

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 deciderede militære baner, men også det civile banelnets betydning i krigs- og krisesituatio-

ner drages med ind i behandlingen. Bogen, der overvejende er kronologisk disponeret, følger udviklingen fra de første jernbaner i Slesvig omkring midten af det 19. århundrede frem til genforeningen i 1920. Hovedvægten i behandlingen ligger dog klart på to centrale perioder: dels krigen i 1864 og optakten hertil, dels opbygningen af den såkaldte »Sicherheitsstellung Nord« i 1916-18.

Man får et godt indtryk af jernbanens betydning i forbindelse med 1864. Preussernes og østrigernes flittige anvendelse af togtransport (for rytteriets vedkommende i en form, der sågar leder tanken hen på moderne biltog!) står i skærende modstrid til den danske overkommandos famlende forsøg på at gøre brug af det nye hjælpemiddel. Forfatteren giver adskillige eksempler herpå. Således fandt den velkendte tilbageatrækning fra Dannevirke natten mellem den 5. og 6. februar sted til fods under yderst vanskelige forhold på trods af, at overkommandoen den 5. februar havde 4 togstammer med ikke færre end 84 vogne til disposition ved voldanlægget. Togene returnerede stort set tomme til Flensborg i løbet af den 5. februar!

»Sicherheitsstellung Nord« som forfatteren i øvrigt har udgivet en hel bog om i 1980, behandles indgående. Der blev i årene 1916-18 bygget et tæt net af militære baner med forskellige sporvidder syd for Kongeå-grænsen; disse baner fremstod som forbindelseslinjer mellem og afgreninger fra såvel det civile stats- som amtsjernbanenet. På denne måde løste generalkommandoen i Altona problemet med at sikre nordgrænsen med det færrest mulige antal tropper i en tid, hvor der var rigeligt brug for dem andre steder. Forfatterens redegørelse tegner et klart billede af dette meget avancerede mobile grænseforsvar.

Som helhed er bogen dog temmelig løst komponeret, hvilket bl.a. giver sig udslag i flere irrelevante afsnit (eksempelvis om Lyngby-Vedbæk-banen!); desuden skæmmes den både af et til tider meget kluntet sprog og af et utal af trykfejl. Illustrationsmaterialet er særdeles omfattende og giver, trods den stærkt svingende kvalitet i gengivelsen, et udmærket overblik over de beskrevne anlæg.

P. C. Willemoes Jørgensen

*Etatsråd Holger Hammerich: Mit levnetsløb*, ved Tage Kaarsted, (Odense Universitetsforlag, 1980) 262 s. ill.

Med det foreliggende værk, fortsætter ordenskapitlet udsendelsen af levnedberetninger, der i 1977 påbegyndtes med undervisningsminister M.R. Hartlings erindringer. Mit levnetsløb blev påbegyndt i 1912, 1914 forelå to maskinskrevne hæfter i folioformat, 1915 var yderligere to hæfter færdige, som skulle være udfyldende led mellem de to først skrevne hæfter; men hermed sluttede Hammerich ikke, idet han fortsatte med at skrive til kort før sin død 1915. Denne tilblivelsesform har naturligt sat sit præg på fremstillingen, idet der af og til kan forekomme gentagelser, især i hæfterne, der var tænkt som udfyldende led, men udgiveren har mestret at kæde hæfterne sammen på en sådan måde, bl.a. ved udeladelser der er markeret, og rokeringer, så der er kommet et sammenhængende hele ud af beretningen. Modsat mange sætter Hammerich ikke sig selv i centrum i erindringerne, men evner at give en beskrivelse og karakteristik af et miljø og de mennesker, der færdedes deri. Værdien af det foreliggende værk ligger ikke så meget i opsigtsvækkende nye oplysninger, selv om det dog rum-