Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

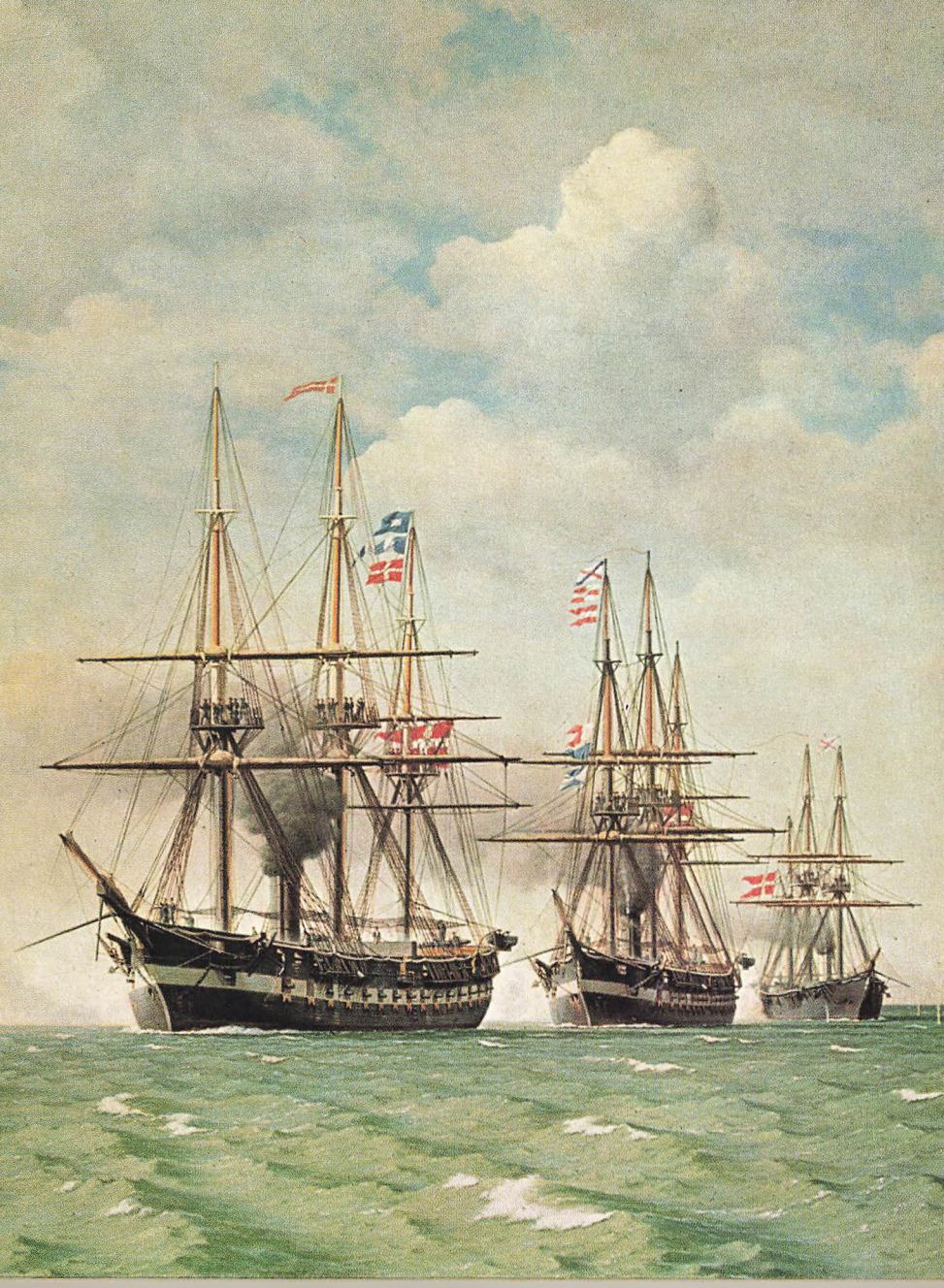
Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk



FREGATTEN JYLLAND

FREGATTEN JYLLAND

Udgivet af Nationalmuseet, Selskabet Fregatten Jyllands Venner og Marinehistorisk Selskab
2. oplag.
Hermed trykt ialt i 10 500 eksemplarer.

af samme forfatter: Flaadens Skibe (1950). Søofficersskolen gennem 250 Aar. 1701–1951 (1951). Alverdens Krigsskibe (1953). Vore Torpedobaade gennem 75 Aar (1953). Den nordlige Søvej (1957). Kampen under Nordpolen (1958). Vore Undervandsbåde gennem 50 År. 1909–1959 (1960). Orlogsmuseet (1961).

Billedet på bindet viser slutfasen af Kampen ved Helgoland den 9. Maj 1864. *Forsiden:* Den danske eskadre med fregatterne Niels Juel (t.v.) og Jylland samt korvetten Hejmdal. På Niels Juels stortop vajer orlogskaptajn Suensons eskadrechefsstander, på krydstoppen den første del af signalerne med ordre til drejning, der af Hejmdal besvares med signalflaget »Forstået« på fortoppen. Det øverste signal på Jyllands fortop betyder »Skibet har taget Skade«, det nederste »Ratline«. I de danske skibe er topsgasterne sendt til vejrs i mærsene for eventuelt at kunne sætte sejlene under forfølgelsen af fjenden. *Bagsiden:* Fregatten Schwarzenberg med fortoppen i brand er drejet af og står op mod Helgolands frelsende, neutrale søterritorium, medens Radetzky skyder frem for at dække sin våbenfælle mod langskibs beskydning. Yderst til venstre de tre preussiske kanonbåde. (Maleri på Frederiksborgmuseet af marinemaleren N. C. M. F. Dahl).

Tryk: Andelsbogtrykkeriet i Odense

Kliche på bindet: Bernh. Middelboes Klicheanstalt

R. STEEN STEENSEN

KOMMANDØRKAPTAJN

FREGATTEN JYLLAND



NATIONALMUSEET

SELSKABET FREGATTEN JYLLANDS VENNER

MARINEHISTORISK SELSKAB

1965

De brede Porte tav i Jyllands Sider –
med andre Røster taler nye Tider,
men hvad I raabte med Jer vrede Stemme,
det vil vi Danske ingensinde glemme.

Forlængst forstummed Jublen efter Slaget
forlængst stod sidste Skansevagt om Flaget,
og de, som fra Din Lønning lo mod Døden,
har HAN nu hentet hjem i Aftenrøden.

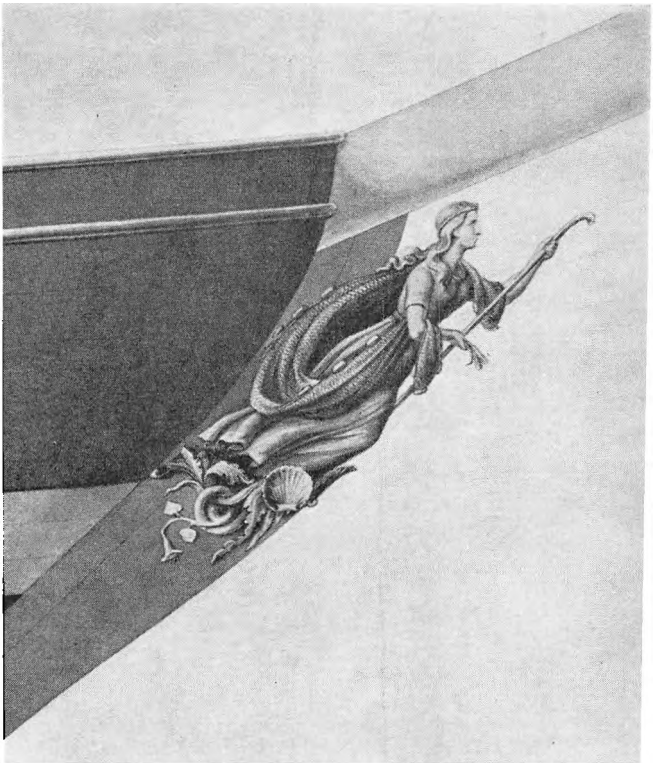
Forlængst blev Dine Fald og Skøder slækket,
saa Sejlene sank sukkende mod Dækket,
forlængst blev slukt de duvende Lanterner,
men Dine Fløje peger tyst mod Stjerner!

AXEL IUEL

Når vi kaster et blik tilbage på de mange begivenheder i vor flådes historie, ser vi for os en lang række søhelte, der – hvad enten de nu sejrede eller måtte bukke under for overmagten – stedse med mod og tapperhed har kæmpet for fædrelandet. Men samtidig dukker der et billede op af stolte orlogsskibe og fregatter, som for en frisk kuling med solen lysende i bugen af de svulmende, hvide sejl og med skum for boven stævner frem over havet.

De fleste vil sikkert kunne nævne navnene på nogle af disse gamle, historiske orlogsskibe, som under Dannebrogs røde dug med det hvide kors gennem tiderne har båret vore søhelte og deres djærve orlogsgaster frem mod sejr eller død.

Bedst kendt er vel næsten TREFOLDIGHEDEN, om bord på hvilken Kong Christian den Fjerde kæmpede på Kolberger Heide i 1644, og Iver Huitfeldts DANNEBROGE, der sprang i luften i Køge Bugt i 1710. Men også Niels Juels CHRISTIANUS QVINTUS fra Slaget i Køge Bugt 1677, Tordenskiolds LØVENDALS GALEJ og linieskibet PRINS CHRISTIAN FREDERIK, hvor Willemoes fandt døden under Kampen ved Sjællands Odde i 1808, hører med blandt de skibe, vi husker fra Danmarkshistorien. Endnu kunne der nævnes mange andre navne, men lad os slutte denne række af kendte skibe med det, hvorom der skal fortælles i det følgende – et skib, hvis navn turde være kendt viden om i landet, og som i krig og fred med hæder har vist orlogsflaget på de store have – og som tilmed er bevaret den dag i dag – fregatten JYLLAND.



Gallionsornament for skrue-dampfregatten JYLLAND. Kvindefiguren med hyrdestav og kornaks symboliserer Jyllands landbrug, medens søbladene og muslingeskallerne, der ses omkring hendes fødder, er en allusion til de tvende have, som omkranser og beskyller den jyske halvø.
(Søetatens Constructionskammer September 1858).

Den 11. Juni 1857 blev kølen til fregatten JYLLAND lagt på Nyholm, hvor også dens tre navneforgængere – alle orlogsskibe – var blevet bygget henholdsvis i 1704, 1739 og 1760.

Kernen i den danske flåde havde tidligere været linieskibene eller – som vi oprindelig benævnte dem herhjemme – orlogsskibene, der havde to lukkede batterier – markeret ved hvide batterilinier – og på øverste dæk et åbent. Fregatterne havde derimod nederst et lukket og øverst et åbent batteri, medens

korvetterne kun havde eet batteri, der i almindelighed var åbent, men som dog også – især i de større korvetter – kunne være lukket, d. v. s. overdækket med et let dæk, hvad der f. eks. var tilfældet i sejlkorvetten GALATHEA, der vil være kendt fra sin jordomsejling i årene 1845–47. Linieskibe, fregatter og korvetter havde tre, som regel fuldriggede master. Briggerne, der havde et åbent batteri, var derimod skibe med to fuldriggede master.

Danmarks sidste linieskib DANNEBROG blev søsat i 1850. Det var bygget af eg, og et smukkere, kraftigere og mere velmanøvrerende sejllinieskib havde vor flåde aldrig haft. Det var sejlkrigsskibstidens ypperste repræsentant. Men allerede nogle år før sejlskibenes æra nåede dette højdepunkt, havde dampen holdt sit indtog som fremdrivningsmiddel i krigsskibene. De første dampkrigsskibe var hjulskibe, men som sådanne var de kun lidet hensigtsmæssige til krigsbrug – dels fordi hjulkasserne optog så megen plads af skibenes bredsider, at man her ikke kunne anbringe et blot tilnærmelsesvist så stort antal kanoner som i skibe med en fri bredside, og dels – og vel navnlig – fordi hele maskineriet med hjulkasser og skovlhjul lå over vandlinien og derfor var ganske ubeskyttet og meget sårbart overfor beskydning under en kamp. De store, egentlige kampskibe fik derfor aldrig hjulmaskineri, og de opgaver, man tildelte de mindre hjulkrigsskibe, var indskrænket til forskellige sekundære hverv – som f. eks. bugsering, transport og aviso- og depechetjeneste, hvor chancen for at komme i regulær kamp kun var ringe.

Hjulskibene dannede imidlertid kun et kort kapitel i krigsskibsbygningens historie, thi det varede ikke længe, før svensk-amerikaneren John Ericssons skibsskrue slog hjulmaskineriet ud, selv om man i begyndelsen stillede sig noget skeptisk overfor hans opfindelse.

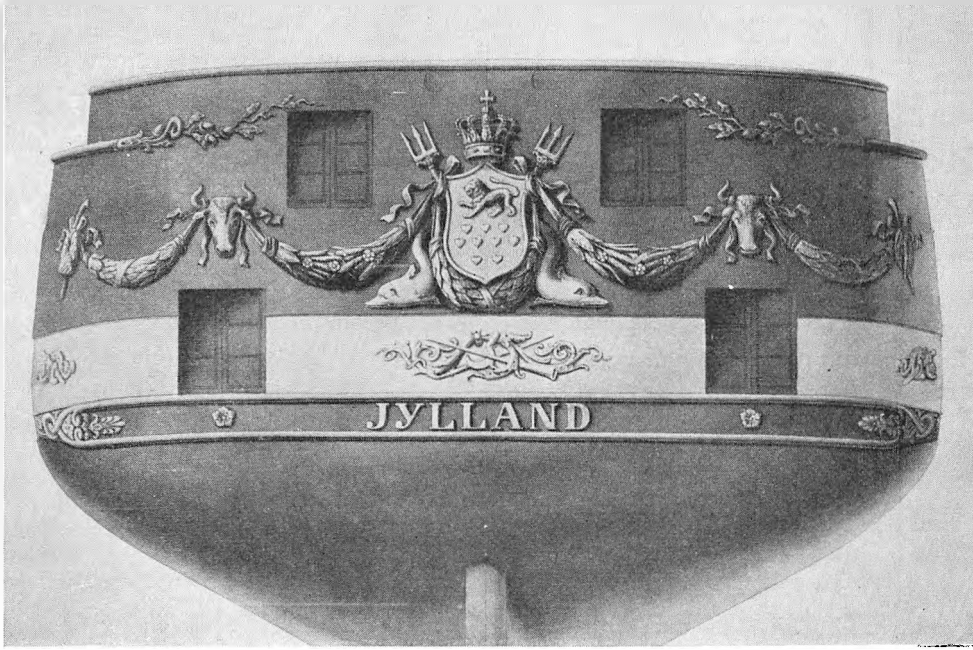
Dengang var den maskintekniske videnskab endnu i sin vorden, og man havde i almindelighed ikke synderlig stor tiltro til teorier. Det kan måske her være af interesse at fortælle, at det engelske Admiralitet derfor lod det komme an på en prak-

tisk prøve, før man lod sig overbevise om skibsskruens overlegenhed. Man byggede simpelthen to lige store skibe med samme maskinkraft – et hjulskib og et skrueskib – og da skibene var færdige, forbandt man deres agterender med en lang slæber og lod dem gå an for at se, hvilket skib der – ligesom ved en tovtrækning – var det stærkeste og kunne trække det andet med sig. Hjulskibets svære skovle padlede rundt og piskede vandet til skum, medens ild og røg stod op af skorstenen – men forgæves – roligt og sindigt trak skrueskibet af med hjulskibet, og hermed var der givet et praktisk bevis på drivskruens overlegenhed over hjulmaskineriet.

Medens linieskibet DANNEBROG i foråret 1850 stod på stabelen, blev kølen lagt til Flådens første skruekrigsskib, dampkorvetten THOR. Endnu på dette tidspunkt nærede man dog heller ikke herhjemme fuld tiltro til skrueskibene. Det er således bemærkelsesværdigt for denne periode, hvor kampen mellem sejl og damp endnu ikke var helt afgjort, at THOR, der søsattes i 1851, efterfulgtes af to større, rene sejlkrigsskibe – fregatten TORDENSKJOLD og korvetten NAJADEN fra henholdsvis 1852 og 1853. Men THOR bragte skeptikerne til tavshed og indfriede ved prøverne alle de forventninger, man havde stillet til skrueskibet.

Også på skibbygningsmaterialernes område var der i denne periode ved at ske en omvæltning, idet man allerede før 1850 havde bygget enkelte jernskibe.

Efter at skibsskruen nu efterhånden havde vist sin overlegenhed, var de rene sejlkrigsskibes tid forbi så vel i udlandet som i den danske flåde, og i de følgende år blev der herhjemme bygget adskillige skrueskibe – dels af de mindre typer så som kanonbåde, skonnerter og korvetter og dels de betydelig større fregatter. Af forskellige årsager – bl. a. hensynet til dybden i Drogden – var man nemlig nu gået bort fra linieskibene og gik i stedet for over til store fregatter som Flådens sværeste skibstype. Disse skruefregatter var imidlertid betydelig længere end de tidligere sejllinieskibe, men havde ikke så stort et antal kanoner.



Spejlornament for skrue-dampfregatten JYLLAND. Egekvistene og studehovederne, der er forbundet med rige ranker af kornaks, symboliserer skov- og landbrug, medens de to Neptunforke og delfinerne ved skjoldets fod er en gentagelse af allusionen til den havomkransede halvø Skjoldet med løven over de ni hjerter er de Gothers våben fra det danske rigsvåben. Dette skjold var en overgang fejlagtigt og ganske uheraldisk blevet gjort til Jyllands våben. (Søetatens Constructionskammer September 1858).

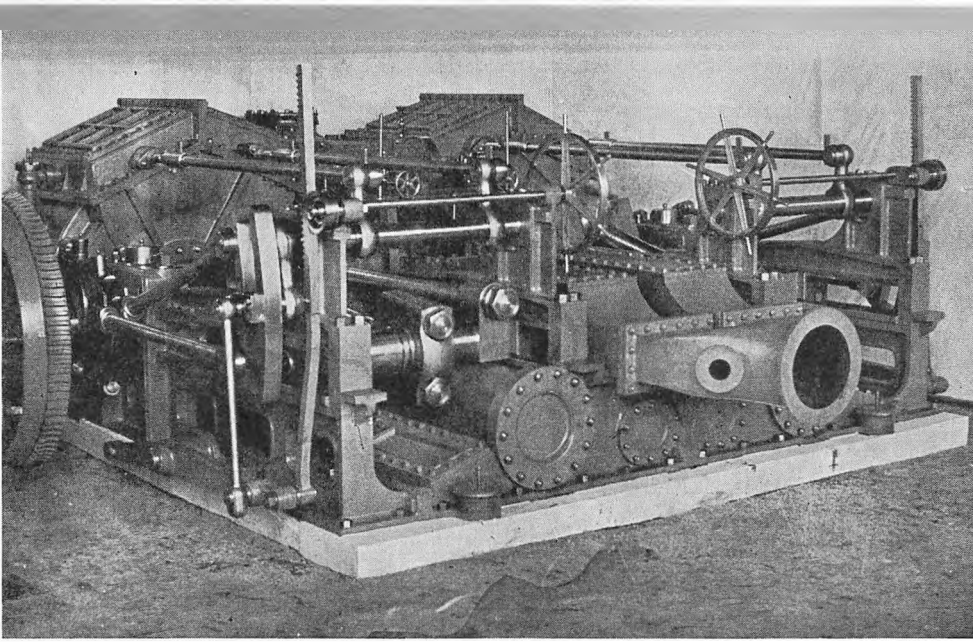
Af sådanne skruefregatter byggedes i denne periode NIELS JUEL (1855) og SJÆLLAND (1858). Den tredie, der var lidt længere og kraftigere end de to forannævnte søsterskibe, var JYLLAND, der som nævnt blev sat på stabelen i 1857, og søsattes den 20. November 1860. Et fjerde søsterskib, PEDER SKRAM, blev, medens det endnu stod på stabelen ændret til panserskib – eller *pantser*fregat, som det dengang hed. Det vil måske undre, at man byggede panserskibe af træ – men sådan var det dengang. Ret hurtigt gik man dog også over til at bygge panserskibe af jern, men adskillige af de første panserskibe var træskibe, hvis sider beklædtes med smedejernsplader af 4 à 5 tom-

mers tykkelse. I denne forbindelse kan nævnes, at også det stolte sejllinieskib DANNEBROG endte sine dage som panserskib. I årene 1862–64 blev de to øverste batterier sløjfet – eller raseret som det kaldtes – for at skibet skulle kunne bære vægten ikke alene af panseret, men tillige af det maskineri, som samtidig blev installeret. Antallet af kanoner reduceredes fra 72 til 14, men disse 14 kanoner i panserfregatten DANNEBROG var naturligvis langt sværere end de 72 i det oprindelige linieskib. DANNEBROGS ombygning var færdig i foråret 1864, og sammen med det i England i 1863 byggede panserskib ROLF KRAKE, der var af jern, dannede den vor flådes hårde kerne under krigen 1864. PEDER SKRAM nåede derimod ikke at blive færdig før efter krigen, idet ændringerne i tegningerne forsinkede bygningen.

Med disse oplysninger om vore skibe og det stade, som krigsskibsbygningen stod på i hine år, er der forsøgt at give en baggrund for forståelsen af fregatten JYLLANDS tilblivelse som stående netop på grænsen mellem sejl- og dampkrigsskibene.

JYLLANDS sejlrejsning og rigning var endnu som i de foregående sejlkrigsskibe – og for sejl alene kunne den manøvrere så godt som nogen af disse – men samtidig havde den en dampmaskine – ikke en hjælpemaskine, som enkelte allerede eksisterende skibe havde fået eller fik installeret som f. eks. linieskibet SKJOLD og den allerede nævnte fregat TORDENSKJOLD – men derimod en maskine, der var i stand til for damp alene at drive skibet frem med den for datiden imponerende fart af 12 knob. JYLLAND var således et *fuldkraftskib*. Det bør her tillige nævnes, at medens fregatterne NIELS JUEL og SJÆLLANDS maskiner var blevet leveret fra England, var JYLLANDS bygget her i landet af firmaet *Baumgarten & Burmeister* – det nuværende *Burmeister & Wain*. JYLLAND udmærkede sig således tillige ved at være vort første større skib, der havde en danskbygget maskine.

Også med hensyn til skibbygningsmaterialet stod JYLLAND ved en skillevej. PEDER SKRAM, hvis skrog var af træ, fik som nævnt smedejernspanser, og enkelte skonnerter byggede man



Fregatten JYLLANDS maskineri på 1300 IHK (400 NHK). Konstrueret af kaptajn N. E. Tuxen og maskininspektør W. Wain. Bygget af *Baumgarten & Burmeister* 1861.

endnu af træ, men JYLLAND var Flådens sidste store skib, hvor træ alene var skibbygningsmateriale. Netop fordi JYLLAND stammer fra denne periode, hvor sejl og egetømmer var ved at vige pladsen for damp og jern, har den ikke alene historisk, men også betydelig teknisk og skibbygningsmæssig interesse.

At JYLLAND for sejl alene var i stand til at manøvrere så godt som noget egentligt sejlskib, skyldtes for en stor del, at skibet kunne hejse skruen, så denne under sejl ikke hverken mindskede farten eller indvirkede uheldigt på styringen. Hejseskruen var tobladet, og når den blev stillet i en bestemt stilling med skruebladene lodret, kunne den kobles fra skrueakslen og sammen med sin skrueramme hejses op gennem en skruebrønd, der var indbygget i agterskibet lige over skruen.

En sådan hejsning af skruen fandt f. eks. sted, når fregatten var på rejse til eller fra Dansk Vestindien.

Efter at have dampet – som regel med tilsatte sejl – over Kattegat og Nordsøen, gennem Engelsk Kanalen og videre syd

på i Atlanten, fik man omsider passaten, hvorpå fregatten for at spare kul nu alene skulle benytte sejlene. Hejsningen af skruen var et allemandsjob, der – efter at fyret under kedlerne var blevet slukket – foregik ved hjælp af taljer, hvor skruen til musikledsagelse og med tramp i dækket blev *gået* op, som det hed. Når fregatten derpå efter 12–14 dage i passaten nåede over til Vestindien og atter skulle under damp, blev skruen firet ned på plads.

Også under andre forhold ved længere tids sejlads med gunstig vind – og ofte tillige som øvelse – foretoges hejsning af skruen i datidens kombinerede damp- og sejlskibe.

Når skruen var hejst, blev den øverste halvdel af skorstenen sænket ned i den underste halvdel og lukkedes foroven med en hætte – og fregatten var nu blevet til et rigtigt sejlskib.

JYLLAND var tegnet af Orlogsværftets Konstruktionskontor under ledelse af fabrikmesteren, kaptajn *O. F. Suenson,* medens chefen for maskinbygningen, kaptajn *N. E. Tuxen,* og maskininspektør *William Wain,* den senere direktør for Burmeister & Wain, konstruerede maskineriet. Den dygtige skibbygmester *Zacharias Petersen* udførte en del af konstruktionstegningerne og havde den daglige ledelse af byggearbejdet.

De dage, hvor Flådens større skibe blev sat i vandet, var i hine tider festdage, hvor Københavns borgere fik adgang til Orlogsværftet, der var datidens benævnelse for det område, vi i dag kalder Holmen, for her at overvære det interessante skuespil, som et større skibs stabelafløbning altid er.

Således var den 20. November 1860, hvor dampfregatten JYLLAND skulle sættes i vandet, også en festdag, der ovenikøbet var begunstiget af det smukkeste sen-efterårsvejr.

Overalt var flagene hejst, og på begge sider af beddingen var der rejst telte til kongefamilien, Rigsdagen, ministrene og forskellige militære og civile autoriteter og honoratiores.

Københavns honnette borgerskab blev fra Nyhavn sejlet over til Nyholm med små dampbåde – *damp-omnibusser,* som avi-

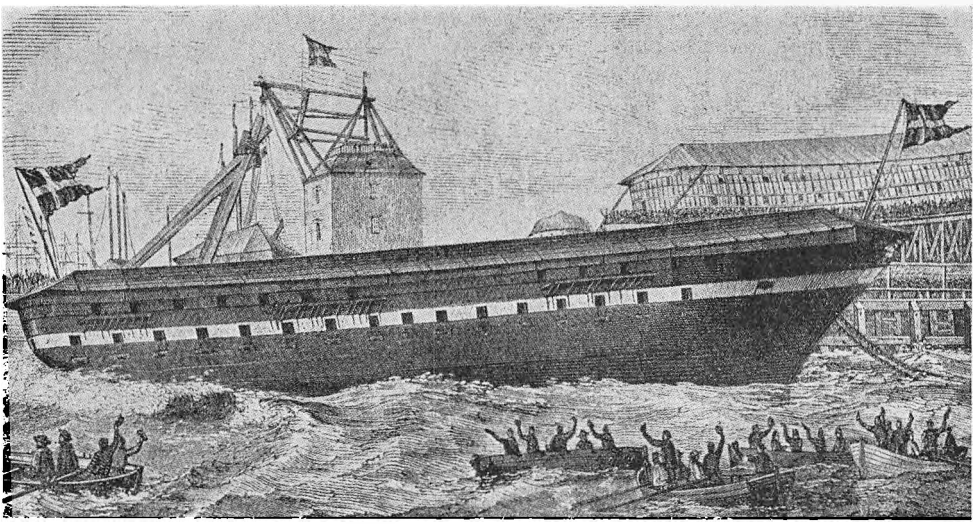
serne kaldte dem – eller folk strømmede til over Toldboden og Hønsebroen. Holmens faste Stok fra Nyboder var i fineste puds med medailler og blanke sko og høje hatte – og havde konerne og alle børnene med. Langs vejen til Toldboden havde bolchekoner og limonadesælgere opslået deres boder og fik god handel, og over hele det brogede sceneri strålede solen.

Arveprins Ferdinand med gemalinde, Prins Christian – den senere Kong Christian IX – med gemalinde og deres nylig konfirmerede børn, Prins Frederik og Prinsesse Alexandra – den senere Kong Frederik VIII og Dronning Alexandra af England – og mange flere var til stede.

Klokken 12 gav admiralen et tegn, støtterne blev slået fra, og lidt efter begyndte JYLLAND roligt og majestætisk at glide ned ad beddingen og videre ud i sit rette element fulgt af tusindstemmige hurraråb. JYLLAND nejede sig, da den havde sluppet beddingen og flød på vandet, og den satte en sø, der rullede ind mod bolværkerne og vaskede op om benene på de tilskuere, der havde taget de yderste og bedste pladser. Men det gjorde ikke noget skår i glæden – tværtimod. Det var jo et minde om vort nyeste krigsskibs indvielse til havet.

Men der var endnu langt igen, inden JYLLAND var klar til at stå til søs. Masterne skulle isættes og maskineriet monteres og prøves og artilleriet og alt det øvrige gods og inventar bringes om bord. Med sine 2450 tons deplacement var JYLLAND ikke noget ringe skib – selv målt med datidens internationale målestok. Med sin godt 204 danske fods længde over stævnene og 42 fods største bredde og med et dybgående på 19 fod var JYLLAND fuldt på højde med de samtidige udenlandske dampfregatter. Som det allerede er nævnt, blev maskineriet bygget af *Baumgarten & Burmeister*, nu *Burmeister & Wain*. Det var på 1300 indicerede hestekræfter, der kunne give en fart på 12 knob. Men med sejl sat til har JYLLAND endda været oppe på 15 knob.

Armeringen bestod oprindelig af 44 stk. 30-pundige glatløbede kuglekanoner. Senere blev den dog flere gange ændret –



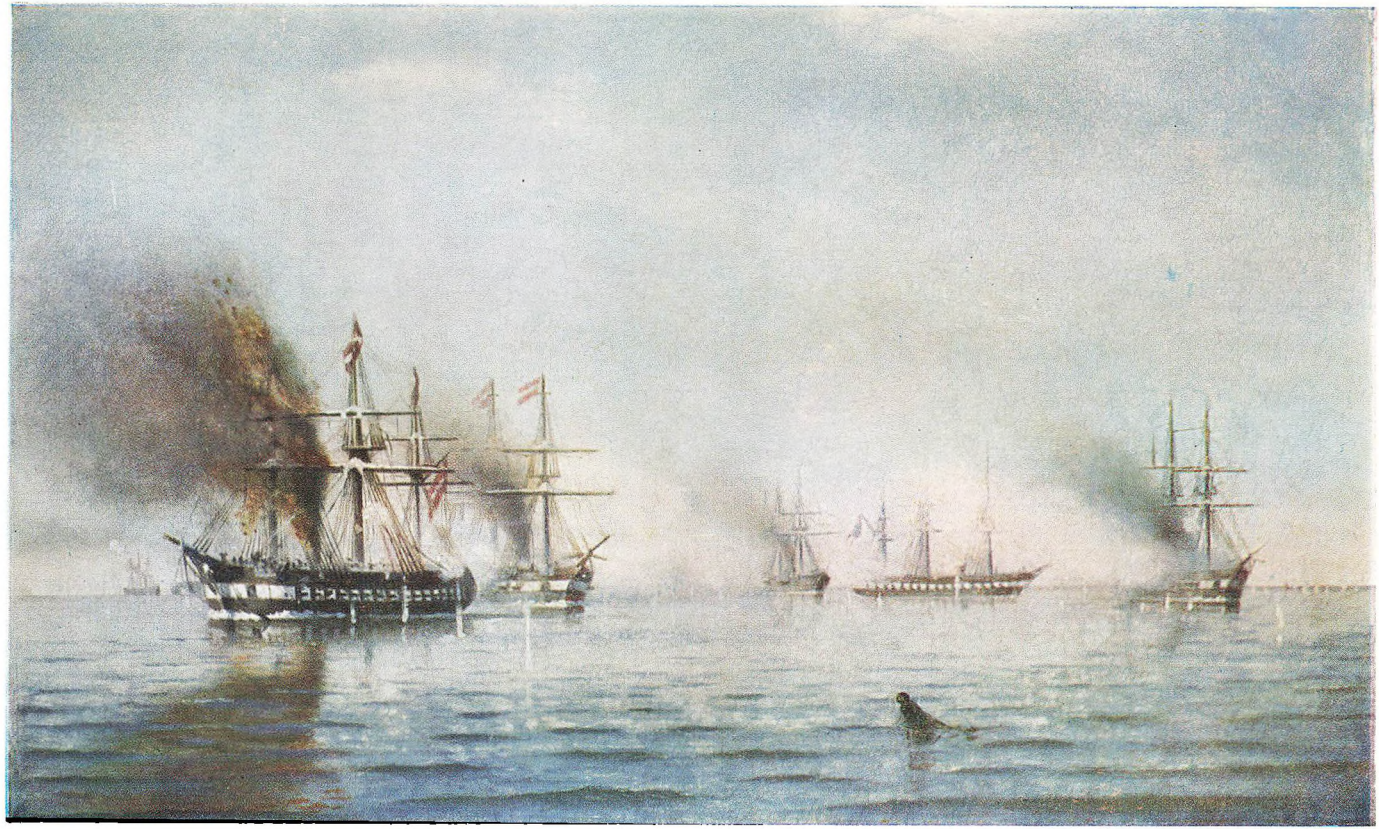
Fregatten JYLLANDS søsætning på Nyholm den 20. November 1860. I baggrunden ses tilvenstre Nyholms Mastekran opført 1746–51 og tilhøjre JYLLANDS søsterskib, PEDER SKRAM, på stabelen. Datidens større skibe byggedes ofte „under tag" af hensyn til vejrliget. Kort efter JYLLANDS søsætning ændredes tegningerne til PEDER SKRAM, der i efteråret 1864 blev søsat som panserfregat. (Træsnit i „Illustreret Tidende" November 1860).

bl. a. ombyttedes allerede i 1864 tolv af de glatløbede kanoner med otte stk. 18- og fire stk. 12-pundigt riflet skyts. De her nævnte kanoner var alle forladere, men i fregattens sidste leveår blev nogle af disse ombyttet med riflet bagladeskyts.

I 1862 gik JYLLAND som kadetskib ud på sit første togt under kommando af Søkadetakademiets chef, daværende orlogskaptajn *Edouard Suenson*. Det skal her bemærkes, at i perioden 1858–68 svarede graden „orlogscapitain" nærmest til den både tidligere og senere anvendte gradsbetegnelse „commandeur". Kadettogtet gik til Østersøen, Færøerne og Nordsøen, hvor JYL-

---

Kampen ved Helgoland den 9. Maj 1864. Fra højre fregatterne NIELS JUEL og JYLLAND og korvetten HEJMDAL. Til venstre den østrigske fregat SCHWARZENBERG i brand fulgt af RADETZKY. (Maleri i Søofficers-Foreningen af daværende lieutenant H. J. Marcher, der deltog i kampen om bord i fregatten NIELS JUEL).





Orlogskaptajn Peter Christian Holm.

* på St. Croix 1807. Chef for fregatten JYLLAND 1864. Afløst på grund af sygdom 22/8. † 2/10 s. å. Begravet på Holmens Kirkegaard, hvor JYLLANDS besætning rejste ham et mindesmærke.

LAND bl. a. aflagde besøg i London i anledning af den derværende store verdensudstilling.

Det næste togt skulle blive af alvorligere art. Krigen mod Preussen og Østrig stod for døren, og i løbet af vinteren 1863–64 blev efterhånden størstedelen af vore orlogsskibe udrustet. Den 22. Januar 1864 hejstes kommandoen i JYLLAND under krigs-

udrustning med orlogskaptajn *P. C. Holm* som chef. Kort tid efter – den 1. Februar – brød krigen ud.

Til lands havde det lille Danmark ikke store chancer over for de to modstanderes knusende militære overmagt. Men endnu havde Preussen ikke nogen sømagt af betydning, og Østrigs flåde, der ganske vist var særdeles respektabel og materielt set var den danske betydeligt overlegen, lå langt borte med sin hovedbase i Pola ved Adriaterhavet.

Det var et af skæbnens mærkelige luner, at den østrigske flåde kort tid forinden var blevet reorganiseret af en dansk søofficer, admiral *Hans Birch Dahlerup* – men det var sket på et tidspunkt, da hverken han eller nogen anden kunne forudse, at den senere ville blive sat ind mod Danmark. At den østrigske flåde ved dansk hjælp havde nået en høj standard, ses måske bedst af, at den østrigske admiral *Tegetthoff* i krigen 1866 mellem Østrig på den ene og Preussen-Italien på den anden side med en underlegen styrke sejrede overlegent over italienerne i Søslaget ved Lissa. I øvrigt vil Dahlerup være kendt som chef for sejlfregatten ROTA, da denne i 1838 bragte Bertel Thorvaldsen og en stor del af hans kunstsager fra Italien til København.

Havde vi således i 1864 ikke store chancer på landjorden, var vi dog i besiddelse af herredømmet i vore egne farvande, og det gjaldt om at udnytte dette – dels ved at blokere de tyske havne, som stod under preussisk kontrol, og dels ved at støtte Hæren efter bedste evne og forhindre, at fjenden med sin landmagt satte sig i besiddelse af de danske øer.

Efter krigsudbruddet blev de udrustede skibe derfor delt i to eskadrer – een i Østersøens østlige og een i den vestlige del. Et enkelt skib, skruefregatten NIELS JUEL, der som tidligere nævnt var et lidt ældre søsterskib til JYLLAND, blev stationeret i Nordsøen for ved blokade at genere handelen på Hamburg.

JYLLAND indgik i eskadren i den østlige del af Østersøen og deltog her i blokaden af Stralsund, Stettin og Danzig.

Preusserne, der ønskede søherredømmet fravristet den danske flåde, havde imidlertid i erkendelse af deres egen sømilitære

afmagt lagt et stærkt pres på de noget mere tilbageholdende østrigere for at få dem til at udruste en større flåde, der skulle sendes til de nordlige farvande. Det lykkedes også den 5. Marts at formå Østrig til at udruste en sådan flådestyrke, mod at Bismarck til gengæld lovede, at Preussen ville antage et engelsk forslag om en våbenhvile og konference. De østrigske udrustninger skulle foreløbig omfatte 2 panserfregatter, 1 skruelinieskib, 2 skruefregatter, 1 skruekorvet og en del skruekanonbåde – en anselig og for den danske flåde ikke ufarlig styrke.

Hertil kom af preussiske skibe tre skruekorvetter og en snes nye dampkanonbåde, der alle var stationeret i Østersøen, samt tre kanonbåde, som var på togt i Middelhavet. Og når den nævnte østrigske flådestyrke var sendt afsted, skulle der udrustes endnu flere østrigske enheder i Pola.

Hvis den østrigske flåde nåede op i de danske farvande, ville det være nødvendigt at samle alle de større danske skibe i Kattegat. Dette ville imidlertid medføre, at man ikke alene måtte opgive blokaden af de tyske havne, men man kunne tillige risikere, at de preussiske skibe nu ville vove sig ud fra deres sikre tilholdssteder i Østersøhavnene for at deltage i og beskytte en overførelse af preussiske tropper fra Jylland til Fyn og videre til Sjælland, der var så godt som blottet for dansk militær.

Afsendelsen af en østrigsk flåde til de danske farvande ville således kunne skabe en for Danmark højst alvorlig situation. Men heldigvis gik det kun langsomt med udrustningen af de østrigske skibe i flådehavnen Pola ved Adriaterhavet. To allerede udrustede østrigske dampfregatter, SCHWARZENBERG og RADETZKY, blev derfor sendt i forvejen for sammen med de tre preussiske kanonbåde, der havde været på togt i Middelhavet, at forjage de danske skibe fra Nordsøen, hvorved blokaden af Hamburg ville blive ophævet. Denne fortrop, der var under kommando af den daværende linienschiffskapitän (kommandør) Wilhelm von Tegetthoff, var den 4. April nået til Lissabon.

Da man ikke ønskede, at Tegetthoffs eskadre uden videre skulle fratage os herredømmet i Nordsøen, blev der formeret

en dansk Nordsøeskadre, der blev stillet under orlogskaptajn Suensons kommando. Eskadren, der bestod af skruefregatten NIELS JUEL og skruekorvetterne DAGMAR og HEJMDAL, tog den 12. April station i Helgolandsbugten. Suensons eskadrechefsstander vajede om bord i NIELS JUEL.

Efter Dybbøls fald var man imidlertid ængstelig for, at Nordsøeskadren ikke skulle være stærk nok til at møde Tegetthoffs to fregatter, hvorfor JYLLAND som vor nyeste fregat blev sendt til afløsning af korvetten DAGMAR. Derved ville Nordsøeskadren få omtrent samme styrke som den østrigske, der var blevet forstærket med de tre preussiske kanonbåde udfor Texel i Holland, hvor de havde afventet Tegetthoffs ankomst, idet de ikke havde turdet fortsætte alene af frygt for NIELS JUEL. Den 4. Maj nåede den forenede østrigsk-preussiske eskadre til Cuxhaven.

På dette tidspunkt lå Nordsøeskadren i Christianssand for at afvente JYLLAND, der skulle afløse DAGMAR. I Christianssand havde Suenson den nærmeste sikre telegrafforbindelse til Marineministeriet i København. Efter JYLLANDS ankomst stod Suensom syd på i Nordsøen mod Helgoland, og da Tegetthoff, der stadig lå i Cuxhaven, erfarede, at den danske eskadre nu var i farvandet, stod han til søs om morgenen den 9. Maj.

Den østrigske eskadre bestod af dampfregatterne FÜRST FELIX SCHWARZENBERG og GRAF RADETZKY – almindeligvis blot kaldt SCHWARZENBERG og RADETZKY – samt de preussiske kanonbåde PREUSSISCHER ADLER, BASILISK og BLITZ. De to sidste var skruekanonbåde, den første derimod en hjulkanonbåd. Tegetthoffs eskadrechefsstander vajede om bord i SCHWARZENBERG.

De to eskadrer var således som nævnt hinanden nogenlunde jævnbyrdige – om end de tre danske skibes større indbyrdes ensartethed må siges at have været en taktisk fordel fremfor uensartetheden mellem de østrigske skibe og de preussiske kanonbåde.

Skønt JYLLAND var eskadrens nyeste og stærkeste skib, var Suensons stander som allerede omtalt hejst om bord i NIELS

Juel. Jylland var således ikke kommandoskib under kampen ved Helgoland.

Det artilleristiske styrkeforhold og besætningernes størrelse vil fremgå af hosstående tabel. Ved bredsidevægt forstås vægten af projektilerne ved afgivelsen af en fuld bredside.

Den danske Nordsøskeadre.

	Riflede kanoner	Glatløbede kanoner	Bredsidevægt i kg	Besætning
Niels Juel (søsat 1855) ...	12	30	–	422
Jylland (1860)	12	32	–	437
Hejmdal (1856)	2	14*)	–	164
	26	76	1251	1023

Den østrigsk-preussiske eskadre.

Schwarzenberg (1862)**) .	4	46	–	498
Radetzky (1854)	3	28	–	372
Pr. Adler (1847)	2	–	–	110
Basilisk (1862)	2	–	–	66
Blitz (1862)	2	–	–	66
	13	74	1504	1112

Foruden den i tabellen angivne hovedarmering havde så vel de danske som de østrigske og preussiske skibe nogle enkelte carronader (korte, glatløbede kanoner) og haubitser af mindre kaliber. Niels Juel og Jylland havde således hver to carronader – een 18- og een 12-pundig – samt otte 4-pundige haubitser, medens Hejmdal havde een 12-pundig carronade og seks 4-pundige haubitser.

* I Generalstabens „Statistiske Meddelelser angaaende den danske Krigsmagt" (1871) og andetsteds kan Hejmdals armering i 1864 ses angivet til kun 12 stk. glatløbede 30-pundige – foruden de to riflede kanoner.

** Søsat som sejlfregat 1853 i Venezia (dengang østrigsk), 1861–62 rekonstrueret og ombygget til dampfregat i Pola. Radetzky bygget i England.

De riflede danske kanoner var 18- og 12-pundige forladere, de østrigske derimod 24-pundige bagladere, de preussiske 24- og 68-pundige forladere, og medens de glatløbede danske kanoner alle var 30-pundige, var der så vel 60- som 30-pundige i de østrigske skibe.

Det samlede antal kanoner på dansk side var således 102 mod modstandernes 87. Denne overlegenhed opvejedes imidlertid rigeligt ved disse sidstnævntes større kaliber, som bredsidevægten også angiver. Endvidere stod de riflede kanoner i de danske skibe i begge sider, således at kun halvdelen, 13, kunne anvendes i hver bredside, medens modstanderens svære, riflede bagladeskyts derimod var såkaldte „svingkanoner", der i daglig orden stod inde midtskibs, hvorfra de kunne sættes over i den side, der vendte mod fjenden. Antallet af riflede kanoner, som de to eskadrer kunne anvende mod hinanden under kampen, var således 13, men de danske var som nævnt alle forladere og af betydelig mindre kaliber.

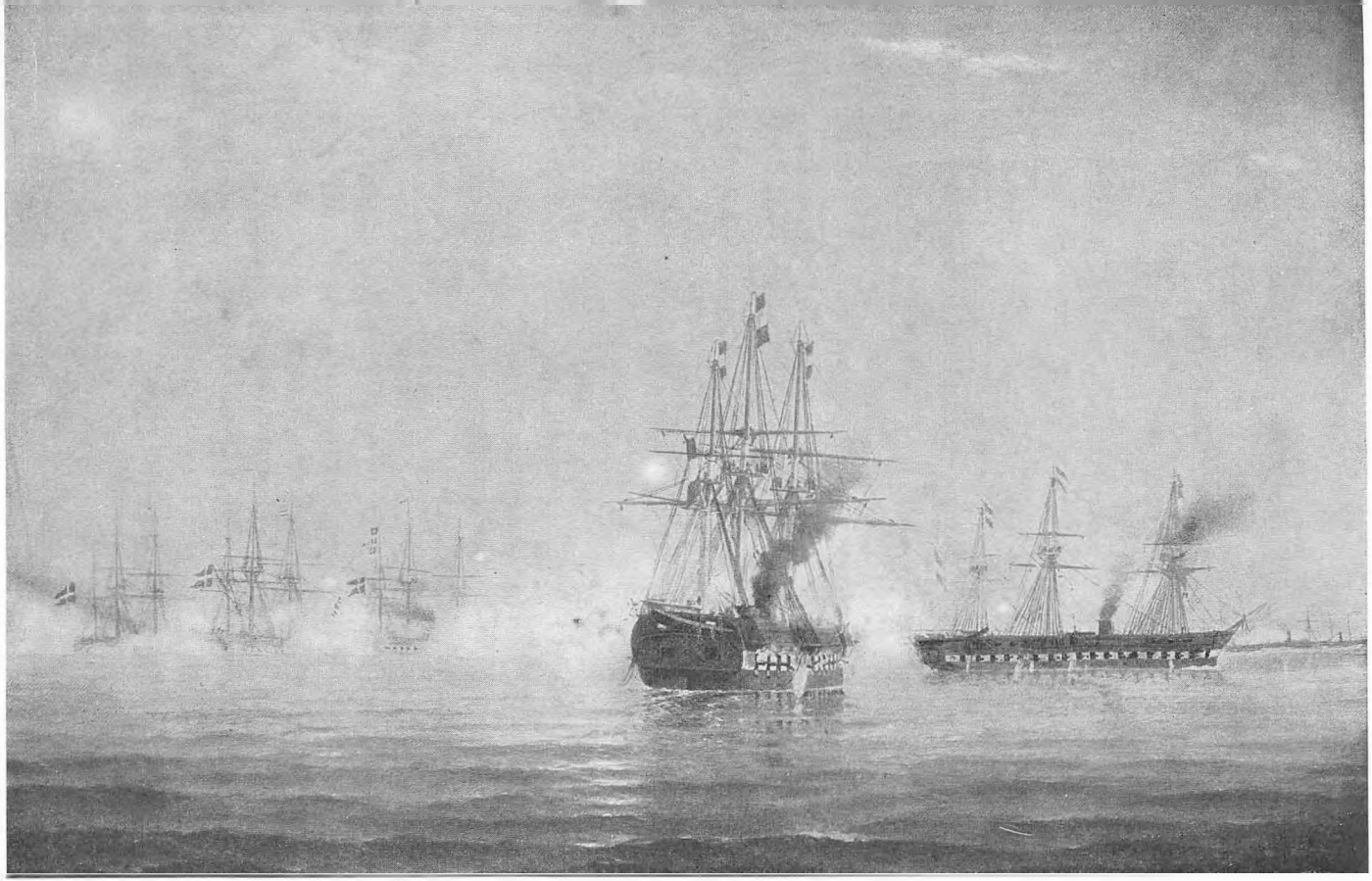
Den danske eskadre, der om morgenen den 9. Maj havde haft forbindelse med den kommanderende danske søofficer på Vesterhavsøerne og her havde fået efterretning om de østrigsk-preussiske skibes tilstedeværelse, befandt sig om formiddagen under sejl for sydgående NE for Helgoland, som på dette tidspunkt var engelsk.*)

Lidt efter kl. 10 fik man om bord i den danske eskadre kending af nogle skibe, hvis mastetoppe og røgsøjler begyndte at dukke op over horisonten langt i syd.

Så snart man blev klar over, at det var den østrigsk-preussiske eskadre, blev dampen sat op, sejlene beslået og bramrærene taget til dæks, og mandskabet blev sendt til skafning.

Kl. ca. 12 blev der blæst „Klart skib". Suenson kaldte nu pr.

* Helgoland havde i vikingetiden været en lille, selvstændig republik, men kom i 1300-årene under hertugerne af Slesvig. I 1714 blev øen erobret af danskerne, i 1807 besat af englænderne og i 1814 afstået til England, der i 1890 overlod den til Tyskland ved at bytte den mod betydelige tyske koloniområder i Østafrika.



Kampen ved Helgoland. Til venstre i baggrunden den danske eskadre, til højre de to østrigske fregatter. (Maleri af daværende lieutenant P. F. Giødesen, der deltog i kampen som batterichef om bord i JYLLAND).

signal JYLLAND og HEJMDAL op på bagbords side af NIELS JUEL og prajede derefter med en røst, der kunne høres af alle på dækket i de tre skibe: „Der har I Østrigerne, Folk! Nu møder vi dem. Jeg stoler paa, at vi vil kæmpe som vore tapre Kammerater ved Dybbøl". Svaret var tre kraftige hurraråb!

Efter at have pålagt skibscheferne at holde linien tæt sluttet – for at undgå et fjendtligt gennembrud – satte Suenson signalet: „Kølvandsorden. Naturlig Orden".

I tætsluttet kølvandslinie – ofte med bovsprydet af det efterfølgende skib ragende ind over skansen på formanden – og med bramstængerne stående kom den danske eskadre nu dampende syd på med 8 knobs fart.

Den østrigsk-preussiske styrke var for nordgående på frontlinie med SCHWARZENBERG på venstre fløj og med strøgne bramstænger og store nationsflag vajende fra toppene. Tegetthoff overgik fra frontorden til kølvandslinie og signalerede: „Vore Arméer har tilkæmpet sig Sejre. Lad os gøre det samme!"

Omtrent kl. 13.45 åbnede SCHWARZENBERG ilden med sine langtrækkende, riflede bagladekanoner på ca. 3700 m's afstand – dog uden at ramme. Afstanden formindskedes nu hurtigt, og det varede ikke længe, før Suenson besvarede ilden. Kl. 14.00 var kanonaden i fuld gang på begge sider.

Skibenes bevægelser er angivet på den omstående plan. Man ser, hvorledes den danske eskadre hele tiden holdt sin kølvandslinie, medens de preussiske kanonbåde hurtigt skilte sig ud fra de østrigske fregatter og lagde sig i læ af disse for herfra med deres langtrækkende skyts at beskyde de danske skibe. Det er dog tvivlsomt, om de overhovedet nogensinde ramte – de danske skibe var som regel dækket enten af krudtrøgen eller af de østrigske skibe. På den anden side tog Suenson ikke videre notits af preusserne og koncentrerede sig udelukkende om de to østrigske fregatter. Kampen rasede med stor heftighed, og afstanden gik ofte helt ned til 400 m. To gange udbrød der ild i SCHWARZENBERG, og det lykkedes kun med vanskelighed at bekæmpe den.

Kl. ca. 15.45 sprang en granat i SCHWARZENBERGS beslåede foremærssejl, og snart efter stod hele fortoppen i flammer. Der slog røg og ild ud gennem de forreste kanonporte, og skibets skydning blev kendelig svagere. Det blev kampens vendepunkt.

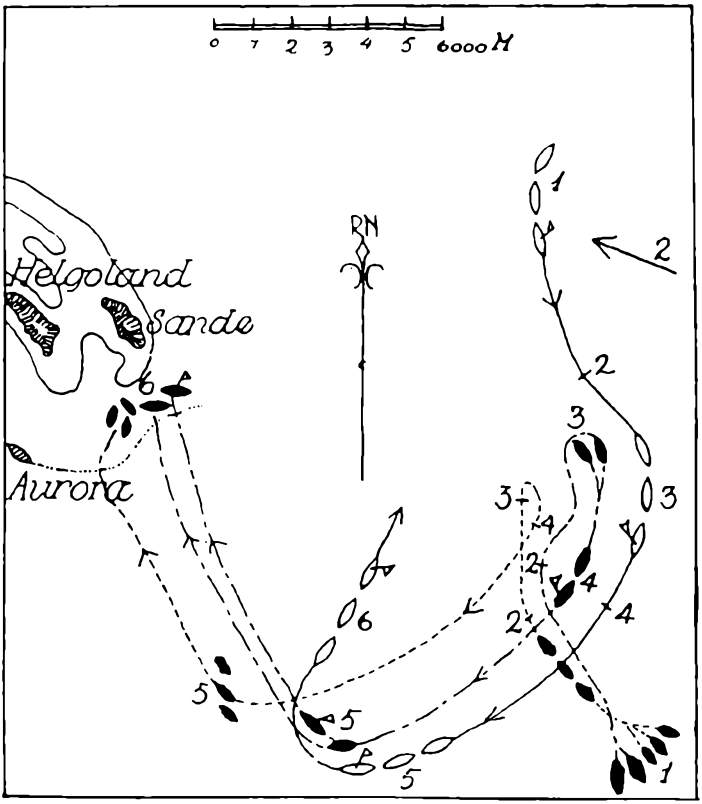
På grund af havarier på pumper og andet brandslukningsmateriel var man ikke i stand til at bekæmpe ilden effektivt om bord i SCHWARZENBERG, og for at redde sit skib og hindre ilden i at brede sig, måtte Tegetthoff nu holde af og tage vinden ind agter. Det var heldigt for østrigerne, at Helgolands neutrale og frelsende territorium lå i læ. Da SCHWARZENBERG holdt NW på, fortsatte RADETZKY agten om den og beskyttede den derved under drejet mod den farlige langskibs beskydning.

Netop i det afgørende øjeblik, da Suenson beordrede de danske skibe til at dreje 8 streger styrbord over for på parallel kurs at forfølge østrigerne under højeste fart, indtraf det uheld, at JYLLAND, der var eskadrens hurtigste skib, fik sin ratline skudt over, så der ikke kunne drejes.

Takket være en rask reserveløjtnant tog reparationen kun kort tid, men det var alligevel nok til at give fjenden det forspring, der reddede ham. Forfølgelsen fortsattes, indtil man nåede op til Helgolands søterritorium, hvor den engelske fregat AURORA løb mellem de kæmpende. Kl. ca. 16.30 efter godt $2^1/_2$ times kamp indstilledes skydningen.

Efter kampens afslutning ankrede de østrigske skibe under land, og man prøvede at slukke ilden i fortoppen, men da det viste sig umuligt, måtte undermasten kappes.

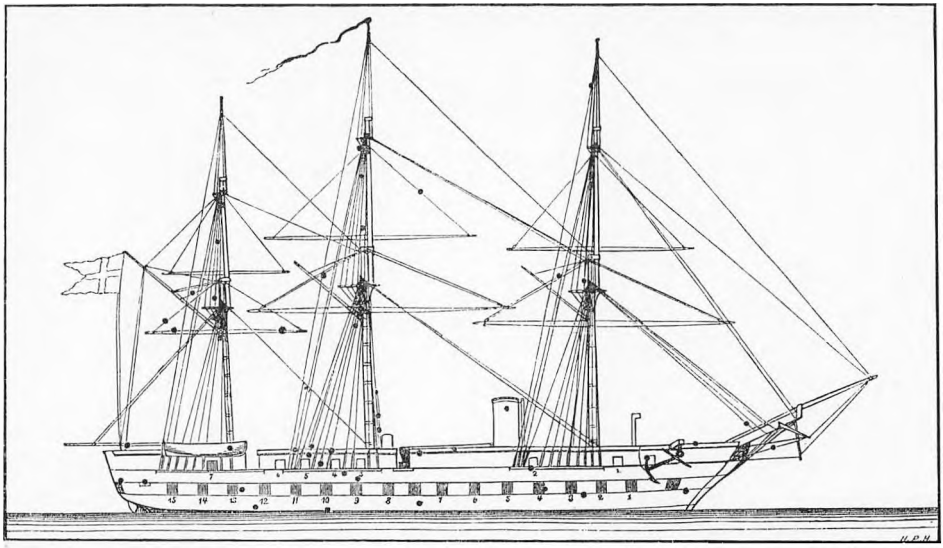
Veteraner fra JYLLAND har senere berettet om stemningen om bord, inden kampen tog sin begyndelse. Alle var rolige og alvorlige, og efter at Suensons ligefremme og djærve ord til besætningerne var blevet besvaret med hurraråb, herskede der en højtidsfuld stilhed, medens folkene begav sig til deres klartskibsposter. Nogle fortæller, at da de så de fem fjendtlige skibe nærme sig, kunne de ikke undgå at blive grebet af en følelse af



Skitse over Kampen ved Helgoland den 9. Maj 1864. De danske skibe er hvide, de østrigsk-preussiske sorte. Eskadrernes samtidige positioner er angivet ved tal, og pilene langs kurslinierne viser sejlretningen. Vindretningen er angivet ved pilen svarende til position 2. Af hensyn til overskueligheden er afstanden mellem de danske og de østrigske skibe gjort noget større på skitsen, end den var i virkeligheden, hvor den til tider kun androg ca. 400 m.

uro overfor det uvisse og skæbnesvangre, der forestod. Men så snart de første skud var løsnet, veg frygten og ængstelsen for en følelse af, at nu måtte enhver gøre sin pligt til det yderste.

Skibscheferne stod oppe på de udækkede kommandobroer, hvor de havde et godt overblik over situationen. Herfra kunne de så vel følge fjendens bevægelser som have indseende med,

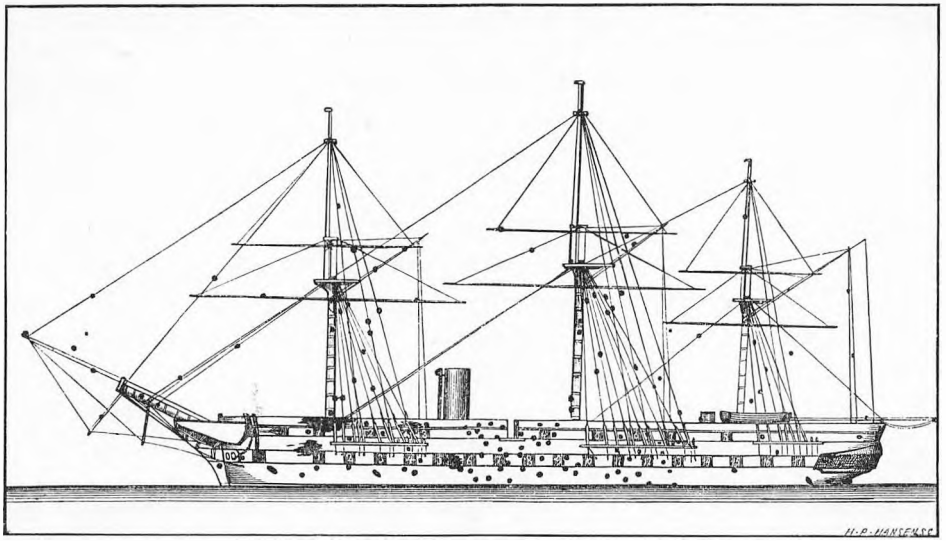


Styrbords side af fregatten JYLLAND, der var det hårdest ramte af de danske skibe, med markering af de 18 træffere. Ved sprængningen af granaten i skorstenen fremkom der 30 mindre huller ved sprængstykkernes udgang på skorstenens bagbords side.

hvad der foregik nede på dækket i deres eget skib, hvor kampen blev ført med liv og lyst -- ja, ofte endda med en vis galgenhumor, hvor slagord fra Nyboder og københavnervittigheder kommenterede begivenhederne på drastisk vis, men samtidig hjalp til at tage brodden af kampens mere alvorlige hændelser.

Derimod kunne slagets gang vanskeligere følges af kanonbesætningerne nede på batteriet, da krudtrøgen den meste tid lå lavt over vandet mellem de to skibslinier. Ofte måtte sigtet derfor tages efter ildglimtet, når fjendens kanoner blev affyret. Eller man indstillede kanonernes baksning efter ordre oppe fra dækket eller broen. For at være rede til at imødegå enhver eventualitet, såfremt de østrigske skibe skulle finde på at løbe klos op på siden af de danske for på gammel sejlskibsmanér at gøre forsøg på entring, blev der givet ordre til at være klar til at afslå entring. Entregasterne måtte derfor fortsætte betjeningen af kanonerne med pistoler i bæltet og huggerter anbragt i umiddelbar nærhed.

Da ilden slog ud fra SCHWARZENBERGS foremærssejl, og



Bagbords side af fregatten SCHWARZENBERG med markering af de 80 træffere. Man bemærker, hvorledes den danske ild især har været koncentreret mod skibets midte. I modsætning til de danske skibe, der – som vist på skitsen overfor – havde bramstængerne oppe, var disse strøget i de østrigske fregatter.

fokkemasten straks efter stod som en brændende fakkel, blev der ligesom et kort ophold i kampen. Så blev der råbt et dundrende hurra – men derefter gik besætningerne med fornyet iver igang med betjeningen af kanonerne.

Da kampen var forbi, udløstes spændingen og slappelsen meldte sig. Folkene smed sig på dækket ved siden af kanonerne – bedøvede af kanontordenen, krudtrøgen og trætheden efter de nær ved tre timers uafbrudte kamp og anspændelse.

I maskinen og på fyrpladsen havde besætningen næsten været fuldstændig afskåret fra kontakt med begivenhederne på dækket. Det gjaldt her blot om at holde dampen og lade maskinen følge de ordrer, der kom. En granat sprængtes i JYLLAND's skorsten, og sprængstykkerne lavede omtrent 30 små huller, da de gik ud på den anden side.

Hen mod kampens slutning rungede lyden af hurraråb fra batteriet ned i maskinrummet, fortæller daværende maskinassistent *Julius V. Gjetting* fra JYLLAND. Vi anede ikke, hvad der blev råbt hurra for, men at det var noget glædeligt, var vi på det

rene med. Uvilkårligt fløj huerne af nede hos os, og vi deltog også i hurraråbene. Først bagefter fik vi at vide, at anledningen var branden om bord i SCHWARZENBERG.

Efter kampen drejede den danske eskadre nordøst over, stoppede og lå en times tid og observerede fjenden. Derefter gik Suenson til Smaldyb ved Vesterhavsøerne, hvor han traf aftale med den kommanderende søofficer, kaptajnløjtnant *O. C. Hammer*, om de såredes og faldnes landsætning den næste dag. Tegetthoff benyttede sig da af hans fravær og lettede kl. 22.30 og stod med blændede lanterner tilbage til Cuxhaven. Man har bebrejdet Suenson, at han ikke udnyttede sejren til det yderste ved at forblive på stedet for enten at passe østrigerne op, hvis de ville søge til tysk havn, eller „blokere" dem, indtil de ved udløbet af opholdsfristen på neutralt territorium måtte lade sig internere af englænderne. Forskellige motiver – dels muligheden for en umiddelbart forestående våbenhvile og dels og måske især uvisheden om, hvor den østrigske hovedstyrke med bl. a. to panserskibe og et skruelinieskib i øjeblikket befandt sig – har utvivlsomt indvirket på hans dispositioner.

Da kaptajnløjtnant Hammer var gået fra borde, holdt eskadren derfor gående natten over udfor Smaldyb i sigte af fyret på Helgoland. Ved 3-tiden kom et sejlfartøj på siden af NIELS JUEL med følgende telegram fra Marineministeriet sendt via Helgoland: „Paa Grund af forventet Vaabenhvile skal Eskadren retournere til Norge". Suenson ændrede nu sin beslutning om at landsætte de sårede og faldne ved Vesterhavsøerne og underrettede kaptajnløjtnant Hammer herom, hvorefter han om formiddagen den 10. Maj afgik nordpå.

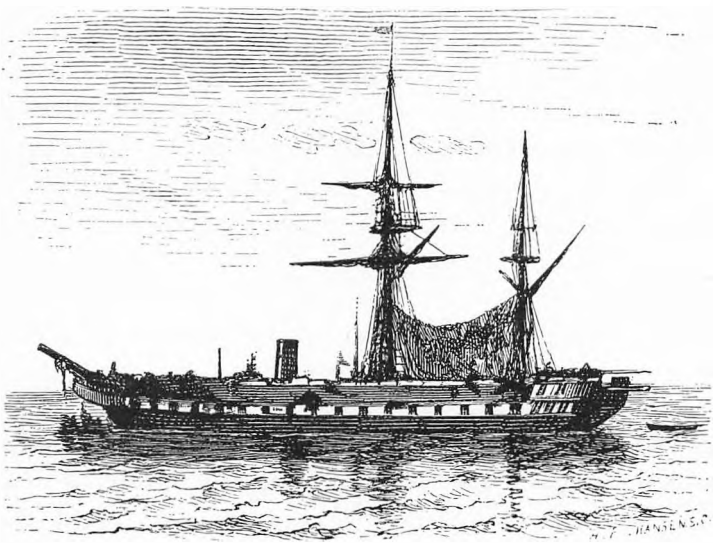
Samme dag som våbenstilstanden trådte i kraft – den 12. Maj – ankom eskadren til Christianssand, hvor den blev modtaget med den største hjertelighed og var genstand for den varmeste sympati – såvel fra myndighedernes som fra befolkningens side. De hårdt sårede blev indlagt på hospitalet, og de faldne blev den følgende dag begravet med militær honnør og broderlig,

norsk deltagelse. Om aftenen den 13. afgik eskadren til København.

Efterretningen om den sejrrige kamp fløj hurtigt over hele landet og virkede som et solstrejf i krigens ellers så mørke og dystre tid. I København fik eskadren da også en hjertelig og meget begejstret modtagelse, og straks efter ankomsten gik Kongen om bord og overrakte Dannebrogsordenens Storkors til Suenson.

Også mange steder i udlandet blev meddelelsen om kampens udfald modtaget med begejstring – således bl. a. i Det engelske Underhus – men politisk fik sejren ingen eller kun meget ringe betydning.

Østrigerne havde lidt mest i kampen. De havde 33 faldne og 60 sårede – mod henholdsvis 14 og 55 i de danske skibe. Preusserne havde hverken døde eller sårede.



Fregatten SCHWARZENBERG på Elben med kappet fokkemast efter Kampen ved Helgoland. (Træsnit efter fotografi taget udfor Cuxhaven den 10. Maj 1864).

Af de danske skibe var det gået hårdest ud over JYLLAND, der havde fået 18 træffere mod 80 i SCHWARZENBERG.

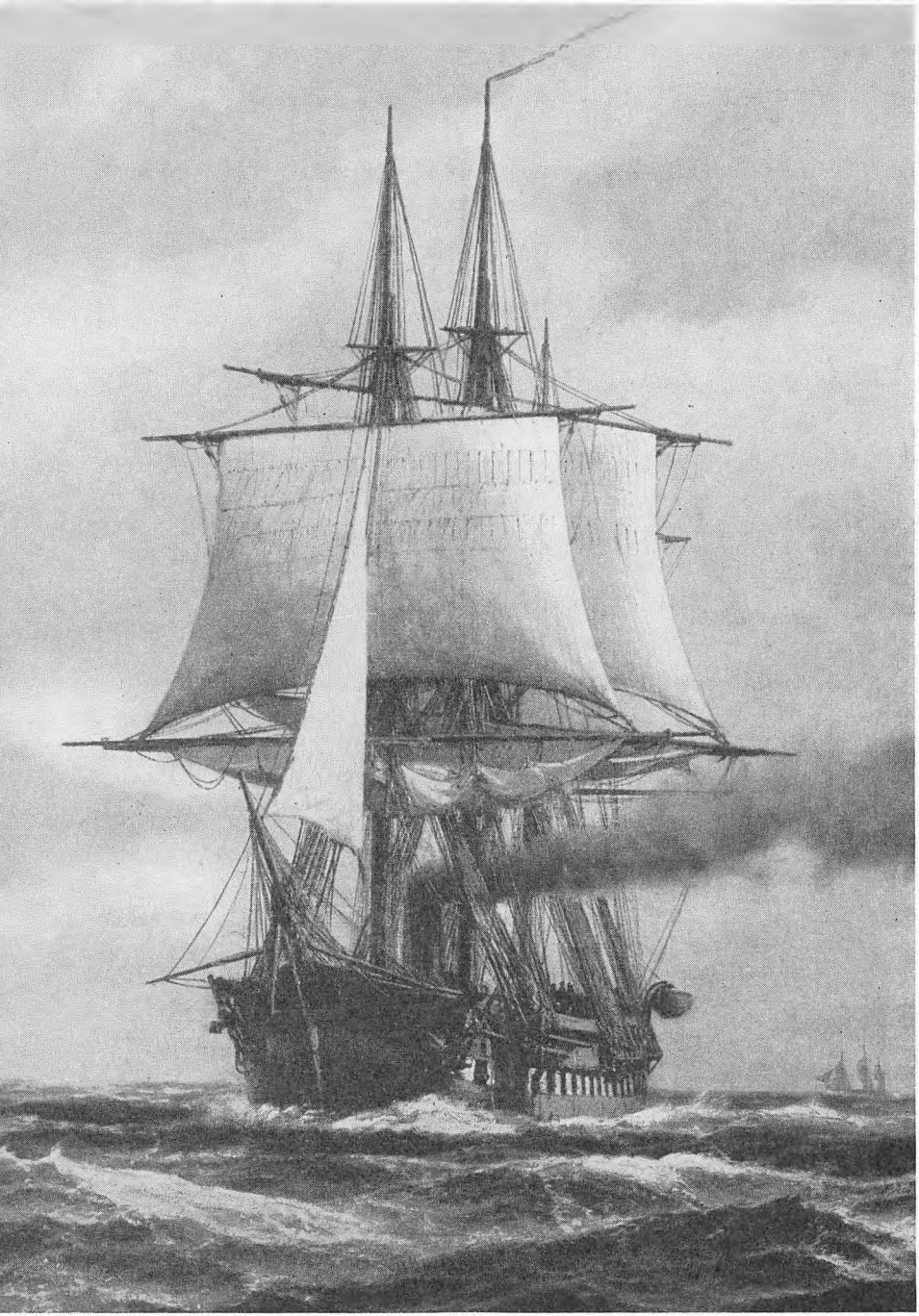
I det officielle østrigske værk „Der Krieg Österreichs in der Adria im Jahre 1866" anføres, at SCHWARZENBERG ved Helgoland fik de fleste og farligste træffere midtskibs, idet danskerne gik ud fra den rigtige grundsætning, at man skulle koncentrere sin ild mod de fjendtlige skibes midte.

Det er da også i denne forbindelse ganske interessant at se, at to år senere i det allerede nævnte søslag ved Lissa den 20. Juli 1866, i hvilket forøvrigt så vel SCHWARZENBERG som RADETZKY tog del, beordrede admiral Tegetthoff derfor sine skibschefer til at anvende *konvergerende skydning* – d. v. s. at ilden skulle rettes mod den midterste del af de italienske skibe.

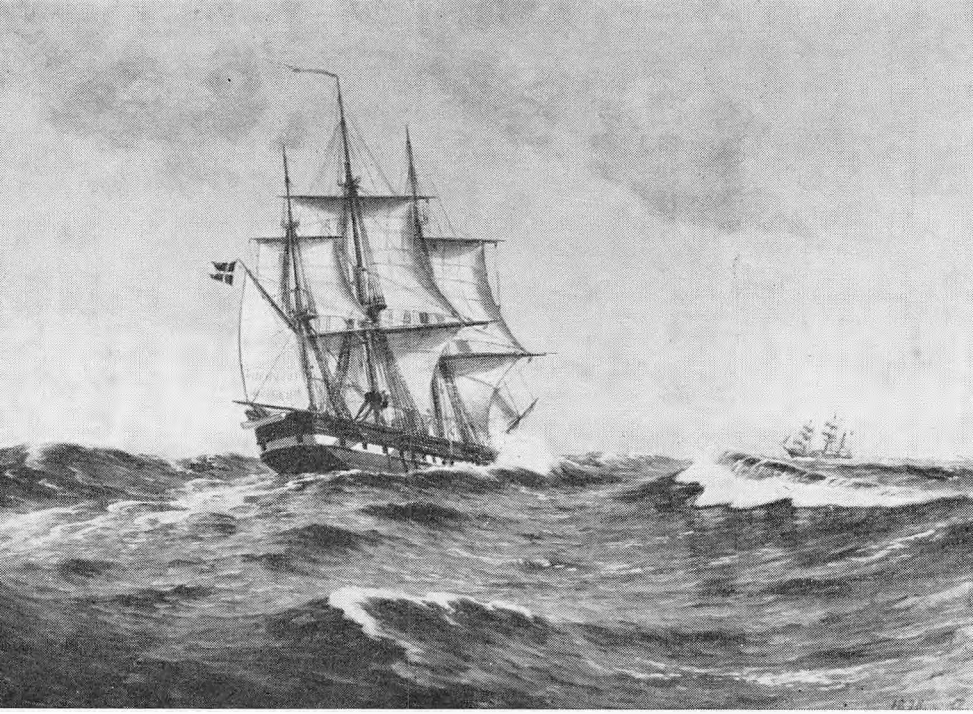
Under datidens søkampe kunne det virke generende for skydningen, hvis krudtrøgen på grund af uheldige vindforhold lå så tæt og lavt hen over vandet, at sigtet fra kanonerne derved blev vanskeliggjort. Denne ulempe, anfører det nævnte østrigske værk videre, undgik danskerne – om ikke helt, så dog i højere grad end østrigerne – ved at skyde langsommere og med større ro, hvorfor deres træfning blev mere sikker, medens på den anden side de østrigske skibe med deres større skudhastighed fik mindre god træfning på grund af dårligere sigte. Også dette så vel som det hensigtsmæssige ved at lade de beslåede sejl gennemvæde inden kampen indgik i Tegetthoffs direktiver før slaget ved Lissa.

Selv om forholdene ved Helgoland og ved Lissa ellers på mange måder var forskellige – dels fordi pansrede skibe i sidstnævnte søslag dannede flådernes hovedstyrker, og dels også fordi der her for første gang i en kamp mellem søgående skibe anvendtes vædringstaktik – er det dog ikke uden interesse at kunne konstatere, at ved Lissa, der med rette regnes for at være et af den senere søkrigshistories epokedannende søslag, drog admiral Tegetthoff nytte af, hvad han to år tidligere havde lært af sin danske modstander i kampen ved Helgoland.

Fra tysk side er kampen ofte blevet fremstillet som en tysk-



Fregatten JYLLAND passerer Skagen. (Maleri af Anton Melbye).



Fregatten JYLLAND for styrbords halse. (Maleri af Carl Locher).

østrigsk sejr – muligvis under indtryk af, at de danske skibe ret hurtigt forlod valpladsen. Tegetthoff, der umiddelbart efter kampen blev udnævnt til kontreadmiral, har imidlertid, som den djærve søkriger han var, åbent erkendt, at sejren ikke var hans. Da man kort efter hans hjemkomst fejrede ham, var der en taler, der udbragte en skål for „Sejrherren fra Helgoland." Tegetthoff rejste sig straks og svarede: „På min fraværende modstanders vegne modtager jeg skålen!"

Endelig bør det nævnes, at Tegetthoffs monument i Pola fik følgende indskrift: *Tapfer kämpfend bei Helgoland – Glorreich siegend bei Lissa – Erwarb er unsterblichen Ruhm – Sich und unserer Seemacht!*

Den danske flådes og i sin tid hele Nordens største og kraftigste panserskib, der blev søsat den 9. Maj 1878, fik til minde om kampen navnet HELGOLAND.

Den 25. Juni 1864 udløb våbenstilstanden, og krigen gik nu ind i sin sidste fase.

I mellemtiden var den østrigske hovedstyrke ankommet til Nordsøen og lå på Elben, men da englænderne modsatte sig, at østrigerne kom østen for Skagen, kunne de danske skibe atter indtage deres blokadepositioner i Østersøen, idet dog en forpoststyrke bestående af panserfregatten DANNEBROG og skruefregatten NIELS JUEL krydsede i Kattegat.

JYLLAND indgik nu atter i eskadren i Østersøens østlige del, men her skete der ikke noget af betydning i krigens sidste del. Nogen tid efter fredsslutningen strøg fregatten omsider kommando den 23. November efter sit mest bevægede og ærefulde togt.

I de følgende år var JYLLAND jævnligt udrustet. I 1866 besejledes om sommeren Østersøen, Nordsøen og Atlanterhavet. I Juli 1868 havde JYLLAND det uheld at rage på grund på nordkanten af Saltholmflakket, men tog ikke skade. Derefter gik togtet til Atlanterhavet med besøg i Lissabon og Cherbourg, og i begyndelsen af Oktober blev Kronstadt anløbet, idet JYLLAND assisterede ved hjemsendelsen af besætning og gods fra den kort forinden ved Harboøre strandede russiske fregat ALEXANDER NEWSKY.

Men allerede den 26. Oktober begyndte et nyt togt, der skulle gå til Middelhavet. Under ophold i Cadiz kom JYLLANDS besætning til at opleve et spansk oprør. Den 5. December – et par dage før den berammede afrejse fra Cadiz – var der givet landlov, og medens de danske orlogsgaster fredeligt nød friheden under Spaniens sol, begyndte der rundt omkring et voldsomt skyderi, og i gaderne blev der rejst den ene barrikade efter den anden. Navnlig gik det hedt til nede ved havnen. Det lykkedes dog – til dels med assistance af den danske konsul – at få landlovsgasterne om bord i god behold, men hele natten var der skyderi i byen. Da det ikke var muligt for den stedlige kommandant at få situationen bragt under kontrol, måtte han til-



llede af en del af besætningen om bord i fregatten JYLLAND 1864. Man ben ellige, stærkt koffardiprægede uniformering. Som hovedbeklædning ses forti atroshuer" med kvast og navnebånd isprængt enkelte kasketter, som blev bå de faste fra *Holmens faste Stok.*

kalde assistance, der allerede den følgende morgen arriverede i form af nogle spanske kanonbåde, som gjorde klar til at bombardere byen.

Foruden JYLLAND lå der en fransk og en italiensk fregat på reden, og de tre skibschefer trådte nu sammen og opfordrede i fællesskab de stridende parter til at indgå en våbenhvile, hvorunder man ville bringe de mange udlændinge, der befandt sig i byen, i sikkerhed. Både kommandanten og oprørerne indvilligede heri, og da det sikreste sted var de udenlandske orlogsmænd, sejlede disses fartøjer en strøm af flygtninge med deres rørlige ejendele fra havnen og ud til skibene. Godt et halvt hundrede mennesker – „mest Fruentimmer og Børn" som chefen

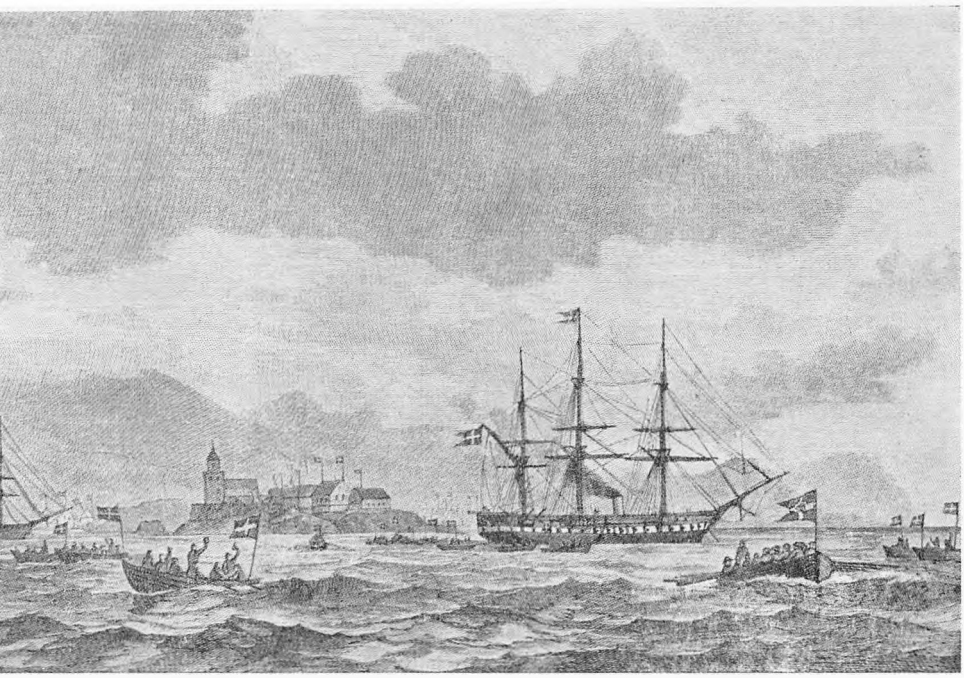


Officerer om bord i en dansk fregat 1864. Uniformen var dengang efter fransk mønster. Billedet, der tidligere fejlagtigt har været angivet som fotografi af JYLLANDS officerer, viser officersbesætningen om bord i søsterskibet SJÆLLAND. Officeren, der læner sig til kanonen, er kommandørkaptajn, senere admiral C. E. van Dockum, der i 1864 var eskadrechef i blokade-eskadren i Østersøens østlige del, i hvilken eskadre JYLLAND indgik før og efter Kampen ved Helgoland.

skrev i sin rapport – søgte ly under Dannebrog om bord i JYLLAND.

Ved våbenhvilens afslutning indledtes underhandlinger mellem de „krigsførende parter", og den danske konsul, der var en af byens mest betydende mænd, spillede her en vigtig rolle som mægler i striden. For at støtte ham i det vanskelige hverv med at berolige og forlige de ophidsede spanske gemytter blev en løjtnant, en læge og seks af fregattens orlogsgaster stillet til hans disposition som en slags livvagt.

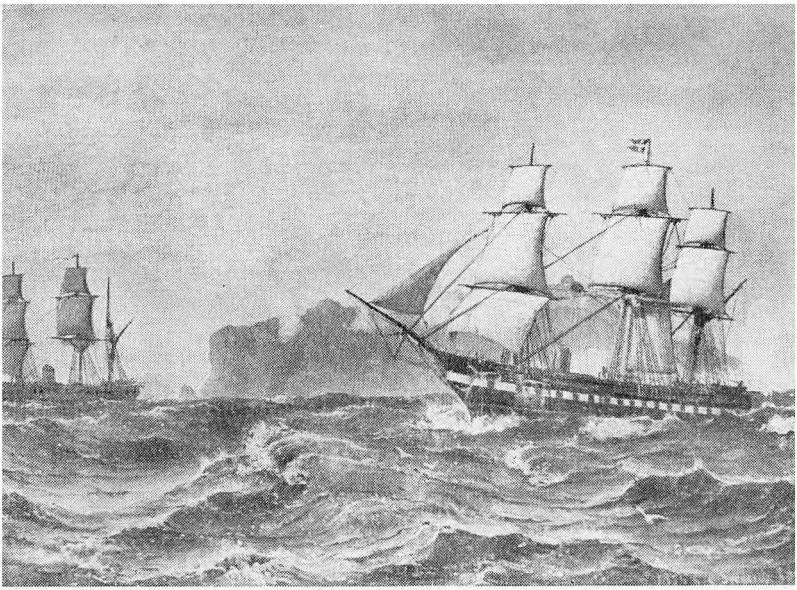
I sin rapport om begivenhederne indberettede chefen, at „under de første og mest kritiske Forhandlinger førtes vort Flag af



Kong Christian IX går i land fra fregatten JYLLAND på Thorshavns red under Islandsrejsen 1874.

en Officer og Folk fra Fregatten foran en Deputation af Konsuler på deres Vandringer frem og tilbage gennem de barrikaderede Gader." Begge parter respekterede det danske orlogsflag som neutralt – og med sin livvagt kunne konsulen uden at lide overlast fortsætte sin mæglende virksomhed, der tilsidst endte med en overenskomst, som tilfredsstillede begge de stridende parter.

Den 15. December var roen genoprettet, og de udlændinge, der havde søgt tilflugt om bord, kunne atter gå i land. JYLLAND fortsatte derefter sit togt, hvis næste mål var Grækenland. Hellenernes konge, Georg I, der var næstældste søn af Kong Christian IX, havde været dansk søkadet i årene 1860–63, og de danske orlogsskibe, der senere besøgte Grækenland, blev derfor altid her modtaget med stor gæstfrihed.* Ret hyppigt – ofte hvert andet år – var et dansk orlogsskib helt op til 1. Verdens-

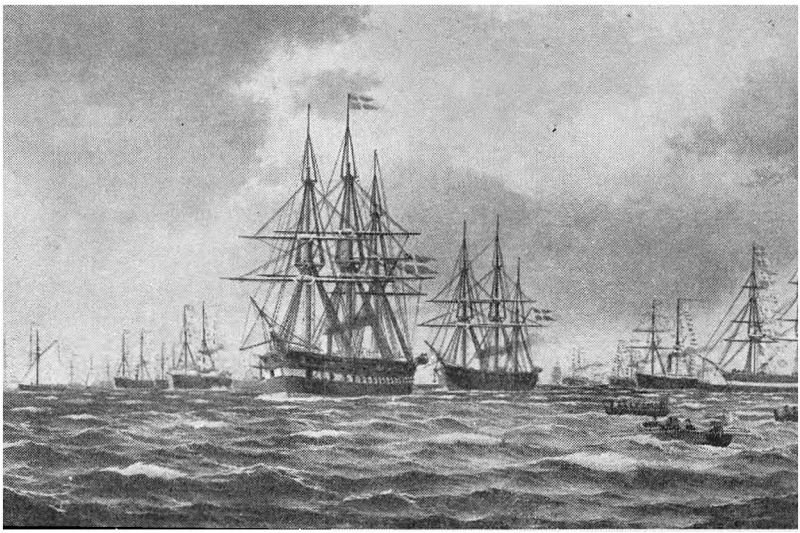


ten JYLLAND og i baggrunden korvetten HEJMDAL udfor Vestmanøerne under l togtet til Island 1874. (Maleri af C. F. Sørensen).

krig på vintertogt i Middelhavet, og det var efterhånden blevet tradition, at Julen og Nytåret tilbragtes i Piræus, Athens havnestad, hvorfra der arrangeredes udflugter for besætningerne til Akropolis og andre mindeværdige steder.

På hjemrejsen anløb JYLLAND Neapel og tog her billedhuggeren Herman Bissens efterladte værker om bord for at bringe dem til København. Også dette var lidt af en tradition – i 1830-erne og 1840-erne havde fem danske orlogsskibe på deres Middelhavstogter deltaget i hjembringelsen af Thorvaldsens kunstværker fra Italien. Mest bekendt af disse er fregatten ROTAS allerede nævnte togt i 1838 under kaptajn H. B. Dahlerup, hvor Thorvaldsen selv medfulgte på hjemrejsen.

* Prins Wilhelm, der var den første i den lange række af kongelige prinser, der uddannedes som søkadet, fik i 1863 Kong Frederik VII's tilladelse til som Georg I at måtte modtage den græske nationalforsamlings valg til „Hellenernes Konge".



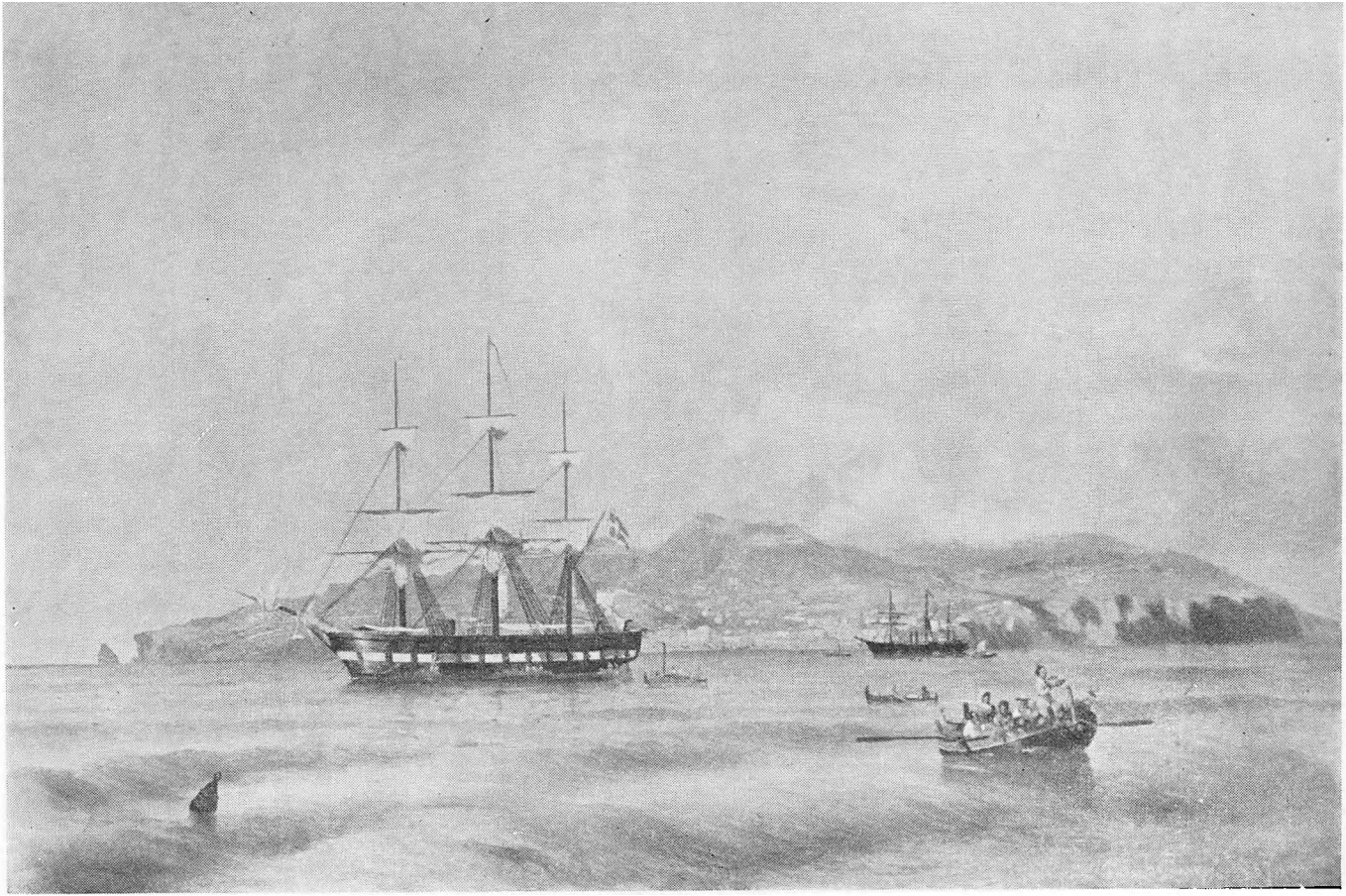
tten JYLLAND og korvetten HEJMDAL ankommer til København efter kongetog Island 1874.

I sine velmagtsdage gjorde JYLLAND ialt 18 togter – heraf fem til Vestindien og to som kongeskib. Mest bekendt af kongetogterne er Christian IX's rejse til Island i 1874 i anledning af Sagaøens Tusindårsfest. To år senere – i 1876 – gik kongerejsen til Kronstadt og St. Petersborg. I årene 1883–85 fik fregatten et større hovedeftersyn, men kom derefter kun ud på to togter.

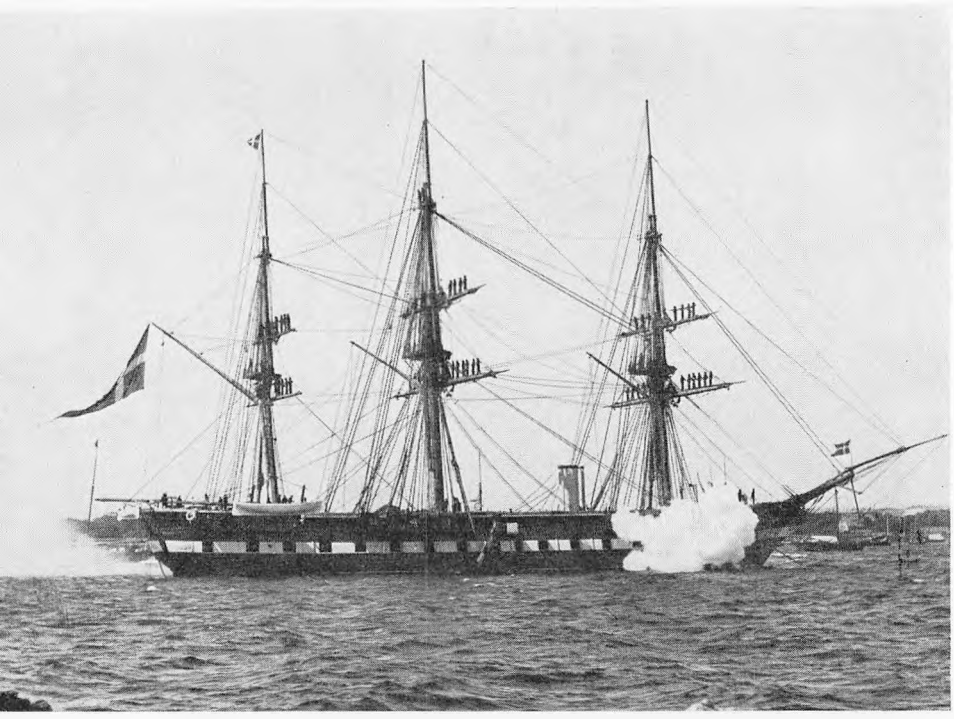
JYLLANDS sidste orlogstogt gik til Vestindien i vinteren 1886–87. Den daværende Prins Carl – Norges senere Kong Haakon VII – deltog i dette togt som frivillig lærling som indledning til sin senere uddannelse som søofficer.

I 1892 deklasseredes JYLLAND til exercer- og kaserneskib og henlå som sådant i Flådens Leje, indtil den udgik af Flådens tal den 14. Maj 1908, hvorefter den blev solgt til ophugning. Køberen var et tysk firma.

Dette blev dog nogle gode danske mænd for broget, og de besluttede at gribe ind. Det var i sidste øjeblik, idet en tysk



Fregatten JYLLAND til ankers udfor Funchal på Madeira 1887. Den øverste halvdel af skorstenen er firet ned.
(Maleri af C. F. Sørensen).



Fregatten JYLLAND mander ræer og saluterer ved Kong Christian IX's besøg om bord på Københavns inderred ved afslutningen af fregattens sidste togt.

slæbebåd allerede var ankommet til København for at hente fregatten. Tyskerne ønskede imidlertid ikke at tabe på foretagendet, så de skruede prisen op, da de mærkede, at man af nationale grunde ønskede at købe skibet tilbage.

Alligevel lykkedes det ved personlig offervilje og hurtigt initiativ fiskeriinspektør, mag. scient. *Christian Løfting* og overingeniør *Carl Holtermann* at fremskaffe tilstrækkelige midler til at redde den gamle fregat fra den tort, det ville have været at blive ophugget af sine tidligere modstandere. Der blev derefter dannet en komité til fregatten JYLLANDS bevarelse, og en landsindsamling sattes igang.

Forlængst var maskineriet blevet udtaget og solgt som gammelt jern, ligesom den stolte fregatrejsning var blevet kasseret. For at pynte lidt på det bare skrog fik man derfor i 1909 ved Fre-

derikshavns Værft korvetten DAGMARS skorsten, master og rigning, der endnu var bevaret, opsat om bord i fregatten. Denne korvetrejsning virkede selvfølgelig noget spinkel i JYLLAND – men det synede da i hvert fald af skib.

For at indtjene yderligere midler til støtte for sin fortsatte bevarelse, blev JYLLAND i de følgende år anvendt som udstillingsskib – i 1909 under Landsudstillingen i Århus – i 1910, da fregatten lå ved Langelinie i København, husede den en aeronautisk udstilling, og senere havde foreningen „Dansk Arbejde" arrangeret en flydende vandreudstilling om bord. På dette „togt" besøgte JYLLAND, der blev slæbt fra sted til sted, 14 danske provinshavne.

Det var dog til trods herfor kun småt med sagens økonomiske side, og man overvejede derfor alvorligt at måtte lade fregatten ophugge – dog selvfølgelig på et dansk værft.

Men ved at interessere godsejer *E. Schou,* Palsgaard ved Juelsminde, for fregattens fortsatte bevarelse, lykkedes det atter at redde JYLLAND. I August 1912 købte godsejeren fregatten og lod den opankre ud for Juelsminde. Her afholdtes der den 9. Maj 1914 – på 50-årsdagen for Slaget ved Helgoland – en smuk veteranfest, hvortil godsejer Schou først og fremmest havde indbudt alle veteranerne fra slaget – og det var på hint tidspunkt ikke så få. Dernæst deltog Flådens øverste myndigheder og forretningsudvalget for komitéen til fregattens bevarelse samt en del prominente gæster, hvoriblandt professor *Vilhelm Andersen* og digteren *Axel Juel.* Gæsterne fra København blev ved indbyderens foranstaltning sejlet til Juelsminde om bord i en af Det forenede Dampskibsselskabs passagerbåde, der under overfarten eskorteredes af to undervandsbåde, af hvilke den ene var under kommando af premierløjtnant *Prins Axel.*

Ved ankomsten til Juelsminde, der var flagsmykket, blev der afgivet salut fra JYLLAND, og den lange og smukke festdag afsluttedes med et fyrværkeri om bord i fregatten. Det blev en uforglemmelig dag for de gamle veteraner, der alle var dybt bevægede, ja flere endda så stærkt, at de græd af glæde.

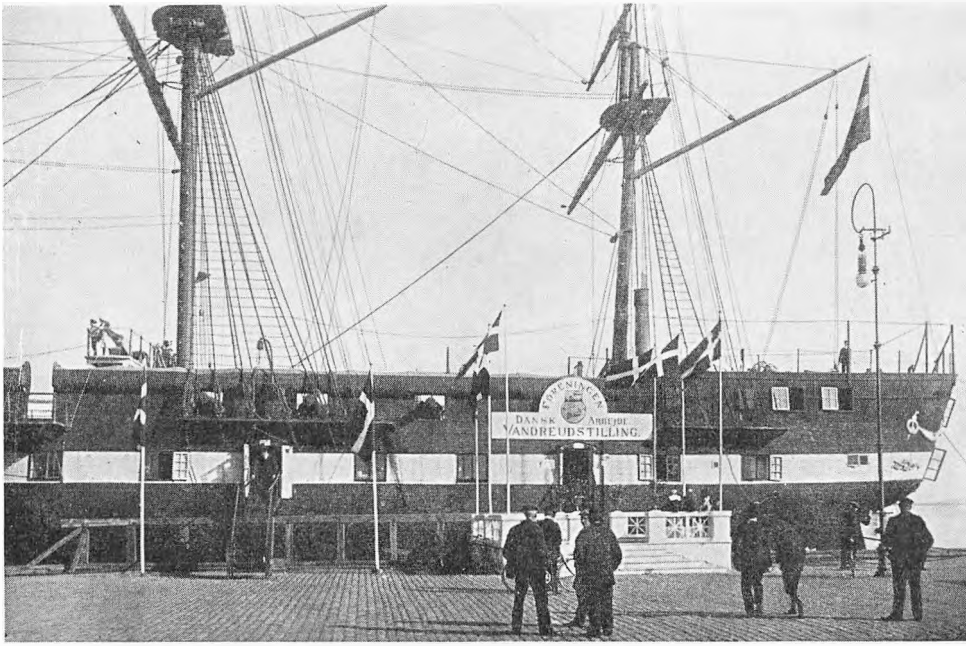
Fregatten lå nu i Sandbjerg Vig ved Juelsminde, til den kort efter 1. Verdenskrigs udbrud fik station i Nørre Sundby. Godsejer Schou havde nemlig oprettet en radiotelegrafistskole om bord, og da man under krigen havde brug for en radiostation i Nørrejylland, stillede han fregatten til disposition for Søværnet.

JYLLAND kom derved en tid under Marinen og førte her igen det gamle orlogsflag. Under opholdet i Nørre Sundby var fregatten tillige kaserneskib for en vagtstyrke på et halvt hundrede landsoldater, hvis opgave var bevogtning af broerne over Limfjorden.

Efter krigen blev JYLLAND atter ankret op ved Juelsminde. I August 1920 holdt godsejer Schou her igen en smuk veteranfest, hvortil veteraner fra det med moderlandet nylig genforenede Sønderjylland var specielt indbudt. Under festlighederne blev det meddelt, at JYLLAND – skønt fregatten nu ikke længere var under Søværnet – havde fået Kongens tilladelse til at føre orlogsflag.

Ved godsejer Schous død i 1925 påtænkte arvingerne at lade fregatten ophugge – men fiskeriinspektør Løfting og overingeniør Holtermann arbejdede stadig med ildhu for dens bevarelse, og det lykkedes dem ved imødekommenhed fra statsminister *Stauning* og Marineministeriet at få Søværnet til atter at overtage JYLLAND, der derefter blev slæbt fra Juelsminde til Holmen.

Der dannedes nu i 1926 en ny komité, „Komitéen til Fregatten JYLLAND's Bevarelse", som det ved et ihærdigt arbejde lykkedes at få indsamlet så mange penge, at man kunne påbegynde en grundig restaurering af det gamle skib. Også staten trådte efterhånden til, idet den ved en ministeriel skrivelse af 13. Juni 1934 påtog sig fregattens vedligeholdelse i 50 år fra 1930 at regne. Pengene hertil skulle imidlertid tages fra Flådens vedligeholdelseskonto, men da denne allerede var hårdt spændt, er det forståeligt, at de midler, som Søværnet mente at kunne stille til disposition, kun var de allernødtørftigste. Yderligere dannede komitéen derfor i 1936 et støtteselskab, „Fregatten JYL-



Fregatten JYLLAND med foreningen Dansk Arbejdes Vandreudstilling om bord 1910. Man bemærker den spinkle rejsning, der oprindelig havde været korvetten DAGMARS.

LAND's Venner", der ved kontingenter og indsamlinger skulle søge at skaffe supplerende midler.

Først fik skroget en hovedreparation – senere tog man fat på rejsningen, der skulle forfærdiges som fregatrigning efter de originale tegninger, og da 2. Verdenskrig brød ud, var arbejdet trods alt nået et godt stykke frem. I mellemtiden havde man for at støtte sagens praktiske og økonomiske side taget fregatten i brug som logiskib for provinsbørn under deres ferieophold i København. Til denne ende blev fregatten hvert forår fra 1935 fra sit vinterhi i Flådens Leje slæbt syd på i Københavns havn til kajen ved Islands Brygge lige sønden for Langebro.

Midt i byen, synlig for alle, der passerede over broen, lå JYLLAND her sommer efter sommer og gjorde god nytte, samtidig med at den livede op i havnebilledet. I krigsårene forblev JYLLAND dog liggende ved Islands Brygge hele året, og efter krigen lå den nogle enkelte somre i Christianshavns Kanal ved Bodenhoffs Plads.



Fregatten JYLLAND under restaureringen med isatte undermaster. Når datidens store sejlkrigsskibe i sin tid med læsejlene sat i ugevis lå i passaten, havde topsgasterne døgnet rundt deres faste tilhold i de store mærs. Deres arbejde bestod i forskelligt skibsarbejde ved sejl og rundholter i den øverste del af rejsningen, og det var under deres værdighed at begive sig ned på dækket. De havde deres køjer med i mærsene og sov her på deres frivagt, og deres forplejning m. v. hejste de op i pøse, ligesom de firede affald m. v. ned til bestemte tider.

Men krigsårene og den nærmeste tid derefter havde taget hårdt på den gamle orlogsmand. Ikke mindst vel fordi den i vinteren 1944–45 husede tyske flygtninge og derefter en kort tid blev

anvendt som logiskib med „indkvartering" af engelsk militær. Der havde i hele krigsperioden og de påfølgende år ikke været hverken tid eller råd til at holde den ordentligt vedlige, og efterhånden mente man, at det af hensyn til brandfaren og de sanitære forhold nu ikke længere var forsvarligt at lade den huse provinsskolebørnene, der ofte i et antal af op til 500 sov om bord inden for dens gamle egetræssider. I 1950 ophørte institutionen „Provinsbørns Ferieophold i København" derfor at benytte fregatten.

Efter krigen havde alle Søværnets kræfter naturligvis først og fremmest måttet sættes ind på Flådens genopbygning, og det er forståeligt – omend beklageligt – at JYLLAND i denne periode kom i anden – eller måske rettere sagt først i tredie række.

En nat i December 1947 sank fregatten endda i Flådens Leje. Det var dog ikke, fordi den var sprunget læk. Skroget under vandet var ved hovedreparationen blev sat i god og forsvarlig stand. Det var simpelthen en fejlbetjening af lænsesystemet, hvorved en søventil en dag efter lænsning ikke var blevet forsvarligt lukket eller var blevet stillet forkert, så ventilen i stedet for at afspærre for vand fra søen, lod dette strømme ind i skibet, som man den næste morgen fandt krænget halvt over og stående på bunden.

Storm og strid og også politisk modvind havde JYLLAND klaret – men mod dumheden kæmper jo som bekendt selv guderne forgæves. Skønt fregatten således var ganske uskyldig i denne hændelse og straks efter blev hævet, kunne det selvfølgelig ikke undgås, at mange fik det forkerte indtryk, at den var „rådden" i bund og grund.

At det derimod ikke stod så godt til over vandlinen, var en anden sag. Men intet træskib kan tåle at ligge udsat for vind og vejr i årtier uden pasning og vedligeholdelse med kalfatring af dækket og maling og tjæring af skroget over vandet. Tillige skal der regelmæssigt udluftes om læ og alt træværk med råd fjernes og erstattes. Intet af dette var blevet gjort. Og lidt efter lidt satte vanrøgten nu sine umiskendelige spor.

I 1950, da provinsskolebørnenes indlogering ophørte, begyndte man derfor officielt at undersøge mulighederne for at komme af med JYLLAND. Et salg til ophugning ville dog næppe kunne have indbragt mange penge – tværtimod var der så få værdier i fregatten, at man måske endda måtte regne med at komme til at betale for en ophugning – bl. a. fordi gallionsfiguren og ornamenteringen agter samt et stykke af batteriet uskadt skulle udtages og opbevares til senere opstilling ved det kommende orlogsmuseum.

Forskellige forslag om efter udtagningen af den nævnte ornamentering m. v. at give JYLLAND et værdigt endeligt ved at sænke den med kanonild eller opbrænde den ude til havs, måtte naturligvis afvises, da eventuelle vragrester kunne være en alvorlig fare for sejladsen.

På dette tidspunkt lykkedes det imidlertid „Fregatten JYLLANDS Venner" at skabe interesse for at gøre endnu et forsøg på at redde den gamle fregat, og i 1952 dannedes „Fællesudvalget til Fregatten JYLLANDS Bevarelse" bestående af:

Selskabet Fregatten JYLLANDS *Venner,*
Marineforeningen,
Marinehistorisk Selskab – og
Turistforeningen for Danmark.

Fællesudvalget, der valgte turistchef *Mogens Lichtenberg* og assurandør *Fr. Hedemann* henholdsvis til formand og næstformand, fik ved henvendelse til Forsvarsministeriet dette til at udsætte den påtænkte „realisation" af fregatten indtil videre, samtidig med at man lod et sagkyndigt råd besigtige JYLLAND for at få et skøn over, hvad en istandsættelse ville omfatte. Undersøgelsen viste, at bunden som allerede nævnt stadig var god, men fra vandlinien og op til lønningerne fandtes der adskillige steder med ret udbredt råd, ligesom dækkene var i dårlig forfatning.

Midler til en fuldstændig istandsættelse mente Fællesudvalget dog ikke at kunne fremskaffe selv ved en stort anlagt landsindsamling. Man regnede her kun med at kunne indsamle omkring halvdelen af beløbet og henstillede derefter til regeringen på forskellige måder – bl. a. ved bevillinger til nødhjælpsarbejder for arbejdsløse skibstømrere og ved tipsmidler og direkte tilskud m. v. at hjælpe med til at fremskaffe det resterende beløb, idet der samtidig – i henhold til det i 1934 givne løfte – skulle træffes en fast ordning m. h. t. fregattens fremtidige vedligeholdelse.

Et vigtigt spørgsmål, der allerede ved Fællesudvalgets første møder blev taget op til drøftelse, var fregattens placering efter istandsættelsen.

I begyndelsen var det næsten en selvfølge, at den skulle anbringes i København eller hovedstadens nærmeste omegn, idet der bl. a. fremsattes følgende forslag:

1. Som Københavns vartegn i Flådens Leje ved Hønsebroen.
2. I Lystbådehavnen ved Langelinie, idet man vidste, at Københavns Havnevæsen havde planer om at nedlægge Lystbådehavnen i løbet af den nærmeste fremtid.
3. Ved Langelinie lige norden for Lystbådehavnen.
4. I Børsgraven ved Havnegade.
5. I Charlottenlundfortets voldgrav i forbindelse med et orlogsmuseum på fortets grund. Denne anbringelse ville dog blive meget kostbar, idet den krævede gravning af en midlertidig kanal fra Sundet og ind til voldgraven.

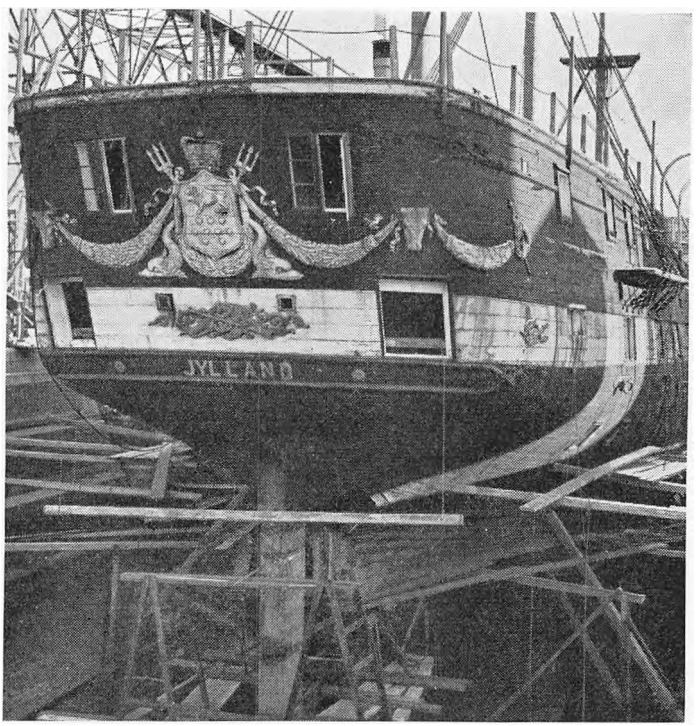
Endvidere diskuterede man, hvorvidt fregatten skulle bevares flydende eller hvilende på cement i en slags dok beskyttet mod høj- og lavvande af en cementeret vold lidt fra skibssiden.

Situationen ændrede sig nu lidt efter lidt til det bedre, ikke mindst fordi Nationalmuseet i 1957 begyndte at interessere sig for fregattens bevarelse.

Det var især museets daværende direktør, professor, dr. phil.

Johannes Brøndsted, der som rigsantikvar gik meget stærkt ind for, at man burde bevare fregatten så vel af nationale som af kulturhistoriske grunde.

Fra forskellige af landets provinsbyer udtaltes der nu tillige ønske om at få fregatten. Det blev bl. a. gjort gældende, at JYLLAND gennem sit navn hørte hjemme i en jysk søkøbstad. Også fra skovbrugets side vistes der gennem *Skovhistorisk Selskab,* der nu trådte ind i Fællesudvalget, stor interesse for sagen. Man pegede her på den historiske forbindelse mellem Flåden og vore egeskove. Efter Flådens Ran i 1807 var der på Kongens bud blevet foretaget udstrakte plantninger af egeskov forskellige steder i landet. Selv om det dengang ville vare mange år,



Fregatten JYLLAND i Orlogsværftets tørdok under restaureringen i 1930erne.

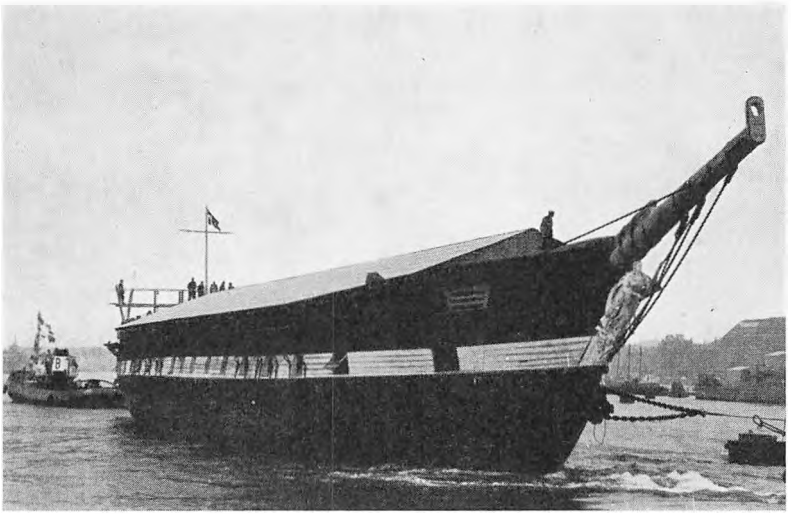


Fregatten JYLLAND ved Islands Brygge som logiskib for provinsskolebørn.

før disse ege kunne blive tjenlige til skibbygning, var det dog en fremsynet „skovpolitik", og adskillige værdifulde egeplantninger rundt om i landet – bl. a. i Folehaven ved Rungsted – står i dag som et smukt minde herom. Det blev netop gjort gældende, at nogle af disse ege, der var plantet til Flåden, burde benyttes til restaureringen af JYLLAND.

Desuden interesserede Skovhistorisk Selskab sig for den enestående velbevarede tilstand, som JYLLANDS bundkonstruktion befandt sig i nu hundrede år efter fregattens bygning.

Nationalmuseet kunne naturligvis ikke overtage JYLLAND med forpligtelse til at afholde den store bekostning ved istandsættelsen. Men såfremt Fællesudvalget kunne skaffe de fornødne midler, ville der måske vise sig en mulighed for at kunne overtage den efter istandsættelsen og derefter afholde de løbende udgifter ved den fortsatte vedligeholdelse.



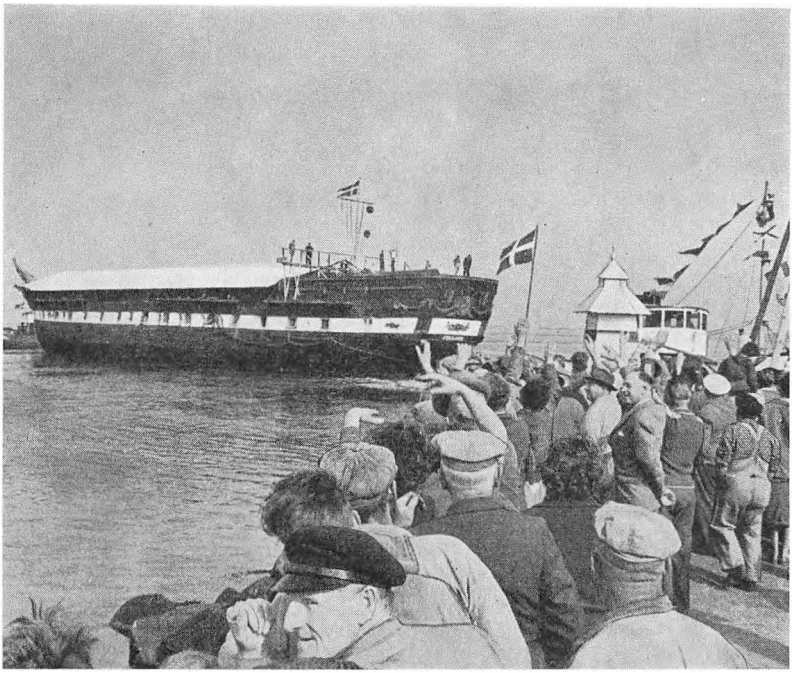
Den 20. September 1960 stod fregatten JYLLAND ud fra Flådens Leje på vej til Ebeltoft.

I 1958 søgte og fik Fællesudvalget Justitsministeriets tilladelse til afholdelse af et landslotteri. Omend det økonomiske udbytte ikke helt svarede til forventningerne, fik man dog så store midler til rådighed, at man kunne foretage nogle højst nødvendige foranstaltninger til sikring mod yderligere forfald. En del af ballasten blev således udtaget for at lette skibet, og efter at Orlogsværftet på eget initiativ havde udtaget masterne, blev der over hele skibet lagt et tag til beskyttelse af dæk og skrog mod vejr og vind.

Af de byer, der havde meldt sig som liebhavere til fregatten, stod valget tilsidst mellem Frederikssund og Ebeltoft.

I 1960 afholdtes på Helgolandsdagen den 9. Maj en „mærkedag". De herved indkomne midler svarede vel på grund af forskellige mindre heldige omstændigheder heller ikke helt til de stillede forventninger, men indbragte dog et antageligt beløb.

Efterhånden var der nu alligevel skabt et så realistisk grundlag for JYLLANDS bevarelse, at professor Brøndsted i sommeren 1960 efter nøje afvejning af alle forhold kunne træffe bestem-



Den 21. September 1960 ankom fregatten til Ebeltoft, hvor en kreds af borgere kort tid efter stiftede „Fregatlauget af 1961" til støtte for JYLLANDS bevarelse.

melse om, at fregatten skulle til Ebeltoft. Medvirkende hertil var ikke alene navnet JYLLAND og placeringsmulighederne, men også de forskellige tilbud om økonomisk støtte, der var blevet afgivet fra jysk side, såfremt valget faldt på denne by.

Et problem var dog slæbningen over Kattegat. Den skulle foregå under de gunstigst mulige vejrforhold, og inden efteråret for alvor satte ind. Mange advarende røster hævede sig – skibet ville arbejde i søen og springe læk – eller trækket i slæbetrossen ville rive det gamle skrog i stykker – i hvert fald måtte farten være så ringe, at man let risikerede at få dårligt vejr undervejs. Men alle disse forudsigelser blev ynkelig gjort til skamme. Til at begynde med gik slæbebåden frem for små omdrejninger, men da alt viste sig at være i skønneste orden,

og fregatten ikke trak en dråbe vand mere end normalt, blev omdrejningerne sat op, og med en fart på 7 knob ankom JYLLAND langt tidligere til sit bestemmelsessted end forventet.

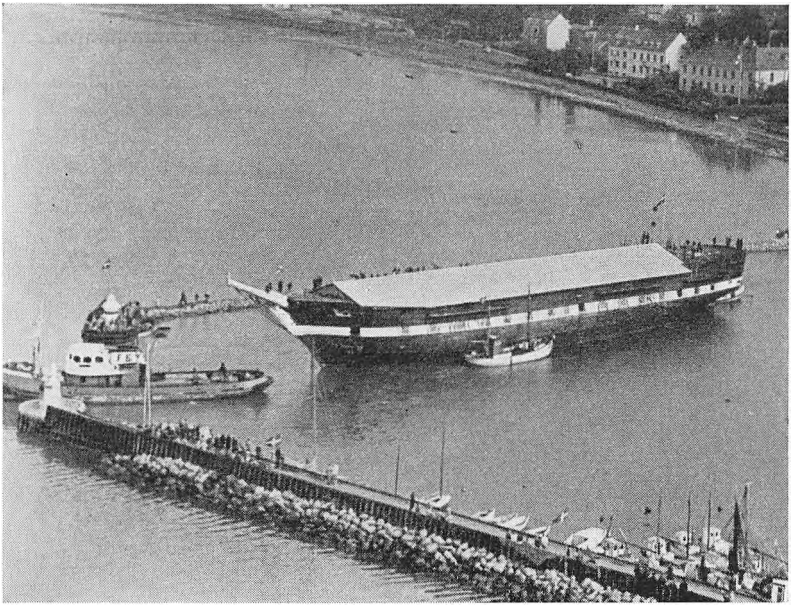
På rejsen var JYLLAND, der førte orlogsflag, bemandet med hjemmeværnsgaster fra Det maritime Hjemmeværn. Slæbningen blev foretaget af Det forenede Bugserselskab, hvis skibsinspektør, kaptajn *Vilandt*, der var om bord i JYLLAND, havde ledelsen og ansvaret for overfarten. Trods den uberegnelige risiko havde bugserselskabet givet et meget favorabelt tilbud på slæbningen, men da denne var vel overstået, og alt var gået glat og uden uheld, blev regningen tilmed annulleret som selskabets bidrag til fregattens bevarelse.

Efter ankomsten til Ebeltoft blev JYLLAND „bragt til ro" i det udgravede leje i havnen og forsvarligt fortøjet, og arbejdet på dens istandsættelse tog omgående sin begyndelse.

Når istandsættelsen er tilendebragt, vil fregatten JYLLAND, så vidt det er gørligt, være bragt tilbage til sin oprindelige skikkelse. Maskineriet vil dog ikke kunne installeres, og en del kanoner vil mangle – men i det store og hele vil fregatten fremtræde, som den var i sine unge dage og give et levende indtryk af datidens skibe og et begreb om forholdene om bord.

I vore smukke frilandsmuseer og Nationalmuseets øvrige afdelinger landet over har vi bevaret bygninger og genstande for at vise, hvorledes vore forfædre gennem tiderne har levet og virket i by og på land – i fregatten JYLLAND vil man kunne se, hvorledes vore forfædre har levet om bord – på dæk og batteri og på banjer.

Den stolte rejsning med masternes himmelstræbende bramstænger vil sammen med de brede ræer og alt det indviklede tovværk give den besøgende en anelse om, hvad der krævedes af datidens sømænd, når fregatten i frisk vejr hev over under pres af sejl, og besætningen entrede til vejrs for at rebe – eller når folkene i en kold og mørk vinternat i overhandigt vejr lå på maven ude på ræerne og arbejdede for at bjerge og beslå de



Fregatten JYLLAND i Ebeltoft, hvor den nu hver sommer er åben for besøgende. Medregnet 1964 har den ialt haft over 160.000 betalende gæster om bord.

tunge og stivfrosne sejl med det brølende hav dybt under sig. Hver mand med den ene hånd for skibet, som det hed – og med den anden for sin egen sikkerhed.

Det var dengang, der var mandfolk af jern i skibe af træ. Da JYLLAND den 20. September 1960 stod Sundet ud, glimtede det fra kanonmundingerne inde på Kronborgs grønne bastioner, og de dumpe drøn fra salutskuddene rungede i den disede septemberdag tungt og langt ud over vandet.

Talrige gange og under de mest forskellige vilkår og omstændigheder havde Kronborg nu gennem hundrede år set den gamle fregat stå Sundet ud. I krig og i fred – under kongeflag og under vimpel – med orlogsflag og med handelsflag – på vej til Vestindien eller nord på mod Island – for egen kraft med sejl og maskine eller på slæbetov – en gang som moderne orlogsmand og nu på det sidste som national relikvie ...

Det kunne vare måneder eller måske tage mange år, men hidtil var der altid kommet en dag, hvor JYLLAND atter viste sig og igen stod Sundet ind. Det var, som om den gamle svane hver gang trofast søgte hjem til sin rede i Flådens Leje.

Men denne gang var det sidste gang, JYLLAND stod Sundet ud – denne gang vender JYLLAND ikke tilbage.



Fregatten JYLLAND saluterer Kronborg.
(Malet af marinemaleren Chr. Benjamin Olsen på platte fra *Den kongelige Porcelainsfabrik*, 1926).

Fregatten JYLLANDS togter

(KD = Kommandør. OK = Orlogskaptajn)

1.	1862.	15/5 –15/8.	Kadetskib. Øster- og Nordsøen, Færøerne, London. (OK *E. Suenson*).
2.	1864.	22/1 –23/11.	Krigsudrustning. Øster- og Nordsøen. (OK *P. C. Holm* til 22/8, derefter OK *F. L. F. Sommer*).
3.	1866.	7/5 –10/11.	Øster- og Nordsøen, Leith, Plymouth, Madeira, Cadiz og Lissabon. (OK *O. C. Pedersen*).
4.	1868.	30/5 –22/10.	Østersøen. Under eskortering af kongeskibet SLESVIG 27/7 med den danske og den svenske konge om bord fra Klampenborg til Malmø raget på grund på nordsiden af Saltholm Flak. 29/7 kom flot. Da skibet ikke havde taget skade, fortsattes togtet: Øster- og Nordsøen, Lissabon, Cherbourg og Kronstadt – se side 35. (KD *F. Frølich* til 1/8, derefter KD *O. C. Pedersen*).
5.	1868–69.	26/10–15/4.	Cadiz, Piræus, Neapel, Algier, Cartagena, Plymouth og Cowes – se side 35–40. (KD *A. C. Schultz*).
6.	1871.	1/6 –19/10.	Østersøen, Færøerne, Cadiz, Portland og Cowes. (KD *A. R. Hedemann*).
7.	1871–72.	22/10–30/3.	Plymouth, Cadiz, Dansk Vestindien, Venezuela, Porto Rico og Plymouth. (KD *J. P. Schultz*).
8.	1874.	17/7 –31/8.	Kongerejse til Færøerne, Island (Tusindårsfesten) og Leith. (KD *R. C. M. Brunn*).
9.	1874–75	27/10–31/3.	Nordsøen, Portsmouth, Madeira, Dansk Vestindien, Puerto Plata (San Domingo) og Plymouth. (KD *C. W. Schønheyder*).
10.	1875.	21/5 –23/8.	Eskorterede den svenske konge fra Hälsingborg til København. Plymouth, Madeira og Cherbourg. (KD *E. Duntzfeldt*).
11.	1876.	1/6 –31/8.	Kongerejse til Rusland med den danske og den græske konge. Kronstadt, Björkösund og Bornholm. (KD *E. F. Krieger*).
12.	1876–77.	16/10–28/3.	Plymouth, Cadiz, Madeira, Dansk Vestindien, Venezuela og Cowes. (KD *F. E. A. E. Lund*).
13.	1877.	1/6 –31/8.	Leith og Stockholm. (KD *J. S. C. Albeck*).
14.	1880.	1/6 –10/9.	Southampton, Madeira, Plymouth. Eskorterede Kongen (kongeskibet DANNEBROG) til Kronstadt. (KD *H. G. F. Garde*).
15.	1880–81	1/11– 9/4.	Plymouth, Cadiz, Dansk Vestindien, Cowes og Mandal. (KD *J. Schoustrup*).
16.	1881.	1/6 –31/8.	Southampton og Ferrol. (KD *L. C. Braag*).
	1883–85.		Hovedeftersyn.

17. 1886.	1/6 –31/8.	Nordsøen, Leith. (KD *P. H. Braëm*).
18. 1886–87.	1/11– 4/4.	Plymouth, Cadiz, Madeira, Dansk Vestindien, Falmouth og Southampton. (KD *M. A. C. C. Wulff*).

JYLLANDS navneforgængere i Flåden

Fregatten JYLLAND er det fjerde skib i Flåden, der har båret dette navn. Alle de tre navneforgængere var 70-kanons orlogsskibe med 24-pundige kanoner på underste batteri som det sværeste kaliber.

De tre orlogsskibe havde hoveddata, der meget nær var ens:

Længde	164′ – 167′0″.
Bredde	43′ – 44′6″.
Dybgående	20′ – 20′6″.

1. Orlogsskibet JYLLAND (IYDLAND), søsat 1704. 520 mand.

Udrustet næsten hvert år under Den store nordiske Krig (1709–20).

I September 1710 mistede JYLLAND sine master under en storm i Østersøen og måtte sammen med flere andre havarister sendes til København for reparation, hvorfor skibet ikke kom til at deltage i Slaget i Køge Bugt den 4. Oktober, hvor DANNEBROGE sprang i luften. I 1712 var JYLLAND – bl. a. sammen med fregatten LØVENDALS GALEJ, der var under lieutenant Peter Wessels kommando – i avantgarden i Gyldenløves flåde.

Udrangeret 1728.

2. Orlogsskibet JYLLAND (IYDLAND), søsat 1739. 550 mand.

Var kun udrustet nogle få gange.

Udrangeret 1755.

3. Orlogsskibet JYLLAND, søsat 1760. 667 mand.

Dette skib blev ligeledes kun udrustet nogle få gange og var i vinteren 1800–01 allerede bestemt til ophugning, da man under den optrækkende konflikt med England bestemte sig til at omdanne det til blokskib.

I Marts 1801 blev JYLLAND, der som blokskib var uden rejsning, udlagt i Kongedybets vestlige side mellem Prøvestenen og Trekroner som skib nr. 5 sydfra i den danske linie. Med en armering, der var reduceret til 54 kanoner – hvoraf de sværeste var 24-pundige – og en besætning på 425 mand – deltog blokskibet JYLLAND her med kaptajn E. D. Branth som chef i Skærtorsdagsslaget på Reden den 2. April 1801.

JYLLAND, der med sine 41 år var det ældste skib i den danske linie, havde efter 4 timers kamp ingen brugbare kanoner tilbage, og skibet selv var nærmest et vrag. Det lykkedes en del af besætningen at komme i land, men størstedelen blev taget til fange af englænderne, der senere opbrændte skibet.

Fregatten JYLLANDS data

Tegningerne til fregatten blev udfærdiget 1856–57.
Sat på stabelen på Nyholm 11. Juni 1857 som byggenummer 48.
Søsat 20. November 1860.
Første kommandohejsning 15. Maj 1862.
Hovedeftersyn og hovedreparation 1883–85.
Sidste kommandostrygning 4. April 1887.
Overført til exercer- og kaserneskib 28. April 1892.
Artilleri, maskineri og rejsning derefter udtaget.
Udgået af Flådens tal 14. Maj 1908.

Deplacement 2450 tons.	
Besætning 437 mand.	
Længde over stævnene	204'04" = 64.1 m
Bredde på tømmeret	42'00" = 13.2 m
Største dybgående	19'00" = 6.0 m
Længde mell. nok af klyverbom og nok af mesanbom	ca. 95 m
Højde fra vandlinie til fløjknap på stortoppen	ca. 54 m
(Rundetårns højde til overkant af rækværket: 36 m).	

Diameter af fløjknappen: 25 cm. (Det var en almindelig sport for raske lærlinge at entre til vejrs og sætte sig på fløjknappen).

Fra ånok til ånok var ræernes længde på stormasten: bramrå ca. 14 m, mærseå ca. 24 m og underrå (storrå) ca. 28 m. Storråen vejede ca. 6 tons.

Længde af storråen med udstukne læsejlsspir ca. 42.5 m.

Vægt af stormast med stående gods (uden ræer) ca. 13 tons.

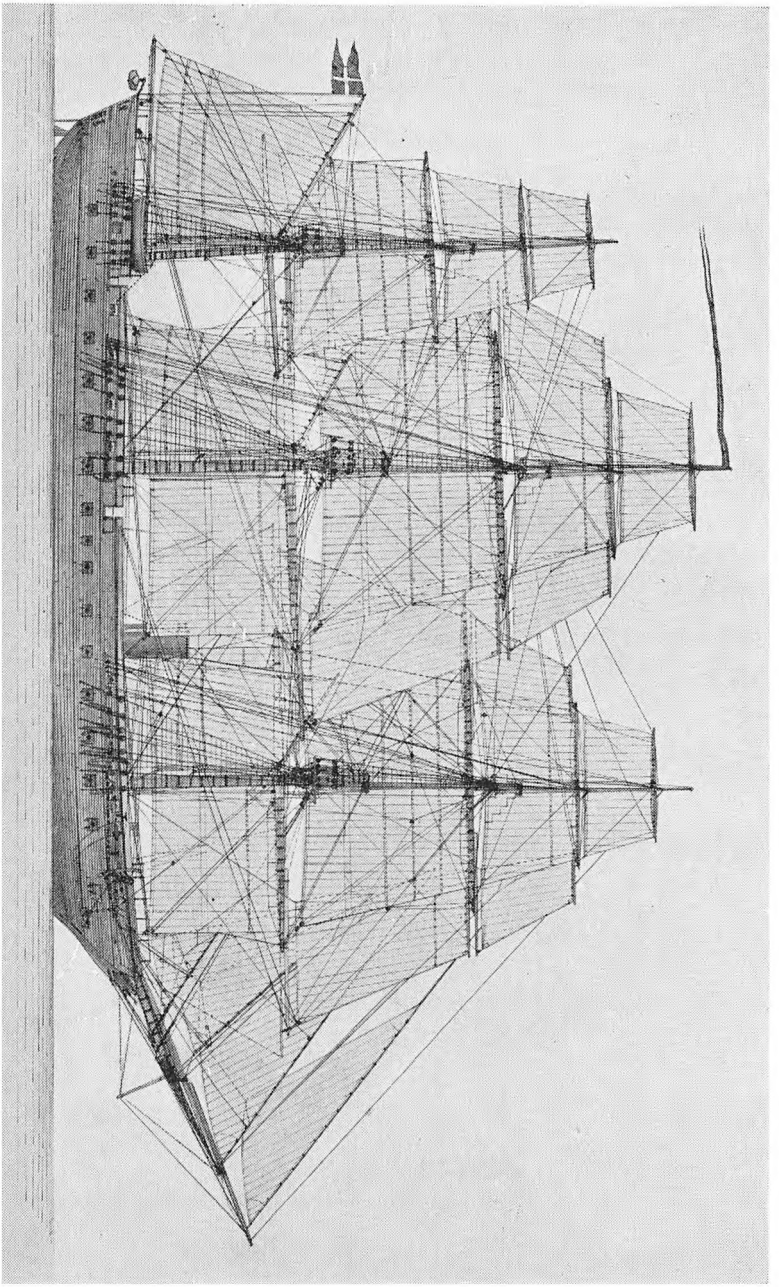
Storemærs var 6.5 m bredt (på agterkant) og næsten 8 m langt (jfr. billedteksten side 46).

Maskineriet bestod af en 2-cylindret, liggende lavtryksmaskine på 400 nominelle eller 1300 indicerede hestekræfter bygget af Baumgarten & Burmeister. 4 lavtrykskedler med maximalt ca. 2½ atmosfærers tryk. Skruen var en 2-bladet hejseskrue. Forceringsfart for maskineri alene: 12 knob.

Armeringen bestod oprindelig af 30 stk. 30-pundige 50 centners glatløbede kuglekanoner på batteriet og 14 stk. 30-pundige 40 centners ligeledes glatløbede kuglekanoner på dækket. Centnervægten er kanonens vægt (1 centner = 50 kg). Hertil kom 2 carronader og 8 små haubitser (jfr. side 21).

Kanonløbets diameter var i en 30-pundig kanon 16.2 cm, i en 24-pundig 15.2 cm.

Som omtalt i teksten ombyttedes allerede i vinteren 1863–64 12 af de glatløbede kanoner med 8 stk. 18- og 4 stk. 12-pundige riflede kanoner. Alle de nævnte kanoner var forladere – senere erstattedes en del af disse med bagladeskyts.



Til bygning af en fregat af JYLLANDS størrelse medgik – foruden andre træsorter – ca. 1000 kubikmeter egetræ svarende til ca. 1600 fuldvoksne – d. v. s. 120–200 år gamle ege. Til særlig svære tømmerkonstruktioner benyttedes dog enkelte 5–600-årige ege, ligesom der til stævne, dæksbjælker, knæ, bundstokke og oplængere m. v. krævedes krumtømmer og knætræ – d. v. s. træ der var *vokset* krumt.

Oprindelig måtte man her lade sig nøje med det ved naturens lune krumvoksede tømmer. Senere kom man i skovbruget ind på at skaffe sig det nødvendige krumtømmer ad kunstig vej ved i opvæksten at tvinge unge ege til at vokse med den ønskede krumning.

Forklaring til sejltegningen på modstående side.

Som det vil ses, var masterne, som det var skik i sejlkrigsskibenes tid, ikke parallelle. I ældre sejlkrigsskibe var fokkemasten endda som oftest staget nogle grader forefter. I JYLLAND stod fokkemasten lodret, medens stormasten havde et fald på 2° og krydsmasten på 3½° agterefter.

Råsejlene benævntes nedefra på

Fortoppen (fokkemasten): Fok, fore mærssejl, fore bramsejl og fore bovenbramsejl.

Stortoppen (stormasten): Storsejl, store mærssejl, store bramsejl og store bovenbramsejl.

Krydstoppen (krydsmasten): (Intet undersejl under berginerråen), krydssejl, bovenkrydssejl og bovenbovenkrydssejl.

Til koffardis benævnes bovenbramsejl: røjl *(royal).*

Læsejl ses på for- og stortop tilsat mærs- og bramsejlene – strakt mellem de ud over rånokkerne udstukne læsejlsspir. Tillige kunne underlæsejl føres uden på fok og storsejl (markeret med punkterede linier uden på fokken). Læsejlene anvendtes under sejlads på længere strøk med stabile og moderate vindforhold – f. eks. i passaten.

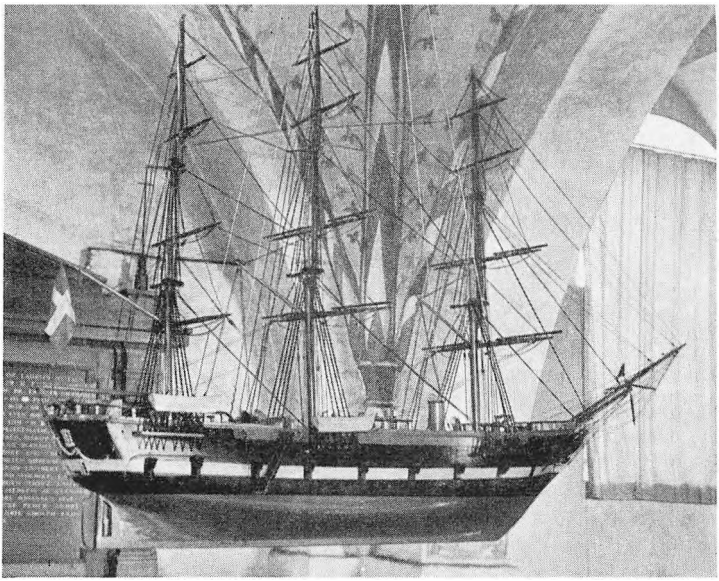
Forsejlene (stagsejl) benævntes forfra: jager, klyver, fore stængesejl samt fokkestagsejl (stagfok).

Gaffelsejlet (med bom) på krydsmasten benævntes mesanen.

Gaffelsejlene (uden bom) på fokke- og stormasten benævntes henholdsvis fore og store gaffelsejl. (Disse gaffelsejl kaldtes også gaffelaber).

Mellem masterne fandtes tillige *mellemstagsejl,* der ikke er vist på tegningen.

JYLLAND var Flådens første skib, hvor der anvendtes jerntrådstovværk til den stående rigning.



Fregatten JYLLAND som kirkeskib i Taarnby Kirke. Modeller af JYLLAND er et af de hyppigst – eller måske det hyppigste – til kirkeskib i danske kirker anvendte motiv. Ialt findes der således i mindst 20 af vore kirker ophængt modeller af fregatten som kirkeskib. Af disse 20 kirker må først og fremmest nævnes Juelsminde Kirke, hvor ophængningen fandt sted i forbindelse med veteranfesten i 1914 (jfr. side 43) og derefter Citadelskirken i København, Gaiten Kirke ved Hadsten og Nyborg Kirke. Billedet viser kirkeskibet i Taarnby Kirke på Amager (ophængt 1941), fra hvilken kirke den sidstlevende veteran fra JYLLANDS 1864-besætning blev begravet i December 1939. Yderligere findes der modeller af JYLLAND som kirkeskibe i følgende kirker udenfor Danmark: Domkirken i *Christianssand* (ophængt 1964), i *Söderköping* i Sverige (1949) og i *St. Johns* på New Foundland (1942).

Kilder og *Litteraturhenvisninger.*

Otto Lütken: Nordsø-Eskadren og Kampen ved Helgoland. (1884).
Otto Lütken: Søkrigsbegivenhederne i 1864. (1896).
P. A. Feldthusen og Alfr. Jeppesen: Fregatten JYLLAND i Krig og Fred. (1944).
F. H. Kjølsen: Fregatten fortæller. (1962).
Endvidere artikler i forskellige tidsskrifter og blade som f. eks.:
„Tidsskrift for Søvæsen" (bl. a. April 1964).
„Under Dannebrog" (bl. a. årgangene 1914, 1920 og 1964).

AARHUS OLIEFABRIK A/S

ÅRHUS



Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Ebeltoft Afdeling

DEN SJÆLLANDSKE BONDESTANDS SPAREKASSE

Randers Amtsavis

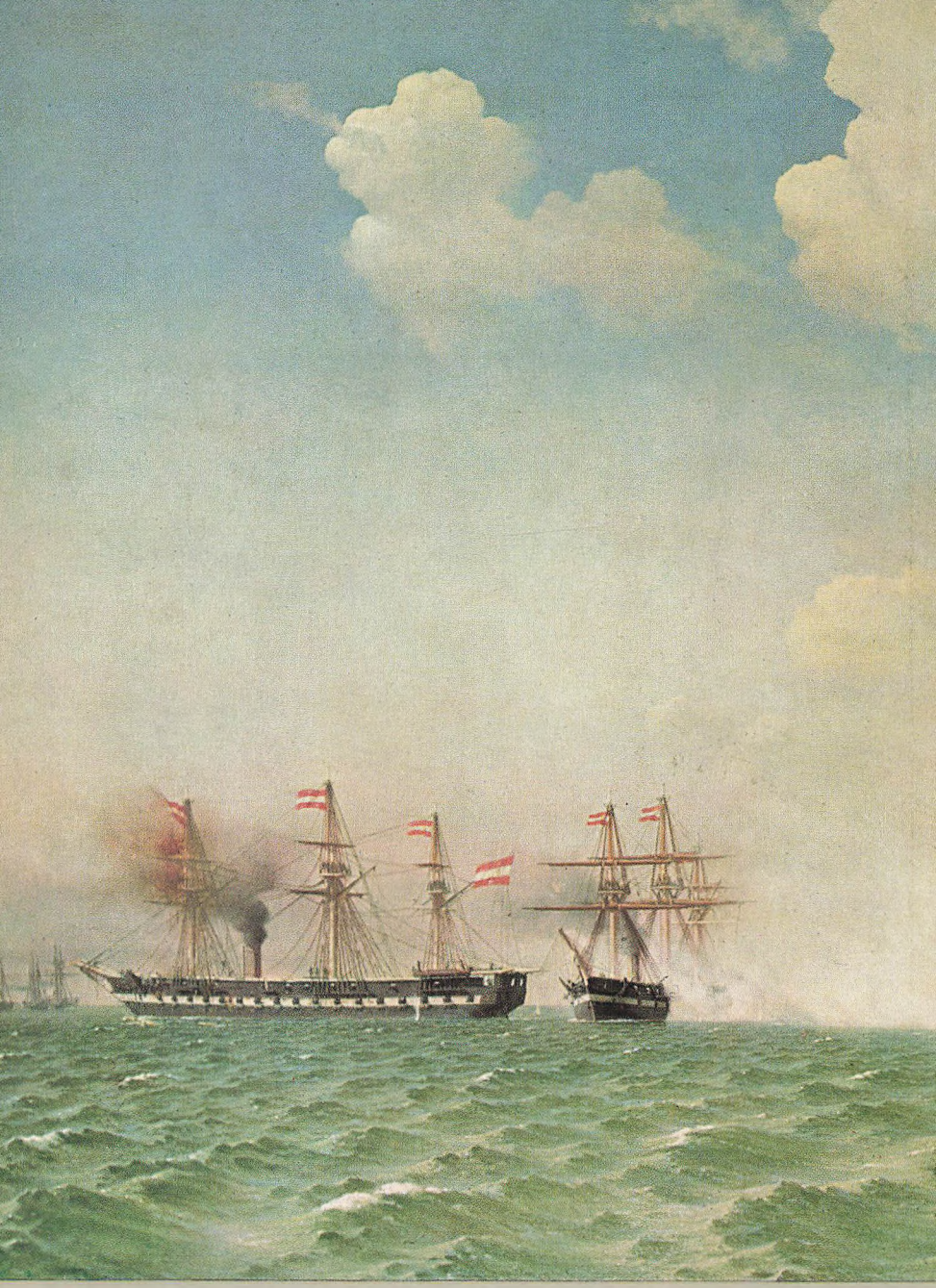
AMTETS STØRSTE BLAD

EUROPÆISKE
VARE- OG REJSEGODSFORSIKRINGS A/S
SPECIALIST I REJSEFORSIKRINGER

Plant noget nyt!

Staudegartneri
Planteskole

RS. PETERSEN . »KORSGAARD« . GLOSTRUP
TELEFON 96 12 36 . POSTKONTO 6 16 17


AMERICA