blev straffet for manglende opmærksomhed i plejen af de syge og i bestræbelserne på at opretholde mandskabets helbred, var kapt. Knudsen på fregatten St. Thomas i 1781-82, vidner om, at cheferne i det mindste gjorde, hvad der forlangtes af dem i den henseende.⁴⁶⁶ Skibet med den største dødelighed blandt periodens seneste togter var klart Fylla under 1806-7 togtet. Tabene, der i 26 af 28 tilfælde skyldtes den gule feber, er det klareste eksempel blandt de togter hvor vi kender dødsårsagerne, på, hvor tilfældigt antallet af døde kunne være, og i hvor høj grad de lokale forhold spillede en afgørende rolle.

Som omtalt tidligere under beskrivelsen af mandskaberne, forsøgte man fra flådens side i slutningen af perioden at reducere mandskaberne på fregatter af Freyas klasse. Dette

skulle virke til mandskabets velbefindende.⁴⁶⁷ At der blev gjort sådanne overvejelser synes naturligt, da tabene på de store fregatter antalmæssigt var betydelige i 1790-erne. De kan dog også skyldes, at det måske kun på disse skibe var muligt at ændre betydeligt i besætningens størrelse. Forsøget fik ikke lang levetid på 40-kanoners fregatterne, hvilket kunne skyldes, at Thetis i 1798-99 trods en 26 mand mindre besætning end Freya i 1799-1800, havde 64 dødsfald svarende til en dødelighed på 15,7 døde pr. 100 mand/pr. år på togtet, hvilket primært må tillægges lokale forhold og den gule feber.⁴⁶⁸ Da man før skibenes afrejser måtte formode, at tab forekom, kunne det synes formålstjenligt at sende flere folk afsted med skibene. Denne politik, der ofte praktiseredes i den engelske flåde, medførte imidlertid iflg. erfaringerne, at dødeligheden blev 2 til 3 gange så stor, hvorfor Lind advarede imod den.⁴⁶⁹

Begravelser

Når folk døde af sygdom ombord på skibene, udgjorde liget en sundhedsmæssig risiko for resten af besætningen, og begravelsen fandt sted kort tid efter dødsfaldet. Således forholdt det sig ikke i den franske flåde, hvor man af hensyn til katolsk skik sjældent afholdt begravelser til søs. I stedet blev liget/ligene lagt i lasten og bragt i land, når skibet anløb havn.⁴⁷⁰ Det er klart, at der på skibe, der sejlede med "lig i lasten", var stor risiko for smittefare, ligesom stanken snart har gjort opholdet ombord ubehageligt.

Ved begravelse til søs bestod kisten af sejldug eller mandens køjetøj, hvori noget tungt, en ballaststen eller en kanonkugle, blev lagt for at trække liget ned. Hvad der måtte være af udgifter ved begravelsen til søs skulle iflg. SKA, antegnes på mandens kostseddel, dog nød soldaterne fri begravelse.⁴⁷¹ Af debithøjerne fremgår det, at de der kastedes overbord, ikke debiteredes noget beløb. På Freya holdt præsten en kort tale over afdøde og jordpåkastede denne, mens det på de andre skibe formentlig var overladt proviantskriveren at holde talen, da han, såfremt der ikke var en præst ombord, skulle besørge "*Bøn holden Aften og Morgen, og om Søndagen Psalmerne sjungne, og Evangelium med dets Forklaring læst.*"⁴⁷² Døde folkene derimod på hospitalet i land, debiteredes de for begravelsen, hvilket af uforklarlige årsager ikke synes at have været praksis på Fylla.

De efterladte fra Freyas døde folk var bedst stillet, hvis deres pårørende døde på hospital mens Freya lå i havn. Da blev kisten forfærdiget ombord, og begravelsen foretaget af skibets præst og folk. Hvis disse forhold gjorde sig gældende, blev manden debiteret for 3R 2Sk, hvorimod det var 11R 19Sk i de tilfælde, hvor skibet ikke lå i havn, og en lokal tømrer og præst skulle betales.⁴⁷³ Et begravelsesselskab bestod af en bakke, 8 mand, fra Freya desuden præsten, og til folkene, der bar kisten, var der som betaling ekstra brændevin.⁴⁷⁴

Når begravelserne fandt sted, om det var på søen eller i land, blev flag og vimpel hejset på halv og derpå nedhalet. Ganske anderledes var ceremonien, når en officer døde. Ved løjt-

nant Møllers begravelse tog de fleste af Freyas officerer i land, man "*strög flag og giös paa halv stang, og toppede Ræerne i kryds, kl 5½ blev Liget udbragt til kierke gaarden, og blev her fra fregatten skudt 5 minutskuud fra Batteriet. kl 6 strög flag og Giös, og toppede Ræerne fiirkant*".⁴⁷⁵ At man hædrede en mand af officersstatus ses desuden af, at de fleste danske, men også en del udenlandske af St.Thomas borgere deltog i begravelses ceremonien.⁴⁷⁶

Den største fare for søfolkenes liv på datidens vestindientogter var som beskrevet langt fra fjenders ild. Ulykker i forbindelse med arbejdet forekom naturligvis også, men den klart dominerende årsag til dødsfald ombord var sygdom. I særdeleshed ahang omfanget af dødsfald på skibene af forholdene i Vestindien, hvor lokale epidemier af mavetarmsygdomme kunne lægge store dele af besætningerne syge og forårsage død blandt disse. Når de rene katastrofer trods alt ikke indtraf på skibene, må det dels tillægges udviklingen indenfor lægevidenskaben, frasorteringen af ikke duelige folk allerede før afrejsen samt opsynet med mandskaberne ombord. I denne henseende har den større viden om ordentlig hygiejne og forplejning, og den indflydelse disse faktorer fik på såvel forebyggelse som helbredelse, der skete mod periodens slutning, været af enorm betydning. Selvom det fremgår, at utilstrækkeligt hensyn til mandskabernes helbred var nærmest ikke forekommende blandt skibenes chefer, er det som nævnt i tidligere kapitler, formentlig forkert ikke også at tillægge den enkelte chef, hans samarbejde med kirurgerne ombord, samt tiltag og almindelig praksis om renlighed, disciplin etc. en afgørende betydning.

De senere togter – 1814 - 1848

Ved genoptagelsen af orlogstogterne til Vestindien, efter Napoleonskrigene, var det danske rige størrelsesmæssigt voldsomt reduceret efter afståelsen af Norge i 1814, og rent økonomisk lå landet i ruiner efter statsbankarotten i 1813.

Som i den behandlede periode var opholdet for krigsskibene i kolonien, især i de første år efter genoptagelsen af sejladsen, præget af kaper- og sørøveraktivitet, hvilket afstedkom jagter og enkelte opbringelser af sådanne. Senere i perioden 1814-48 besejlede stationsskibene ofte det Sydamerikanske fastland, hvor uroligheder truede den danske handel og op mod emancipationen af slaverne på de danske øer i 1848, krydsede skibene ikke sjældent for at forhindre flugt af slaver til de engelske besiddelser hvor slaveriet var ophørt i 1838.⁴⁷⁷

Som det var praksis i den sidste del af den behandlede periode, forlod skibene udsendt til den vestindiske station, denne før orkantiden. For togter af længere varighed skete dette ved at, følge engelsk og fransk skik, og forlægge skibene til anden havn, i dette tilfælde i Nordamerika og længere oppe i perioden, blev skibe sendt til det Sydamerikanske fastland, bl.a. af hensyn til orkantiden.⁴⁷⁸ At orlogsskibe atter kom til at opholde sig på stationen un-

der orkantiden, skyldtes et ønske fra generalguvernøren om udstationering af skibe året rundt, hvilket fra 1824 betød at de 2 skibe der da årligt afsejlede mod Vestindien, lettede fra København i hhv. maj og september, hvorefter de på stationen værende skibe returnerede hjem ved ankomsten af det første skib, sædvanligvis i juli. En ordning der atter ændredes i 1836, hvorefter skibene skulle afvente hver sin afløser.⁴⁷⁹ Flere af skibene oplevede orkan, enten i havn eller under sejl, men ingen blev beskadiget som det var tilfældet med Christiania. Systemet med 2 skibe, vedholdt man stort set indtil 1843, hvorefter der årligt udstationeredes et skib. Foruden de udsendte skibe, indkøbte man i 1817, 2 skonnerter til stationen, der imidlertid blev solgt derude i hhv. 1818 og sejlet til Danmark i 1819.⁴⁸⁰ For stort set alle togter gjaldt, at man fulgte praksis indført mod slutningen af den behandlede periode med at proviantere på Madeira på udrejsen.⁴⁸¹

Hvad angik opholdet i Vestindien, var der mod slutningen af den behandlede periode, en klar bevidsthed blandt cheferne, i vigtigheden af at holde skibene krydsende af hensyn til sundheden ombord. Denne foranstaltning blev af cheferne på 1814-48 togterne fortsat tillagt stor værdi og da skibe atter skulle opholde sig i området i orkantiden, befalede generalguvernøren cheferne ikke blot at kende orkanhavnene på St. Thomas og St. Jan, men af hensyn til mandskabets sundhed, at holde skibet under sejl så meget som muligt, og blot anløbe havn efter forsyninger og ordrer.⁴⁸² Hvad der ligeledes fortsatte op i denne senere periode af besjelingen på Vestindien, var brugen af disciplin til opretholdelse af hygiejnen ombord. Dette kunne også udmønte sig i straf, men generelt synes afstraffelser sjældnere at have været brugt end i tidsrummet for undersøgelsen.⁴⁸³ Som på de behandlede togter var afstraffelsernes art i almindelighed tamp eller bøjestraf. For forbrydelser af grov karakter, som tyveri, mildnedes straffen ikke med tiden, mens småforseelser kan være afstraffet mildere, i det Chefens Cirkulære af 1839, tillod næstkommanderende samt kvartercheferne under sejl, at uddele såkaldte korrektionsstraffe af op til 9 slag tamp.⁴⁸⁴

Som beskrevet under kapitlet Eksercits var intensiteten af våbenøvelse ganske varierende på de beskrevne togter. Det samme har været tilfældet på togterne efter 1814, idet det fra 1835 blev indskærpet, at indtil mandskabet var fortroligt med alle slags våben ombord, skulle der når forholdene tillod det, dagligt ekserceres i 2 timer.⁴⁸⁵ En skærpelse der atter blev ændret i 1839 således eksercering fandt sted på hverdage, undtagen lørdage, og netop udarbejdet til togterne til Vestindien, var det i Cirkulære for Chefer vedr. Orkantiden, reduceret til blot at foregå om mandagen, onsdagen og fredagen, hvor 1 time skulle bruges derpå. På samme tid blev der indført hviletid for mandskabet, hvilket så vidt muligt skulle gives til ankers og være, ½ time om F.M., 1 time til middag (i Vestindien 2 timer) og ½ time til aften.⁴⁸⁶ Således tog man, som det var tilfældet på Freya under klargøringsarbejdet, højde for klimaet under udstationering i Vestindien.

En væsentlig del af chefernes rapporter hjem omhandlede på 1814-48 togterne, som de i undersøgelsen behandlede togter, i høj grad sundheden i området og ombord samt hvorledes den søgtes opretholdt. Dette som nævnt bl.a. ved at føre en stram disciplin og krydse. Ser man på dødeligheden på disse togter bilag 13, fremgår det at denne generelt var lavere end på togterne 1755-1807. For de to togter hvor dødeligheden i særdeleshed oversteg den "normale" dødelighed, Marcaria 1817 og Najaden 1821, er det meget sigende, at sygdom og dødsfald opstod under ophold i havn.⁴⁸⁷ For begge mandskaber skyldtes sygdom og dødsfald klimafeber, hvilket understreger hvorledes de lokale forhold fortsat kunne påvirke sundheden og karakteristisk for de af 1814-48 togterne, hvor store tab forekom, var det som på skibene i undersøgelsens periode, primært tab forårsaget af mave- og tarm sygdomme. Som på disse skibe, var manglende opmærksomhed eller negligerende fra chefens side om mandskabets sundhed sjældent forekommende på 1814-48 togterne.⁴⁸⁸

En anden faktor der som i undersøgelsens behandlede periode tillagdes stor betydning for besætningernes sundhed, var maden og drikkelserne der udleveredes. I perioder hvor sygdom viste sig ombord, sørgede cheferne således for, at fersk kød, grønt og frugt blev indkøbt tiere end normalt, og hvad drikkelserne angik gik man i højere grad over til at indkøbe vin, der på dette tidspunkt ikke var dyrere at købe end øl, og rom, ikke ung, i stedet for øl, da dette efter at fadet var åbnet ikke kunne holde sig særlig længe.⁴⁸⁹ Desuden fulgte man den engelske flådes praksis, og indførte i 1835 forsøgsvis, efter forslag fra en hjemvendt Vestindien chef, kaffe, the eller kakao udleveret om morgenen i stedet for brændevin, hvilket til start ikke huede de faste folk ombord, men snart accepteredes af disse og af cheferne tillagdes stor værdi for opretholdelsen af sundheden ombord.⁴⁹⁰ På disse senere togter fortsatte man således arbejdet til mandskabets sundhed, men også for de efterladte til de døde bedredes vilkårene. Således blev døde på togt, ved kgl. Approbation af 17. oktober 1818, givet fri begravelse, hvormed de efterladte blev holdt skadesløse mht. udgifterne til begravelsen.⁴⁹¹

Hvad angår det daglige arbejde og gøremålene på de senere togter til Vestindien, blev disse med Cirkulære for Cheferne af 1839 lagt i fastere rammer, end i den behandlede periode hvor dette arbejde i høj grad byggede på indarbejdede rutiner og traditioner i flåden der udvikledes i takt med f.eks. den større bevidsthed om sundhed og hygiejne. De tiltag der blev gjort i 1839 synes endelig i "Instructioner og Reglementer for Tienesten paa de Kongelige Skibe af 1849", at være sat i faste rammer, med et reglement for såvel den daglige som ugentlige tjeneste, til anker og under sejl.⁴⁹²

Sammenfatning

At orlogstogter til Vestindien fandt sted i den behandlede periode skyldtes den internationale politiske situation. Denne og hvorledes Danmark-Norge forholdt sig dertil var ligeledes af betydning og kunne være udslagsgivende for livet ombord under opholdet på stationen. Dette afhængig af forholdene i farvandet samt af de opgaver skibenes chefer var pålagt.

Med indførslen af nye skibstyper i flåden skete der en ændring i skibenes størrelser der mod slutningen af perioden sejlede på Vestindien. Dette samt nye typer skyts betød mindre besætninger mens man på flådens største fregatter gjorde forandringer om læ til forbedring af mandskabernes forhold. Bemandingen af de fem skibe skete ud fra togtets destination, hvorfor det var "mellemste" bemanding, men endog store forskelle fra reglementerne kunne forekomme i det menige mandskabs befarenhed.

Til opretholdelse af disciplinen tyder de store forskelle skibene imellem på at såvel chefernes som mandskabernes personligheder var af betydning. Under den behandlede periode påvirkedes afstraffelses reglementerne i SKA af det voksende humanistiske syn i det omgivende samfund, hvilket på skibene udmøntede sig i mildere afstraffelsesmetoder.

Øvelsen af mandskaberne i våbenbrug afhang tilsyneladende også i høj grad af chefen. Generelt var intensiteten i eksercitsen på skibene imidlertid lav. Da alle de behandlede skibe blev fremdrevet ved sejl, var arbejdet med sejlene i høj grad afhængigt af vejrliget ligesom lænsepumpning var det. På de behandlede skibe bød så varierende forhold som fra Passaten til Vestindiens orkantid, arbejde for mandskaberne under de mest optimale til de mest ekstreme forhold. Afhængigt deraf var også omfanget af udbedringer og istandsættelse af skibene. Hvad angik fritid ved vi kun lidt, dog synes omfanget af landlove tildelt de menige folk at afhænge af chefen såvel som forhold ombord samt i land.

Den faste kost ombord ændredes ikke stort gennem perioden. Til gengæld smittede den voksende viden om sundhed og madens indvirkning derpå af på omfanget af frisk føde til mandskaberne, ligesom bedre øl blev indført på flådens skibe, og maskiner der skulle virke til drikkevandets forbedring taget i brug hvilket supplerede metoderne som tilsætning af eddike og alkohol. Rengøring blev dagligt arbejde modsat tidligere ligesom omfanget af røgning med kemikalier, virksomt eller ej, steg markant, hvilket må ses som udtryk for den større bevidsthed om hygiejnens betydning for sundheden. Hvad angår den personlige hygiejne bedredes denne formentlig med indførslen af vaskere, men igen lader det til at chefen og dennes syn derpå var af afgørende betydning. Trods intentionerne om at mandskaberne

skulle ekviperes bedre lader det ikke til, at man på de to seneste togter var i stand til at udruste folkene i henhold til forskriftet.

Hvad dødelighed angår skilte de fem togter sig ikke ud fra periodens øvrige. Dette på nær antallet af drukneulykker. Sygdom forårsagede, som det var normalt på datidens skibe, langt størstedelen af dødsfaldene, hvor en afgørende faktor på Vestindien-togterne var de lokale epidemiske sygdomme. Den bedste forebyggelse mod disse, udover kosten og kirurgernes behandling, var at stå ud på kryds, hvis muligt, hvilket cheferne på periodens sene togter var opmærksomme på.

Hvorledes livet ombord formede sig på de fem togter afhang dels af de opgaver skibene var pålagt at udføre. Derudover synes chefens personlighed at have været af stor betydning for flere aspekter i besætningernes hverdag. Hvad angik forandringer indenfor flåden og folkenes hverdag, domineredes anden halvdel af 1700-tallet af tiltag der skulle virke til forbedring af sundheden ombord.

NOTER:

¹ SKA § 203.

² SKA. Instruction for Chefen af et Kongeligt Skib, saavidt Oeconomien i Skibet angaaer. Anhang no. 12 I af 28/3- 1794. § 24.

³ SKA § 352.

⁴ SKA § 711.

⁵ Eksempelvis er der indføjjet med anden type blæk d. 7, 10 og 14. nov. 1798, at mandskabet fik ekstra brændevin. Det er noteret i RA folio reg. 85 b2, at kaptajn W.Brown lånte journalen i 1800, og formentlig protokollerne ligeså, men om tilføjelserne skete dér er naturligvis ikke til at sige.

⁶ SKA. Instruction for Skibs-Sekretærene paa de Kongelige Skibe. Anhang no. 12 IV af 28/3-1794. § 3. Under udarbejdelsen af bilag 2 stødte jeg på et sådan eksempel da der i Iris' journal af 1797/98, under datoen 25/6-97 er ved forsegling vedhæftet en forklaring fra 1802 der bekræfter at det undersøgte, hvorvidt skibet blev visiteret eller ej, iflg. skibets journal viste sig ikke at være tilfældet. SKJ skibsjourn. no. 689.

⁷ SKA § 193, 195. På Nid Elven førte man både en kommando- og en korrespondanceprotokol, hvilke tilsammen indeholder samme skrivelser som de resterende skibes kommandoprotokol.

⁸ SKA § 169.

⁹ SKA § 344, anhang no. 12 IV § 4.

¹⁰ SKA § 308, 312, 327. Instruction for Skibs-proviant-Forvaltere. Anhang no. 12 V af 28/3-1794. § 71, 78, 84. Anhang no. 12 IV § 6, 11.

¹¹ SKA § 343.

¹² SKA § 327, anhang no. 12 V § 78a.

¹³ SKA § 339, anhang no. 12 V § 90, 92.

¹⁴ SKA. Instrux for de Paa den Kongelige Flaade antagne Ober-Skibs-Chirurgi. Anhang no. 7 af 1789, § 19, 45.

¹⁵ Disse kilder fandt jeg frem til via Ø.Larsens værk, Kraks Blå Bog og en gennemgang af arkivet sammen med A.Lunding.

¹⁶ Frantzen p. 58.

¹⁷ Omkring forsøget på oprettelse og den endelige oprettelse af kolonien samt inddragelsen af St.Jan, købet af St.Croix og Kronens overtagelse af øerne se Hornby p. 21-22, 26, 28-29, 35, 37, 84, 98, 112-14.

¹⁸ Schultz & Ackermann p. 393-4. Blaa Heyren sank i St.Thomas havn i 1761.

¹⁹ Tuxen p. 50. Shultz & Ackermann p. 394. Der er ikke som Schultz & Ackermann skriver p. 394, tale om Cronborg der afsejler i 1760 men Christiansborg, RA skibsjournaler no. 517.

²⁰ Feldbæk 1982, s.2778, Tuxen p. 56 omkring "Rule of 1756".

²¹ Feldbæk 1982, 277.

²² Schultz & Ackermann p. 394/5. Defensionsskibe var handelsskibe af en vis størrelse som kunne armeres, og således ikke behøvede beskyttelse. Fra 1776-78 var det kun skibe, der hidtil havde sejlet på Vestindien, samt defensionsskibe der måtte besejle øerne. Garde 1833 bd. IV p. 245/6.

²³ Feldbæk 1971, p. 41, 53, 54.

²⁴ Feldbæk 1971 p. 80-83. Feldbæk 1982. p. 279-80.

²⁵ Feldbæk 1982 s.212-213.

²⁶ Op.cit. p. 281.

²⁷ Feldbæk 1980 p. 28-29.

²⁸ Op.cit. 1980, p. 27-31. Engländerne besejrede den spanske flåde ved Kap St. Vincent i 1797, den hollandske flåde ved Camperdown også i 1797, og endelig besejredes Frankrig ved Nelsons sejr den 1. august 1798 ved Abukir.

²⁹ Feldbæk 1982, p. 283.

³⁰ Feldbæk 1980, p. 48-51. traktat af 29. august 1800 s.56, 64.

³¹ Op.cit. p. 82-3.

³² Op.cit. 1980, p. 103, 106-7.

³³ Bergersen bd. I p.184-87, Garde 1852 p.341. Hornby p. 206-7.

³⁴ Feldbæk 1980, p. 112-3, 129-30. Truslen om at miste Norge var reel nok, selvom både Sverige og Danmark var i Forbundet sammen. Det kom nemlig den danske regering for øre i januar 1801, at den svenske konge umiddelbart før indgåelsen af Forbundet havde foreslået tsaren at lade Sverige besætte Norge, en tanke tsaren ikke var afvisende overfor. Feldbæk, 1980 p.98.

³⁵ op.cit. 1980, p. 133-4, 137-8.

³⁶ Feldbæk 1980, s. 186/7, 201, Feldbæk 1982, p. 285.

³⁷ Feldbæk 1982, p. 293. Feldbæk 1980, p.203-4.

³⁸ Feldbæk 1980, p. 207. Feldbæk: 1982, p. 294-5.

³⁹ Kiær 1958. Kjølens p. 52, 55.

⁴⁰ Knox p. 218.

⁴¹ Browns Instruktion af 2.juli 1798 § 1. ADM kopibog over indkomne Kgl. Resolutioner 1798-1800 no. 168. Omkring chefernes instrukser vedr. konvojering se: §1 i Billes Instruktion i Hvide Ørns kommandoprotokol, § 4 i Stockfleths Instruktion i SK Kgl. Resolutioner 1780 no. 194, §2 i Brauns Geheime Instruks i SK Geheime instrukser og ekspeditioner 1794-95 no 47, § 4 i Browns Instruktion i ADM Kopibog over indkomne Kgl. Resolutioner 1798-1800 no 168 og § 4 i Browns geheime Instruks, Vestindiske lokalarkiv, Generalguvernøren 1777-1800 no 333. Samt Gethers Instruktion i ADM Kopibog over indkomne Kgl. Resolutioner 1801-4, no. 169.

⁴² Mangor brev af 12 juli 1798.

⁴³ Mangors dagbog 17 juli 1798.

⁴⁴ Christianias skibsjournal 15, 16 juni 1780.

⁴⁵ SKA § 179.

⁴⁶ Fyllas kommandoprotokol d. 17/9-1804. Ifølge Fyllas journal sker uheldet for soldaten den 8. september, men man havde ikke mulighed for at komme tidligere i havn. Freyas skibsjournal d. 20-23/7-1798.

⁴⁷ Gøbel 1978 p. 39-40.

⁴⁸ § 2 i Billes Instruktion. Hvide Ørns kommandoprotokol.

⁴⁹ Stockfleths Instruktion af 25. maj 1780 no. 110 i SK Kgl. resolutioner no. 194. Udkast til Instruction for Cap: Akeleye som Chef af Fregatten Cronborg. SK Kgl. Resolutioner no. 211 i SK Kgl. Resolutioner 1779 no. 193.

⁵⁰ I Gøbel 1982 bilag p. 49 er der en fejl mht. Møen i 1779. Iflg. dette skibs journal vendte det d. 20. juni 1779, "*Og holt af efter Chanalen*", hvor han ud for Lizard blev præjet af nogle engelske fregatter og en kutter d. 26. juni. Han gik altså syd om. Skibsjournal no. 541. De forskelle der måtte være mellem mine og Gøbels tal, skyldes, at jeg regner afrejsen fra Kbh. og ankomst til stationen i stedet for Helsingør og Vestindien generelt. Det samme med hjemrejsen. Gøbels skema er forkert på følgende punkter. Møen går i 1779 syd om England på udrejsen. Freyas togt i 1795-97 varer ikke 487 men 884 døgn fra komm. hejsning til strygning. Thetis lå også i norsk havn på udrejsen.

⁵¹ Feldbæk, 1971, p. 71-3.

⁵² Brev fra Mangor til sin fader af 15. august 1798..

⁵³ Hvide Ørns skibsjournal 17. December 1759. Freyas skibsjournal 1. august 1798. Også handelsskibene på vej til Asien fulgte denne rute, Gøbel 1978 p. 40.

⁵⁴ Brev fra Mangor til sin fader af 15. august 1798.

⁵⁵ Manden faldt overbord den 22. august. Freyas Skibsjournal. Det er derfor en fejl når Bergersen p. 514 skriver, at manden var faldet overbord før Freya gik ind til Flekkerø. Brown til ADM 11 september 1798, Freyas kommandoprotokol. Gether til ADM 11 oktober 1804, Fyllas kommandoprotokol.

⁵⁶ Löwenörn p. 51.

⁵⁷ Horsfall, L.F. p. 183, i Parkinson.

⁵⁸ § 1 i Browns Instruks ADM 168. Ordre til Gether af 3. sept. 1804. ADM, Admiralitets og Commissariats Collegii Copii bog for Aaret 1804. no 307. §1 i Billes Instruktion, Hvide Ørns kommandoprotokol, Post 1 i Christianias Instruks SK Kgl. Resolutioner 1780 no. 194. §1 i Brauns Instruktion, Vestindiske lokalarkiver, Generalguvernøren 1777-1800, nr.333.

⁵⁹ Stockfleth til admiralitetet d. 14/8-1780, Christianias kommandoprotokol.

⁶⁰ Feldbæk 1971, p. 117.

⁶¹ Braun til admiralitetet d. 29/6-1794. Nid Elvens korrespondenceprotokol.

⁶² Fyllas skibsjournal 22. oktober 1804.

⁶³ §3 i Billes Instruktion. Hvide Ørns kommandoprotokol.

⁶⁴ Dept. f.u.a. Gehejmereg. 1780 jan-juni Lb 194. Skrivelse no. 76 af 23. Maj 1780 til oberst og guvernør Malleville på St. Thomas.

⁶⁵ § 2 i Brauns Instruktion. Vestindiske lokalarkiver. Generalguvernøren 1777-1800, nr.333.

⁶⁶ § 4 i Browns Geheime Instruks, Vestindiske lokalarkiv, Generalguvernøren, 1777-1800 no. 333. § 4 i Browns Instruktion, ADM kopibog over indkomne Kgl. Resolutioner 1798-1800, no. 168.

⁶⁷ Feldbæk 1982 p. 282. Holm 1891-1912 bd. 6.2 p. 304. Bergersen, p. 324, 554. Linvald p. 123. Det er således ikke korrekt når Linvald på samme side skriver, at 1798-konvojsystemet pålagde enhver chef at modsætte sig visitation det være sig af "*Orlogsmænd eller Kapere*."

⁶⁸ §4 i Browns Instruktion, ADM kopibog over indkomne Kgl. Resolutioner 1798-1800, no. 168. § 2 i Gethers Instruktion, ADM Kopibog over indkomne Kgl. Resolutioner 1801-4, no.169.

⁶⁹ Gøbel 1989 p.23-4. Feldbæk, 1971, p. 60, note 57.

⁷⁰ Bergersen bd. I p. 62-64. Da Schiønning kom hjem til København, blev han stillet for en krigsret, der p.g.a. uværdig opførsel, hvor han ikke havde gjort tilstrækkelig modstand, dømte ham til afskedigelse. En af årsagerne til Schiønnings handling var mandskabssituationen på fregatten. Allerede ved afsejlingen fra St. Thomas var der stor sygdom ombord hvilken var tiltaget frem til afsejlingen fra Guadeloupe. Bergersen bd. I p. 61-2. Gøbel 1989 p. 25.

⁷¹ Feldbæk 1971 p. 118. Stockfleth instrueredes først herom kort før sin hjemrejse. Christianias kommandoprotokol 13. juli 1781, Schimmelmänn til Stockfleth.

⁷² Feldbæk 1971 p. 119-21.

⁷³ Christiania skibsjournal d. 12/10-1780. Rapport til Admiralitetet 20/10-1780, Christianias kommandoprotokol. § 5 i Stockfleths Instruktion SK Kgl. Resolutioner 1780, no. 194.

⁷⁴ Rapport til admiralitetet af 10/3-1781, Christianias kommandoprotokol. Trods dommen over Schiønning konvojen faldt appeldommen der afsagdes i juli 1782 overvejende ud til dansk fordel. Feldbæk 1971 p. 97, note 25. Dermed skaffedes de sidste kontroverser mellem England og Danmark af vejen under denne krig.

⁷⁵ Feldbæk 1971, p. 92, 118. Rygter ville vide, at Rodney også havde truet generalguvernør Clausen med, at kolonien ville lide samme skæbne som St.Eustatius, hvis handelen fortsatte på de franske øer. Feldbæk 1971 Note 62 kap. VIII. Englænderne erobrede St.Eustatius d. 3. feb.1781. Generalguvernør Clausen til Stockfleth 10/4-1781 og Stockfleth til Clausen 14/4-1781, Christianias kommandoprotokol.

⁷⁶ Feldbæk 1971, p.91-2.

⁷⁷ Skibsråd 27/5-1781, Christianias kommandoprotokol At denne konvoj ikke er omtalt af Bergersen, skyldes at konvojen ikke er nævnt i korrespondencen til admiralitetet men kun til og fra Malleville.

⁷⁸ Rapport af 6. juli 1799, ADM Indkomne sager 1799 no 818pludselig mulighed for afsendelse af post jem, hvorved skriveren ikke nåede at indføre den i protokollen. En gennemgang af reg. Over indkomne sager i ADM for de respektive år, samt indkomne sager 1794-95 hvor registret desværre mangler, viste imidlertid at tilfældet er enkeltstående. Konvojering 'passagen ud' og mellem de danske øer, foretoges også af Iris der var på stationen umiddelbart før Freya, Bergersen p. 329. Konvojering fandt altså sted i Vestindien i disse år, hvorfor det ikke er korrekt, når Linvald p. 118 skriver, at "*I selve Vestindien fandt der ingen Konvojering sted*".

- ⁷⁹ Holm 1891-1912 bd. V, p. 304. Christianias kommandoprotokol 12. juli 1781.
- ⁸⁰ Pröck til Bille 28/3-1760, Bille til Pröck 15. og 24. marts 1760. Hvide Ørns kommandoprotokol.
- ⁸¹ Skibsmøde af 28. marts 1760, Hvide Ørns kommandoprotokol.
- ⁸² Vibæk p. 30-33.
- ⁸³ Feldbæk 1971, p. 59, 117.
- ⁸⁴ Befrielsen og opbringelsen fandt sted hhv. 4. februar og 15. April 1781. Christianias journal. Episoden omkring kaperens beskydning af barkassen samt den efterfølgende jagt er beskrevet i Stockfleths rapport til generalguvernøren af 25. November 1780. Jagten på kaperen er beskrevet i løjtnant Bülow's rapport til Stockfleth 19. december 1780. Christianias kommandoprotokol. Overfor admiralitetet fremførte Stockfleth det hensigtsmæssige, i også at have skibe på en barks størrelse på stationen, da de udsendte skibe ikke kunne jage under land og var kaperne sejlsmæssigt underlegne i åben sø. Et forhold generalguvernør Clausen og kaptajn Budde tidligere havde gjort opmærksom på. Stockfleth til admiralitetet 30. januar 1781. Christianias kommandoprotokol. Clausen og Buddes indberetninger var fra 1779 og 1780. Feldbæk 1971, kap. V note 49.
- ⁸⁵ Braun til admiralitetet 29/1-1795. Nid Elvens korrespondenceprotokol.
- ⁸⁶ Brown til admiralitetet 23/3-1799. Freyas kommandoprotokol. Kaperne blev opbragt d. 28. oktober 1798. Freyas journal. 31.
- ⁸⁷ Brown til admiralitetet 24/6-1799. Freyas kommandoprotokol.
- ⁸⁸ Brown til admiralitetet 10/8-1799. Freyas kommandoprotokol.
- ⁸⁹ Bergersen bd. I p. 552.
- ⁹⁰ Brauns instruktion § 9. Browns Instruktion § 11. Som sagt nævner Gethers Instruktion § 2 blot, at territorialretten skulle håndhæves. Diskussionen omkring territorialretten, Fyllas kommandoprotokol 1. og 2/5-1805.
- ⁹¹ Bergersen bd. I p. 513.
- ⁹² Jagten på pågældende kaper foregik 2. juni 1799, Freyas skibsjournal. Sådanne "Hemmelige Instruks" fik kaptajn Koefoed på Freyas togt i 1796. I Koefoeds instruks er ingen territorial grænse nævnt, men af den "*Hemmelige Instruktion*" udstedt af generalguvernør Waltersdorff 4/8-1795, var territorial grænsen på en dansk mil. Brauns instruks af 8. juni 1797 fastsatte, at den territoriale grænse han med Iris skulle håndhæve, var et kanonskud eller det som mere er. Men også han modtog af Waltersdorff en "*Hemmelig ordre*" af 16. september 1797 der satte grænsen til "*en Dansk Miils Distance nær de danske kyster.*" Distancen på "*et Canonskud eller det som mere er*", er også nedfældet i kaptajn Thuns instruks for toget med Thetis af 10. juni 1799. Imidlertid foreskrev den instruks Thun d. 28. september 1799 gav Fædder, da denne overtog kommandoen over Den Aarvaagne, at ingen overlast måtte ske "*paa een Dansk Miils distance*". De respektive Instruktioner og Hemmelige Instruktioner ligger i Vestindiske Lokalkarkiv, Generalguvernøren. Div. Sager 1777-1800 no. 333.
- ⁹³ Fyllas journal 13. og 23/4-1805. Gether til generalguvernøren 23/4-1805, Fyllas kommandoprotokol.
- ⁹⁴ Bergersen bd. I p. 59. Gøbel 1989 p. 23.
- ⁹⁵ Stockfleth til generalguvernøren 16/7-1781, Christianias kommandoprotokol.
- ⁹⁶ Braun til admiralitetet 24/8-1794, Nid Elvens korrespondenceprotokol. Bergersen bd. I p. 208.
- ⁹⁷ Generalguvernør Linnemann til Kamret 21/8-1799. ADM Indkomne sager 1799 no 820. § 4 i Browns Instruktion.
- ⁹⁸ Freyas skibsjournal 6/8-1799.
- ⁹⁹ Parkinson p. 187. § 3 i Billes Instruktion. Gøbel 1982 p. 20 og bilag p. 49.
- ¹⁰⁰ Admiralitetet til Brown 10/6-1799, Freyas kommandoprotokol. Freyas journal 2/10-1799.
- ¹⁰¹ Stockfleth til Schimmelmann 26/8-1781, Christianias kommandoprotokol.
- ¹⁰² Skibråd 4/7-1760, Hvide Ørns kommandoprotokol. Iflg. Hvide Ørns skibsjournal mistede man kontakten til konvojen d. 13. juni. Omtalte signalering der fandt sted 1. og 10. juni var almindelig udbredt i dårlig sigte, se Pedersen p. 48-9.
- ¹⁰³ Freyas skibsjournal 4. og 5/11-1799. Stockfleth til admiralitetet 19/11-1781, Christianias kommandoprotokol.
- ¹⁰⁴ Omkring handelsskibene se Gøbel 1982 p. 20. For fregatterne Möen, Garde 1833, bd. III p. 412, bd. IV p. 261 og Hjorth p. 44.
- ¹⁰⁵ Læstetallene stammer fra h.h.v.: SKT Hvide Ørn; A 1216 B, Christiania. Orlogsværftets aflevering af 1945, no. 352. Nid Elven; Orlogsværftets aflevering af 1945, no 354. Freya; Wiborgs Flåde Plan. Fylla; Wiborgs Flåde Plan. Alle tallene er beregningerne udenpå huden. At jeg har taget drægtigheden i stedet for deplacementet, vil der blive set nærmere på i kapitlet om mandskaberne. En læst var den måleenhed hvormed man angav skibets drægtighed. En læst var på 4000 pund, og blev indført i Danmark fra 1672. Denne kaldtes en trælastlæst, da den var indrettet efter tømmertransporten fra Norge. Samtidig indførte man en kommercelæst der var på 5200 pund, idet varer som korn vejede mere pr. læst end træ, hvorfor man opvejede dette ved at gøre denne læst sværere. Møller p. 22-25.
- ¹⁰⁶ I denne sammenhæng er der set bort fra de mindre skibe, snauer og skonnerter, der opererede som faste stationsskibe. En oversigt over skibene findes i Gardes "General-Liste over de krigsskibe, som have udgjort den danske og norske Søemagt fra Aaret 1700 indtil 1814 og endvidere den første til 1830." Garde 1833 bd. IV p. 578-629.
- ¹⁰⁷ KTS: Hvide Ørn A 1216 D, sejltegn. KTS: Christiania G 2625, sejltegn. KTS; Freya G 2663, sejltegn. Skytset fremgår af de respektive skibes journaler, som omtalt tidligere, samt i Gardes Generalliste over rigets krigsskibe.
- ¹⁰⁸ Kongelig Resolution af 27/2-1789. ADM Kgl. Resolutioner maj-juni 1789, no. 61.
- ¹⁰⁹ KTS; Nid Elven G 3951 sejltegn. G 3952: Nid Elven; aptering, gennemsnit, plan af dæk.
- ¹¹⁰ KTS Fylla G 2694 sejltegn. Da Hohlenberg, fabriksmesteren på Holmen fra 1797-1803, selv karakteriserede klassen som "lætte-fregatter", har jeg valgt ligeså. Hohlenberg § 15. Senere kaldes de bl.a. korvetter.
- ¹¹¹ Schultz & Ackermann p. 397. Forholdene for Freya beskrev Brown til Admiralitetet i rapport af 31/10-1798, Freyas kommandoprotokol. Af Freyas journal fremgår det, at Freya hver gang den skulle til St. Croix, ankrede ved vestenden af øen.
- ¹¹² Kongelig Resolution af 27/2-1789. ADM Kgl. Resolutioner maj-juni 1789. No. 61. Garde 1833 bd. IV p. 561, note **.
- ¹¹³ Takkelage og Regleringskommissionen d. 19/5-1785. Forhandlingsprotokol no. 3.
- ¹¹⁴ Eriksen p. 249-50, Schultz p. 60. Karronaden indførtes i flåden omkring 1800, i det konstruktøren af Fylla, Hohlenberg, var en varm fortaler for dette skyts.
- ¹¹⁵ SKA § 162, 206.

- ¹¹⁶ * - Takkelage og regleringskommissionen d. 19/5-1785. Forhandlingsprotokol no. 3. Skytrulle af 1794 anhang no. 14 til SKA.
- ¹¹⁷ ** - skytrulle af 23/3-1793. Takkelage og Regleringskommissionens forhandlingsprotokol no. 4. *** -skytrulle for Lille-Belt 12. april 1802, Takkelage og Regleringskommissionens forhandlingsprotokol no. 5 og Eriksen og Frantzen p. 220.
- ¹¹⁸ Bille til Pröck 15/3-1760. Hvide Ørns kommandoprotokol.
- ¹¹⁹ Brown til admiralitetet 17/10-1798. Freyas kommandoprotokol.
- ¹²⁰ Takkelage og Regleingskommissionen 13/2-1799. Forhandlingsprotokol no. 5.
- ¹²¹ SKA § 154.
- ¹²² Takkelage og regleringskommissionen 19/5-1785. Forhandlingsprotokol no. 3.
- ¹²³ Takkelage og regleringskommissionen 19/5-1785. Forhandlingsprotokol no. 3.
- ¹²⁴ SKA § 153.
- ¹²⁵ SKA § 177.
- ¹²⁶ SKA § 160, 211, 216, 240.
- ¹²⁷ SKA § 209. Omkring vagternes tidspunkter og benævnelse se Harboe.
- ¹²⁸ SKA § 162.
- ¹²⁹ SKA § 347, 352.
- ¹³⁰ SKA § 355, 358.
- ¹³¹ Garde 1854 p. 177-179, note. p. 179.
- ¹³² Askgard p. 13, Jeppesen p.21.
- ¹³³ Christianias mynstringsrulle, Fyllas kommende- og gåenderulle. Proviantjournalen.
- ¹³⁴ SKA § 203, 344. Anhang no. 12 IV § 3, 12.
- ¹³⁵ SKA § 313.
- ¹³⁶ Kjør 1960 p. 170.
- ¹³⁷ SKA § 370, 373-4.
- ¹³⁸ SKA § 400.
- ¹³⁹ Omkring fordeling af folk til sejlenes regering se Harboe. Nid Elvens og Freyas debithøger.
- ¹⁴⁰ Omkring tømreren SKA § 487, 489. Sejlmageren; § 498-99, corporalen § 507 og bødkeren § 509.
- ¹⁴¹ SKA § 408.
- ¹⁴² SKA § 428, 429.
- ¹⁴³ SKA § 444, 446, 451-2.
- ¹⁴⁴ SKA § 461.
- ¹⁴⁵ SKA § 461.
- ¹⁴⁶ SKA § 463, 464, 465, 469, 470.
- ¹⁴⁷ Christianias mynstringsrulle. Fyllas debittbog.
- ¹⁴⁸ SKA § 462, 472. Frantzen p. 93.
- ¹⁴⁹ Freyas skibsjournal 20/6-1798, Fyllas skibsjournal 16/8-1804. Omkring bakkernes inddeling se Harboe.
- ¹⁵⁰ Jeppesen, p. 16.
- ¹⁵¹ Garde 1852 p. 124 note 1, p. 208 note 1. Garde 1833 bd. III p. 197/8.
- ¹⁵² SKA § 429. Nid Elvens, Freyas og Fyllas debithøger.
- ¹⁵³ Jeppesen, p.16. Askgard p. 10. Et sø-limit var et geografisk afgrænset område, men blev, som beskrevet senere, også brugt som betegnelse for de folk fra disse områder. Folk der var at anse for søvante.
- ¹⁵⁴ Gøbel 1978 p.108.
- ¹⁵⁵ Jeppesen p. 26 og bilag VI.
- ¹⁵⁶ Garde 1833 bd. IV p. 387. Som det fremgår af Jeppesen bilag V og VI, kunne der være nogen forskel på hvor mange folk der efter resolution skulle udskrives og hvor disse skulle komme fra til indrulleringsbøgernes fortegnelser over de faktiske udskrivninger.
- ¹⁵⁷ Garde 1852 p. 208, note.
- ¹⁵⁸ Takkelage og Regleringskommissionen 19/5-1785. Forhandlingsprotokol no. 3.
- ¹⁵⁹ Selvom det af Garde 1833 bd. IV p. 267 fremgår at der kun blev udskrevet 950 matroser i 1780, blev der iflg. Jeppesen bilag VI udskrevet 2929 folk fra rigets distrikter. Flåden havde holdt de i 1779 udskrevne på vartpenge.Feldbæk, 1971 p. 67.
- ¹⁶⁰ Bregnsbo p. 171. Jeppesen p. 29.
- ¹⁶¹ Hvide Ørns kommandoprotokol 7/10-1759. Garde 1833 III p. 411.
- ¹⁶² For at finde eventuelle ansøgninger om fritagelse, har jeg søgt i 2. divisions mønsterskriver, 3.dept. under "Indkomne sager 1759-60-61" og ADM no 639 "Indkomne sager 1758-60". Men dette indeholdt ingen ansøgninger hvad angår folk på Hvide Ørn. Heller ikke i Supplikprotokol 1759 5U, er der sager omkring datoen opført som værende af relevans for Hvide Ørns mandskab.
- ¹⁶³ SKA § 570, 250.
- ¹⁶⁴ Garde 1852 p. 295. Om tildelingen af folk til regimentet, se Scheunchen p. 71, 75.
- ¹⁶⁵ SKA §570.
- ¹⁶⁶ Følgende data om skibenes officerer, er alle hentet fra Topsøe & Marquard.
- ¹⁶⁷ Braun til generalguvernør Walterstorff 4/7-1794, og dennes svar af 5/7-1794. Nid Elvens Korrespondenceprotokol. Freyas debittbog 14.oktober 1798 - 1.oktober1799, Fyllas debittbog 2.nov.1804 - 11 juli 1805. Christianias journal 13.nov.1780 og 21 jan. 1781.
- ¹⁶⁸ Winge p. 120-22.
- ¹⁶⁹ Brev til Regleringskommissionen 24. Januar 1799. Forhandlingsprotokol no. 5. Besætningen og armeringen på Thetis fremgår af skibsjournalens forside Skibsjournal no 732. Den begrænsede bemanning blev også indført på Iris, samme klasse, der i 1799 var på togt til Indien. Gøbel 1978 p. 143.
- ¹⁷⁰ Data om Asiatic Kompagnis skibe er hentet fra Gøbel 1978 p. 111-14 samt bilag A samme sted.
- ¹⁷¹ Chefen på snauen Ærøe, kaptajn Kaas til admiralitetet 19. april 1795, Nid Elvens korrespondenceprotokol. Lønnen er beregnet ud fra rullen over det udskrevne mandskab fra Dragøer i 1798, hvor folkenes ½ gage er opført samt hvor lang tid denne skulle udbe-

- tales. Ruller over udskrevne folk 1798, Holmens Chef. I Frederiksværn kom det d. 8. marts 1794 til optøjer blandt søfolkene pga. misforholdet mellem lønnen i flåden og handelsflåden. Bergersen bd. I p. 448.
- ¹⁷¹ Admiralitets og generalitetskommissariatets kopibog for 1759-60 no 272, 3 maj 1760.
- ¹⁷² Christianias kommandoprotokol 13. og 14. juli 1781.
- ¹⁷³ Bergersen bd. II p. 85. Omkring den engelske politik se Pares p. 38-9, 42.
- ¹⁷⁴ Blaa Heyrens kaptajn, Lillenskiold til Bille d. 14. april 1760. Hvide Ørns kommandoprotokol. Christianias økonomiprotokol 14. juli og 12. september 1781.
- ¹⁷⁵ Brown til admiralitetet 21. April 1799, Freyas kommandoprotokol. (Skriveren har hér skrevet "med" 2 gange.)
- ¹⁷⁶ P.Jansen deserterede 2/4 og 31/8-1799 og er opført 2 gange i bilag 6 Freyas skibsjournal
- ¹⁷⁷ Brown til admiralitetet 23. maj 1799, Freyas kommandoprotokol.
- ¹⁷⁸ Feldbæk 1982, p. 98.
- ¹⁷⁹ SKA Anhang no. 9. af 27. marts 1793, § 4. Tampens tykkelse var 1 1/4 tomme.
- ¹⁸⁰ SKA Anhang no. 9 §3, 5 og 6
- ¹⁸¹ SKA § 971, 972-3.
- ¹⁸² Callisen p. 65. Drachmann p. 43. Drachmann var skibslæge på korvetten Fortuna på dens togt til Vestindien i 1832.
- ¹⁸³ Brev fra Mangor til sin fader 10. december 1798.
- ¹⁸⁴ Gøbel 1978 p. 14. Henningsen 1969 p. 329-31.
- ¹⁸⁵ SKA § 953. Forhøret og "retten" kunne holdes over alle personer ombord, og skulle bestå af hhv. 3 og 7 personer. Dog helst af så mange officerer som muligt. SKA §954-5. Var det en sag, der angik forræderi, blev der nedsat en over-krigs ret bestående af 13 officerer. SKA §956.
- ¹⁸⁶ SKA §965, 969.
- ¹⁸⁷ SKA § 343.
- ¹⁸⁸ SKA § 204. At de eneste straffesager på Holstens Kaptogt i 1779-80 er indført i skibets justitsprotokol, kunne være udtryk for den forskel der trods alt var i hvorledes protokollerne blev ført. Frantzen p. 141.
- ¹⁸⁹ Mangors dagbog 8. oktober 1798.
- ¹⁹⁰ Garde 1833 bd.IV p. 273-4.
- ¹⁹¹ Mangors dagbog 20. september 1798.
- ¹⁹² Iflg. SKA § 465 var det kvartermesterens pligt, at "drive" folkene til alt arbejde ombord.
- ¹⁹³ Ventegodt p. 141-2.
- ¹⁹⁴ Af Freyas skibsjournal fremgår det, at manden afstraffedes hhv. d. 18. marts, 31. marts, 1. april, 30. juni, 1. juli og 4. juli. 1799. Den 31. marts afstraffes han 2 gange. Til tallene hører, at 5 straffe af soldater er uden navn, hvorfor han kan have været straffet yderligere.
- ¹⁹⁵ De respektive skibes skibsjournaler; Hvide Ørn d. 1/5 og 13/6-1760. Christiania d. 14/9-1780, 13/2 -1781. Nid Elven, 2/7-1794 og 1/1-1795. Freya, 7/8, 21/10, 4/12-1798, 1/1, 7/1, 30/1, 4/2, 18/2, 4/3, 10/3, 5/4, 19/5, 27/5, 5/6, 21/6, 22/7, 30/7, 26/9 og 13/11-1799. Fylla 22/11-1804.
- ¹⁹⁶ Rodger, p. 227.
- ¹⁹⁷ Hvide Ørns skibsjournal 28, 29 og 30 marts 1760. SKA § 631.
- ¹⁹⁸ Freya skibsjournal 26. juli 1798. Garde 1833 bd. IV p. 319. Den Kombinerede Ret dømte i alle sager og i denne kunne der afhøres vidner, der hørte under en anden jurisdiktion. Garde 1833 bd. III p.203-4.
- ¹⁹⁹ Skibsjournaler hhv. Hvide Ørn 13/7-1760. Nid Elven 2/7-1794. Freya 13. og 19/11-1799.
- ²⁰⁰ SKA § 585-6, 616.
- ²⁰¹ Kvartermester Andthony på Hvide Ørn afstraffedes for kanonen d. 14 juni 1760. Hvide Ørns skibsjournal.
- ²⁰² Rodger p. 207.
- ²⁰³ SKA § 588. Freyas skibsjournal d. 21. oktober 1799.
- ²⁰⁴ SKA § 637, 643.
- ²⁰⁵ N.Nicolaissen og J.Friderick kom i bøjlen for spetakler og klammeri. Fyllas skibsjournal 15. februar 1805. På Freya blev soldaterne Reinike, Post og Philipsen afstraffede samme dag som forseelsen. Freyas skibsjournal 4. juli 1799.
- ²⁰⁶ SKA § 638.
- ²⁰⁷ Mangors dagbog d. 29 august 1798.
- ²⁰⁸ Dertil kan nævnes kølhaling, der i SKA er omtalt som råsring hvor manden sprang fra stråen og med et reb blev halet under skibets køl, der formentlig er ligeså sagnomspunden i dag, som den var sjælden i anden halvdel af 1700-tallet. Straffen kunne ikendes hvis en mand røg andre steder ombord ned foreskrevet. SKA § 596. På datidens koffardiskibe skulle folk kølhales hvis de forsømte deres vagt eller sårede nogen ombord, og straffen ansås for livsstraf. Henningsen 1956 p. 112, 121.
- ²⁰⁹ SKA § 540-1.
- ²¹⁰ Soldaterunderofficer Kohl havde tidligere, 5. juni 1799 siddet i bøjlen for opsætsighed og degraderedes da han 21. Juni s.a. atter var opsætsig. Efter at være genindsat i sit hverv 5. juli slap han med bøjlen da han 2 uger senere atter udviste opsætsig opførsel. Reinikes afstraffelse fandt sted 31. Marts og 1. april 1799, Freyas skibsjournal.
- ²¹¹ Freyas sygejournal. 31/3-1799.
- ²¹² SKA § 562-3.
- ²¹³ Hhv. Hvide Ørns skibsjournal d. 8/4 og 1/5-1760 og Freyas skibsjournal d. 8. jan. 1799.
- ²¹⁴ SKA § 619.
- ²¹⁵ Mangors dagbog 21. okt. 1798. Cathrine var iflg. Mangor godt kendt blandt søfolkene og tilbragte megen tid hos kaptajn Ulrich på fregatten Iris som Freya afløste. Mangors dagbog 8. okt. 1798.
- ²¹⁶ Rodger p. 221. At man i den engelske flåde så strengt på sådanne forhold, understreges iflg. Rodger yderligere af, at i sager, der kunne medføre dødsstraf, var det oftest hvor mord og "buggery" var involveret, at der blev nedsat en krigsret. Op.cit. p. 225.
- ²¹⁷ Freyas skibsjournal 5/2-1799. SKA § 573.

- ²¹⁸ Den Kombinerede rets domme 1791-1808, sag af 3. juli 1798. Manden afstraffedes d. 6. juli ombord. Freyas skibsjournal.
- ²¹⁹ SKA § 566. Slagene med ris tilfaldt en af Freyas drenge d. 2/8-1799, i overensstemmelse med SKA anhang no 9 § 5.
- ²²⁰ Göbel 1978 p. 120-1.
- ²²¹ Hvide Ørns skibsjournal 13/4-1760. P.Jansen deserterede hhv. d. 2/4 og 31/8-1794. Den 5/9 afstraffedes han. Freyas skibsjournal
- ²²² Mangors dagbog, 26/4-1799.
- ²²³ Lloyd 1968 p. 264-5, Rodger 201-2.
- ²²⁴ Freyas skibsjournal d. 2/4-1799.
- ²²⁵ På Hvide Ørn, hvis togt varede fra 21/11-1759 til 26/7-1760 fandt afstraffelserne sted hhv. 29, 30/3, 8/4 (3 afstraffelser), 1, 9/5, 15/6 og 13/7-1760. På Freya, hvis togt varede fra 20/6-1798 til 22/11-1799, fandt afstraffelserne sted, 1/7, 6/7, 12/7, 26/7, 27/7, 28/9, 24/10 (2 afstraff.), 2/11-1798., 7/1, 8/1 (3 afstraff.), 4/2 (2 afstraffelser) 5/2 (5 afstraff.) 17/2, 20/2, 26/2, 11/3, 13/3, 18/3 (2 afstraff.), 31/3 (2 afstraff.) 1/4, 7/4 (2 afstraff.), 11/4, (2 afstraff.), 20/4, 2/5, (2 afstraff.), 19/5, 30/6, 1/7 (2 afstraff.) 4/7 (3 afstraff.) 12/7, 30/7, 2/8, 27/8, 2/9 (2 afstraff.) 5/9 og 21/10-1799.
- ²²⁶ SKA § 162, 208.
- ²²⁷ Hvide Ørns kommandoprotokol d. 29. maj 1759, kongen havde udsat en præmie til det vindende hold. Nid Elvens skibsjournal d. 25/3 og 23/5-1795. Freyas journal d. 24/11-1798, Fyllas journal d. 11/6-1805.
- ²²⁸ SKA § 807. Man kastede granter på Fylla på hjemreisen d. 29/7-1805. Fyllas skibsjournal.
- ²²⁹ SKA anhang no. 2 Exercitie med Canonerne, af 11/8-1771. At en konstabel og matros indtog hhv. kommandør og vicekommandørposten ses af skytrullerne, se bilag 4.
- ²³⁰ Kommandocitaterne i dette afsnit er alle taget fra SKA anhang no. 2.
- ²³¹ Eksercits fandt sted på Hvide Ørn d. 23, 30, 31/5, 1, 2, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 20, 22, 23, 27/6, 3, 10, 11/7, 10, 18, 27, 28/9 1759. Hvide Ørns skibsjournal.
- ²³² Freyas skibsjournal d. 30/9-1798. Freyas skibsjournal er som i så mange andre henseender langt mere informativ end de andre journaler. Bl.a. er det kun i denne nedfældet hvornår det var en specifik del af besætningen, soldater eller frivagt, der eksercerede.
- ²³³ Under opholdet eksercerede man på Nid Elven d. 5 og 31/7, 16/8, 21/10, 26/11 1794, 16/1, 25/3, 23/5 og 3/6-1795. Nid Elvens skibsjournal.
- ²³⁴ Hvide Ørns skibsjournal d. 19, 20, 21, 24, 26 og 29/3-1760. Pröck til Bille 12. marts 1760, Hvide Ørns kommandoprotokol.
- ²³⁵ Mangors dagbog 26/3-1799. Skibsjournalen do. Det må formodes at de 2 streger „_“, står for Wessel Brown? Soldaterne eksercerede alene hhv. d. 27/6, 25/7, 27/7, 24/8, 4/9, 13/9, 3/11-1798, 26/1, 18/2, 19/2, 27/2, 9/4, 24/5, 2/8, 3/8, 8/10-1799. Freyas skibsjournal.
- ²³⁶ SKA § 382, 383. At vende krudt er ikke omtalt i Christianias journ. men dette er konsekvent.
- ²³⁷ SKA § 383. Fyllas skibsjournal d. 26/9-1804.
- ²³⁸ Ventegodt p. 137. Askgaard p. 33.
- ²³⁹ Om betjeningen af sejlene, se Funch, Harboe, Koefoed. Frantzen p. 61 og Ventegodt p. 136-137. Om fordelingen af vagtkvartets folk se Harboe.
- ²⁴⁰ SKA § 468, 469.
- ²⁴¹ SKA § 208. Fyllas skibsjournal d. 2. okt. 1804.
- ²⁴² Hvide Ørns skibsjournal 1/2-1760.
- ²⁴³ Skibsjournaler hhv. Hvide Ørn d. 20/5-1760, Christiania d. 19/5-1781. Freya d. 1/7-1799.
- ²⁴⁴ SKA § 489.
- ²⁴⁵ Skibsjournaler hhv. Hvide Ørns, Christianias d. 23, 24, 26/10-1781, Freyas d. 21/8-1798 og Fyllas d. 20. og 21/9-1804. Fyllas økonomiprotokol do.
- ²⁴⁶ Christianias skibsjournal d. 14/10-1780.
- ²⁴⁷ Rodger p. 41. Mangor til sin fader i brev af 15. august 1798.
- ²⁴⁸ SKA § 476, 478, 479. Omkring fartøjerne på skibene se Frantzen p. 65 - 72. Iflg. skibenes journaler havde man følgende fartøjer ombord; Hvide Ørn; jolle, chefs chalup, barkasse. Christiania; jolle, chefs chalup, barkasse. Nid Elven; jolle, chalup. Freya, jolle, chefs og travallie chalup, barkasse. Fylla; jolle, chefs og travalliechalup. Freyas skibsjournal d. 6/9-1798.
- ²⁴⁹ König. Orlogsværftets aflevering af 1945, bog 59.
- ²⁵⁰ Callisen p. 62. I Orlogsværftets aflevering af 1945, bog 59 p. 44b, er vægten af ankrene nedfældet. Dog kun for brigger generelt og Havfruen, der var af samme klasse som Freya. Forholdet mellem ankrenes størrelser var ligeledes gældende for de resterende ankere. Således vejede pligtankeret på briggen og 40-kanoners fregatterne hhv. 1242 pund og 3733 pund. Bovankeret på Havfruen 3457 pund, tøjankeret på de to skibsklasser hhv. 1236 og 3616 pund, mens varpe-ankrene på briggerne vejede 456 og 349 pund, og på 40-kanoners fregatterne 966 og 936 pund.
- ²⁵¹ Christianias skibsjournal d. 9/9-1780.
- ²⁵² Freyas skibsjournal d. 2/6-99, Mangors dagbog 2/6-1799.
- ²⁵³ Nid Elvens skibsjournal d. 14/1-1795.
- ²⁵⁴ Disse citater er taget fra hhv. Fyllas skibsjournal d. 16/10-1804 og Christianias skibsjournal d. 29/8-1780, men er ganske almindelige i alle skibsjournalerne.
- ²⁵⁵ Skibsjournaler hhv. Hvide Ørn d. 1/5-1760. Christiania d. 21/12-1780, 20/4-1781. Freya d. 14, 22/12-1798, 28/1-1799.
- ²⁵⁶ SKA § 498. Hvide Ørns skibsjournal d. 31/1-1760
- ²⁵⁷ Om skamfilingsgaster se Koefoed. Fyllas skibsjournal d. 22, 25. Og 26/10-1804. Freyas skibsjournal. fra Madeira til St. Thomas efterså man på Freya for skamsejling hhv. d. 13, 15, 17, 23, 29/9, 1. og 3/10-1798. Freyas skibsjournal.
- ²⁵⁸ Hvide Ørns skibsjournal marts-april 1760.
- ²⁵⁹ Christianias skibsjournal oktober 1780 - 22. januar 1781, 12 - 14 juli 1781,
- ²⁶⁰ Nid Elvens skibsjournal 16. april til 2. maj., 26. juni til 4 juli 1795.
- ²⁶¹ Freyas skibsjournal 23/7-23/8-1799.

- ²⁶² Gether til Holmens overekvipagemester Kierulff 3. November 1804, Fyllas Kommandoprotokol. Kalfatringsarbejdet fandt sted 17-18 april og 11-13 maj 1805, Fyllas skibsjournal.
- ²⁶³ Christianias skibsjournal 24/9, 6, 13, 14, 20 og 27/11-1781. Stockfleth til admiralitetet 19/11-1781, Christianias kommandoprotokol.
- ²⁶⁴ Freyas skibsjournal oktober-november 1799. Fyllas skibsjournal juli-august 1805.
- ²⁶⁵ SKA § 239, 569. Freyas frivagt eksercerede d. 10/8-1798 fra 9-10 formiddag. Freyas skibsjournal.
- ²⁶⁶ SKA § 702, 466, 573-4, 471.
- ²⁶⁷ Om ankervagt er Harboe, Callisen p. 63.
- ²⁶⁸ Mangors dagbog 20.sept. 1798.
- ²⁶⁹ Mangors dagbog 15.aug.1798.
- ²⁷⁰ SKA §617. Mangors dagbog 6.aug.1798.
- ²⁷¹ Ekstrakt af den Kongl. Reglerings Commissions Forslage af 1790, p. 32. Callisen p. 13.
- ²⁷² Callisen p. 13. Mangors dagbog 12/8, 16 og 30/9-1798.
- ²⁷³ Mangors dagbog d. 15/8-1798.
- ²⁷⁴ Mangors dagbog 20.sept. 1798. Den "Gamle af Linien" er at sidestille med Neptun i forbindelse med passage af Ækvator og traditionen opretholdtes formentlig fordi man vidste man ikke skulle krydse Ækvator. Begivenheden var nemlig, som senere beskrevet, indbringende for mandskabet. Personerne der deltog i følget på Freya var iflg. Henningsen typiske og de har formentlig været blandt dem der hjemsøgte de andre skibe, Henningsen 1961 p. 60.
- ²⁷⁵ Mangors dagbog d. 20. sept. 1798. Af Henningsen 1961 fremgår det, at traditionerne og personerne, og den efterfølgende vandkamp, var alment udbredt på datidens skibe. Se eks. p. 57-58, 61, 101-103, 142. Iflg. Henningsens værk p. 61 findes der et fortilfælde fra et fransk skib, hvor dåben skete fra riggen, hvilket ligeledes synes tilfældet på Freya. Man 'hønsede' ikke blot for steder som 'Tropicus' og Ækvator. Når folk passerede Kullen eller Skagen første gang, måtte de ligeledes hønse hvilket Mangor gjorde d.19.juli 1798 med en flaske Madieravin for Skagen. Mangors dagbog. Dåb var imidlertid ikke indbefattet dér.
- ²⁷⁶ SKA §596.
- ²⁷⁷ Debitbøger fra hhv. Nid Elven, Freya, Fylla. Christianias økonomiprotokol d. 9/2-1781.
- ²⁷⁸ Fyllas skibsjournal d. 31/8-1804, 9/12-1804 og 27/1-1805.
- ²⁷⁹ Hvide Ørns kommandoprotokol d. 11. og 18/4-1760.
- ²⁸⁰ Hvide Ørns kommandoprotokol d. 9/4-1760.
- ²⁸¹ Larsen, K. p. 119
- ²⁸² Nid Elvens korrespondenceprotokol d. 25/7-1794. Skrevet umiddelbart før Watterdorffs afrejse til Amerika, hvilken skyldtes hans dårlige helbred.
- ²⁸³ Nid Elvens korrespondenceprotokol d. 16/8-1794. Om Arrestationen af Clausen, Nid Elvens korrespondenceprotokol 19/10-1794.
- ²⁸⁴ Freyas skibsjournal d. 24, 29 og 30/10-1798, samt d.7, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 27. og 30/1-1799.
- ²⁸⁵ D. 8/1-1799 blev 3 mand i land natten over. Desertationen i februar fandt sted d. 3. Freyas skibsjournal.
- ²⁸⁶ Konfirmationen fandt sted d. 7/4-1799, de 3 deserterede d. 3/4-1799. Freyas skibsjournal.
- ²⁸⁷ SKA anhang no. 12 V § 94. SKA § 298, 307, 340, 521, anhang no. 12 V § 31.
- ²⁸⁸ SKA §167. Anhang no. 12 V § 53, 54. Anhang no. 13 "Søe-Spise-Taxt" af 28/3-1794.
- ²⁸⁹ SKA § 337, 606. Kiær 1960 p. 167-8.
- ²⁹⁰ SKA Anhang no. 12 I § 27.
- ²⁹¹ SKA Bilag 1 til Anhang no. 12 I § 4, 16. Garde 1852 p. 307.
- ²⁹² SKA § 474.
- ²⁹³ Schultz & Ackermann p.503. SKA § 463.
- ²⁹⁴ SKA § 710. Mangor brev af 22/7-98.
- ²⁹⁵ Bille til admiralitetet 28. marts 1750. Hvide Ørns kommandoprotokol.
- ²⁹⁶ Provianten til fregatten Bornholm der afsejlede fra stationen i februar 1781 nåede derud 23/6-1781, Christianias økonomiprotokol. Til Lougen der afsejlede hjem d. 31/7-95 ankom forsyningerne d. 17/12-95. Nid Elvens økonomiprotokol. Provianten til Christiania var afsendt fra Kbh. i november 1780 men nåede først St.Thomas d. 10. juli 1781, Christianias økonomiprotokol. Af Nid Elvens kommandoprotokol fremgår, at man regnede med forsyninger ville være fremme i september 1794, disse ankom først d. 17/12-1794 samtidig med forsyningerne til Lougen. Det andet skib med proviant ankom 28. juni 1795, Nid Elvens økonomiprotokol. De 4 skibe til Freya ankom hhv. 17/10-1798, 2 i starten af februar 1799 og et i starten af juli 1799. De var afsendt fra Kbh. hhv. 17 juli, 16. okt., 1. nov. 1798 og 16. april 1799, Freyas kommando- og økonomiprotokol.
- ²⁹⁷ SKA § 529.
- ²⁹⁸ Garde 1833 III p. 216-7, 379-80. Bd. IV p.573-574. Askgård p. 24-5.
- ²⁹⁹ SKA §319, Anhang no. 12 V § 67. Eksempelvis udleveret på Nid Elven d. 31/5-1794 og på Freya d. 17/8-1798. Nid Elvens og Freya økonomiprotokoller.
- ³⁰⁰ SKA Anhang no. 12 I § 4. Christianias økonomiprotokol, d. 29/11-81. Iflg. Freyas journal 21/2-13/6-99 kom det ofte ombord med fersk kød og grønt. Fyllas økonomiprotokol d. 23/5-1805 hvor man modtog 325 pd. brød.
- ³⁰¹ Lloyd 1968 p.255, Rodger p.86. Ventegodt p. 143.
- ³⁰² Nid Elvens skibsjournal fra en af dagene hvor fersk proviant kom ombord, d. 19/7-95.
- ³⁰³ Stockfleth til admiralitetet d. 14/4-1781. Christianias kommandoprotokol.
- ³⁰⁴ SKA anhang no. 12 I § 8. Anhang no. 13. Askgård p. 25.
- ³⁰⁵ Christianias økonomiprotokol d. 14/8-1780, 15/9-81. Nid Elvens økonomiprotokol d. 7/8, 27/10-94. Freyas økonomiprotokol d. 10/9-98. Fyllas økonomiprotokol d. 10 okt.1804.
- ³⁰⁶ SKA anhang no. 7 § 41. Lind 1753 p. 21.
- ³⁰⁷ Ekstrakt af 14. april 1794. Nid Elvens kommandoprotokol.

- ³⁰⁸ Extract af den Kongel. Reglerings Commissions Forslage af 1790 p. 35. På Christiania fandt indkøb sted i september, oktober og november. 1780. Christianias økonomiprotokol d. 15/11-1780. På Freya indkøbte man iflg. økonomiprotokollen 600 lemons d. 28/1-99 og 250 lemons samt 24 appelsiner d. 10/4-99. På Fylla iflg. økonomiprotokollen lemons d. 29/1, 400 citroner d. 27/4 og 700 citroner d. 5/6-1805.
- ³⁰⁹ Rodger p. 86. Lloyd & Coulter p. 86-7.
- ³¹⁰ Extract af Den kongel. Reglerings Commissions Forslage af 1790 p. 35. Indførslen af surkål blev anbefalet af Takkelage og Regleringskommissionen 19. Maj 1781. Forhandlingsprotokol no. 2.
- ³¹¹ Fyllas økonomiprotokol 23/96/10-1804.
- ³¹² Hvide Ørns skibsjournal d. 5/11-1759. Christianias journal eksempelvis d. 28/8-1781. Nid Elvens økonomiprotokol d. 6/5-1794. Brown til admiralitetet d. 11/9-98, Freyas kommandoprotokol. Freyas økonomiprotokol d. 8/8-1799. Fyllas økonomiprotokol d. 5/12-1794.
- ³¹³ Rodger p. 70-1. Mangors dagbog 3.sept. 1798. Mangor breve til hans fader af 10. og 24. december 1798.
- ³¹⁴ SKA anhang no. 12 I § 9.
- ³¹⁵ Callisen p. 12. SKA § 380.
- ³¹⁶ Bille til det Sekrete råd d. 20/4-1760, Hvide Ørns kommandoprotokol. Christianias økonomiprotokol d. 22/6-1781. Nid Elvens økonomiprotokol d. 31/5-1794 og 30/4-1795. Freyas økonomiprotokol d. 19/6-1799.
- ³¹⁷ SKA § 606.
- ³¹⁸ SKA § 448.
- ³¹⁹ Stockfleth til admiralitetet d. 14. August 1780. Christianias kommandoprotokol.
- ³²⁰ Winge p. 117. Callisen p. 12. Larsen, K. p. 124. Bille til admiralitetet d. 28. Marts 1760, Hvide Ørns kommandoprotokol. Freyas skibsjournal 27-29/4-1799. Brown til admiralitetet d. 23/5-99, Freyas kommandoprotokol.
- ³²¹ Takkelage og Regleringskommissionen 29. April 1789, Forhandlingsprotokol no. 3 Registerbog contra Regnskabs Betjentene ved Udredning og Klædnings Sortementerne for Aaret 1794. Registerbog Contra Regnskabs Betjentene ved Udrednings Sortementerne for Aaret 1798. Fyllas proviantjournal d. 9/8-1804
- ³²² Callisens og Aaskows Ekstrakt af 14. April, Nid Elvens kommandoprotokol. Extract af den Kongel. Reglerings Commissions Forslage af 1790 p. 33. Citronsalt og eddike blev hældt i vandet på Christiania, Christianias økonomiprotokol d. 5/11-1780 og 2/8-81. På overkirurg Clausens anbefaling blev rom indkøbt til af blande i vandet på Nid Elven pga. dets ringe kvalitet. Nid Elvens økonomiprotokol d. 3/7-1794. Eddike blev ofte hældt i drikkevandet på Freya, Freyas økonomiprotokol 16/7-14/10-1799. Såvel brændevin som genever og eddike blandedes ofte i drikkevandet på Fylla. Fyllas økonomiprotokol eksempelvis 22/12-1804
- ³²³ Larsen, Ø. p. 187.
- ³²⁴ Extract af den Kongel. Reglerings Commissions Forslage af 1790, p. 33 note*
- ³²⁵ Garde 1833 bd. III p. 216-7.
- ³²⁶ Nid Elvens økonomiprotokol 3. Og 8/12-1794. Freyas økonomiprotokol 18/4 og 15/6-1799
- ³²⁷ Fyllas økonomiprotokol. d. 12711-1804, 7. og 19/5-1805.
- ³²⁸ SKA anhang no. 12 V § 61.
- ³²⁹ SKA § 312.
- ³³⁰ Christianias økonomiprotokol d. 5/3-81. Nid Elvens, Freyas og Fyllas respektive journaler og protokoller.
- ³³¹ Lloyd & Coulter p. 90.
- ³³² Takkelage og Regleringskommissionen d. 28. april 1789, Forhandlingsprotokol no. 3.
- ³³³ Freyas økonomiprotokol d. 10/10-1798. Fyllas økonomiprotokol d. 11/10-1804.
- ³³⁴ Mangors dagbog d. 10/8-98.
- ³³⁵ SKA anhang no. 12 I § 8. På Nid Elven indkøbtes Madeiravin i oktober og november 1794, og udleveredes ofte eksempelvis 7/12-1794, Nid Elvens økonomiprotokol. Ligeledes udleveredes madeiravin ofte på Freya, eksempelvis 10. og 24/2-1799. Freyas økonomiprotokol. På Fylla blev Madeiravin en periode fra 20/1-1805 udgivet 4 gange ugentligt, Fyllas økonomiprotokol 20/1-1805.
- ³³⁶ SKA anhang no. 12 V § 40.
- ³³⁷ Callisen p. 12-13. Lloyd 1965 p. 63.
- ³³⁸ Extract af den Kongel. Reglerings Commissions Forslage af 1790, p. 13. Kulsejl er omtalt i journalerne følgende datoer; Hvide Ørns skibsjournal d. 21, 25, 26, 27. og 29/1-1760. Christianias skibsjournal d. 1. og 2/6-1780. Freyas skibsjournal d. 7/7-1799.
- ³³⁹ d. 30/6-1798 beklædte tømrerne luftportene med portlagen. Freyas skibsjournal.
- ³⁴⁰ Braun til Holmens chef 16. aug. 1794, Nid Elvens korrespondenceprotokol.
- ³⁴¹ SKA § 280. Extract af den Kongel. Reglerings Commissions Forslage af 1790 p. 14.
- ³⁴² Hvis røgningens reelle betydning skal klarlægges, vil det ifølge overlæge I. Brorson og Generallæge M. Winge kræve en undersøgelse af et sådant omfang, at det ligger uden for denne opgaves rammer.
- ³⁴³ Hvide Ørns skibsjournal d. 13. Og 19/1-1760.
- ³⁴⁴ På Freya afbrændtes krudt i perioden 3. sept. til 13. nov. 1799. Freyas skibsjournal.
- ³⁴⁵ Denne måde til forfriskning af skibene fandt iflg. skibsjournalerne sted; på Nid Elven 20-21/6-1794, 4/8-1794 til 30./7-1795, På Freya 2/2, 9/9, 7/10-1799 og på Fylla 8/2, 29/3, 1. og 8/4 samt 5. og 15/5-1805.
- ³⁴⁶ Lloyd & Coulter p. 71-72. Braun til Holmens Chef 16/8-1794, Nid Elvens korrespondenceprotokol.
- ³⁴⁷ Lloyd & Coulter p. 74.
- ³⁴⁸ SKA § 175. Extract af den Kongel. Reglerings Commissions Forslage af 1790 p. 18.
- ³⁴⁹ Første citat er fra Hvide Ørns skibsjournal d. 19/1-1761, det andet 1471-1795 men er den generelle vending brugt i Nid Elvens skibsjournal, mens det tredje er fra Fyllas skibsjournal d. 30/1-1805.
- ³⁵⁰ Takkelage og Regleringskommissionen 19. April 1781, Forhandlingsprotokol no. 2.
- ³⁵¹ Extract af den Kongel. Reglerings Commissions forsloge af 1790 p. 30.
- ³⁵² Iflg. skibenes journaler skete dette; på Nid Elven hhv. d. 12, 25. og 29/6, 4/8, 6/9, 10. og 21/10, 15. og 18/11, 18/12-1794, 17/1, 9/2, 14. og 20/3, 20/4, 26 og 30/5, 1 og 6/7-1795. På Freya d. 14/5, 27/6 og 13/9-1799. På Fylla d. 30/12-1804, 16/4 og 1/7-1805.

- ³⁵³ Bla. d. 20/8-1794, Nid Elvens skibsjournal.
- ³⁵⁴ På Christianias udrejse skrabedes der d. 3, 4, 9, 15, 17, 18, 19, 20, 25 og 29. aug. 1780. Christianias skibsjournal. På Freyas udrejse blev der skrabet følgende datoer d. 1, 6, 10, 20, 26/7 og 1, 5, 7, 9, 13, 17, 21 22, 24/8-1798. Freyas skibsjournal.
- ³⁵⁵ Henningsen 1969 p. 324. Lloyd & Coulter p.74-75.
- ³⁵⁶ I Nid Elvens skibsjournal er den eneste dato disse termer er benyttet d. 23/11-1794 mens det i Freyas skibsjournal fra midten af marts 1799 til afrejsen, ofte er nævnt. Citatet er fra 13/5-1799.
- ³⁵⁷ Askgaard p. 36. Ventegodt p. 138. Freyas skibsjournal bla. D. 1/10- 1799.
- ³⁵⁸ Mangor i brev til faderen d. 7. oktober 1798.
- ³⁵⁹ Takkelage og Regleringskommissionen 19. april 1781. Forhandlingsprotokol no 2.
- ³⁶⁰ Nid Elvens økonomiprotokol d. 6/5 og 22/11-1794. Debitbøger for Nid Elven, Freya og Fylla.
- ³⁶¹ Takkelage og Regleringskommissionen d. 19. april 1781. Forhandlingsprotokol no. 2.
- ³⁶² SKA §209,231,242,464,611. Anhang no. 12 I § 44.
- ³⁶³ Stockfleth til admiralitetet d. 10. Marts 1781. Christianias kommandoprotokol.
- ³⁶⁴ Fyllas skibsjournal d. 19, 20/1-1805 hhv. kongens og dronningens kvarter, 25 marts, 1 og 5 juni 1805, igen fordelt på kongens og dronningens kvarter. Extract af den Kongel. Reglerings Commissions Forslag af 1790 p. 18.
- ³⁶⁵ Fyllas skibsjournal 3 marts 1805.
- ³⁶⁶ Nid Elvens kommando protokol.
- ³⁶⁷ SKA § 481, anhang no. 7 § 35.
- ³⁶⁸ C.E. Mangor til sønnen d. 18 juli 1798. K. Mangors svar af 2. nov. 1798.
- ³⁶⁹ SKA anhang no. 12 I § 49.
- ³⁷⁰ Freyas skibsjournal d. 15, 16, 17, 20 og 22/10-1798, 14, 15 og 17/5-1799.
- ³⁷¹ Freyas skibsjournal d. 7/6-1799.
- ³⁷² Freyas skibsjournal eksempelvis d. 17 og 20/11 og 10/12-1799. Mangor brev af 7.okt. 1798.
- ³⁷³ Bille til St.Thomas kommandant d. 11. april 1760. Hvide Ørns kommandoprotokol.
- ³⁷⁴ SKA § 231, 242, 464, 612.
- ³⁷⁵ Rodger, p. 65.
- ³⁷⁶ Mangor til sin fader, brev af 7. okt. 1798. Borg p. 117.
- ³⁷⁷ Stockfleth til admiralitetet d. august 1780. Christianias kommandoprotokol.
- ³⁷⁸ Om de danske uniformer se Borg p. 194. Lind 1779 p.31.
- ³⁷⁹ Takkelage og Regleringskommissionen d. 19 april 1781. Forhandlingsprotokol no2. Om divisionernes uniformering se Garde 1833 bd. III p. 381, bd. IV p. 323.
- ³⁸⁰ ADM Kongelige Resolutioner no 61. 1789. Generalitets svar af 19. marts findes i forestillingen af 17. marts 1789 resolution no. 79 af 1. maj 1789.
- ³⁸¹ Gether til Generalitets Kommissionen 22. maj 1804. General Kommissariatet. Indkomne sager 1804, no. 1145.
- ³⁸² General Kommissariatet. Indkomne sager 1804, no. 1149. 14. august 1804.
- ³⁸³ Takkelage og Regleringskommissionen 19. april 1781. Forhandlingsprotokol no. 2.
- ³⁸⁴ Kongelig resolution af 9. September 789, ADM Kongelige Resolutioner no. 62 juni-dec 1789.
- ³⁸⁵ Takkelage og Regleringskommissionen 19. April 1781. Forhandlingsprotokol no. 2.
- ³⁸⁶ SKA § 159. Takkelage og Regleringskommissionen 19. april 1781. no q. Forhandlingsprotokol no. 2.
- ³⁸⁷ Kongelig Resolution af 9 september 1789. ADM Kgl. Resolutioner. 1789 no. 62.
- ³⁸⁸ SKA, anhang no 7, §11.
- ³⁸⁹ SKA § 325.
- ³⁹⁰ SKA anhang no. 12 V § 72, 73
- ³⁹¹ Freyas skibsjournal d. 23/7-1798, 23/3, 7/8, 7/10-1799.
- ³⁹² Nid Elvens Debit-bog.
- ³⁹³ Kaas til Braun 19. april 1795. Nid Elvens korrespondenceprotokol.
- ³⁹⁴ Brown til admiralitetet 23. Marts 1799, Freyas kommandoprotokol, Braun til overekvipagemesteren d. 31/1-1795, Nid Elvens korrespondence protokol, Nid Elvens økonomiprotokol 29/7-1795
- ³⁹⁵ Freyas debibog, økonomiprotokol 6/10-1799.
- ³⁹⁶ SKA §978.
- ³⁹⁷ I Freyas økonomiprotokol er auktioner indført d. 3/4 og 20/8-1799. Det fremgår dog af journalen at der afholdtes endnu 2, h.h.v. d. 8. og 14/10-1799, men disse er ikke noteret i økonomiprotokollen.
- ³⁹⁸ Harris døde d. 30/5-1805. Skjorten er registreret i Fyllas justitsprotokol. Fyllas debibog.
- ³⁹⁹ Nid Elvens økonomiprotokol d. 2/3-1795.
- ⁴⁰⁰ Deres gods er registreret i Nid Elvens økonomiprotokol d. 2/3-1795, og i Fyllas justitsprotokol d. 4/2-1805.
- ⁴⁰¹ Jensen p.166.
- ⁴⁰² Stockfleth til admiralitetet 20/10 og 25/11.1780. Christianias kommandoprotokol.
- ⁴⁰³ Som det fremgår er dødeligheden på Freya udregnet til 6,6 pr. 100 mand/år. Dette tal er ganske forskelligt fra Ø.Larsen p. 195, på 3,5. Men som Gøbel (1978) p. 135 ganske rigtigt skriver er dette tal ud fra Larsens egne tal ikke korrekt. Det skulle i stedet have været 5,5. Grunden til at tallet her i opgaven er så meget større skyldes, at Larsen kun har medregnet de der døde af sygdom. Han har ikke inkluderet de 4 overbordfaldne personer. Endelig har jeg beregnet dødeligheden ud fra antallet opgivet i Kommen- og gående Rullen hvilket er 7 mand færre end opført på journalens forside og som Larsen har beregnet ud fra.
- ⁴⁰⁴ Episoden på Puerto Rico findes beskrevet i Bendix Lassen Billes arkiv, Over- og Underordnede bestillingsmænds arkiver, 1759-60. Manden der blev reddet skete ombord på den armerede bark under kaperjagt. Christianias skibsjournal d. 19/12-1780.
- ⁴⁰⁵ Gøbel 1978 p. 122.
- ⁴⁰⁶ Mangors dagbog 22/8-1798. Denne Gether var den samme som var chef på Fylla i 1804/5. Gr. står for greve.

- ⁴⁰⁷ Freyas lægejournal 22/8-1798. Ø.Larsen p. 149.
- ⁴⁰⁸ Lind 1779 p. 27.
- ⁴⁰⁹ Gøbel 1978 bilag D.
- ⁴¹⁰ SKA § 275, 288.
- ⁴¹¹ SKA anhang no. 12 V § 11.
- ⁴¹² SKA anhang no 12 V § 12.
- ⁴¹³ Af- og tilgang er noteret i Hvide Ørns Kommandoprotokol fra 15/10 – 4/11-1759, i Christianias økonomiprotokol, Nid Elvens debitorbog, Freyas lægejournal, Fyllas debitorbog. Betydningfuldt nok er de syge i København ikke noteret i Fyllas sygejournal.
- ⁴¹⁴ Bille til admiralitetet 28/3-1760, Hvide Ørns kommandoprotokol.
- ⁴¹⁵ Hjorth p. 43-4. Bergersen bd. I p. 88, 92.
- ⁴¹⁶ Hvide Ørns skibsjournal 12/7-1760.
- ⁴¹⁷ I modsætning til Ø.Larsen, der kun har medregnet sygedagene ombord på Freya, da man af gode grunde kun kender det videre sygdomsforløb dér, er i bilaget her i opgaven medregnet sygedagene i land, hvilket bl.a. er årsagen til den mere jævne fordeling end i Larsens skema p. 141. Antallet af sygedage er således også væsentligt større, nemlig 9672 i forhold til Larsens 7794. Endelig skal det bemærkes, at Larsens skema ikke er inddelt efter samme datoer hvilket forklarer forskellen i den sidste kolonne i bilaget og hans skema. I Fyllas tilfælde er ligeledes medregnet sygedage i land, i alt 3048 dage, og selvom der i 11 af patienternes tilfælde ikke er indført hvornår de atter var raske, forrykker det formentlig ikke ved det samlede billede, da de iflg. lægejournalen var hurtigt restituerede. Fyllas sygejournal.
- ⁴¹⁸ Stockfleth til admiralitetet 10/3-1781, Christianias kommandoprotokol. Christianias skibsjournal 22/11-1780.
- ⁴¹⁹ Stockfleth til admiralitetet 19/11-1781, Christianias kommandoprotokol. Hjorth p. 44-48. Garde 1833 bd. III p. 412-13, bd. IV p. 261.
- ⁴²⁰ Braun til admiralitetet d. 16/8 og 29/9-1794. Nid Elvens korrespondenceprotokol.
- ⁴²¹ Braun til admiralitetet 29/1-1795, Nid Elvens korrespondenceprotokol.
- ⁴²² Brown til admiralitetet 28/11-1798. Freyas kommandoprotokol.
- ⁴²³ Brown til admiralitetet 3/9-1799. Freyas kommandoprotokol.
- ⁴²⁴ Larsen, Ø. P. 145-7, 158. Freyas skibsjournal 12 – 20/11-1799.
- ⁴²⁵ Gether til admiralitetet 12/11-1804, Fyllas kommandoprotokol.
- ⁴²⁶ Fyllas lægejournal, 6, 23 og 30/5-1805.
- ⁴²⁷ Larsen, Ø. p. 103. 189.
- ⁴²⁸ Inddelingen af sygdommene fra Fyllas sygejournal er sket efter samme kategorisering benyttet af Ø.Larsen og sket i samarbejde med læge J.Borring. Freyas sygejournal er kun benyttet i henvisningsmæssige henseender og bygger ellers på Ø.Larsens værk.
- ⁴²⁹ Larsen, Ø. p. 110-11, 191-92.
- ⁴³⁰ Larsen, Ø. p. 191-92. Henschen p.79. 70-72. Lloyd & Coulter p. 335-6.
- ⁴³¹ Larsen, Ø. p. 191. Bergersen bd. I p. 293.
- ⁴³² Rodger p. 98.
- ⁴³³ Lind 1779, p. 51, 54-55.
- ⁴³⁴ Brown til admiralitetet 11/9-1798. Freyas kommandoprotokol. Gether til admiralitetet 11/10-1804, Fyllas kommandoprotokol. Ø.Larsen p.147. Fyllas lægejournal. Mht. feber er det langt fra altid, at denne betegnelse i sygejournalerne stemmer overens med vores nutidige opfattelse af feber. Febersygdomme var som oftest mavetarmtilfælde.
- ⁴³⁵ Larsen, Ø. p. 149-52. Fyllas sygejournal; 10/9-1804 kontusion i hovedet, 29/10 fald fra køje med kontusion på skulder til følge, 19/11 forbrændte sig da han tabte en bakke med grynsuppe. Fra, 1805, 2/3 ankertovet kvæstede fod ved spillet, 7/3 faldt og slog bl.a. pande og øje, 2/8 smæk i ryggen ved fald fra riggen.
- ⁴³⁶ Freyas skibsjournal 21/6-1798, Fyllas skibsjournal 11/9-1804.
- ⁴³⁷ Larsen, Ø. p.121, 153.
- ⁴³⁸ Mangors dagbog 15/9-1798. Freyas sygejournal 12-14/9-1798. Gonorrétilfældet bæev opdaget d.1/9-1804.Fyllas sygejournal.
- ⁴³⁹ Winge p. 119-120. Larsen, Ø. p. 37.
- ⁴⁴⁰ Larsen, Ø. p. 121-2, 157, 158.
- ⁴⁴¹ op.cit. p. 159-62. Fyllas sygejournal eksempelvis 25/1-1805 hvor hovedpine er angivet, 26/1 et fordrunkent individ med hovedpine, 11/7 juli en mand med tandpine.
- ⁴⁴² Disse 3 dødsfald skete 8/2-1781 Christianias skibsjournal. 27/3 og 17/6-1799, Freyas lægejournal.
- ⁴⁴³ Takkelage og Regleringskommissionen 19/4-1781. Forhandlingsprotokol no. 2.
- ⁴⁴⁴ Callisen p.67. Ekstrakt af 14.april 1794, Nid Elvens kommandoprotokol. Extract for den Kongel. Reglerings Commisions Forslag af 1790, p. 34.
- ⁴⁴⁵ No. 83 i Nid Elvens debitorbog.
- ⁴⁴⁶ Ekstrakt af 14. April 1794. Nid Elvens kommandoprotokol.
- ⁴⁴⁷ Winge p. 117. SKA § 388.
- ⁴⁴⁸ SKA anhang no. 12 I §24.
- ⁴⁴⁹ Callisen p. 12-13.
- ⁴⁵⁰ Blane 1789 p. 137.
- ⁴⁵¹ Nid Elvens kommandoprotokol.
- ⁴⁵² Lloyd 1965 p. 56, 62. Rodger p. 105.
- ⁴⁵³ Scheen p. 431-35.
- ⁴⁵⁴ Braun til admiralitetet 29/9-1794. Nid Elvens korrespondenceprotokol. Brown til admiralitetet 28/11 og 30/12-1798, Freyas kommandoprotokol. Gether til admiralitetet 12/11-1804. Fyllas kommandoprotokol.
- ⁴⁵⁵ Bille til admiralitetet 9/4-1760. Hvide Ørns kommandoprotokol.
- ⁴⁵⁶ Brown til admiralitetet 10/8-1799. Freyas kommandoprotokol.

- ⁴⁵⁷ Nid Elvens debitorbog. 2 mand afsendtes i land i november 1794 og Ljtn. Neergaard i februar 1795.
- ⁴⁵⁸ SKA § 279
- ⁴⁵⁹ SKA anhang no. 12 V § 16.
- ⁴⁶⁰ Mangors dagbog 16/9-1798. Takkelage og Regleringskommissionen 19/4-1782, Forhandlingsprotokol no. 2.
- ⁴⁶¹ SKA anhang 12 V §35. SKA § 280.
- ⁴⁶² Takkelage og Regleringskommissionen 14/1 og 19/4 1781, Forhandlingsprotokol no 2.
- ⁴⁶³ Ekstrakt af 14/4-1794, Nod Elvens kommandoprotokol.
- ⁴⁶⁴ Braun til Holmens Chef 16/8-1794, Nid Elvens korrespondenceprotokol. Om rom og sygdom se Lloyd & Coulter p. 356.
- ⁴⁶⁵ Freyas lægejournal d. 20/10, 9/12-1798, 26/5, 16/7, 27/9-1799, Fyllas lægejournal d. 29/10-1804, 26/1, 27/9-1805. Callisen p. 2.
- ⁴⁶⁶ Garde 1833 bd. IV p. 273-74.
- ⁴⁶⁷ Takkelage og Regleringskommissionen 24/1-1799. Forhandlingsprotokol no 5.
- ⁴⁶⁸ Bergersen bd. I p. 556.
- ⁴⁶⁹ Lind note p. 49.
- ⁴⁷⁰ Lloyd & Coulter p. 72.
- ⁴⁷¹ SKA § 420.
- ⁴⁷² SKA § 333. Anhang no. 12 V § 18.
- ⁴⁷³ Freyas debitorbog. Eksempelvis blev P.Möller, død 9 juli 1799, debiteret 3R2SK, Freya lå da i St.Thomas havn mens konstabel J.Gothialt der døde 17 juni 1799 mens skibet var under sejl, er debiteret 11R19SK.
- ⁴⁷⁴ Freyas skibsjournal bl.a. d. 16. og 17/8-99., SKA § 265.
- ⁴⁷⁵ Freyas skibsjournal 29/8-1799.
- ⁴⁷⁶ Mangors dagbog 29/8-1799.
- ⁴⁷⁷ Schultz & Ackermann p. 427, 495-6, 562. Hornby p. 244-5. 255-261.
- ⁴⁷⁸ I 1819 og 1820 oplagdes korvetten Diana og briggen St.Croix til bl.a. New York. I 1828 afsendtes briggen St.Thomas til Sydamerika og i 1836 skulle briggen Allart krydse udenfor orkanstrøget. Schultz & Ackermann p. 447, 452, 495-6, 533.
- ⁴⁷⁹ Op.cit. p. 470, 536.
- ⁴⁸⁰ Op.cit. p. 431, 438, 442.
- ⁴⁸¹ At eksempelvis kaptajn A.D.Schultz ikke gik ind til Madeira i 1829 skyldtes, at briggen St.Jan havde gjort rejser dertil meget hurtigt. Op.cit. p.503.
- ⁴⁸² op.cit. p. 470.
- ⁴⁸³ Især på briggen Bronhom faldt der drøje hug fra tampen i 1817. Op.cit. p. 427.
- ⁴⁸⁴ op.cit. p. 531, 550, 599.
- ⁴⁸⁵ Op.cit. p. 529.
- ⁴⁸⁶ op.cit. p. 549-51.
- ⁴⁸⁷ op.cit. p. 432, 456-7.
- ⁴⁸⁸ Det eneste nævnte tilfælde i var chefen på Diana 1823-24, der ikke fulgte retningslinierne fra skibets kirurg da mandskabet viste svaghed. Op.cit. p. 470
- ⁴⁸⁹ op.cit. p. 439, 526, 537-8, 604.
- ⁴⁹⁰ Op.cit. 526-29, 537.
- ⁴⁹¹ op.cit. p. 444.
- ⁴⁹² Instruktioner og Reglementer 1849, Bilag B,C, og D.

Bibliografi

- Aaskow, U.B.; Anvisning til den rette og bestemte Brug af de Lægemidler hvormed de kongelige krigsskibe paa deres Sæetog forsynes. Kbh. 1778.
- Andersen, D.; Linieskibet "Grønland". Historien bag en konvoj i Middelhavet 1761. Marinehistorisk tidskrift, nr. 3, 1991, p. 23 - 31.
- Andersen, P.; Bidrag til Søartilleriets Historie. København 1909.
- Askgaard, F.; Til Orlogs, Dagligliv i Danmark vol. 4, s.7-47, København 1971.
- Bastrup, C.; Sejladsen på Dansk Vest Indien, Danmarks Søfart og Søhandel, s. 585-634. København 1919.
- Bergersen, O.; Nøytralitet og krig. Fra nordens væpnede nøytralitets saga. Bind I-II. Oslo 1966.
- Bjerg, H.Chr. & Erichsen, E.; Danske orlogsskibe 1690-1860. København 1980.
- Bjerg, H.Chr.; Dansk Marinehistorisk Bibliografi 1500-1975. København 1975.
- Blane, G.; Observations on the Disease of Seamen. Edinburgh 1789. P. 136-174 i The Health of Seamen (ed. C.lloyd.)
- Borg, E.; Den danske marines uniformer gennem tre århundreder. Viborg 1974.
- Bregnsbo, M.; Søens folk skriver til kongen. Søfart, Politik, Identitet. Festskrift til Ole Feldbæk 1996. p. 163-172.
- Callisen, H.; Abhandlung über die Mittel, die Seefahrenden und insbesondere die Besatzungen der köngl. Dänischen kriegsschiffe gesund zu erhalten. Oversat af Pflug Kbh. 1778.
- Drachmann, A.G.; En gammel skibslæges erindringer. 1990.
- Eriksen, E. & Frantzen, O.L.; Dansk Artilleri i Napoleonstiden. Forudsætninger og udvikling 1760-1814. København 1988.
- Feldbæk, O.; Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser. København 1971.
- Feldbæk, O.; Dansk søfarts historie. Bd. 3. Storhandelens tid. København 1997.
- Feldbæk, O.; Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801. Small Power Policy in a World War. København 1980.
- Feldbæk, O.; Konvoj. København 1992.
- Feldbæk, O.; Gyldendals Danmarks historie. Bind 4. Tiden 1730-1814. København 1982.
- Feldbæk, O.; Gyldendals og Politikens Danmarks Historie, bind 9. Den Lange fred 1700-1800. København 1990.
- Feldbæk, O.; Slaget på Reden. København 1985.
- Frantzen, O.L. Kapitel V, VI, VII, VIII, IX i Linieskibet Holsten 1772-1814. P. 37-116. København 1988.
- Funch, D.H.; Dansk Marine-ordbog, 1-2. København 1846.
- Garde, H.G.; Den dansk-norske sømagts historie 1700-1814. København 1852.

-
- Garde, H.G.; Efterretninger om den Danske og Norske sømagt, bind 3-4. København 1833.
- Günthelberg, P. de; Auxilium Memoriae Eller Søe-Krigs og Orlogsmands Haandbog. Indeholdende Hvad Nödvendigst at iagttage og Forrette ved Orlogs- og Krigsskibes Eqvipering, Armering, Aftakling og Desarmering. København 1768.
- Gøbel, E.; Dansk Sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807. Handels og Søfartsmuseet på Kronborg, årbog 1982, p. 5-53.
- Gøbel, E.; Orlogsfregatten Bornholms konvojrejse til Vestindien 1780-1781. Maritim Kontakt nr. 13. 1989, p. 17-33.
- Gøbel, E.; Asiatisk Kompagnis Kinafart 1732-1833. Speciale opgave. København 1978.
- Harboe, C.L.L.; Dansk Marine-ordbog. København 1839.
- Henningsen, H.; Crossing the Equator. Sailors' Baptism and Other Initiation Rites. Kbh. 1961.
- Henningsen, H.; Kølhaling og råspring. Et par gamle sømandsstraffe. Handels og Søfartsmuseet på Kronborg årbog 1956, p. 89-132.
- Henningsen, H.; Sømandsliv ombord og i land. Kilder og indordningssystemer. Sømand, Fisker, Skib og Værft. p. 124-153. København 1970.
- Henningsen, H.; Sømandsliv på langfart og i hjemlige farvande. Dagligliv i Danmarks vol. 2, .p. 317-346. København 1969.
- Hjorth, B.; Fregatten "Møens" skæbnesvangre rejse til Vestindien. p. 39-48 i Siden Saxo, nr. 3, 1998.
- Holm, E.; Danmark-Norges udenrigske Historie 1791-1807. København 1875. bd. I - II.
- Holm, E.; Danmark-Norges historie fra Den store nordiske Krigs slutning til rigernes adskillelse.(1720-1814) I-VII. København 1891-1912.
- Hornby, O.; Kolonierne i Vestindien. København 1980.
- Jensen, O.L.; Fregatten Jylland. København 1996.
- Jeppesen, H.; Søenrolleringen 1770-1802. Specialeopgave. København 1976.
- Jordening, B.W.; Efterretninger om de af den danske Flaade udgaaede Skibsclasser. III Snauer og Orlogs brigger. Tidsskrift for Søvæsen 1880, p. 345 - 366.
- Juel-Hansen, E.; Skibsjournalerne. (Logbøgerne). København 1943.
- Kiær, H.F.; Marinens arkiv i rigsarkivet som personalhistorisk kilde. p. 165-71. Personalhistorisk tidsskrift, 14. rk. 2. bd. 1960.
- Kiær, H.F.; Nogle Betragtninger over Begreberne Ruller og Kommandosager samt deres Betegnelser og Anvendelse. København 1958. Upubliceret.
- Kjølsten, F.A.H.; Vort Flag paa Søen. P. 50-96 i Vort Flag. København 1943..
- Knox, John P.; A HISTORICAL ACCOUNT OF ST. THOMAS, V.I., with its rise and progress in commerce; missions and churches; climate and its adaption to invalids; geological structure; natural history, and botany; and incidental notices of ST. CROIX AND ST. JOHNS; slave insurrections in these islands; emancipation and present condition of laboring classes. NY 1852.
- Koefoed, G.A.; Forsøg til en Dansk Søe Ord-Bog. Danmark 1993.

-
- Larsen, K.: Dansk Vestindien 1666 - 1917. København 1928.
- Larsen, Ö.; Schiff und Seuche 1795-1799. Ein medizinischer Beitrag zur historischen Kenntnis der Gesundheitsverhältnisse an Bord dänisch-norwegischer Kriegsschiffe auf der Fahrt nach Dänisch-Westindien. Oslo 1968.
- Lind, J.; A Treatise of the Scurvy. In Three Parts. Containing an inquiry into the Nature, causes and Cure of that Disease, Together with a Critical and Chronological View of what has been published on the subject. London 1753. p. 6 - 25 i The Health of Seamen (ed. C.Lloyd.)
- Lind, J.; An Essay on the most Effectual Means of Preserving the Helath of Seamen in the Royal Navy and a Dissertation on Fevers and Infection. Together with observations on the Jail Distemper, and the proper methods of preventing and stopping its Infection. London 1779. p. 26-131 i The Health of Seamen (ed. C.Lloyd.)
- Linvald, A.; Kronprins Frederik og hans regering 1797-1807. I. Styrelsen og dens mænd. Økonomisk og social politik. København 1923.
- Lloyd, C.; The British Seaman. 1200 - 1860. A Social Survey. London 1968.
- Lloyd, C.(ed); The Health of Seamen. Selections from the Works of Dr. James Lind, Sir Gilbert Blane and Dr. Thomas Trotter. England 1965.
- Lloyd, C. & Coulter, J.L.S.; Medicine and the Navy 1200-1900. Vol III, 1714-1815. London 1961.
- Löwenørn, Paul de.; Beretning om en sørejse foretaget efter allernådigst befaling i årene 1782/83 med Fregatten Prøven for at undersøge de i Dannemark forfærdigede Sø- længde- Uhre. København 1786.
- May, W.E.; A History of Marine Navigation. England 1973.
- Mygind, F.; Skibsmålingens Grundtræk, praktiske Anvendelse og internationale Udvikling. København 1886.
- Møller, A.M.; Skibsmålingen i Danmark 1632-1867. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1974. P. 16-47.
- Nielsen, P; Handelsflaget og orlogsflaget. Dansk Vestindien, Venezuela, Colombia og Panama 1815-30. Specialeopgave. København 1991.
- Nielsen, K.B; Lærebog i nautisk meteorologi. Oceanografi og sejlveje. København 1961.
- Norrie, G.; Fader og søn. En brevveksling mellem to læger 1798 - 1799. Militærlægen 1933, 39, p. 77-104.
- Nyland, N.; Skørbug, beskjøter og skibskirurger. Træk af søfartsmedicinens historie. Esbjerg 1994.
- Olsen, P.E.; Toldvæsenet i Dansk Vestindien 1672-1917. Skive 1988.
- Pade, Erling; Kulsejlet og andre ældre ventilationssystemer. København 1972.
- Paludan,J.J.(red. J.Clausen); Kommandør Paludans Erindringer. Memoirer og breve. København 1967.
- Pares, R; The Manning of the Navy in the West Indies, 1702-63. Transactions of the Royal Historical Society 4th Ser. XX. 1936. P. 31-60.
- Parkinson, C.No.; The Trade Winds. A study of British Overseas Trade During the French Wars 1793-1815. London 1948.

-
- Pedersen, P.E.; Signalering til søs. Flagsignalering i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800. København 1995.
- Rodger, N.A.M.; The Wooden World. An anatomy of the Georgian Navy. Maryland 1986.
- Scheen, R.; Fregatten Fylla's kamp mod den gule feber 1807. Norsk Tidsskrift for Sjøvæsen 1965. p. 429-441.
- Scheunichen, H. de la Motte; Landsoldaterne i orlogstjeneste; Glimt af danske marinere's enkadring m.v. i Napoleonstiden. Chakoten 1968, p. 70-77.
- Schultz, J.H.; Den danske marine 1814-1848. København 1932.
- Schultz, J.H. & Ackermann, K.E.; Den Danske Marine 1814-1848. Orlogsfarten. Bind III-IV. København 1950.
- Thestrup, P.; Pund og alen. Danske mål- og vægtenheder fra 1683- reformen til i dag. Rigsarkivet 1991.
- Thirslund, S.; Træk af Navigationens historie, vol. 1-3. Danmark 1987.
- Topsø-Jensen, T.A. og Marquard, E.; Officierer i Den Dansk-Norske Søetat 1600 - 1814. København 1935.
- Tuxen, O.; Dansk neutrallitetsopfattelse 1755-1763. En undersøgelse af formulering og indhold af den danske stats normative interesser på handelens og søfartens område. Specialeopgave 1974.
- Ventegodt, O.; Livet ombord. P. 125-143 i Linieskibet Holsten (red. O.Frantzen.) København 1988.
- Vibæk, J.; Vore gamle tropekolonier, bd. 2. Dansk Vestindien. København 1966.
- Winge, M.; Sygdom på langfart. P. 117-124 i Linieskibet Holsten (red. O.Frantzen) København 1988.

Trykte kilder

- Extract af den Kongl. Reglerings Commissions Forslage af 19de April 1781-20de Martii, 8de April og 26 May 1789, angaaende De Syges og Quæstedes Behandling paa de Kongelige Skibe, samt Adskilligt til Sundhedens og Reenlighedens Befordring inden Skibsborde henhørende. Kbh. 1790.
- Kong Frederik d. Femtes Søkrigs artikler af 1752., plus anhang Kbh. 1811.
- Instructioner og Reglementer for Tiensten paa de Kongelige Skibe. Kbh. 1849.
- Nielsen, V.; En Dagbog fra Fregatten Diana 1807. Tidsskrift for Søvæsen 1937. S. 421-466.
- Wiinstedt, W.E.; En Marinelæges dagbog i Vestindien og ved Østersøen. (v. J.H. Barfod) København 1979.

Utrykte kilder

Kunstindustri Museet:

- Petersen, J.R. ; Cadetbog 1814, over Søe og Land Artilleri. (manus.)

Marinens Bibliotek:

Hohlenberg, F.C.H.; Plan til en bygningsmaade for Orlogsflaadens lættre Vedligeholdelse og Bemanding. København 22. Marts 1801. König, P; En Samling af adskillige Tegninger paa Joller, Chalupper Fregatter Etc. (manus) København 1768.

Wiborg, N; Dansk Flåde Liste 1692-1854. København 1854.

Niels Christian Lundings privatarkiv: (i Anne Lundings varetægt.)

Breve fra overkirurg T.C. Mangor til sin fader C.E. Mangor 1798-99.

Breve fra stadsfysikus C.E.Mangor til T.C.Mangor 1798-99.

Overchirurg T.C.Mangors dagbog holden på Fregatten Freya 1798-99.

Rigsarkivet; (RA)**Departementet for Udenlandske Anliggender; (Dept. f.U.A.)**

Gehejmeregistratur 1780 januar – juni, Lb, nr. 194.

Danske Kancelli; (DK)

Supplikprotokol, Sidste Halve Aar 1759, 5U, no. 515, 1759/60

Vestindiske lokalarkiv; (VL)

Generalguvernøren. Div. Sager, sørøveri m.m. Instruktioner for orlogschefer. 1777-1800. No. 333.

Søetaten**Admiralitetet; (ADM)**

Kongelige resolutioner 1780. No. 48.

Kongelige resolutioner 1789. Maj-juni. No. 61.

Kongelige resolutioner 1789. Juni-december. No. 62.

Kongelige resolutioner november 1792 – juni 1793. No. 67.

Kongelige resolutioner juli 1793 – april 1794. No. 68.

Kongelige resolutioner maj 1794 – april 1795. No. 69.

Kongelige resolutioner 1798. No. 73.

Kongelige resolutioner 1803-4. No. 78.

Registerbog over kgl. Missiver.

Kopibog over indkomne kongelige resolutioner 1798-1800. No. 168.

Kopibog over indkomne kongelige resolutioner 1801-1804. No. 169.

Admiralitets og generalkommissariat kollegiets kopibog 1759-60. No. 272.

Admiralitets og kommissariat kollegiets kopibog, 1780 – 30 april 1781. No. 282.

Admiralitets og kommissariat kollegiets kopibog, 1794. No. 297.

Admiralitets og kommissariat kollegiets kopibog, 1798. No. 301.

Admiralitets og kommissariat kollegiets kopibog, 1799. No. 302.

Admiralitets og kommissariat kollegiets kopibog, 1804. No. 307.

Register over indkomne sager 1747 – 64. No. 500.

Register over indkomne sager 1780 – 81. No. 507-8.

Register over indkomne sager 1798 – 99. No. 519-20.

Register over indkomne sager 1804-5. No. 525-26.

Indkomne sager 1758-60. No. 639.
Indkomne sager 1794-95. No. 773-781.
Indkomne sager 1797. No. 795.
Indkomne sager 1799. No. 812.
Indkomne sager 1799. No. 818.
Indkomne sager 1799. No. 819.
Indkomne sager 1799. No. 820.
Indkomne sager 1799. No. 821.

Søkrigskancelliet; (SK)

Kopier af referatsekstrakter 1795 – 98. No. 37.
Geheime instruktioner og ekspeditioner 1794 – 95 og 1798 – 99. No. 47.

Kongelige Resolutioner 1779. No. 193.
Kongelige Resolutioner 1780. No. 194.
Kongelige Resolutioner 1794. No. 210.
Kongelige Resolutioner 1798. No. 214.
Kongelige Resolutioner 1804. No. 220.

Den Kombinerede Ret; (DKR)

Den Kombinerede Rets Domme 1791 – 1808.

2. div. Mønsterskirver. (3.departement) Sed. Reg. 73.

Indkomne sager 1759 – 60 – 61.

Holmens Chef, Ekvipage Kontoret. Sed. Reg. 74.; (HC)

Registerbog kontra materialforvalter Poul Bagge 1759.
Registerbog kontra Materialforvalter Jørgen Eskernos 1780.
Registerbog kontra Regnskabs Betjentene ved Udredning og Klædnings Sortementerne 1794.
Registerbog kontra Regnskabs Betjentene ved Udrednings Sortementerne 1798.
Regnskab for Udrednings og Klædnings Sortementerne 1798.
Proviantgården. Hovedbog 1792 – 95.
Rulle over udskrevne enrollerede 1798.

General Kommissariatet; (GK)

Indkomne sager 1804, no. 1145.
Indkomne sager 1804, no. 1149.

Folierregistratur 154.

Takkelage og Regleringskommissionens forhandlingsprotokoller;
1781 no. 2
1781 til 1789, 26. Maj. no. 3
12. december 1789 til 7. April 1795. no. 4
1795 – 1804. no. 5.

Folieregistratur 154b.**Orlogsværftets aflevering af 1945.**

No. 59. Protokol indeholdende forskellige Ældre Reglementer især henhørende til Sø Etatens Artillerie, saavel som andre Bestemmelser for Vægten af Master, Rundholter, Seil og Ankre etc. til Flaadens skibe.

No. 352. Deplacementsberegninger for fregatter 1754 – 1864.

No. 354. Deplacementsberegninger for brigger 1789 – 1842.

Embedsarkiver (sed.reg.74)

Over- og underordnede Bestillingsmænds Arkiver.

1759-60. Kaptajn Bendix Bille Larsen Billes Arkiv.

Søetatens kort- og tegningssamling. Skibstegninger; (KTS)

A 1216 D, Hvide Ørn, sejltegn.

A 1216 B, Hvide Ørn, gennemsnit, plan af dæk.

G 2625, Christiania, sejltegn.

G 2626, Christiania, gennemsnit, plan af dæk.

G 3951, Nid Elven, sejltegn.

G 3952, Nid Elven, aptering, gennemsnit, plan af dæk.

G 2663, Freya, sejltegn.

G 2668, Freya, gennemsnit, plan af dæk.

G 2694, Fylla, sejltegn.

G 2698, Diana, gennemsnit, plan af dæk.

Mandtalslister;

Rulle over fregatten Christianias bemanning ved general mynstring d. 9. Juni 1780.

Debitbog for Nid Elven 1795.

Debitbog for Freya 1798-99.

Proviantjournal for Freya 1798-99.

Debitbog for Fylla 1804-5.

Proviantjournal for Fylla 1804-5.

Skibsjournaler;

Hvide Ørn 1759 - 60. No. 515.

Christiania 1780 - 81. No. 543.

Nid Elven 1794 - 95. No. 647.

Freya 1798 - 99. No. 707.

Fylla 1804 - 5. No. 810.

Materiale brugt i bilagmæssig sammenhæng:**Skibsjournaler;**

Christiansborg 1755 - 56. No. 474.

Docquen 1755 - 56. No. 475.

Möen 1759 - 60. No. 502.

Möen 1779-80. No. 541.

Christiansborg 1780 - 81. No. 543.

Lougen 1793 - 94. No. 630.

Freya 1795 - 97. No. 672.

Iris 1797 - 98. 689.

Thetis 1799 - 1800. No. 732.

Iris 1801 - 2. No. 772.

Friderichsteen 1802 - 3. No. 788.

Friderichsteen 1803 - 4. No. 800.

Diana 1805 - 6. No. 830.

Fylla 1806 - 7. No. 836.

Mandtalslister;

Debitbog for Kiel 1781 – 82.
Debitbog for Perlen 1782 – 83.
Debitbog for Lougen 1793 – 94.
Debitbog for Freya 1795 – 97.
Debitbog for Iris 1797 – 98.
Debitbog for Thetis 1799 – 1800.
Debitbog for Lougen 1800 – 1.
Debitbog for Iris 1801 – 2.
Debitbog for Friderichsteen 1802 – 3.
Proviantjournal for Friderichsteen 1803 – 4.
Debitbog for Diana 1805 – 6.
Debitbog for Fylla 1806 – 7.

Journalføring til ankers efter SKA anhang IX a

Aaret.		Maaned.		Hvor Skibet er.	
Dagene.		Time.	Vind.	Veje.	Beværgelse.
	1.	SW.	Laderfulde,	E. M. Kl. 1. kom Vaaden om Bord.	1
	2.		tyk Luft.		2
	3.			Kl. 3. gik Vaaden igjen fra Borde ic.	3
	4.	SW.	Dr. Sejls		4
	5.		Kulce.	Kl. 5. gik i Verk med at sette Tojs Ankeret,	5
	6.			blev klar dermed ic.	6
	7.	W.			7
	8.				8
	9.	W.			9
	10.	SW.	Dr. Sejls	Kl. 10 soer Chaloupen armeret paa Brand-	10
	11.		Kulce.	Vagt.	11
	12.				12
Dag og Datum.	1.			F. M.	1
	2.	SW.	Bl. Luft.		2
	3.			Kl. 3. kom Chaloupen fra Brand-Vagt.	3
	4.			Kl. 4. stak ud til $\frac{3}{4}$ Foug.	4
	5.			Kl. 5. gik i Verk med at sette Canonerne udi	5
	6.			faste Tæller, sette Vaaden ind, og gjorde	6
	7.			de klar til at sejle.	7
	8.				8
	9.	SW.			9
	10.				10
	11.		Boje.	Kl. 11 $\frac{1}{2}$ en haard Hagel-Boje af E. W.	11
	12.				12

Togter

Skib	Kommando hejsning	Afrejse Fra Kbh.	N/S om England	Madei- ra	Ankomst til Stationen	Rejsetid i døgn	Heraf an- kerdøgn	Afrejse fra stationen	N/S om England	Norsk havn	Ankomst Til Kbh.	Rejsetid I døgn	Heraf til anker	Kommando Strygning
Christiansborg / F	9/4-1755	3/5-1755	N	+	28/7-1755	86	6	25/2-1756	N	-	31/5-1756	95	29	5/6-1756
Doquen / F	9/4-1755	2/5-1755	N	+	28/7-1755	87	7	25/2-1756	N	-	29/5-1756	93	29	5/6-1756
Möen / F	29/3-1759	26/4-1759	N	-	13/7-1759	78	10	10/9-1759	N	+	6/4-1760	206	135	13/4-1760
Hvide Ørn / F	6/2-1759	24/11-1759	N	-	6/2-1760	74	10	17/5-1760	N	-	11/7-1760	56	0	27/7-1760
Christiansborg / F	12/4-1760	23/5-1760	N	-	8/7-1760	45	0	22/8-1760	N	-	12/10-1760	52	0	20/10-1760
Cronborg / F*	?	27/2-1779	?	?	30/6-1779	124	0	?	?	?	9/10-1779	?	?	?
Möen / F	22/5-1779	7/6-1779	S	-	28/7-1779	51	2	23/7-1780	N	+	20/3-1781	239	167	4/4-1781
Bornholm / F**	?	12/3-1780	N	-	13/7-1780	155	?	4/2-1781	S	+	17/5-1781	93	?	?
Christiania / F	27/5-1780	14/6-1780	S	+	8/8-1780	55	3	18/7-1781	S	+	4/12-1781	140	48	11/12-1781
Cronborg / F*	?	23/11-1781	(forliser mellem Skagen og Frederikshavn. D. 24/11-1781.)											
St.Thomas / F***	?	8/2-1781	?	?	?	?	?	?	?	?	21/6-1781	?	?	?
Kiel / F*	?	20/4-1781	?	+	?	?	?	22/4-1781	?	+	11/8-1782	112	?	?
Möen / F*	?	5/7-1781	?	?	23/11-1781	151	?	?	?	?	9/6-1783	?	?	?
Bronholm / F*	?	dec. 1781	(tilbage til Kbh. jan. 1782 efter at have mistet bovsrpryd og fokkemast)											
Perlen / F*	?	24/5-1782	?	+	11/8-1782	79	?	?	?	?	11/8-1783	?	?	?
Cronborg / F*	?	Nov. 1782	?	?	?	?	?	?	?	?	20/7-1783	?	?	?
Lougen / B	6/4-1793	25/4-1793	S	-	18/6-1793	55	6	27/6-1794	S	+	4/8-1794	38	2	17/10-1794
Nid Elven / B	16/4-1794	5/5-1794	S	-	27/6-1794	53	6	31/7-1795	S	-	25/9-1795	56	0	29/9-1795
Freya / F	4/5-1795	25/5-1795	S	+	15/7-1795	51	6	4/8-1797	S	+	30/9-1797	55	10	7/10-1797
Iris / F	19/3-1797	13/6-1797	S	+	31/8-1797	79	29	17/10-1798	S	+	6/12-1798	50	16	15/12-1798
Freya / F	20/6-1798	7/7-1798	N	+	7/10-1798	92	19	1/10-1799	S	-	12/11-1799	42	3	22/11-1799
Thetis / F	7/6-1799	3/7-1799	S	+	22/9-1799	81	26	16/7-1800	S	+	19/9-1800	64	5	27/9-1800
Lougen / B*	?	Juni 1800	?	+	30/8-1800	?	?	(taget ved besættelsen af øerne i marts 1801)						
Iris / F	5/3-1801	18/11-1801	S	+	15/2-1802	111	41	1/9-1802	S	-	10/10-1802	39	2	16/10-1802
Friderichsteen / F	24/5-1802	3/6-1802	N	+	24/8-1802	82	16	22/4-1803	S	-	2/6-1803	40	0	6/6-1803
Friderichsteen / F	21/9-1803	14/10-1803	S	+	21/12-1803	67	12	17/7-1804	S	-	26/8-1804	39	0	1/9-1804
Fylla / LF	16/8-1804	5/9-1804	S	+	3/11-1804	58	10	11/7-1805	S	-	18/8-1805	38	0	24/8-1805
Diana / LF	23/8-1805	9/9-1805	S	+	20/10-1805	72	11	11/7-1806	S	-	17/8-1806	38	0	17/8-1806
Fylla / LF****	1/8-1806	19/8-1806	S	+	15/11-1806	88	17	5/6-1807	S	-	19/7-1807	45	1	27/7-1807
Diana / LF*****	?	16/7-1807	?		(opbragt i carthagene)									

F: - fregat

B: - brig

LF: - letfregat

*- da en del af skibsjournalerne ikke eksisterer længere, bygger disse togters data på oplysninger fra Gardes Efterretninger og Bergersen.

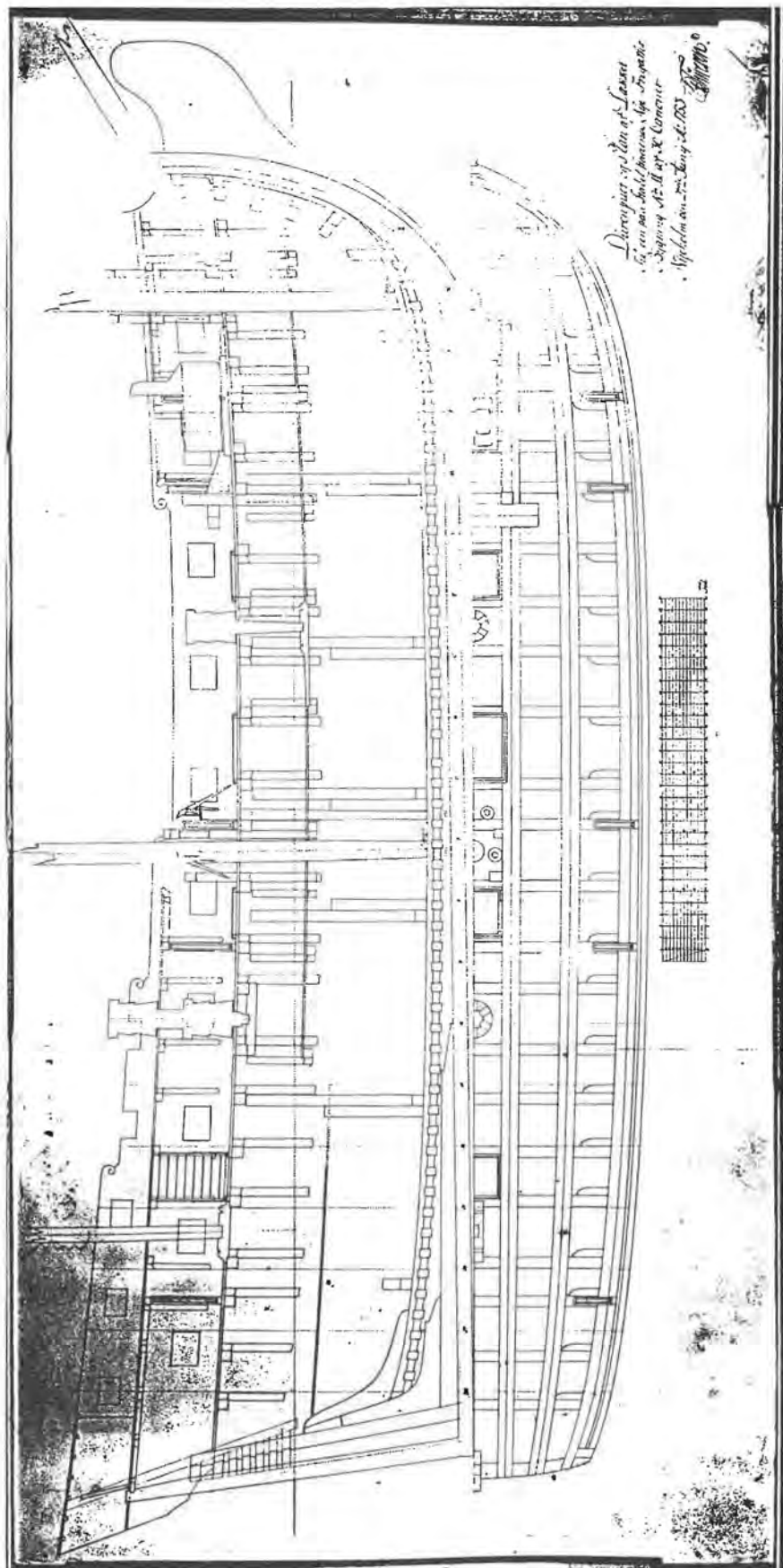
** - Bornholms udrejse gik til Algier. Data hentet fra Gøbels artikle i maritim Kontakt no. 13.

*** - St.Thomas skulle på udrejsen til Algier med presenter.

**** - Fylla skulle på udrejsen over Tanger med presenter.

***** - Diana skulle på udrejsen til Algier med presenter.

Hvide Ørn gennemsnitstegning (KTS A 1226 B)



N^o. 14.

T i l l æ g

t i l

A n h a n g e t

t i l

S ø e = K r i g s = A r t i k e l s B r e v e t

a f 12 A u g u s t 1785,

indeholdende

den under 25 Julii 1794 allernaadigst approberede

S k y t = R u l l e.

		Orlogsskibe			Fregatter.		
		80 Canon.	40 Canon.	24 Canon.	80 Canon.	40 Canon.	24 Canon.
		30 St. 36 Pb.	26 St. 18 Pb.	24 St. 12 Pb.	30 St. 36 Pb.	26 St. 18 Pb.	24 St. 12 Pb.
		10 -- 24 --	14 -- 6 --	6 -- 12 --	10 -- 24 --	14 -- 6 --	6 -- 12 --
		20 -- 12 --			20 -- 12 --		
		S. M. M.	S. M. M.	S. M. M.	S. M. M.	S. M. M.	S. M. M.
Transport:		759	633	506	313	273	209
I Løbegrebene.	Løbemand	3	3	2	1	1	1
	Løbemand's Dreng	2	2	2	1	1	1
Ved Skabet.	Matros	1	1	1	1	1	1
I Helligkatten.	Matros-Dagvagt	1	1	1	1	1	1
	Dreng	2	2	2			
I Løsten.	Skibmand	1	1	1	1	1	1
	Skibmand's Mødt	1	1				
	Dreng	1	1	1	1	1	1
Ved Pomperne.	Boorteenestere	1	1	1	1	1	1
	Matros	4	4	2	4	4	2
	Boorteenestere	1	1	1	1	1	1
Ved Kobber-Sprøiterne.	Corporal	1	1	1	1	1	1
	Matros	3	3	3	1	1	1
Ved de enkelte Sprøiter.	Matros	3	3	2	2	2	1
	Dreng	1	1	1	1	1	1
I Stor-Merfet.	Boademand's Mødt	1	1	1	1	1	1
	Matros	10	9	6	7	6	5
I For-Merfet.	Skibmand's Mødt	1	1	1	1	1	1
	Matros	9	8	5	6	5	4
I Kryds-Merfet.	Boorteenestere	1	1	1	1	1	1
	Matros	6	5	3	4	3	2
Pan Bougsvrødet.	Matros	4	3	1	2	2	1
Skibdvagt ved Stor-Lugen.	Matros	1	1	1	1	1	1
Skibdvagt ved For-Lugen.	Matros	1	1	1	1	1	1
Samt:		819	689	547	354	311	237

8ffff2

		Orlogsskibe			Fregatter.		
		80 Canon.	40 Canon.	24 Canon.	80 Canon.	40 Canon.	24 Canon.
		30 St. 36 Pb.	26 St. 18 Pb.	24 St. 12 Pb.	30 St. 36 Pb.	26 St. 18 Pb.	24 St. 12 Pb.
		10 -- 24 --	14 -- 6 --	6 -- 12 --	10 -- 24 --	14 -- 6 --	6 -- 12 --
		20 -- 12 --			20 -- 12 --		
		S. M. M.	S. M. M.	S. M. M.	S. M. M.	S. M. M.	S. M. M.
Transport:		819	689	547	354	311	237
	Præk	1	1	1	1	1	1
	Ober-Chirurgus	1	1	1	1	1	1
	Ellers-Chirurgus	1	1	1	1	1	1
	Under-Chirurgus	2	2	2	1	1	1
	Matros og Koldmælk	5	4	4	4	3	2
	Boorteenestere	1	1	1	1	1	1
	Matros	10	10	6	10	10	6
	Boorteenestere	1	1	1	1	1	1
	Matros	15	15	10	15	15	10
	Matros	6	6	3	6	6	3
	Matros	2	2	2	2	2	2
Summa:		819	689	547	354	311	237

Reglerings-Commissionen den 16 Juli 1794.

L. H. Fisker. J. P. Wleugel. C. F. Pontoppidan. Lützow.
E. W. Stibolt. A. T. Herbst. Koefoed.

E. Haderup.

	Orlogskibe.			Fregatter.					
	80 Canon.	40 Canon.	24 Canon.	80 Canon.	40 Canon.	24 Canon.			
	30 Stk. 30 Pb.	26 Stk. 18 Pb.	24 Stk. 12 Pb.	30 Stk. 30 Pb.	26 Stk. 18 Pb.	24 Stk. 12 Pb.			
	30 -- 24 -- 20 -- 12 --	14 -- 6 -- 6 -- 12 --	6 -- 12 -- 6 -- 12 --	30 -- 24 -- 20 -- 12 --	14 -- 6 -- 6 -- 12 --	6 -- 12 -- 6 -- 12 --	Doubt.		
	S.	M.	M.	S.	M.	M.	S.	M.	M.
Transport:	605	494	418	233	199	160	141	110	98
Constabler	4	2	2	1	1	1	1	1	1
Skibs. Proviant-Skriver	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Under. Proviant-Skriver	2	2	2	1	1	1	1	1	1
Boomester	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sagvis. Kol	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Wager	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Skibs. Kol	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tjenere	4	4	5	2	2	3	1	1	2
Matroser	5	3	2	2	2	2	1	1	1
Drenge	4	4	4	2	2	1	1	1	1
Constabler	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Matros-Lambour	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tjenere	2	2	2	1	1	1	1	1	1
Matroser	6	5	3	2	2	2	1	1	1
Artillerie-Drenge	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Matroser	5	4	3	3	3	2	3	2	1
Drenge	6	5	3	2	2	2	2	2	2
Artillerie-Drenge	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Matroser	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Drenge	4	4	1	1	1	1	1	1	1
Styrmand	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Boiboadmand	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Boiboadmand	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Skibmand	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Quartremestere	4	4	3	1	1	1	1	1	2
Bateria:	605	547	453	261	225	177	163	130	113

3 ffff

	Orlogskibe.			Fregatter.					
	80 Canon.	40 Canon.	24 Canon.	80 Canon.	40 Canon.	24 Canon.			
	30 Stk. 30 Pb.	26 Stk. 18 Pb.	24 Stk. 12 Pb.	30 Stk. 30 Pb.	26 Stk. 18 Pb.	24 Stk. 12 Pb.			
	30 -- 24 -- 20 -- 12 --	14 -- 6 -- 6 -- 12 --	6 -- 12 -- 6 -- 12 --	30 -- 24 -- 20 -- 12 --	14 -- 6 -- 6 -- 12 --	6 -- 12 -- 6 -- 12 --	Doubt.		
	S.	M.	M.	S.	M.	M.	S.	M.	M.
Transport:	666	547	453	261	225	177	163	130	113
Boiboadmands Maht	2	2	1	1	1	1	1	1	1
Skibmands Maht	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Seilagger	2	2	1	1	1	1	1	1	1
Matroser	40	36	30	24	22	20	20	18	16
Trompetere	2	2	1	1	1	1	1	1	1
Matros-Lambour	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Under-Officer af Soldatesquen	8	6	2	2	2	2	2	2	2
Lambour af Soldatesquen	2	2	1	1	1	1	1	1	1
Trompetere	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Soldater	16	16	8	8	8	6	6	6	6
Ober-Styrmand	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Styrmand	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Matroser	4	4	4	2	2	2	2	2	2
Styrmand	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Matroser	2	2	2	1	1	1	1	1	1
Tommermand	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tommermand	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tommermand	2	2	2	1	1	1	1	1	1
Matroser	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Drenge	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Constabler	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Matroser	2	2	1	1	1	1	1	1	1
Drenge	2	1	1	1	1	1	1	1	1
Artillerie-Drenge	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Bateria:	759	633	506	313	273	209	206	170	139

I Døren til Længning af
Arler, Hjul og Tæller.

Ved General-Commandoen:

		Orlogskibe.			Fregatter.					
		80 Canon.			40 Canon.			24 Canon.		
		30 Stk. 36 Pb.			26 Stk. 18 Pb.			24 Stk. 12 Pb.		
		30 -- 24 --			14 -- 6 --			6 -- 12 --		
		20 -- 12 --						Foubig.		
		S.	M.	M.	S.	M.	M.	S.	M.	M.
Stabschef		1	1	1	1	1	1	1	1	1
Til General-Opføyn. eller hvor befalede.	Over-Canonier	1	1	1						
	Canonier				1	1	1	1	1	1
Ved Com- mandoen paa Batterierne.	Over- eller 1ste Commenderende Officer	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	2de Commenderende Officer	1	1	1						
	Seelieutenant				1	1	1	1	1	1
	Underste Dst.	1	1	1						
Til at være Adjutanter.	Seelieutenant	1	1	1						
	Gadet	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Deuden hos Chefen	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Hos den Com- manderende.	1	1	1						
Til Com- mandoen af Canonerne samt Haand- gevær paa Skandsen Hyttene, Koe- brygger og Bakken.	Overste Dst. (Gadet)	1	1	1						
	Underste Dst. (Gadet)	1	1	1						
	Chef af Solbatedeget	1	1	1						
	Paa Skandsen, Hø- sten og Koebrygger	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Til Comman- doen af Cano- nerne paa Skandsen og Bakke.	Seelieutenant				1	1	1	1	1	1
	Gadet									
	2den Commenderende Officer	1	1	1						
	Paa Bakken.	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Til Comman- doen af Cano- nerne paa Dækkene.	Seelieutenant									
	Gadet									
	2den Commenderende Officer				1	1	1	1	1	1
	Paa Skandsen.	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Til Comman- doen af Cano- nerne paa Dækkene.	Seelieutenant	2	2	2	1	1	1	1	1	1
	Gadet	1	1	1						
	Under-Canonier	1	1	1	1	1	1			
	Under-Canoniers Maht	2	2	1	1	1	1	1	1	1

Bateris: 19 19 16 13 12 12 11 10 10

Transport:

		80 Canon.			40 Canon.			24 Canon.		
		30 Stk. 36 Pb.			26 Stk. 18 Pb.			24 Stk. 12 Pb.		
		30 -- 24 --			14 -- 6 --			6 -- 12 --		
		20 -- 12 --						Foubig.		
		S.	M.	M.	S.	M.	M.	S.	M.	M.
Til Comman- doen af Cano- nerne paa Dækkene.		19	14	16	13	12	12	11	10	10
Til Comman- doen af Cano- nerne paa Dækkene.	1ste Commenderende Officer	1	1	1						
	Seelieutenant	2	2	2						
	2den Lieutenant	1	1	1						
	Canonier	1	1	1						
Til Mandobro- ring af Cano- nerne.	Under-Canonier	1	1	1						
	Under-Canoniers Maht	1	1	1						
	Commandeur-Constabler	10	10	10	7	7	7			
	Paa Skandsen og Bakken samt Hyttene.	10	10	10	7	7	7			
Til Mandobro- ring af Cano- nerne.	Vice-Commandeur-Matros	10	10	10	7	7	7			
	Matros	40	30	40	33	26	26	18	12	12
	Soldater	30	20							
	Commandeur-Constabler	15	15	15	13	13	13	12	12	12
Til General-Opføyn ved Kødt og Karp Langning.	Vice-Commandeur-Matros	15	15	15	13	13	13	12	12	12
	Matros	150	120	120	117	104	78	60	48	48
	Soldater	45	30		26	13		24	12	
	Commandeur-Constabler	15	15	15						
Til General-Opføyn ved Kødt og Karp Langning.	Vice-Commandeur-Matros	15	15	15						
	Matros	165	135	150						
	Soldater	60	45							
	Under-Canonier	1	1							
Til General-Opføyn ved Kødt og Karp Langning.	Under-Canoniers Maht	1	1		1	1		1	1	
	Under-Canonier									
	Under-Canoniers Maht									
	Under-Canoniers Maht	1	1	1	1	1		1	1	1
Til Kødt og Karp Langning.	Constabler	4	3	3	1	1	2	1	1	1
	Soldater	2	2	2	1	1	1	1	1	1

Bateris: 605 494 418 233 199 160 141 110 98

Bemandingerne.

	Hvide Ørn	Christiania	Nid Elven	Freya	Fylla
	Iflg. reg- lementet	Iflg. reg- lementet	Faktiske Iflg. reg- lementet	Faktiske Iflg. reg- lementet	Faktiske Iflg. reg- lementet
- kaptajn	1	1	1	1	1
- kapt.ljnt.				1	1
- løjtnanter	2	3	3	2	3
- kadetter	2	2	2		6
- præst				1	1
- overkirurg	1	1	1	1	1
- underkirurg	1	1	1	1	2
- proviantforvalter	1	1	1	1	1
- under skriver	1	1	1	1	1
- kahytsskriver	1	1	1	1	1
- hovmester	1	1	1	1	1
- kahyts kok	1	1	1	1	1
- bager				1	1
- tjenere	2	2	2	1	3
- overstyrmand	1	1	1	1	1
- styrmænd	1	2	2	1	2
- kanonér		1	1	1	1
- underkanonérer	1	2	2	1	1
- underkan.math	2		1	1	3
- bådsmand	1	1	1	1	1
- bådsmandsmath	1	1	1	1	2
- skibmand	1	1	1	1	1
- skibmandsmath	1	1	1	2	2
- kvartermestre	2	4	4	2	6
- over tømre	1	1	1	1	1
- tømrere	1	1	1	2	3
- tømre dreng	1	1	1		1
- sejllægger	1	1	1	1	1
- korporal				1	1
- bødker	1	1	1		1
- skibs kok	1	1	1	1	1
- koks mather	2	2	2	1	2
- trompetere				2	3
- tambour	1	1	1		1
Konstabler:					
- helbefarne	8	8	8	6	6
- halvbefarne	7	7	7	5	5
- lærlinge					4
Matroser:					
- helbefarne	46	39	50	20	21
(div/enroll)			11/39		7/14
- halvbefarne	46	39	7	15	16
(div/enroll)			1/6		1/15
- søvante	23	19	40	5	75
(div/enroll)			0/40		
- drenge	2	4	4	2	9
- opløbere				4	2
Soldatesque:	10				
- underofficerer		2	2		2
- soldater		18	18		21
I alt	176	174	174	74	74
- se næste side.					

Til bilag 5 knytter der sig følgende kommentarer.

- for hvert skib er der to kolonner tal, dog Hvide Ørn undtaget.
- den første kolonne er hvad der for det enkelte skib står opført i bemandingsreglementet, altså hvad skytrullerne foreskrev der skulle være ombord.
- den anden kolonne bygger på mandtalslisterne og i Christianias tilfælde på mynstringsrulle og økonomiprotokol.
- yderligere knytter der sig nedenstående kommentarer til hvert enkelt skibs mandskaber.

Hvide Ørn: Hvide Ørns constabler og matroser er ikke opdelt i bemandingsreglementet fra 1759. Dog er antallet det samme som det af 1758, hvorfor jeg ikke har anset det for forkert og indføre tallene og inddelingen som der er opført ifølge 1758 inddelingen. Som nævnt tidligere er der ikke bevaret materiale over Hvide Ørns egentlige besætning, hvorfor det ikke har været muligt, at anføre folkene i forhold til deres geografiske rekruttering. Selvom der ikke var nogen soldatesque ombord har jeg anført den, da det ikke er kendt hvilken befarenhed de ekstra matroser havde.

Freya: Af de matroser der var hel- og halvbefarne, var der blandt de helbefarne af divisionerne 20 frimænd, mens det for de halvbefarne drejede sig om 18.

For Freya og Fylla mangler der koks-mather. Disse er formentlig taget blandt matroserne, men altså ikke indført.

Geografisk rekruttering

Enrollerede på skibene fordelt på distrikter. Tallene omfatter ikke blot matroserne, men tillige de der tjente som styrmænd, bødkere, etc.

	Christiania	Nid Elven	Freya	Fylla
Distrikter:				
- Sjælland	2	14	14	12
- Øst Jylland	4	3	34	
- Vest Jylland	3	3	14	
- Første jyske distrikt*				6
- Andet jyske distrikt*				2
- Tredje jyske distrikt*				17
- Slesvig	9	3	6	
- Lolland	2		1	
- Fyn	5	3		1
- Aggerhus	21			
- Christianssand	16		23	1
- Bergen	20	1		
- Trondheim	9	1	2	
- Bragenæs		1	41	
- Frideriksværn			37	
- Stavanger			4	
I alt	91	29	176	39

(Årsagen til inddelingen i 3 jyske distrikter i 1804 var at distrikterne pr. 8/2-1802 udvidedes og at der i visse år blev udskrevet folk af landdistrikterne til flåden. Garde 1852 p. 295.)

Udskrivningen af enrollerede fra de hhv. dk/slevigske og norske distrikter i de aktuelle år.

År	danske/slevigske	Norske
1780*	1045	1884
1794*	2222	3052
1798*	1036	905
1804**	1284	80

* - Jeppesen bilag VI.

** - se Garde Efterr. IV p. 387.

Deserterede

Bilaget er lavet ud fra de eksisterende mandtalslister i RA. Dog på nær Hvide Ørn hvor informationerne beror på journalen og kommandoprotokollen, Christianias tal bygger på journal og økonomi-protokol.

- (1) - er antallet af deserterede ialt.
 (2) - er "danske" søfolk der var med fra togtets start, delt op i h.h.v. faste folk/enrollerede.
 (3) - er de "danske"/udenlandske deserterede som var taget ombord derude.
 (4) - viser antallet af deserterede soldater.

Skib	Togt	1	2	3	4
Hvide Ørn	1759-60	2	2/0		
Christiania	1780-81	0			
Kiel	1781-82	8	2/1	2/1	2
Perlen	1782-83	5	2/0	0/3	
Lougen	1793-94	4	4/0*		
Nid Elven	1794-95	0			
Freya	1795-97	6	0/3	0/3	
Iris	1797-98	11	1/0	1/8	1
Freya	1798-99	10	1/1	3/4	1
Thetis	1799-1800	5	1/0	0/3	1
Lougen	1800-1	2	1/1		
Iris	1801-2	0			
Friderichsteen	1802-3	3	0/3		
Friderichsteen	1803-4	0			
Fylla	1804-5	2	1/1**		
Diana	1805-6	2	1/1		
Fylla	1806-7	1	0/1		

(*) - alle 4 desertationer fandt sted i Plymouth på vejen til Vestindien.

(**) - den faste deserterer før afsejlingen fra København.

FRA KØBENHAVN MEDBRAGTE FORSYNINGER

Forkortelser: Sk.pd. = skippund: 158,720 kg.
 Lispd. = lispund: 7,936 kg.
 Pott = pot: 0,996 liter.
 Tdr. = tønder
 Skp. = skieppe: 17,39 l.
 Ott. = ottingkar: 2,174 l.
 Fierding = ¼ tønde

HVIDE ØRN:

Da økonomiprotokollen ikke eksisterer og der ikke i kommandoprotokollen er nedfældet sorter og mængder, ved vi desværre ikke hvad skibet medbragte udover hvad der er noteret i journalen. Dette begrænser sig dog til udefinerede mængder provisioner af gryn, hårdt brød og øl. Af Rentekammerets R 824 Z, kassationer, XXIX, fremgår det at Proviantgårdens regnskaber 1602-1783 er kasseret.

CHRISTIANIA: Disse tal stammer fra Christianias økonomiprotokol, 1. og 27. maj 1780.

røget flæsk; 23 sk.pd. 11 lispd.	saltet okse kød; 29 sk.pd.
smør; 20 sk.pd. 17 lispd. 2 pd.	ærter; 29 tdr. 3 skp. 4 ott.
hårdt brød; 140 tdr. 4 lispd.	æddike; 63 pott.
brændevin; 1570 pott.	salt; 4 tdr. 2 ott.
vin eddike; 4 oksehoved á 240 pott.	byggryn; 80 tdr. 3 skp. 60 ott.
ordinær skibs øl for 4 uger; 80 tdr.	dito 4 dalers for 6 uger; 60 tdr.
4 dalers øl til konservation; 8 tdr.	malt; 1½ tdr.

- til mandskabets konservation leveres fra grosserer Balck

senep; 71 pd.	peberod; 9 lispd.
rødbeder for; 2 rigsdaler	surkål; 8 tdr.

NID ELVEN: - leveret til briggen den 10. og 29. april 1794. Tallene stammer fra Proviantgårdens hovedbog 1792-5. Desværre er de ikke komplette men de eneste det er lykkedes, at finde.

flæsk; 5 sk.pd. 4 lispd.	salt oksekød; 10 sk.pd. 4 lispd.
smør; 4 sk.pd. 13 lispd.	fint hårdt brød; 41 tdr. 10 lispd.
byggryn; 18 tdr.	ærter; 10 tdr.
spansk salt; 12 skp.	dansk brændevin; 620 pott.
fransk dito; 40 pott.	vin eddike; 147 pott.
surkål; 6 fierdinge	

FREYA: Tallene stammer fra proviantjournalen d. 24/5, 9/6, 17/6-1798.

4 dalers øl; 150 tdr.
røget flæsk; 38 sk.pd. 16 lispd.
smør; 25 sk.pd. 6 lispd.
ærter; 64 tdr. 5 sk.pd.
ordinært hårdt brød; 110 tdr.
dansk brændevin; 4560 pott.
salt; 2 tdr.
peberrod; 10 lispd.
løg; 1½ tdr.

6 dalers øl; 170 tdr.
saltet oxekød; 77 sk.pd. 10 lispd.
byggryn; 89 tdr. 2 sk.pd.
fint hårdt brød; 16000 pd.
vin eddike; 516 pott.
risengryn; 12000 pd.
brun sirup; 987 pd.
sennep; 4 skieppe

- til messen:

røget flæsk; 2 sk.pd. 16 lispd.
smør; 4 sk.pd. 9 lispd. 4 pd.
salt; 1 tdr.

saltet lammekød; 4 sk.pd. 16 lispd.
vin eddike; 120 pott.
rug mel; 6 tdr.

- sygekost:

havregryn; 7 tdr.
puddersukker; 160 pd.
fin salt; 1 tdr.
sigtet rugmel; 20 tdr.
boulion; 60 pd.

vin eddike; 380 pott.
svedsker; 1000 pd.
surkål; 25 fustagier
vin, halv rød; 20 flasker

FYLLA: Tallene stammer fra økonomiprotokollen, 10, 21, 27/8, 4 /9- 1804.

røget flæsk; 5 sk.pd. 6 lispd.
smør; 4 sk.pd. 15 lispd.
gryn; 16 tdr.
ærter; 12 tdr.
fint hårdt brød; 49 tdr.
brændevin; 778 pott.
5 dalers øl; 36 tdr.
brun sirup; 180 pd.

salt oksekød; 10 sk.pd. 12 lispd.
svedsker; 570 pd.
havregryn; 2 tdr.
ordinært hårdt brød; 16 tdr.
vin eddike; 240 pott.
salt; 6 skp.
4 dalers øl; 48 tdr.

- sygekost:

havregryn; 1 tdr. 1 sk.pd.
salt; 1 skp.
surkål; 30 fierdinge
vin; 20 flasker

pudder sukker; 80 pd.
risengryn; 20 pd.
sigtet rugmel, 6 skp.
boulion; 10 pd.

Se = Spise = Takt,

som af Hans Kongelige Majestæt den 8de Januarii 1752, og den 28 Martii 1794 er approberet.

Hver Mand nyder	Leenlige eller 7 Dage.	Leet Maaletid.	Dagene.	Frokost.	Middag.	Aften.
Fleisch	1 1/2 Pd.	1 Pd.	Søndag	Brændevin og Brød, samt Bl.	Erter, Fleisch, Edlse, Bl og Brød.	Brød, Bl og Brød.
Salt Dreklod	3 Pd.	2 Pd.	Mandag	Brændevin og Brød.	Erter, Bl og Brød.	Brød, Bl og Brød.
Smør	1 1/2 Pd.	daglig 5 1/2 Rod	Tirsdag	Brændevin og Brød, samt Bl.	Erter, Bl og Brød.	Brød, Bl og Brød.
Gryn	1 Oxf.	1 1/2 Oxf.	Onsdag	Brændevin og Brød.	Erter, Bl og Brød.	Brød, Bl og Brød.
Erter	1 Oxf.	1 Oxf.	Torsdag	Brændevin og Brød, samt Bl.	Erter, Fleisch, Edlse, Bl og Brød.	Brød, Bl og Brød.
Brød	6 Pd.	3 Pd.	Freitag	Brændevin og Brød.	Erter, Bl og Brød.	Brød, Bl og Brød.
4 Dalers Bl	8 1/2 Pot.	3 Pot.	Lørdag	Brændevin og Brød.	Erter, Edlse, Bl og Brød.	Brød, Bl og Brød.
Edlse	1 1/2 Pot.	1 1/2 Pot.				
Brændevin	1 1/2 Pøgel	1 1/2 Pøgel				
Salt	1 1/2 Oxf.	1 1/2 Oxf.				

Desuden gives hver Mand daglig en Skille Smør, som veier 5 1/2 Reb.

Altet udgives daglig paa engang.

3 Fald ei var i Forraad
(Fleisch, da gives 2 Pund Dreklod isteden for 1 Pd.
(Fleisch, og isteden for 2 Pund Dreklod 1 1/2 Pund
(Lammeklod eller 1 Pund fersk Kiød, isteden for
(1 Pund Smør 2 Pund Ost, isteden for Erter
(Gryn efter foranførte Takt, isteden for 6 Pund
(haardt Brød 9 Pund blødt Brød.

Skibs-Bl gives altid dobbelt imod 4 Dalers Bl.
Naar Forfriskning gives, faaer hver Mand
1 Pund fersk Dreklod isteden for det sædvanlige
Fleisch eller Kiød.

Fleischer og Kiødet uddeles skiftevis, en Dag
Fleisch og en Dag Kiød; som for 14 Dage udgior
3 Pund Fleisch og 6 Pund Dreklod.

E e e e

Under-Proviant Skriver	—	—	) Hver Ugentlig foruden
Naadsmænd	—	—	) den ene Portion 1/2 Man-
Canonerer	(	)	con, af
Under Diko	(	)	
Constabler	(	Naar de staae for	) Fleisch 1 Pund.
Skibmand	(	Regnskab.	) Dreklod 1 Pund.
Naadsmænds Mather	(	)	) Smør 1 Pund.
Skibmands Mather	(	)	) som ved Hjemkomsten
Quartiermester	(	)	) beregnes dem i Penge.

Isteden for de forhen gøtgiorte Fiskepenge 12 Skilling maaned-
lig, nyder Mandskabet nu Brændevin hver Dag. Men hvis som hel-
ler vil have Penge isteden for Brændevin, kan det tillades at faae sam-
me, naar han ved Ankomsten paa Skibet forlanger det; dog bor deri-
siden paa Reisen ingen Forandring ske uden særdeles Aarsag.

Drenge faaer intet Brændevin, men deristeden 12 Skilling maaned-
nedlig.

Dersom Chefen finder det nødvendigt formedelt besværgende Man-
gel, at formindste det ved denne Spise-Takt Bestemte, skal Mandskab-
bet for det Skaarrede ved Hjemkomsten gøtgiøres Betaling. Men
skeer det i Hensigt til Climax og Sundheds Bedrøvelselse, da gøt-
giøres derfor ingen Betaling, forbi Mandskabet deristeden gives riem-
lige Forfriskninger efter Omstændighederne.

SYGEKOSTREGLEMENT

AF 1752:

Dagligt; 1 pægl havre- eller byggryn, eller 1/4 pd. risengryn eller 1/8 pd. perlegryn, eller 1/2 pd. rugmel. Desuden, hvis det behøvedes efter overchirurgens forskrift, 1/2 qvt. annis og 1 1/2 lod sirup, 1/2 lod the, 2 lod candissukker, 5 lod smør, 8 lod tvebak, 1 1/2 pot 3 dalers øl eller 2 pott 2 dalers. Dette pr. mand.

(reglementet er hentet fra Garde 1833 p. 380.)

AF 1789:

"Erfarenhed haver lært at man paa Reiser udi Vore egne fahrvande med en flaade eller..... kan regne.... og paa Lange Reiser med Enkelte Skibe. 8 Syge af 100 Mand

Man kan viidere Antage, at deraf vil være halv part i Heel Kaast, Qvart Part i Halv Diæt og Qvart Part i heel Diæt, Altsaa vil fornødiges af Syge Kaast for 28 Dage pr. 100 Mand saaledes under Regnbrek Tabel Udviiser:

Enkelte Skibe paa Lange Reiser

Havre Gryn	3 skp. 4 ott.
Vin Eddike	24 pt. 2 pgl.
Pudder Sukker	1 lpd. 14 pd.
Salt	3 46/150 ott.
Perle Gryn	5 pd. 16 lod
Rosiner	9 pd. 20 lod
Risengryn	8 pd. 16 lod
Svedsker	10 pd. 16 lod
Fiine Byggryn	14 ott.
Fiine Tvebakker	58 pd. 16 lod
Boulion Kager	4 pd. 8 lod
Banke Byg	4/5 ott.
Smór	3 pd. 16 lod
Stærk Øll	60 pott.
Suurkaal	4 pd.
Erter	2 ott.
Rug Meel til blódt bród	2 skp.
Vin halv Ród, Halv Gamel Fransk	4 pott.

Spiise tiiden er, om Morgene kl. 8, om Middagen kl 11 1/2 og om Aftenen kl 7.
RegleringsCommissionen 20de Martii 1789."

(Hentet fra Takk.Regl.Komm. forhandlingsprotokol no 3.)

DE MEDBRAGTE KLÆDER VED SKIBENES AFREJSE.

Hvide Ørn:

21/2-1759; 100 pd. tobak, 60 skjorter, 50 par hoser, 30 par sko,
30 køje dækkener.
25/4-1759; 40 alen bleget hørlærred, 1½ pd. sæbe.
28/5-1759; 40 alen vadmel, 10 pd. bomulds garn.
8/11-1759; hørlærred og sæbe til obermesteren.
(Registerbog contra Materialforvalter Poul Bagge 1759)

Christiania:

3/5-1780; 80 pd. tobak, 70 par strømper, 70 par sko, 120 blegede hørlærreds skjorter, 200 blegede
og ublegede hørlærreds trøjer og bukser.
6/5-1780; 70 alen bleget hørlærred, 64 pd. sæbe til chirurgen.
26/5-1780; 180 alen gammel sejldug.
30/5-1780; 120 alen gammel sejldug.
9/6-1780; 40 skjorter.
16/6-1780; 8 klædes kjoler, 4 pd. bomulds garn, 40 alen vadmel, 19 alen hårdug, 19 alen hvid ditto,
40 dækkener, 30 bønne bøger, 200 køje skruer.
(Reg.bog. contra Materialforvalter Jörgen Eskernos for Aaret 1780)

Nid Elven:

22/4-1794; 120 skjorter, 70 par linned bukser, 70 do trøjer uden foer, 60 par sko, 150 par linned
strømper, 50 par uldne do, 70 kattuns tørklæder, 10 runde hatte eller cabudser, 100 par
ravendugs underbukser, 10 sejldugs cavayer, 40 rede kamme, 40 tætte do, 200 synåle, 100
stoppenåle, 4 pd. sytråd, 4 pd. uldgarn, 8 lpd. skrå tobak.
30/4-1794; Til de syge: 5 senge med hoved puder, 5 lagner, 5 dækkener, 7 trøjer af linned, 7 par
bukser af linned, 7 nathuer, 3 par tøfler.
68 randsler, 1 vaskebræt og 10 cadesker til køjevask,
1 skibskiste til hver bak - 7 ialt.
Til 2 vaskere: 4 par bukser, 4 sejldugs forklæder, 2 par støvler.
Til krankevagter: 2 sejldugskitler, 2 par bukser, 2 sejldugsforklæder.
Til smørstikker, kreatur opvarter og koksmath: 6 sejldugskitler, 6 skjorter, 6 par bukser, 6
sejldugsforklæder.
Til mandskabet: 68 krølhårsmadrasser, 68 lagner, 68 uldne dækkener.
(Reg.bog contra Regnskabs Betjentene ved Udredning og Klædnings Sortementerne for Aaret
1794.)

Freya:

12/6-1798: 1000 skjorter, 200 par sko, 400 par linned strømper, 1800 alen stribet tøj til forfærdigelse af trøjer og lange bukser til 300 mand, 300 par lange bukser, 300 trøjer, 60 pd. sytråd, 2000 synåle, 120 lærreds tørklæder, 100 par uldne strømper, 300 krumme kamme, 200 andre do, 150 kabudser.

29/6-1798: Til soldatesquen: 46 nankins trøjer, 46 do bukser, 46 par hvide støvletter.

6/7 -1798: Tobak: 200 pd. mellemskrå, 100 pd. finere skrå, 50 pd. snus, 60 bønnebøger.

26/7-1798: Til de syge: 2 forbindingsborde, 2 madresser dertil stoppet med krølhår, 4 glas lanterner, krølhårs madresser med 2 puder til 23 jern feltsenge, 23 lagner, 23 uld dækkener, 34 linned trøjer uden foer, 34 par korte bukser, 34 nathuer, 17 par tøfler, 17 linned kitler.

Til køjevask: 54 cadetsker, 1 vaskebræt,

Til vaskerne: 14 par lange bukser, 14 sejldugsforklæder, 7 par støvler.

Til krankevagterne: 2 kitler, 2 par bukser, 2 sejldugsforklæder.

Til smørstikker, kreatur opvarter og koksmather: 14 sejldugskitler, 14 skjorter, 14 par lange bukser, 14 forklæder.

Køjetøj: 316 krølhårs madrasser, 316 lagner, 316 uldne dækkener, 316 hængematter. 316 randsler, 34 skibskister.

(Reg.bog Contra Regnskabsbetjentene ved Udrednings Sortementerne

for Aaret 1798- undtagen hvad angår cabudser og tørklæder under 12/6, hvor tallene stammer fra regnskab og udrednings og klædningssortementerne pro 1798 og tobakken og bønnebøgerne, hvis tal stammer fra Freyas proviantjournal. Sammenholdt stemmer denne journals tal overens med registerbogen, men er ikke opdelt på samme måde med en specificeret gruppe eksempelvis krankevagter og vaskere.)

Fylla: Proviant journal. (placeret under 'Mandtalslister')

Klæder modtaget 9.8.1804

Soldater munderinger: 22 trøjer af Flamsk linned, 22 par lange bukser,

Klæder: 100 hvide hørlærreds skjorter, 150 blå do., 200 flamsk linned trøjer, 200 par flamsk Linned bukser, 100 par linned strømper, 100 halstørklæder, 200 par sko, 10 pd. Sytråd, 300 Stoppenåle, 150 tætte kamm, 50 rede kamme.

Køjetøj: 6 skibskister, 95 randsler, 95 uldne dækkener, 95 lagener, 100 krølhårs madresser, 10 dobbelt hængematter, 105 enkelte hængematter, 24 bønnebøger.

Vaskere, krankevagt, kreatur opvarter, smørstikker, koksmather: 10 sejldugs kitler, 10 linned Skjorter, 14 par lange bukser, 14 sejldugs forklæder, 2 par støvler.

Dødelighed

SKIB	ÅR	BESÆTNING*	DØDE IALT	HERAF DRUKNEDE	DØDE PR.100/ MAND/ÅR
Hvide Ørn	1759/60	176	12	2	4,6/8,0
Christiania	1780/81	174	31	7	11,5
Kiel	1781/82	238*	48	0	14,3
Perlen	1782/83	251*	28	1	9,2
Lougen	1793/94	78	20	1	16,7
Nid Elven	1794/95	74	3	0	2,8
Freya	1795/97	322	53	2	6,8
Iris	1797/98	322	34	0	6,1
Freya	1798/99	330	31	4	6,6
Thetis	1799/1800	305	64	0	15,7
Lougen	1800/01	78	7	0	12,1
Iris	1801/02	336	4	0	0,8
Frederikssteen	1802/03	181	2	0	1,1
Frederikssteen	1803/04	181	1	0	0,6
Fylla	1804/05	111	9	1	7,9
Diana	1805/06	113	3	1	2,6
Fylla	1806/07	113	28	1	25,3
Hhv. døde og drukne de ialt			379	22	

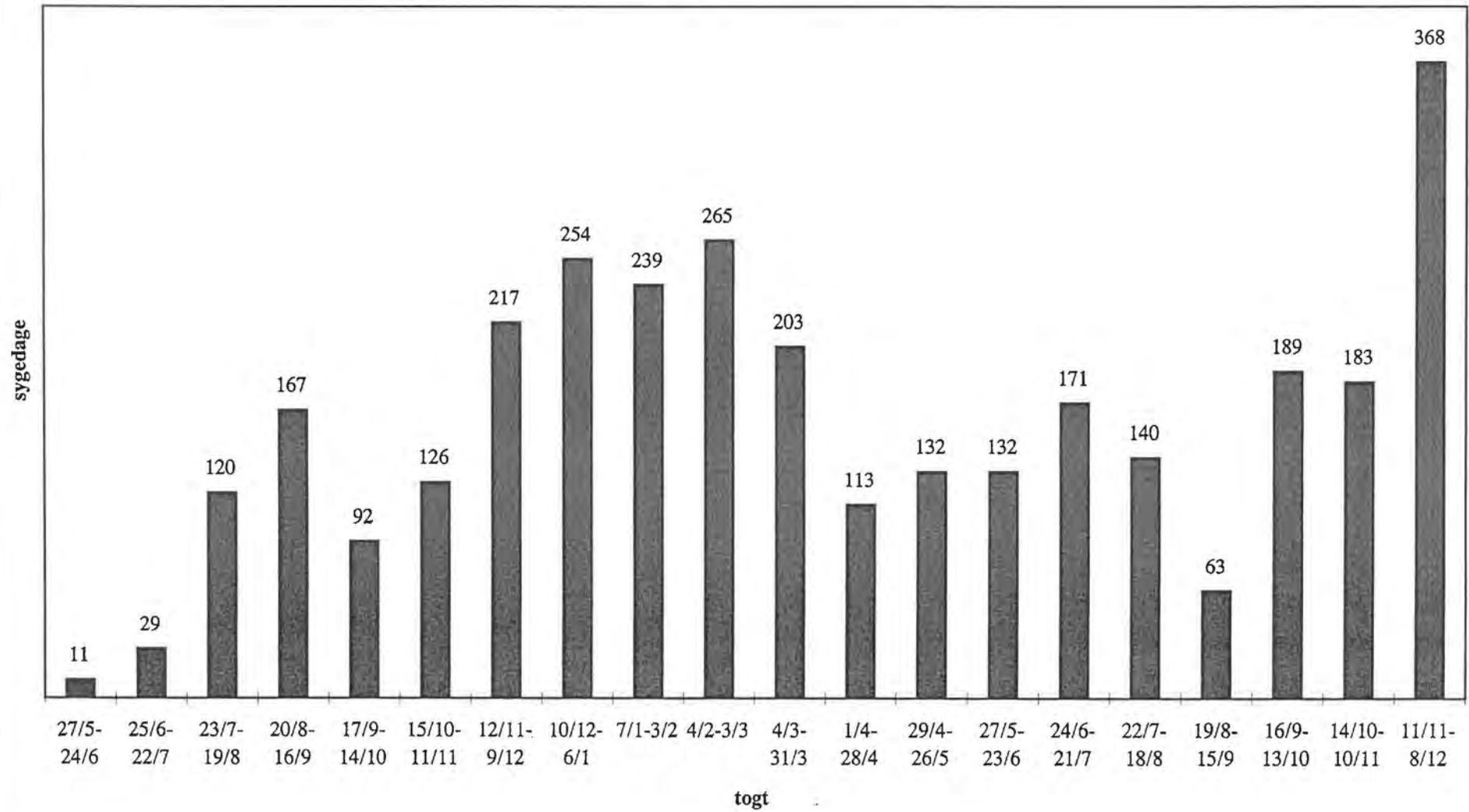
* - er det antal der er opført prima forrest i skibenes journaler på nær fra de i opgavens behandlede togter. Desværre mangler tallene fra Kiel og Perlen. Deres bemanning er den "mellemste" iflg. Takkelage og Regleringskommissionen af 19. Maj 1785.

Grunden til de to tal i Hvide Ørn kolonne, skyldes som omtalt i teksten skibets opgave på h.h.v. Københavns red og togtet til Vestindien.

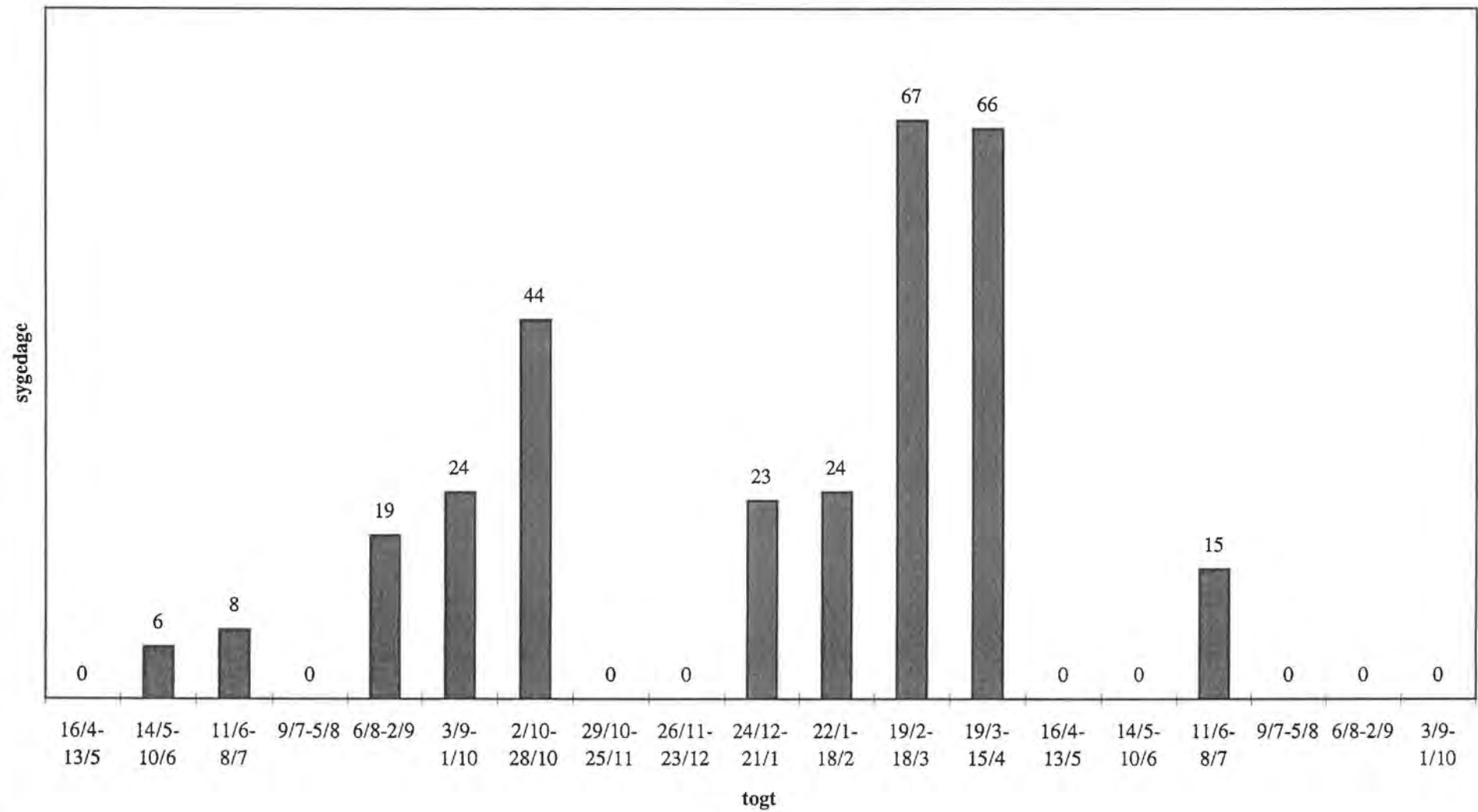
For Lougen i 1800/01, er beregnet frem til okkupationen og beslaglæggelsen af stationens skibe d. 28/3-1801.

Tallene i ovenstående skema, bygger for de ikke behandlede togter, på de bevarede mandtalslister på RA.

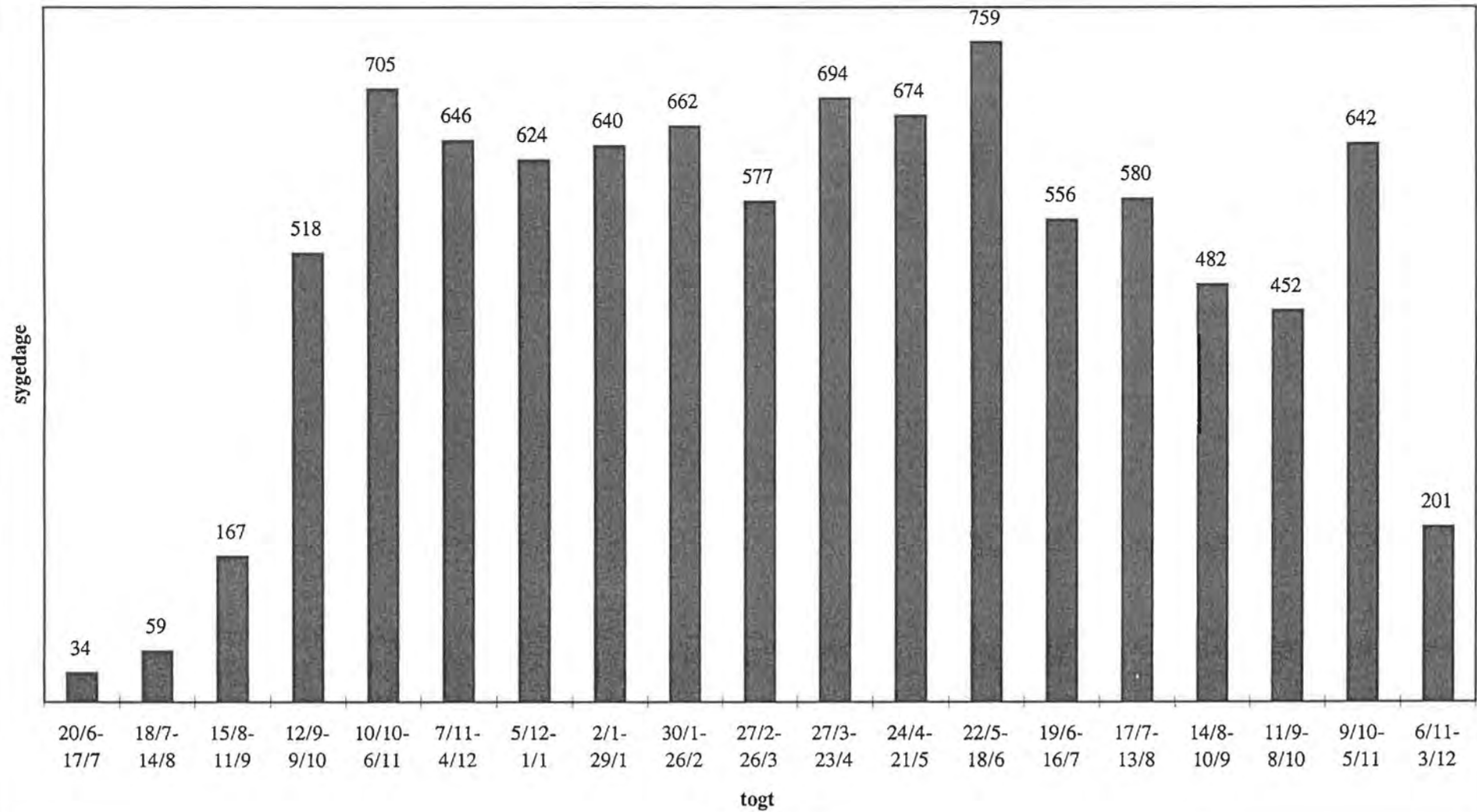
Sygedage Christiania 17/5-1780 - 8/12-1781



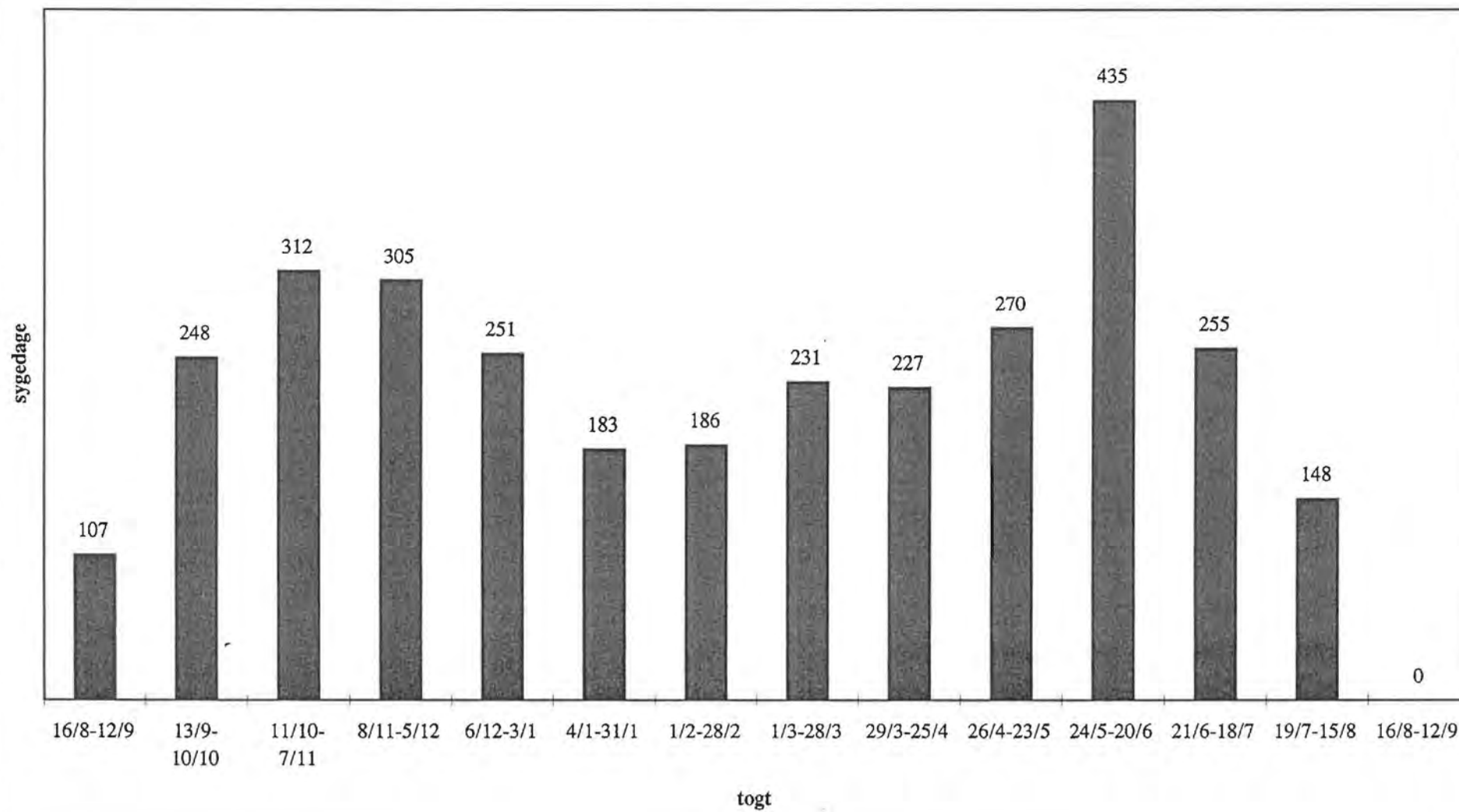
Sygedage Nid Elven 16/4-1794 - 1/10-1795



Sygedage Freya 20/6-1798 - 4/12-1799

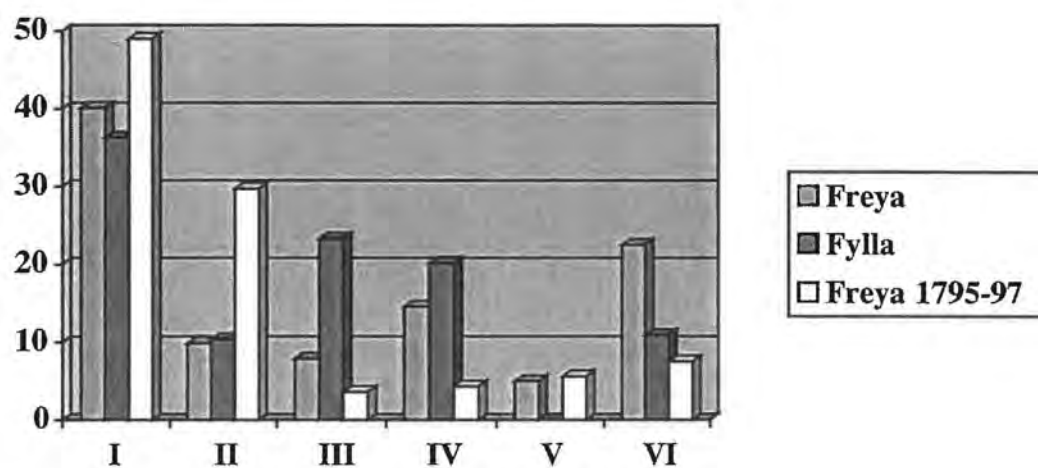


Sygedage Fylla 16/8-1804 -12/9-1805



Bilag 12

Fordeling af sygdomme på Freya, Fylla og Freyas 1795-97 togt.



Dødsfald forårsaget ved sygdom, fordelt på sygdomskategorier:

Kategori	I	II	III	IV	V	VI	Ialt
Freya	10	9	1	3	0	4	27
Fylla	5	1	0	1	0	1	8
Freya 1795-97	39	2	1	0	0	8	50

Bilag 12a

Fordeling af sygdomstilfælde på mandskabskategorier.

Skib		Freya		Fylla
Mandskabs-	% af	% af syge	% af	% af syge
kategori	besætning		besætningen	
Officerer	2,8	0,9	5,4	0,5
Betjente	6,1	3,2	12,6	9,3
Artill.off.	1,5	0,6	2,7	3,6
Konstabler	7,9	8,5	14,4	18,7
Håndværkere	2,7	3,2	5,4	7,8
Underofficerer	3,6	4,1	4,5	2,6
Matroser	16,4	19,0	12,6	9,8
divisionen				
Matroser	52,4	51,5	32,4	38,9
enrollerede				
Soldatesque	7,0	9,0	10,1	8,8
I alt	100,0	100,0	100,1	100,0

Bilag 12b

Fordeling af døde ved sygdom på mandskabskategori for de behandlede togter.

Kategori	Antal folk	Andel af folk	Antal døde	Andel af døde
Officerer	29	3,4%	3	4,2%
Betjente	68	7,9%	0	0,0%
Kanonérer	16	1,9%	0	0,0%
Konstabler	83	9,6%	6	8,3%
Håndværkere	34	3,9%	6	8,3%
Underofficerer	35	4,0%	4	5,6%
Matroser	546	63,1%	45	62,5%
Soldater	54	6,2%	8	11,1%
I alt	865	100%	72	100%

Fordeling af dødsfald ved sygdom blandt matroserne i faste/enrollerede-distriktvis.

Matroser af:	Antal matroser	Andel af matroser	Antal døde	Andel af dødsfald blandt matroser
- divisionerne	96	22,9%	7	19,4%
- Sjælland	39	9,3%	3	8,3%
- Jylland	84	20,0%	9	25,0%
- Slesvig	16	3,8%	1	2,8%
- Lolland	3	0,7%	0	0,0%
- Fyn	8	1,9%	1	2,8%
- Aggerhus	21	5,0%	2	5,6%
- Christianssand	40	9,5%	2	5,6%
- Bergen	20	4,8%	5	13,9%
- Trondheim	11	2,6%	0	0,0%
- Bragenæs	42	10,0%	1	2,8%
- Friderikshald	35	8,4%	5	13,9%
- Stavanger	4	1,0%	0	0,0%
I alt	419	99,9%	36	100,1%

Dødelighed på 1814-48 togterne

Skib	besætning	Kommando hejsning	Kommando strygning	døde	Døde pr. 100 mand pr. år
Bornholm / B	110	29/8-1815	7/10-1817	7	3,0
Minerva / F	291	1/4-1817	17/9-1818	17	4,0
Marcaria / Sk	46	17/7-1817	2/8-1818	27	56,2
St. Thomas / Sk	42	17/7-1817	15/9-1819	11	12,3
Diana / K	125	1/9-1818	16/9-1820	8	3,1
St. Croix / B	70	1/9-1819	4/9-1821	5	3,6
Najaden / K	125	1/9-1820	4/9-1821	26	20,6
Diana / K	125	1/9-1821	7/9-1822	0	0
St. Jan / B	70	1/9-1821	7/9-1822	3	4,2
Najden / K	125	1/9-1822	28/8-1823	3	2,4
St. Croix / B	70	1/9-1822	28/8-1823	1	1,4
Diana / K	133	28/8-1823	21/8-1824	10	7,7
St. Jan / B	70	28/8-1823	17/8-1824	1	1,5
St. Croix / B	70	3/5-1824	10/9-1825	0	0
Najden / K	132	1/9-1824	10/9-1825	3	2,2
St. Jan / B	69	11/5-1825	8/9-1826	1	1,1
Diana / K	130	12/-9-1825	1/9-1826	1	0,8
St. Croix / B	69	16/5-1826	29/8-1827	4	4,5
Fortuna / K	130	13/9-1826	25/8-1827	5	4,1
St. Jan / B	69	28/4-1827	25/8-1828	0	0
Diana / K	130	13/9-1827	15/8-1828	0	0
St. Thomas / B	101	13/5-1828	19/8-1829	1	0,8
St. Croix / B	61	13/9-1828	13/8-1829	0	0
St. Jan / B	70	14/5-1829	6/9-1830	3	3,3
Fortuna / K	130	14/9-1829	2/9-1830	3	1,6
St. Croix / B	70	14/5-1830	7/9-1831	1	1,1
St. Thomas / B	101	14/9-1830	26/8-1831	0	0
St. Jan / B	70	14/5-1831	24/8-1832	0	0
Fortuna / K	130	14/9-1831	27/8-1832	1	0,8
St. Croix / B	70	14/5-1832	5/9-1833	1	1,1
Diana / K	130	13/9-1832	30/8-1833	4	3,2
Allart / B	79	29/4-1833	13/5-1834	1	1,2
St. Jan / B	70	14/9-1833	9/9-1834	1	1,4
Allart / B	80	21/7-1834	21/8-1835	2	2,3
St. Thomas / B	102	4/10-1834	5/9-1835	0	0
St. Jan / B	70	1/5-1835	8/7-1836	0	0
Allart / B	80	30/9-1835	19/5-1837	0	0
St. Croix / B	97	14/4-1836	2/8-1837	11	8,7
St. Jan / B	86	7/4-1837	14/7-1838	1	0,9
St. Thomas / B	110	3/5-1837	6/9-1838	3	2,0
Allart / B	95	9/5-1838	15/8-1839	1	0,8
St. Croix / B	95	9/5-1838	20/6-1839	2	1,9
St. Thomas / B	106	31/5-1839	1/8-1840	1	0,8
Mercurius / B	91	7/5-1839	19/8-1841	4	3,4
St. Croix / B	93	1/5-1840	21/10-1841	4	2,9
Allart / B	93	11/5-1841	14/2-1842	6	8,5
Vigilant / Sk	43	10/3-1842	10/7-1842	0	0
St. Croix / B	98	13/4-1842	9/10-1843	3	2,1
Mercurius / B	98	1/5-1843	5/6-1845	5	2,4
St. Croix / B	98	1/5-1844	27/9-1845	8	5,8
Ørnen / B	106	4/6-1845	12/12-1846	0	0
Mercurius / B	91	1/5-1846	10/12-1847	1	0,7
Ørnen / B	103	14/8-1847	4/5-1849	1	1,3

Dødeligheden er beregnet ud fra skema p. 420-21 i Schultz & Ackermann bd. IV