

mile, og bind II en transkription til skrivemaskineskrift, men med oprindelig bogstavering bibeholdt. En kort biografisk oversigt og en redegørelse for udgivelsesforløbet indleder hæfterne. Det er alt. For interesserede kan der henvises til Erslevs Forfatterlexicon (1853), der har en bibliografi over Chr. Christensen Østergaards forfatterkab, og til Dansk Biografisk Leksikon (1944), hvor han er biograferet af H. Ostermann. Samme Ostermann har i Det Grønlandske Selskabs Årsskrift 1935-37 udgivet nogle af Chr. Christensen Østergaards breve og papirer.

De her udgivne breve føjer intet nyt til Ostermanns udgivelser. For præsteparret var tiden i Grønland prøvelsernes år, hvor præsten synes at have været på kant med alle lige fra den fjerne inspektør i Godhavn til yngste tømmermand i kolonien. Også til grønlænderne var forholdet spændt. Fra Louise Østergaard har ingen breve så vidt vides været offentliggjort. Dette brev til søsteren viser hende som en from kvinde i et lykkeligt ægteskab, men trykket af de samme ydre omstændigheder som manden, med hvem hun også delte den dybeste skepsis over for grønlændernes karakteregenskaber. Hun døde i Upernavik 1837, mens manden vendte hjem 1841 med 1 overlevende barn af 4 fødte.

Som kilder er privatbreve et godt supplement til de tjenstlige skrivelser, og som sådan er også denne udgave velkommen. Man kunne f.eks. nok betro en ven, at købmanden, dvs. kolonibestyreren, var dybt involveret i ulovlig handel med besøgende engelske hvalfangere, men næppe skrive det i en tjenstlig indberetning. Det var for farligt, hvis han alligevel ikke blev afskediget, og ville efterfølgeren være bedre? I de små grønlandske samfund havde fredens opretholdelse første prioritet, og fredsforstyrrelsen var lige fuldt

den, der gjorde opmærksom på uretten, som den der forvoldte den.

Axel Kjær Sørensen

M. Lorck og H. C. Bjerg (udg.): *Fregatten Bellonas togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J. H. Lorcks dagbog*. (Marinehistorisk Selskab, 1980). 122 s., ill.

Da fregatten *Bellona* fredag den 28. august 1840 passerede Kronborg under salut, drog den 300 mand store besætning ud på et togt, der skulle komme til at vare et helt år og bringe den i kontakt med en række lande i Sydamerika. Chefen, kommandør Chr. Wulff havde nemlig fået til opgave at afslutte handelstraktater og udpege konsuler med det formål at skabe bedre vilkår for dansk handel og søfart på det sydamerikanske kontinent.

Togtets forløb er velkendt bl.a. takket være den rejsebeskrivelse, som skibspræsten, Dines Pontoppidan sendte allerede i 1841 under titlen »Reise til Sydamerika«. Denne bog gav et udmærket indtryk af de lande, der blev besøgt, og af de bestræbelser, kommandør Wulff gjorde sig for at opfylde sin mission; derimod beskæftigede pastoren sig ikke meget med selve livet om bord, hvor noget tyder på, at han befandt sig skidt og var uglest af alle – undtagen måske netop af chefen, hvem hans bog i øvrigt er tilegnet.

Men der var andre end Dines Pontoppidan, der gjorde notater under den lange rejse: 2. underskibskirurg Jørgen Heinrich Lorck førte omhyggeligt dagbog, og her indtager livet i messen om bord og oplevelserne med officerskammeraterne under landlov en central plads. Det er disse optegnelser, som M. Lorck og H. C. Bjerg har fundet anledning til at publicere i Marinehistorisk Selskabs skriftrække.

Den lille bog er forsynet med en kort indledning, der ridser togtets baggrund og forløb op og bringer såvel konstruktionstegninger som bemandingsreglement for fregatten. Desuden gengives *Kommende og gående rulle* for togtet, og det er en god idé, for det er ikke så få oplysninger, læseren her kan skaffe sig om besætningen, bl.a. om dødsfald og desertationer.

Selve dagbogen, der bortset fra et par enkelte overspringelser gengives i sin helhed, er fængslende læsning. Ikke fordi den præges af megen dramatik eller mange interessante begivenheder – tværtimod, monotonien i dagligdagen både om bord og i land går som en rød tråd gennem beskrivelsen – men fordi Lorck skriver levende med humor og selvironi. Det billede, han tegner af officerslivet er ganske usmykket: den evindelige vagttjeneste, den stedsevarende kamp for at få pengene til at slå til i messen og under besøgene i land og den evige jagt på kønne damer! »Naturligviis ilede jeg strax ind i en aabentstaaende Kirke, ikke saa meget fordi jeg følte nogen andægtig Trang hos mig, som snarere for om muligt at see nogle Banda orientalske Skjønheder«.

Det er med andre ord personerne omkring ham, der interesserer – ikke fregattens diplomatiske mission, som man kan have vanskeligt ved at få øje på i hans beskrivelse, ej heller de komplicerede politiske forhold på kontinentet, som man stort set kun fornemmer gennem oplysningerne om de mange udenlandske orlogsmænd, der ligger i hver en havn. Forholdene i de enkelte hovedstæder får heller ikke mange ord med på vejen, når bortses fra hvad der kan forbindes med »de skønne Damer«.

Dagbogen har Lorck næppe nogensinde tænkt sig at publicere – i modsætning til messekollega Pontoppidan

(»en arrogant og ubehagelige Personage«) – og han ville nok også have fået sværere ved at finde nogen at tilegne den, for der falder drøje hug til både chefen, næstkommanderende – den senere så bekendte Steen Andersen Bille (»der ikke forsømmer nogen Leilighed til at spille Chef, naar denne ikke er ombord«) – og den uheldige messeforstander, kaptajnløjtnant Meyer, hvis elendige administration resulterede i, at man måtte sælge klaveret til lodsens i Montevideo for at få ordentlig mad på bordet!

Lorcks dagbog er først og fremmest en glimrende skildring af et helt specielt miljø, og det er netop det, der giver publiceringen sin berettigelse. Det kan i den forbindelse undre, at udgiverne ikke har fundet anledning til at forsyne dagbogen med et noteapparat, for der forekommer navne og begreber, som mange læsere ikke vil være fortrolig med.

P. C. Willemoes Jørgensen

Ulrich Holstein: *Militære jernbaner ved Danmarks sydgrænser, 1844-1920*. (Forlaget Zac, 1980). 93 s., ill.

Ulrich Holstein har med den foreliggende bog ønsket »at samle og bevare endnu kendt viden om jernbanernes anvendelse i forbindelse med spændinger og stridigheder om Danmarks skiftende sydgrænse«. Emnet er nok også en bog værd, for jernbanens betydning som transport- og kommunikationsmiddel viste sig at blive meget afgørende for udviklingen i mange grænseområder i Europa i løbet af det 19. århundrede.

Forfatteren interesserer sig naturligvis i første række for de decidede militære baner, men også det civile banelnets betydning i krigs- og krisesituatio-