

Hanne Poulsen

Gallionsfigurer

og ornamenter på danske skibe
og i danske samlinger

RHODOS

INTERNATIONALT FORLAG FOR VIDENSKAB OG KUNST

GALLIONSFIGURER
OG ORNAMENTER
PÅ DANSKE SKIBE
OG I DANSKE SAMLINGER

© RHODOS, KØBENHAVN 1976

OMSLAG OG LAY-OUT MICHAEL MALLING
ISBN 87 7496 561 1

REPRODUKTION: BRO CHRISTENSEN A/S
SATS: CITY FOTO SATS ApS
TRYK: LASSEN OFFSET A/S
INDBINDING: C. A. MORTENSENS BOGBINDERI

DETTE VÆRKS TILBLIVELSE SKYLDES EN
DONATION FRA TUBORGFONDET



Middelalderligt fartøj endnu af type som vikingskib og med dragehoveder for og agter. Kalkmaleri i Skamstrup kirke o. 1350. Foto Jørgen Grønlund.

Gallionsfiguren i historisk tid

På malede og indridsede billeder af skibe fra vikingetid og middelalder ses stævnen eller dennes forlængelse ofte at løbe frem i et dyrehovede, et dragehovede, hvis udformning kan variere, men som hviler på en grundide med rødder langt tilbage i forhistorisk tid. Enkelte af disse stævnprydelse udformet som hoveder af fabeldyr er bevaret til vore dage. Fra folkevandringstiden stammer to »drage«hoveder, begge i sin tid gravet frem af Scheldeflodens mudder og mosedynd og nu udstillet i British Museum, London. Bedst kendt af dem er det smukke grifhovede med et stiliseret fletværksmønster ned over den slanke hals⁰¹. I historisk tid havde dragehovederne betydning ved foruden at være ornamenter at virke skræmmende på eventuelle fjender. I den islandske Ulfjot-lov findes direkte udsagn om, at de aftagelige dragehoveder på vikingetidens krigsskibe har haft dette formål.

En lægbroder, der i 1400 årene strøg sten til Karmeliterklostrets bygning i Helsingør, indridsede i de endnu våde sten de største af de skibe, der under hans arbejde passerede pynten og ankrede op for at betale told. På en af de således dekorerede teglsten har vi billedet af den første gallionsfigur i dansk farvand: en stor menneske- eller dyremaske anbragt under det meget skråtstillede bowspryd.



Indridset tegning på muren af et flermastet skib fra sidste halvdel af 1400 årene. Masken under bowsprydet er vel det ældste bevarede, autentiske portræt af en gallionsfigur i dansk farvand. Handels- og Søfartsmuseet. Foto H&S.

Den egentlige gallionsfigur holdt først sit indtog i skibsbygningens historie med tilkomsten af gallionen, en indtil omkring 1600 vandret forlængelse af forskibet boltet uden på det egentlige skrog. Forrest på denne arbejdsplatform kom det i 1500 årene på mode at anbringe en figur, ofte en helgenfigur, for at den kunne værne skibet. En ca. 60 cm høj, bemalt træfigur på Museu de Marinha i Lissabon skal være identisk med ærkeenglen Rafael fra Vasco da Gamas broders skib af samme navn.¹ En lille figur på gallionen ses også på en malet tavle med et skib fra 1489 i Marienkirche i Lübeck.²

I Norden holdt man imidlertid længe fast ved dragehovederne. På et tysk stik af Københavns belejring 1536 ses et firmastet skib med en lang, smal gallion, der løber frem i et frygtindgydende dragehoved med åbent gab.³ Moden skiftede – også med hensyn til valget af skibenes gallionsfigurer, men helheden: gallion og gallionsfigur holdt sig i europæisk skibsbygningstradition i over trehundrede år med kun små ændringer.

Sammen med de tekniske fremskridt, der tillod bygningen af store flermastede fartøjer, armerede og forsynede med flere dæk over hinanden, kom det på mode at udsmykke skibsskroget med store malede dekorationer og mønstre, farvelagte i sort, rødt og gult med forgyldning. Desuden gav det smalle, høje felt over det egentlige agterspejl plads for en figurfremstilling, ofte en rytter eller en bibelsk skikkelse som den harpespillende David, valgt i relation til skibets navn. Herved blev udsmykningen af forskibets gallion eller snabel til et mere underordnet led i en større helhed.

Skibsdekorationer og billedskærere i 1600 årene

Det fladedækkende billedskærerarbejde kom først ind i stilhistorien med renæssancens sidste tid. I Norden skete dette efter år 1600, og på de store skibe med flere dæk agter blev de platte agterspejle en tumleplads for den nye tids motiver og ideer. Et håndgribeligt bevis på denne billedrigdom fik de svenske dykkere, der i Stockholms havn undersøgte mudderbunden omkring vraget af regalskibet »Wasa«, som sank på sin jomfrurejse d. 10. august 1628. Krigere og musicerende engle, antikke havguddomme og havets dyr, fabelvæsner og bibelske personer så atter dagens lys som løsrevne fragmenter af de store kompositioner, der havde dækket »Wasa«s agterskib. Den mest betydningsfulde og figurrige dekoration var det store rigsvåben, der skulle symbolisere kongeslægten og hermed skibsnavnet »Wasa«. Af skrogets øvrige rige ornamentering kan nævnes, at hver eneste kanonport på sin indvendige side var forsynet med en i højt relief udskåret løvemasker, der viste sig for fjenden med åbent gab, når lugen blev smækket op og kanonen rullet i borde. Denne billedverden skulle ikke alene gøre indtryk på beskueren ved sine farver og sin forgyldning, men også ved sit symbolske indhold, der skulle tolkes som en hyldest til kongen og fædrelandet og en formaning til at følge dyderne og sky lasterne. Adskillige af de bjergede figurer var af høj kunstnerisk kvalitet, og de bevarede regnskaber over skibets bygning bekræfter, at Stockholms bedste billedhuggere har været i arbejde med at udsmykke skibet. Øverste billedhugger var den tyskfødte Mårten Redtmer, de to øvrige kendte mestre var hollændere, ligesom skibets bygmester var fra Holland.⁴

Fra Christian den Fjerdes tid hører vi, at skibsnavnet stod malet på agterspejlet, og i løbet af 1600 årene blev dette stadig mere almindeligt, men længe holdt man fast ved at lade skibenes agterspejle i et rigt billedsprog give besked om skibets navn og nationalitet. Som en rebus stod figurer, heraldiske våben, kongemonogrammer og flag i friser over spejl og gallerier. Som det svenske regalskib »Wasa« var blevet bygget af en hollandsk skibsbygmester, blev også i Danmark mange orlogsskibe langt op i 1600 årene bygget efter hollandsk tradition, hvorefter de platte agterspejle og især de høje, smalle hakkebord af danske og af indkaldte nederlandske og tyske kunstnere blev ornamenteret med bemalet og forgyldt snitværk.

På herregården Gaunø er et usigneret maleri af orlogsskibet »Friedrich« bygget Neustadt 1649. Gallionsfiguren er en løve og langs skibssiderne er udskårne rammer om nogle lysåbninger og om kanonportene på dækket. På siden af agterkastellet er ovale, malede portrætter. Øverst på spejlet er Frederik den Tredies valgsprog malet over en glorifikation af

kongens billede. Dekorationen er dels udskåret, dels efter traditionen påmalet. På linieskibene kunne der som her være en pyntelig ramme om hver større åbning, men ofte blev der kun malet et dannebrogskors indvendig på hver kanonport. Så tonede man flag, når portene blev slået op og en bredside skulle affyres. De store sammenhængende dekorationer var koncentreret om agterskibet, hvor officererne boede.

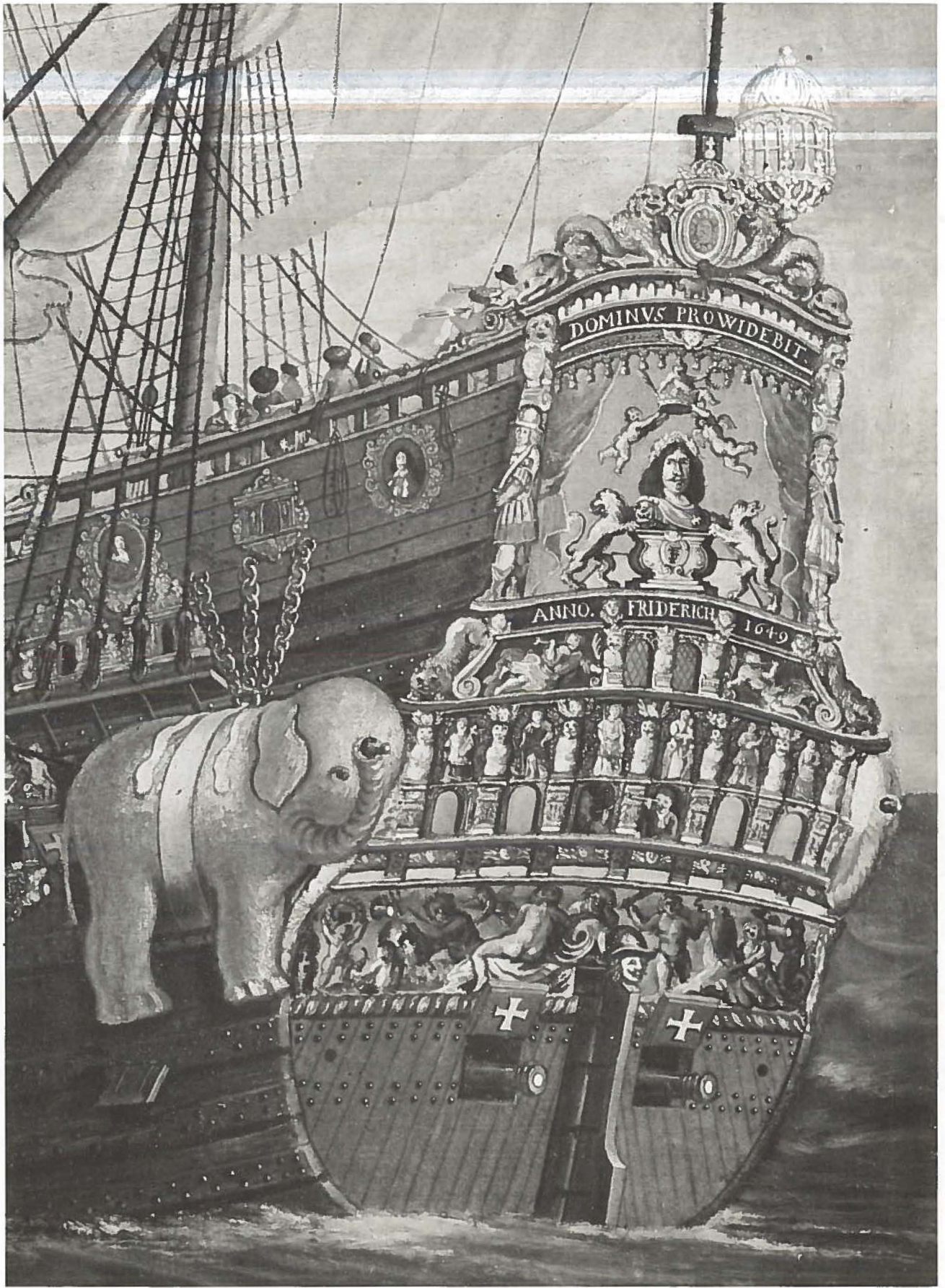
Op mod år 1700 forsvandt de høje hakkebord og spejlet blev lavere og bredere, fordi vinduerne, der vendte ud mod styrbords og bagbords sider agter, blev lagt frem i karnapper for at bedre udsynet, og disse gallerier blev sammen med spejlet dekoreret som en arkitektonisk helhed. Dette ornamenterede agterparti, kampagnen, blev i mørket oplyst af to eller tre kampagnelanterner, anbragt over hakkebordet.

Skibets stævn blev bygget med rund kontur, men som en forskibs forlængelse af skroget uden egentlig at være en del af dette, anbragtes gallionen. I løbet af 1600 årene blev skibene bygget med et mindre spring, og som et led i denne ændring blev gallionen gjort kortere og løftet ca. 30 grader. Den blev afstivet og holdt sammen med skroget ved ribbeværk, de såkaldte rælinger og sløjknæer. For at holde bovspydet nede i den rette vinkel blev det med en og på større skibe to solide vulinger surret til gallionen. Forrest på gallionen var en plankekam, »skægget«, sammensat af flere stykker træ. Skægget løb frem i forlængelse af kølen, det åbnede vandet og bevirkede, at skibet lå bedre for vinden. Bag eller på skæggets afslutning blev gallionsfiguren anbragt. Sålænge skibenes bovspyd tjente som en slags liggende mast med blindesejl og bovenblindesejl, var gallionen en nødvendig arbejdsplatform for betjening af bovspydets takkelage. Desuden tjente gallionen som aftrædelsessted, og især på 1600 årenes lavtliggende åbne gallioner har et besøg her ikke været uden risiko. Da stagejil i løbet af 1700 årene afløste bovspydets små råsejl, blev også disse betjent fra gallionen, hvortil fald og vaterstag var fastgjort.

I England var skibsdekorationerne ind i 1600 årene blevet så store, at alene deres kolossale vægt måtte skabe betænkeligheder. Flagskibet »Sovereign of the Seas« blev inden sin ombygning 1669 kaldt det mest ornamenterede og unyttige skib på havet. Franskmændene kappedes med englænderne om at være foregangsmænd på ornamentikkens område. Den berømte billedhugger Pierre Puget var fra 1643 knyttet til skibsbyggeriet i Toulon, den kongelige franske flådehavn, hvor han udførte modeller og leverede skibsdekorationer, før han blev leder af værkstedet og skolen for skibsornamentik, en stilling han beklædte til 1659. Traditionen fortæller, at han lod skære så pragtfulde ornamenter og figurer i tidens svulmende barokstil til Ludvig den Fjortendes orlogsskibe, at tovværket blev fisket af udenomsværkerne, hvorfor de franske skibschefer roligt skal have ladet de fremspringende dele hugge af, når skibet var nået ud i rum sø. Måske er historien sand - måske ikke, den træffes som en vandrefortælling, der knyttes til forskellige tider og steder.

Som i Frankrig og England blev også i Danmark gallionsfigurerne

*T.h.: Agterpartiet af linieskibet „Friderich“, bygget Neustadt 1649. Udsnit af usigneret maleri på Gaunø. Dekorationen er dels udskåret, dels efter traditionen påmalet. Elefanterne symboliserer den fornemme elefantorden.
Foto Erik Christoffersen.*





udformet som rene skulpturgrupper: mænd til hest, guder og kongelige i triumfvogne, ført og støttet af genier, havguddomme og andre staffagefigurer. Men de store skulpturer med mange fremspringende dele fangede takkelagens stag og fald, og ligesom det berettedes fra Frankrig og England, at skibsheferne mistede tålmodigheden med den besværlige stads, kunne også den danske flådes chef Cort Adeler fortælle at tømmermæn-

Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677. Malet af Claus Moinichen 1686-88. Skibe afbildede man mod agterspejlene, hvorfra de præsenterede sig bedst. Audienssalen på Frederiksborg Slot. Foto A. Brandt.



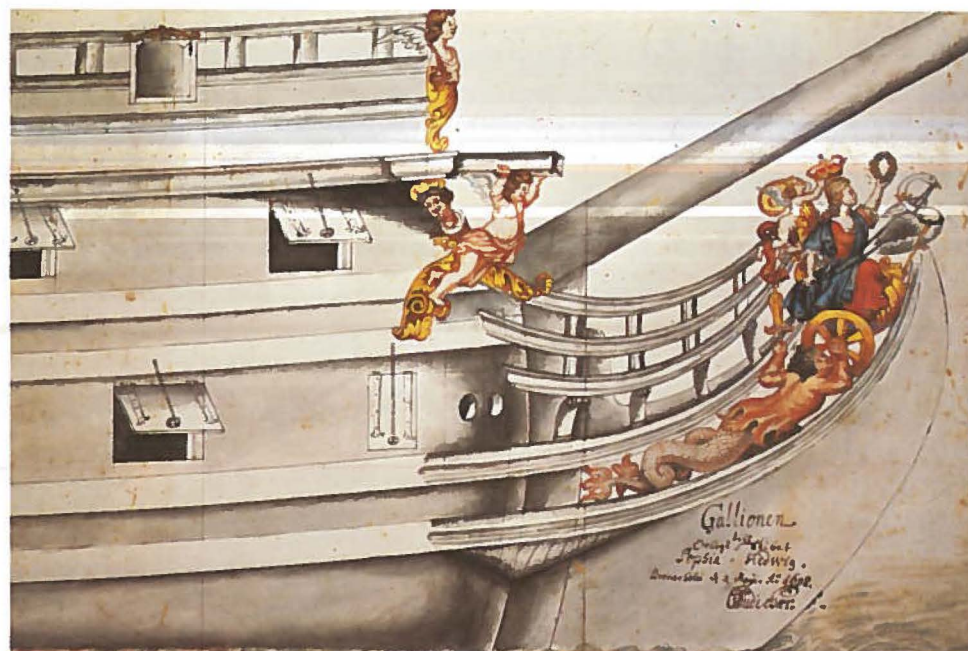
dene på »Prins Georg« efter en stærk efterårsstorm 1675 måtte hugge rytteren af gallionen.⁵ Kongen var særdeles interesseret i, at hans skibe præsenterede sig pænt, og detaljer fra arbejdet med skibenes ornamentering afspejler sig da også i korrespondancen fra det kongelige kancelli.

Som et eksempel fra 1669–70 kan nævnes, at flådens mesterbilledhugger Tyge Larsen på det lille orlogsskib »Flyvende Fisk« skulle anbringe



*Hakkebord fra hollandsk
fløjte forlist på Jyllands
vestkyst. Fremstillingen af
Abrahams offer angiver
skibsnavnet og byvåbnet
skibets hjemsted (Hindelø-
pen). Sdr. Harritslev kirke,
Hjørring amt.
Foto Nationalmuseet.*

Gallion til linieskibet
„Sophie-Hedwig“. Tegning
signeret af Ole Judichær
1698. Rigsarkivet.
Foto Det Kgl. Bibliotek.



»hvalfiske og andre fiske« på hakkebrættet agter. Også spejlet herunder skulle prydes med »flyvende og andre fiske« og midtfor skulle en plads stå åben for kongen, Frederik den Tredies navnetræk. Gallionsfiguren var på dette mindre skib indskrænket til et volutornament, en »krølle«, hvorover hovedet på endnu en fisk stak op.⁶

De langvarige krige og store tab af skibe var grunden til, at flåden i begyndelsen af 1660erne var i en sørgelig forfatning, men fra 1663 blev bevilliget en årlig ydelse til den dansk-norske flådes genopbygning og vedligeholdelse. I 1673 blev nedsat en kommission, der kritisk gennemgik udgiftsposterne for flåden, herunder de daglønninger, der blev udbetalt til håndværkere og andre, der i året 1672 havde gjort tjeneste på Bremerholm, Tøjhuset samt Proviant- og Bryggerhuset. Mesterbilledhuggeren, der måske er identisk med billedhuggeren Baltasar Ellertsen, der nævnes i 1652, er helt pænt aflønnet, lidt ringere end anden-skibsbygmesteren og smeden, men bedre end snedkeren og endnu bedre end sin kollega Lars Worm, men de må begge med flere andre se deres løn reduceret som et led i kommissionens sparebestræbelser. Lars Worm må være identisk med billedskæreren Lauritz Hansen Worm, der 1674 blev begravet i Holmens kirke. Hans søn Tyge Larsen virkede som billedskærer på Holmen fra 1669. I august dette år blev han med fire svende sendt til Norge for at udføre billedskærerarbejdet til et linieskib og en fregat, der var under bygning på værftet Hovedøya ved Kristiania (Oslo). Endnu i 1694 nævnes han som kongelig skibsbilledskærer.⁷ I 1691 var der på Holmen beskæftiget en mesterbilledhugger og fire billedhuggere, men da var interessen for de mere overdådige skibsdækorationer i aftagende.

Det er almindeligt kendt, at Christian den Fjerde og i et mere behersket omfang hans efterfølgere gav deres orlogsskibe navn efter skibenes egen-skaber og deres egne luner. De billeder der har skullet karakterisere

navnene, har sikkert ikke været kedelige. Desværre kender vi kun i et enkelt tilfælde baggrunden for valget af motiv. Fregatten »Aurora«, et svensk krigsbytte, fik i 1689 sit navn ændret til »Frøken Elschen«, opkaldt efter dronningens yndlingsdværg. Sikkert meget betegnende satte man et pindsvin på spejlet.⁸

I Svendborg Rådstueprotokol omtales i 1678 en kontrakt mellem en Svendborgkøbmand Hans Poulsen og billedhuggeren, skibsbygger Oluf Mørch om bygning af et fartøj ved skibbroen i Svendborg. Mørch forpligter sig her til på egen bekostning at fuldføre savskære-, tømmermands- og billedhuggerarbejdet samt at skaffe fartøjet i vandet.⁹ Denne sag blandt mange viser, at billedskærerens arbejde regnedes for at være lige så væsentligt ved et skibs bygning som de egentlige skibsbyggeres. Vi ved ikke hvilken skibstype der var tale om i Svendborg. Af de noget større skibe synes fløjten og pinassen almindeligt at have båret en billedfremstilling, ofte en bibelsk scene, på agterkastellets høje, smalle hakkebord.

Gallionsløven



Løve fra ukendt skib forlist på Jyllands vestkyst i 1600-årene. Handels- og Søfartsmuseet. Foto Arne Magnussen.

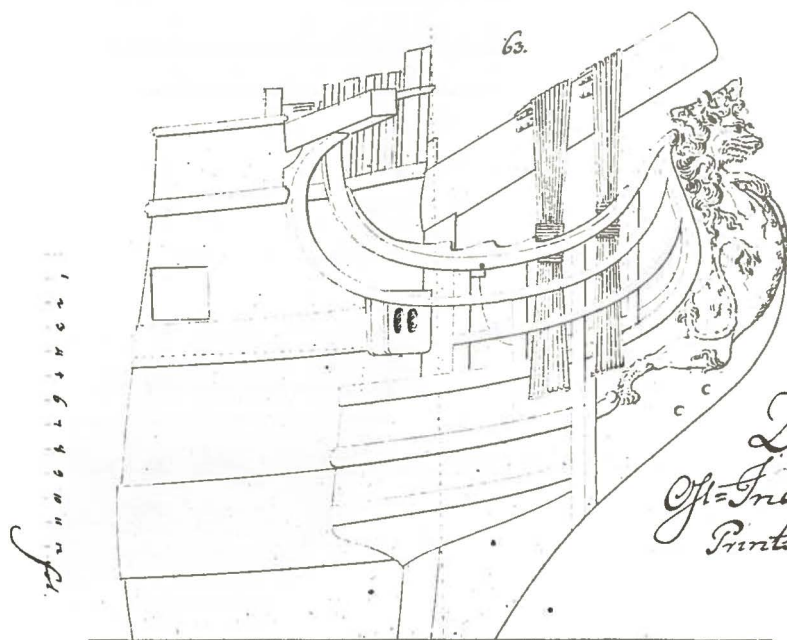
Blandt de mange træskulpturer, der blev bjerget fra vraget af det svenske regalskib »Wasa«, var det meste af en tre meter høj løve. Spor efter forgyldning sad endnu tilbage i mankens lokker. Dyret havde siddet forrest på skibets gallion, der var smykket med adskillige andre figurer.

Med barokstilen kom løven på mode som dørvogterfigur, skjoldholder og ornamental figur i det hele taget. Inden for skibsornamentikken vandt dyret hurtigt indpas, og i løbet af 1600 årene blev løven også i Danmark mere og mere almindelig som gallionsfigur. Linieskibet »Tre Løver« bygget 1656 havde endda som afslutning på sin gallion tre springende løver over hinanden.¹⁰ Også den tidligste kendte kongeligt approberede skibskonstruktionstegning fra 1664, linietegning og agterspejl til en fregat, har en løve som gallionsfigur.¹¹ Når man valgte løvefiguren, var det ikke alene for at imødekomme et modelune, men man mente at dyret lånte sine egenskaber som en hurtig og modig angriber til sit skib.

Strålende af forgyldning, med ildrøde opspilede gab og sammenkrummede til spring har løverne på de nord- og vesteuropæiske orlogsskibe nærmet sig hinanden. En dansk gallionsløve er delvis bevaret og kan ses på Orlogsmuseet i København. Det er kroppen af den prægtige hanløve fra linieskibet »Enigheden«, bygget i Kristiania (Oslo) 1650 og i 1679 sænket som led i en spærring i Kalmarsund. Denne løve synes at have holdt en drueklase i forpoterne, måske en mindelse om figurens stilmæssige oprindelse, den kinesiske løve, der holder en kugle mellem poterne.¹²

En anden og mere velbevaret løve, der efter sit stilpræg også må være skåret midt i 1600 årene, er sikkert ikke dansk, den sad på et skib der

Gallion med kronet løvefigur. Man ser de dobbelte vulinger, der fastholder bousprydet til gallionen. Forant vulingerne ses de spinkle rælinger. Foroven stikker kranbjælken skråt frem. Original på Handels- og Søfartsmuseet.



Dansk
Oft. = Indie Savaren
Prints Friedrich.

forliste på den jyske vestkyst. Herremanden på Debjerglund mellem Skern og Ringkøbing lod figuren kløve og naglede de to halvdele fast på hver side over en portal. Gennem Frilandsmuseet kom løvefiguren i 1958 til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, hvor den efter at være blevet sat sammen og malet op nu hører til blandt samlingens pragtstykker.

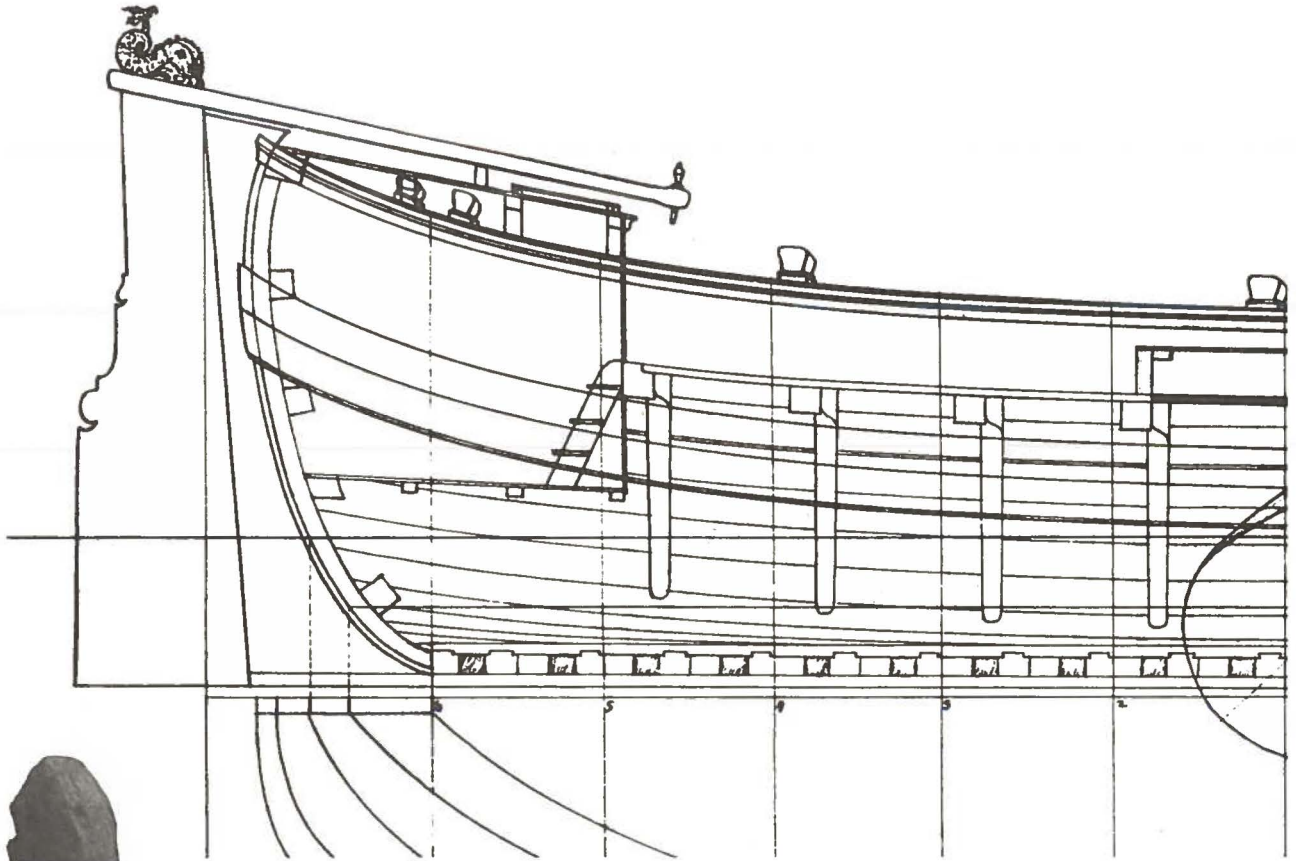
De tidligere løvefigurer synes at være de mest naturalistiske; kunstnerne har fra menagerierne vidst hvordan en løve så ud, og kunne gengive dens muskelpil og hovedet med den flade, runde snude. Op mod år 1700 synes efter de bevarede tegninger en anden løvetype at være blevet almindelig. Dyret forsynes nu med en lang og ligesom kantet snude og også de sene gallionsløve synes at have været af denne type. En anden udformning af løvefiguren kom på mode i årene omkring 1720–1740, det er den kronede, vrede løve med rynket pande og sammentrukne bryn. Den viser indflydelsen fra den nu etablerede direkte handel med Kina. En i Stockholm bevaret gallionsløve af denne type stammer fra en ostindiefarer 1743. En dansk voksmodel frembyder samme billede, den efter modellen udførte figur var bestemt for linieskibet »Fyen« søsat 1736.

Rorshovedfigurer og andre skibsornamenter.

På maleriet af linieskibet »Friderich« kan man bemærke det hjælmklædte hoved, der afslutter roret, hvor dets forlængelse går ind på underste dæk,



Rorshovedfigur fra 1700 årene iført trekantet hat med strudsfjer. Om halsen en kæde med et våbenmærke. H. 70 cm. Bangsbomuseet. Foto Bent Jacobsen.



En delfin er her den afsluttende figur på det udvendige ror. Tegning til en kåg. Rigsarkivet.



Rælingsbjælke eller figur fra agterspejlet på fregatten „Snarensvend“ skudt i sænk i Øresund 1658. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Foto H. Hauch.

hvor det fortsætter i den tids styreredskab, kolterstokken. Det hjælmeklædte hoved vandt hævd som en dekorativ afslutning på det udvendige ror, og blev skåret i samme stil langt op i 1700 årene, selvom stormhatten af jern gik af brug i løbet af 1600 årene, og på rorshovedfiguren blev afløst af andre former for hovedbeklædning. En hollandsk skibstype som hukerten, der i 1700 årene vandt indpas i Danmark, havde udvendigt højt ror, der traditionelt blev afsluttet med et udskåret ornament. De små figurer har ikke været ualmindelige, dertil pæne at se på og lette at opbevare. Derfor findes der også på danske museer flere rors»hoveder« med hjelm eller hat. En anden type var en liggende løve, heraf har Helsingør Bymuseum et eksemplar. Mere ualmindelig, men ikke enestående er en Samson med løven på Handels- og Søfartsmuseet. Dette rors»hoved« stammer fra Føhr og kan dateres til omkring 1750.

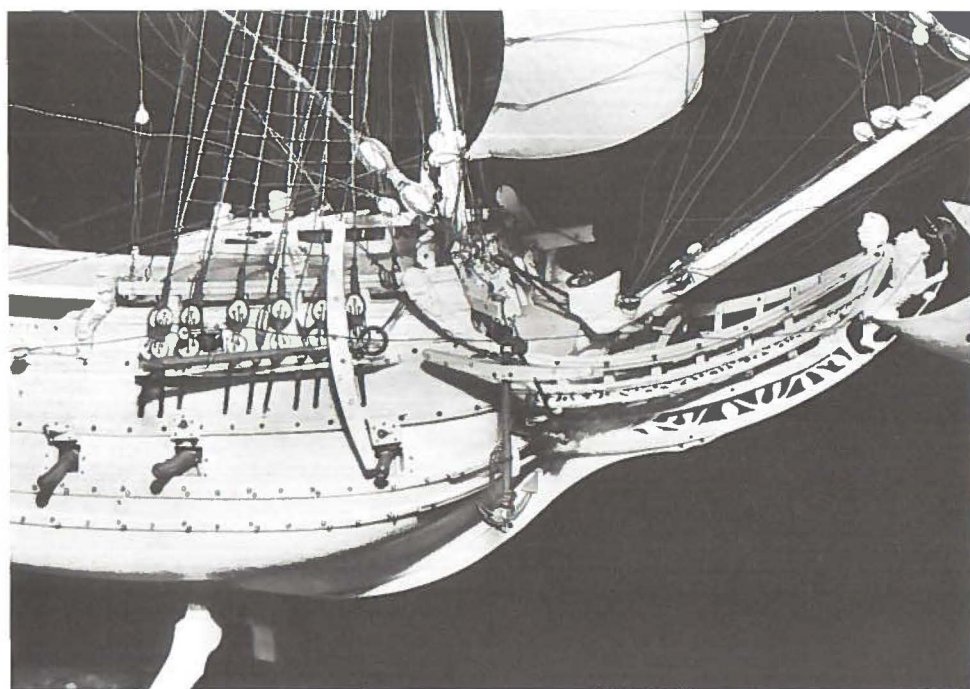
Andre stykker skibsornamentik, man kan træffe i søfartssamlinger, er hjørnefigurer og hermer, der i barokkens tid og stil blev skåret i menneskelig eller dyrisk skikkelse . Også løvemasken blev på denne tid et almindeligt ornament. På danske skibe synes løvemasker at være den eneste brugte udsmykning på kranbjælkernes ender. Så sent som i 1853 blev kranbjælkerne på briggen »Tjalfe« afsluttet med løvemasker.

Ornamenter på flådens skibe indtil 1816

Fabrikmestre og billedhuggere.

Siden 1555 var til brug for flådens skibsbyggeri blevet fremstillet modeller i træ af det færdige skib, som bygmesteren havde tænkt sig det, og kongen kunne så billige eller misbillige projektet. Også tegninger forsynet med hovedmålene kom tidligt i brug. Selvom krige og brande har tyndet stærkt ud i den efterhånden righoldige modelsamling, er mange værdifulde modeller stadig tilbage. På Orlogsmuseet kan man se disse modeller og deres ornamentering, for såvidt denne er medtaget eller kun antydnet for ikke at svække modellens anvendelse til undervisningsbrug. Desuden er bevaret enkelte af de elfenbensmodeller, der 1651–1660 blev udført af Jacob Jensen Nordmand. Bedst kendt er modellen af fregatten »Norske Løve« søsat 1654, på Rosenborg.

Selvfølelsen var stor i den dansk-norske orlogsflåde efter den skånske krig, hvorunder Niels Juel i 1677 havde vundet en strålende sejr i Køge bugt. Orlogsværftet blev udbygget og Ole Judichær ansat som den første danske videnskabeligt uddannede skibskonstruktør. Judichær udarbejdede selv i 1692 efter franske forbilleder ornamenttegninger til to danske lineskibe, søsterskibene »Prins Wilhelm« og »Prins Carl«, og i overensstemmelse med fransk tradition lå hovedvægten på udsmykningen af spejl og gallerier. Modellen af »Prins Wilhelm« er brandskadet, men bevaret. Dens gallionsfigur er en »romersk« kriger med hjælm og kappe, ridende på en havhest.



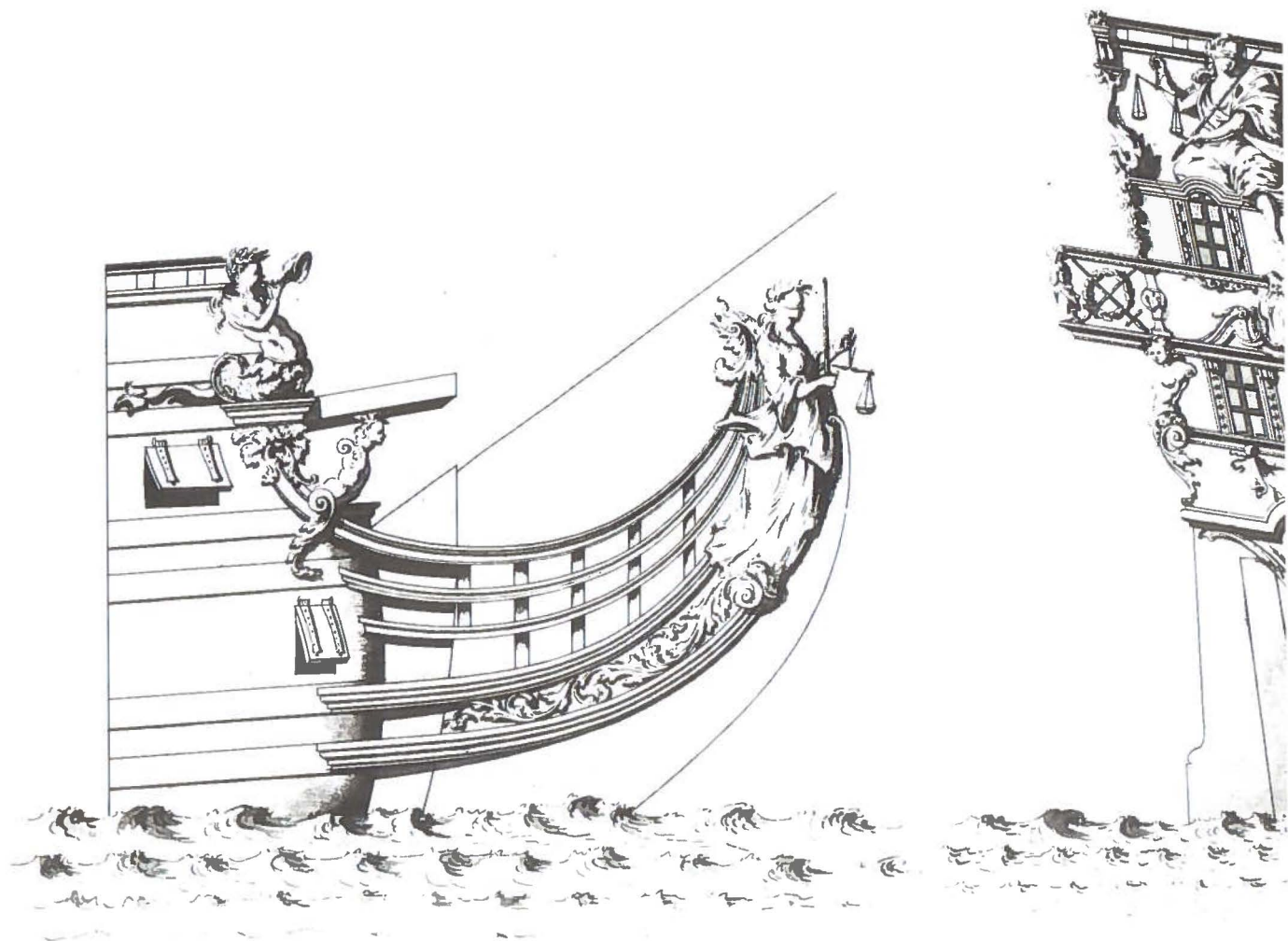
Forskib og gallion af elfenbensmodellen »Norske Løve« 1654. Bemærk den menneskelignende rælingsbjælke og gallionsfiguren, den norske løve med øksen. Rosenborg Slot.

Selvom Ole Judichær var betaget af de franske pragtskibe, prøvede man også i Danmark at indskrænke og regulere den overhåndtagende ornamentering: »Biltverket laves ikke mere så stort, dels på grund af tyngsel, dels da regn og søen forårsager forrådnelse, men bliver nu forfærdiget af lister med større zirlighed og bedre facon på orlogsmaner«, således skrives fra kongens kancelli i 1692.¹⁴

På Judichærs ornamenttegninger til lineskibet »Justitia«, bygget 1707, ser man på agterspejlet ganske rigtigt sådanne trælister, lagt i knæk og buer som det netop var kommet på mode med den såkaldte regencestil. Retsinsignier var med mellemrum anbragt som ornament. Som en naturlig følge af at ornamentikken på spejl og gallerier blev indskrænket og forenklet, blev det gallionsfigurens opgave at symbolisere skibets navn. På »Justitia« stod Justitia, sindbilledet på retfærdigheden, på gallionen med vægten og rettens sværd samt bind for øjnene for at vise sin upartiskhed. Som et overgangsfænomen anbragtes tillige en hvilende Justitiafigur over hvert galleri.

Allerede i 1707 fik fregatten »Havfruen« en havfrue på gallionen og lineskibet »Elefanten« bygget 1741 havde et kronet elefanhoved omgivet af trofæer forrest, for blot at nævne et par eksempler på, at gallionsfiguren i løbet af 1700 årene kom til at overtage den rolle, agterspejlsdekorationen før havde haft, nemlig at symbolisere skibets navn. Mange orlogs- og kompagniskibe bar geografiske navne, der blev illustreret ved landsdelens frugtbarhed eller karakteristika. Andre skibe bar allegoriske navne som »Haabet« og »Enigheden«. Disse begreber blev symboliseret ved ofte kvindelige sindbilleder på agterspejl og gallion. Også mange skikkelser fra den antikke mytologi stod på orlogs- og kompagniskibenes gallioner og agterspejle. Først og fremmest var de gamle romerske guder for søfart og handel, Neptun og Merkur repræsenteret her. Princippet med navnesymbolikken blev dog aldrig helt gennemført, blandt andet fordi så mange orlogsskibe bar navn af samme indhold, og variation skulle der jo være. Løven blev jævnlig brugt som gallionsfigur gennem hele 1700 tallet, især på de mindre orlogsskibe, fregatterne. For eksempel havde fregatten »Hvide Ørn«, bygget 1753, en løve som gallionsfigur, mens ørnene løftede deres vinger på hakkebrættet, hvor de flankerede kongens monogram mellem skråtstillede flag.

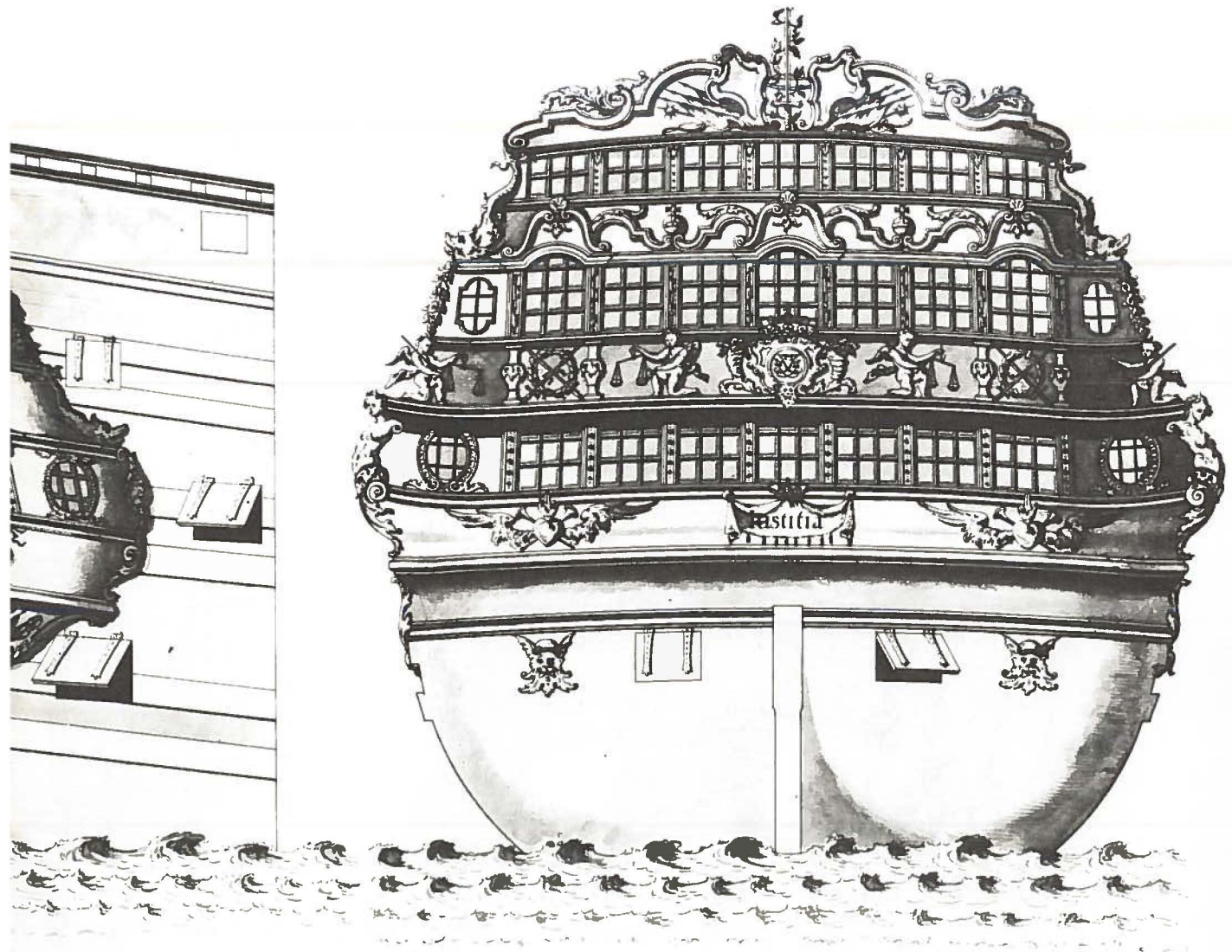
Fabrikmesteren på Holmen var lederen af flådens konstruktionskammer, og de skiftende fabrikmestre havde stor indflydelse på det enkelte skibs ornamentering og gav ofte selv det første udkast til ornamenttegningerne, der ind i 1700 årene kom til at høre til det approberede sæt, der bestod af en sidetegning med spanterids, et middelspant, et gennemsnit og en sejltegnning. Overordentlig mange af disse tegninger er bevaret. De er af Søværnet afleveret til Rigsarkivet, hvor de nu er registreret under betegnelsen Søetatens kort- og tegningssamling. Her findes konstruktionstegninger så langt tilbage som første halvdel af 1600 årene. Dette store kildemateriale, der især dækker 1700 årenes sidste trediedel, er nu



registreret således, at det umiddelbart kan anvendes, også til studier over skibsornamentikken.

Tegningen til gallionsfiguren blev af billedhuggeren udført i træ og voks i lille størrelse for derefter, når konstruktionskommissionens og kongens approbation forelå, da at blive skåret i endelig størrelse. I Orlogsmuseets samlinger opbevares et halvt hundrede af disse voksfigurer, der dækker et anseeligt åremål, nemlig fra 1711 til 1861. De ældste er lavet i gult voks, den sidste af disse er modellen for fregatten »Christiania« 1774. Fra 1774 til 1816, det vil sige billedhuggeren F. C. Willerups embedstid, er ingen voksmodeller bevaret. Fra modellen for fregatten »Fylla« 1816 til modellen for korvetten »Dagmar« 1887 er figurerne udført i rødt voks og står med en blank mørkerød overflade. De fleste er 30–40 cm høje.

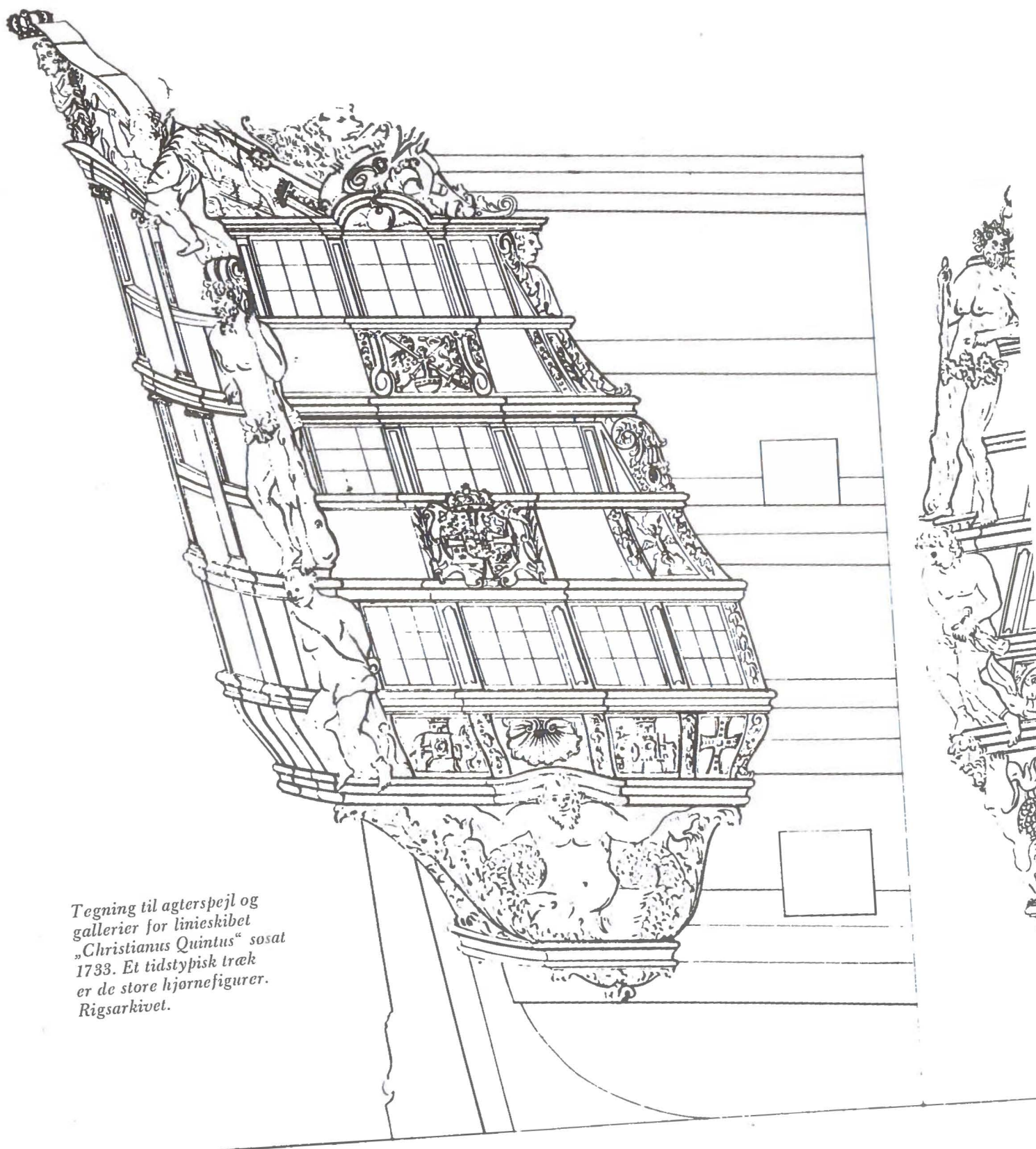
Der var billedskærerarbejde at udføre på selv de mindre skibe, der blev bygget på Holmen, men de figurkompositioner, der blev placeret på



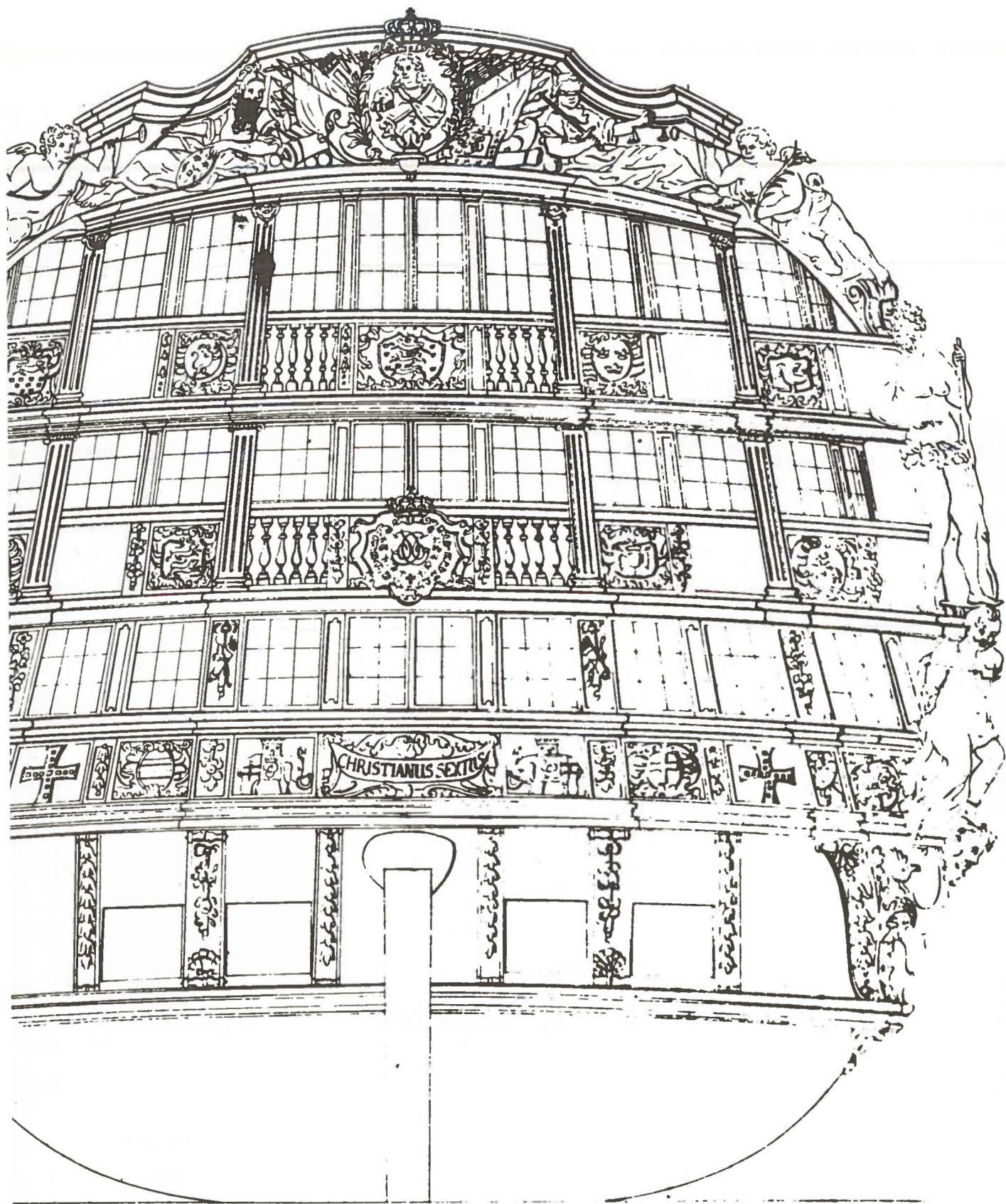
Et sæt ornamenttegninger udført af Ole Judichær til linieskibet „Justitia“ bygget 1707. Sidegallerier og agterspejl danner en helhed, og man ser hvordan de udskårne dekorationer og skulpturgrupper i vidt omfang er afløst af påsatte lister. Justitiafiguren øverst på galleriet og på gallionen hentyder ligesom de talrige retssymboler til skibsnavnet. Rigsarkivet.

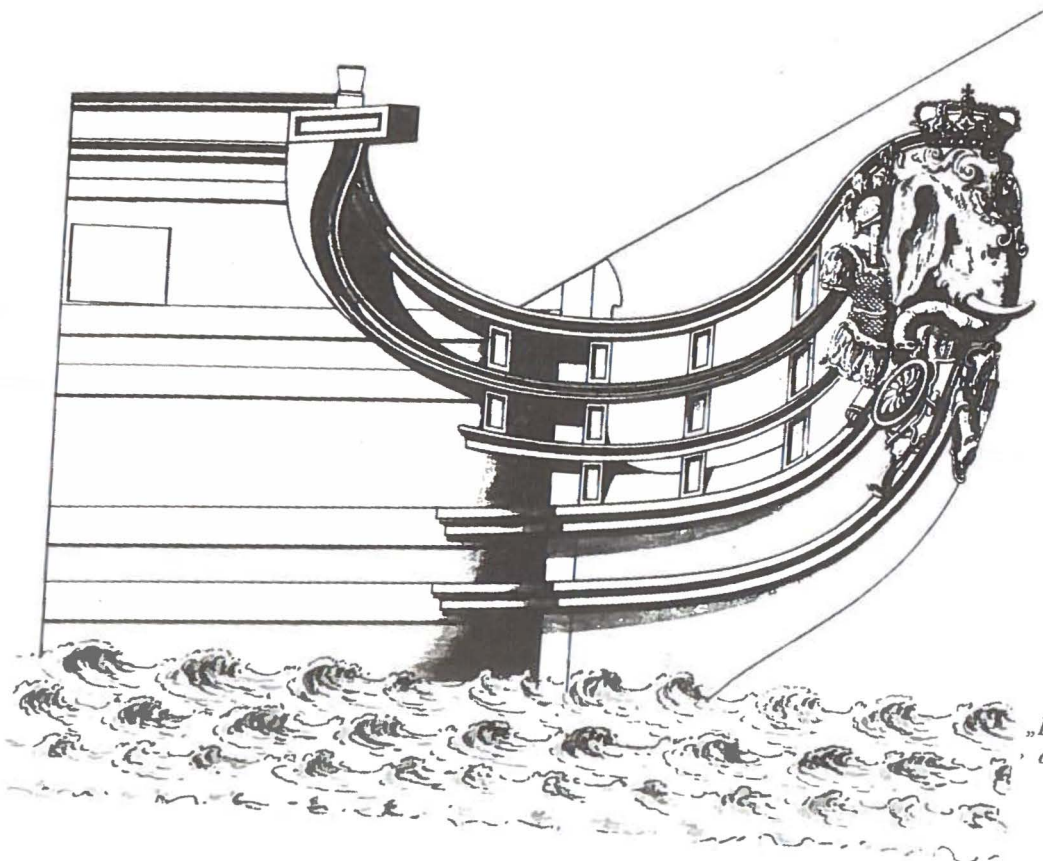
linieskibenes og fregatternes gallioner, var arbejder af en større kunstnerisk kvalitet end skibenes øvrige udsmykning. Just Wiedewelt, fader til den senere så kendte billedhugger Johannes Wiedewelt, beklædte embedet som mesterbilledhugger på Holmen fra 1734 til 1757, og i mange af de gallionskompositioner, der kendes fra modeller og tegninger, ses den påvirkning fra fransk hofstil, som Wiedewelt havde modtaget under sit lange ophold i Paris 1698–1715. En næsten overvældende sammensætning af ornament og sindbilleder er karakteristisk for Wiedewelts ornamentering af linieskibene. I hans tid blev agterskibets udsmykning suppleret med to hjørnefigurer, der havde op til to galleriers højde.

Agterspejlet på linieskibet »Oldenborg« 1740 udviser en massiv regen-geornamentik. Men den herskende stil er rokokoen og skibsnavnet skrives i en kartouche, et af stilartens mest anvendte elementer. Den yndefulde rokokostil kom også til udtryk ved udsmykningen af fregatten »Samsø«

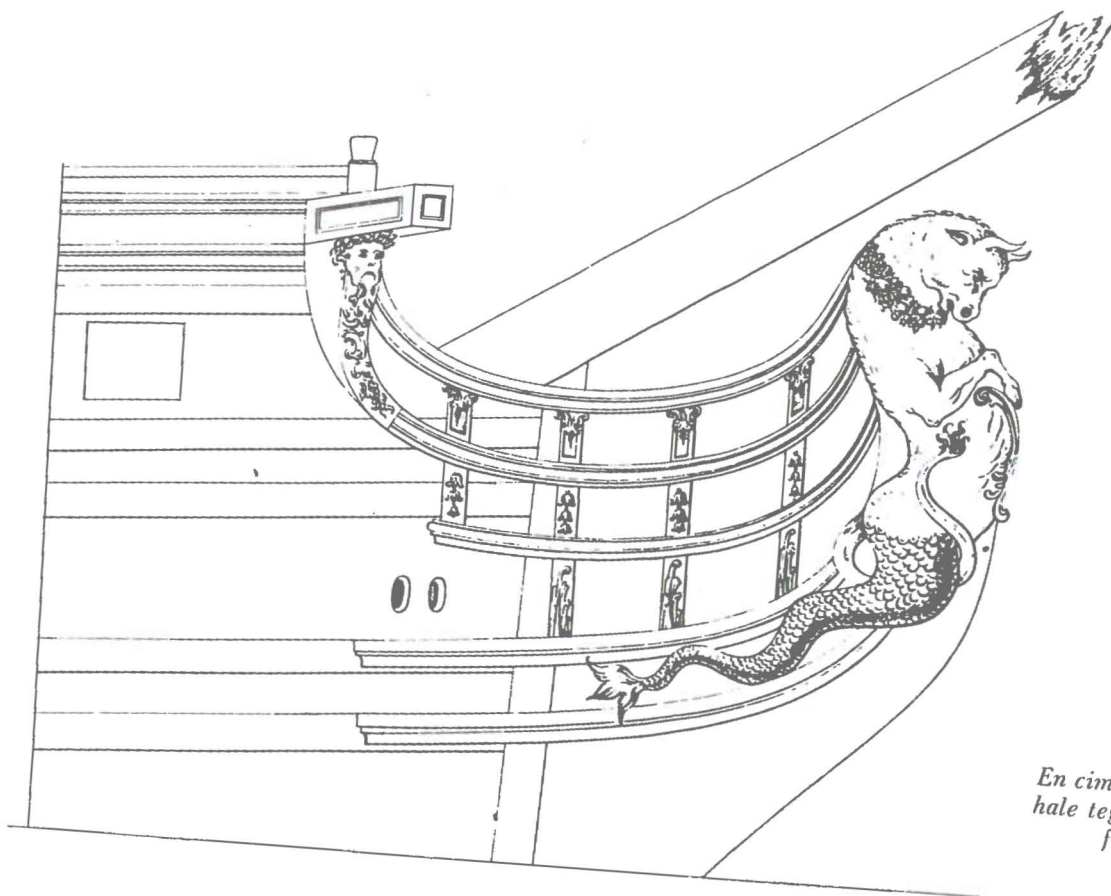


Tegning til agterspejl og gallerier for linieskibet "Christianus Quintus" sosat 1733. Et tidstypisk træk er de store hjornefigurer. Rigsarkivet.

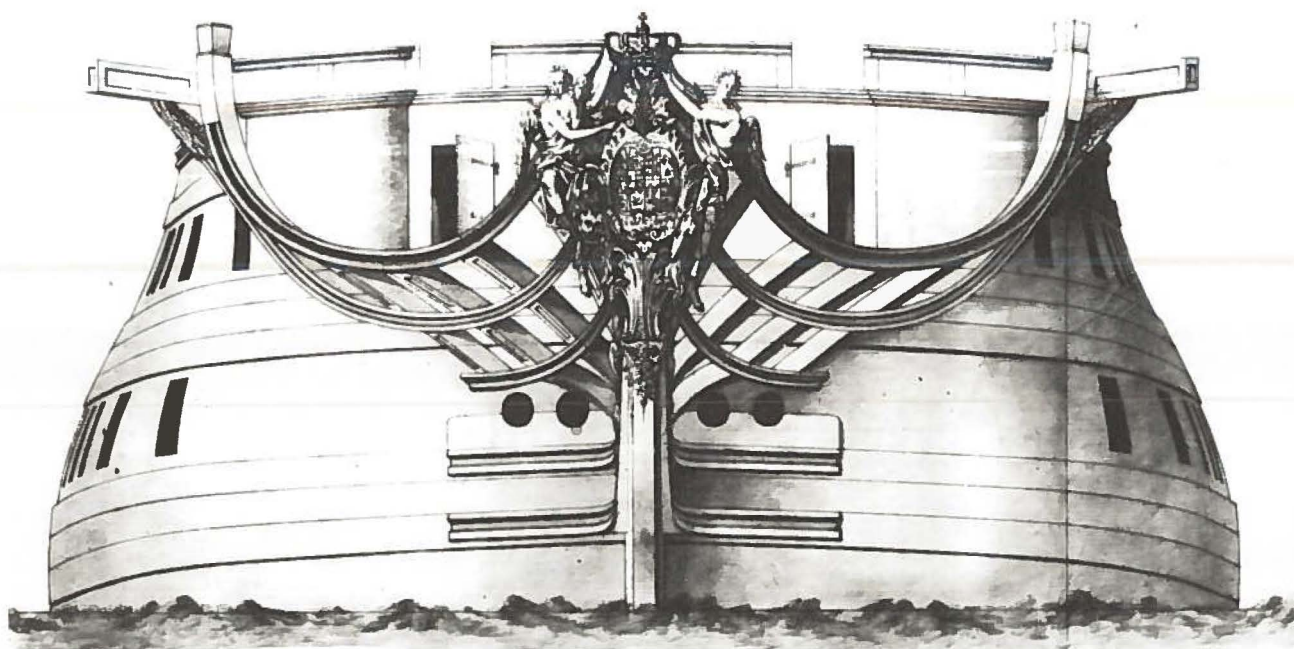




Gallion for linieskibet
„Elefanten“ 1741. Omkring
det kronede elefanhoved,
der symboliserer skibs-
navnet, ses forskellige
trofæer. Rigsarkivet.



En cimbrertyr med fiske-
hale tegnet som gallions-
figur til linieskibet
„Jylland“ 1739.
Rigsarkivet.



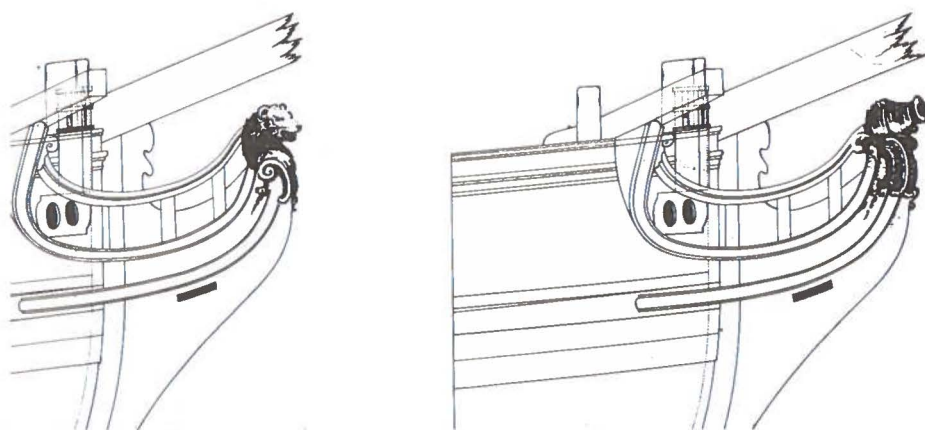
fra 1746; den havomkransede ø blev på gallionen forestillet ved en svane med løftede vinger.

En mere voluminøs figurgruppe var bestemt for linieskibet »Fredericus Quintus«, der løb af stabelen 1753. Det var kongens buste over et kronet skjold med det kongelige monogram, støttet af to skikkelser, en ældre muskuløs mand, Styrken, og gudinden Athena, Vidsdommen. Kompositionen blev dog ikke benyttet til Skibet, men voksmodellen er bevaret.

Kongelig billedhugger siden 1755, Simon Carl Stanley, efterfulgte Just Wiedewelt som mesterbilledhugger i flåden ved dennes død 1757. Stanley var efter et par studieår i Tyskland og Holland taget til England, hvor han i tyve år arbejdede for to nederlandske billedhuggere. Efter sin hjemkomst blev han i 1750 ansat som billedhugger på Holmen for en løn af 200 rdl. årlig uden kost. Stanleys arbejder var præget af den nederlandske barokstil og måske derfor blev kongehuset tiltalt af det pompøse, men ikke særlig originale, i hans skulpturer. I 1752 blev han professor på det gamle Akademi og derefter i 1754 på det nystiftede Kongelige Akademi for de Skønne Kunster på Charlottenborg. Stanley døde allerede 1761, så på udformningen af skibsornamentikken fik han ikke sat varigt præg.

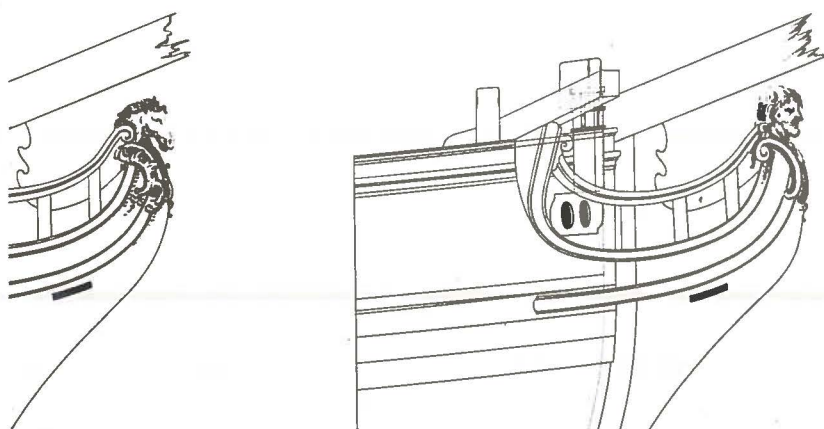
Efter midten af 1700 årene var der i Danmark stor interesse for fransk kunst og dette lands formidling af den genopdagede antikke romerske og græske kunst. Blandt de arkitekter, der bistod ved opførelsen af palæerne på Amalienborg og Frederiksstadens anlæggelse, var den indkaldte franske arkitekt N. H. Jardin, gennem hvem nyklassicismen blev bragt til Danmark næsten på samme tid som stilarten blev udbredt i sit franske

Kgl. approberet tegning til linieskibet »Dronning Louise«, søsat 1747, set mod forstævn og gallion. Den pompøse gallionsdekoration: det danske rigsvåben kronet af genier, er set lige forfra, hvorved vi får et indtryk af den brede, lave gallion, der har blottet forskibet betydeligt i forsvarsmæssig henseende. Rigsarkivet.



hjemland. I udformningen af flådens ornamentter var man mere konservativ, men i løbet af 1760'erne blev elementer af den nye stil optaget og anvendt jævnsides med den foregående rokokostil. Den arkitektoniske opbygning af agterskibet blev understreget af pilastre og profilled og meget ofte sad en kartouche midt for over de symmetriske dekorationer. Friserne blev udfyldt af antikke ornamentter, der selv hørte hjemme i arkitekturen: borter som mæanderen (à la greque'en) og »løbende hund«, perle- og æggestave og mange andre. Tunge guirlander med frugter og blomster blev brugt afvekslende med et lettere rankeslyng, og de kombineredes med motiver som sløjfen med de flagrende ender og det op-hængte draperi. Andre almindelige nyklassicistiske ornamentter var den antikke urne og fascies, d.e. stave sammenholdt ved krydsede eller skrå-lagte bånd.

Mesterbilledhugger ved Holmen efter S. C. Stanley blev Chr. Jacobsen Møllerup, der ved en søns døb i 1762 kaldes mesterbilledhugger på Amalienborg. Her har han i det mindste for en tid fortsat sit arbejde, selvom han i 1761 for Admiralitetet havde givet forslag til ornamentter på fregatten »Tranquebar« og hukkerten »Saltholm«. På »Tranquebar«s gallion var Trankebar, dansk by i Indien siden Christian den Fjerdes tid, illustreret ved en elefantfører over et elefanhoved. På skibenes gallerier og spejle var store enkle rokokokartoucher og andre af rokokostilens karakteristiske elementer. Spejle og gallerier blev fra skib til skib ret ensartet udsmykket og på gallionerne blev sat en figur, der skulle symbolisere skibets navn. Blandt mange enkeltstående eksempler på dette sidste, kan man nævne den udsmykning, der i 1771 blev givet otte seriebyggede, små bombarderfartøjer tegnet af fabrikmester Krabbe. Deres agterspejle var kun ornamenterede ved svungne, varierede buer og som gallionsfigurer havde de hver en lille figur, anbragt på en rocaille. Her ses navnet på fartøjet og dets symbol sat i umiddelbar forbindelse: »Modet« – en løve, »Dristigheden« – en hest, »Mandigheden« – et skægget mandshoved,



Gallionsornamenterne på de små bombarderfartøjer fra 1771 symboliserede navnet på det enkelte fartøj og dets symbol. Rigsarkivet.

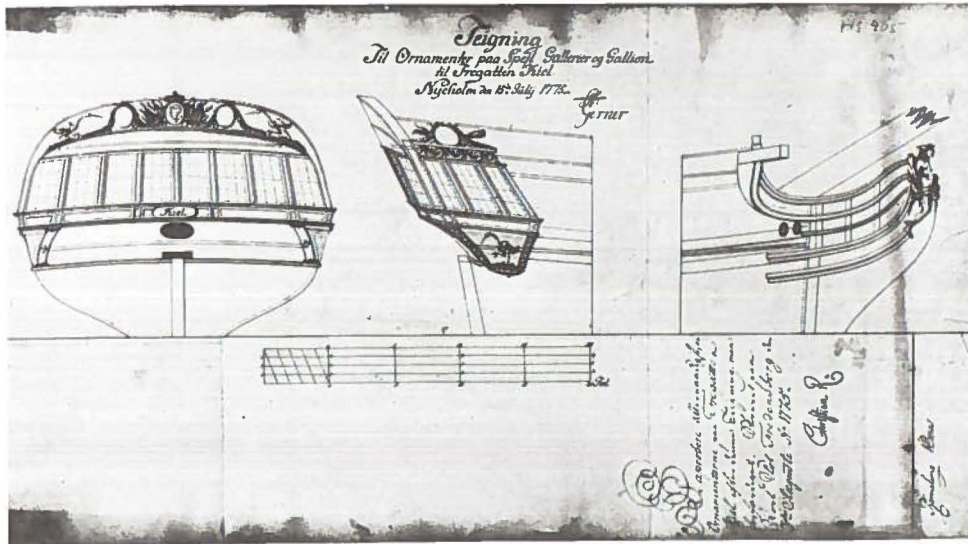
»Alvorligheden« – en bjørn, »Forskrækkelsen« – en haubits, »Den gloende« – en brandbombe, »Cometen« – en stjerne, »Dragen« – et dragehoved.

Som gallionsfigur forekom løven lidt gammeldags, men endnu blev den brugt på større skibe som på lineskibet »Elefanten«, hvortil ornamenttegningerne i juli måned 1772 af Møllerup blev indleveret til bedømmelse. En løve blev også foreslået som gallionsfigur på fregatten »Christiania«, som skulle bygges i Frederiksværn i Norge efter tegninger udført på Nyholm i 1772. Adskillige orlogsskibe var i tidens løb blevet bygget i Norge, og som det ses af den tilskrevne tekst, var det kun en billedhuggers indsats, det kunne knibe med: »Tegning på spejl, galleri og gallion med og uden billedværk til fregatten, som bygges i Frederiksværn. NB. Løven til gallionen kunne forfærdiges her og blive opsendt. Krigsarmaturen [dvs. dekoration med skråtstillede faner og en enkelt kanon] på hakkebrættet og a la græcken på gallerierne males, alt det andet kan af tømmermænd og snedkere forfærdiges. Nyholm den 8. august 1772.«

Som en lap, der nemt kan fjernes fra hovedtegningen, er løvefiguren sat over tegningen. Dyret har krone på hovedet, storkrøllet manke, åbent gab og lang tunge.¹⁴

F. C. Willerup.

Selvom Møllerup endnu i 1783 kalder sig mesterbilledhugger ved Holmen, havde han dog i nogle år måttet se sig trængt af F. C. Willerup, der som elev af tidens førende billedhugger Johannes Wiedewelt bedre kunne formidle det sværmeri for den klassiske oldtid og dens kunst, der efterhånden som flere oldtidsminder blev udgravet, greb folk mere og mere. Fra 15. juni 1776 til 1. februar 1816 var Willerup flådens billedhugger. Han havde tjenestebolig i Nyboder og modtog efter 25 års tjeneste Holmens hæderstegen, men da havde han også grundfæstet sin position som



Kgl. approberet sæt ornamenttegninger for fregatten „Kiel“, signeret af Henrik Gerner 1775. Gallionsfiguren er Hermes, de græske guders vingede sendebud. På hakkebræt og gallerifodder er tranen med kuglen i sin løftede fod, symbolet på årvågenhed, gentaget fire gange. Rigsarkivet.

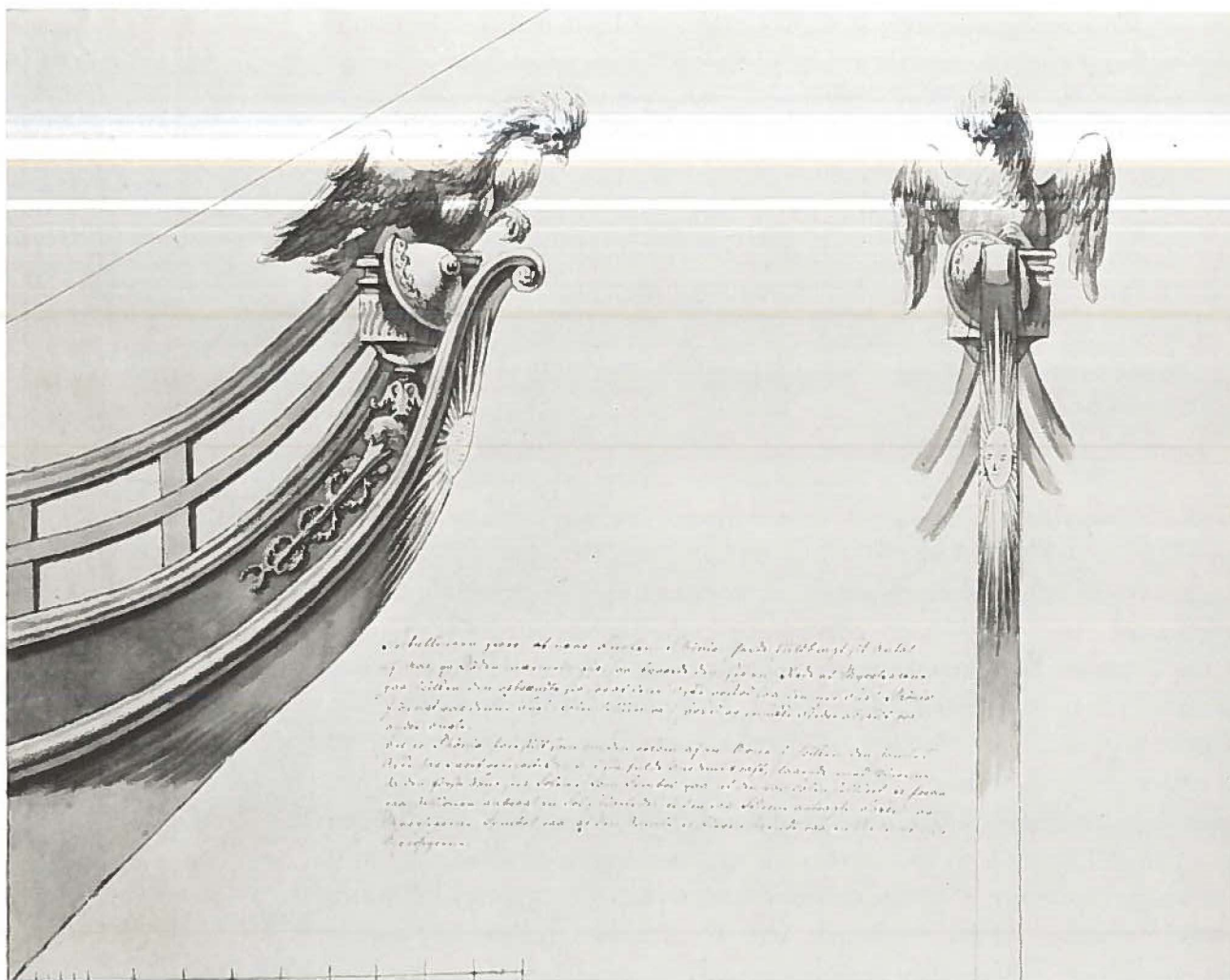
den førende gallionsbilledhugger inden for dansk skibsbygningshistorie. Dette til trods for at hans virke blev hæmmet ved den modstand mod den i realiteten unyttige og endda tunge skibsornamentik, der i 1790erne nåede til Danmark fra Frankrig, hvor man allerede nogle år før revolutionen 1789 havde afskaffet næsten al ornamentering af flådens skibe.

Sit ry som flådens forskønner må Willerup dele med Henrik Gerner, som ledede skibsbyggeriet på Holmen fra 1772 til 1787 og her viste sig som den dygtigste fabrikmester landet har haft. Hans hjertesag var højnelsen af dansk skibsbyggeri, det offentlige som det private, og han var i høj grad sit ansvar bevidst som normgivende for dette, også med hensyn til skibenes ornamentering. Anvendelsen af symboler og allegoriske figurer nåede et højdepunkt i nyklassicismens dekorationskunst, hvor hver figur og hver detaille fik sin egen betydning. Også inden for skibsornamentikken øgedes symbolernes tal, men orlogsskibe og handelsskibe talte trods store fælles interesser ikke helt det samme billedsprog. Hvor orlogsskibene taler om mod, dristighed og styrke, anråber handelsskibene handelens gud Merkur, og taler om den rigdom der vindes ved klogskab, enighed og forsigtighed. Således lyder Gerners forklaring over ornamenterne til den partikulære ostindienfarer, fregatten »Enighed«, bygget 1777 af Eskild Eskildsen på Bodenhoffs Plads:¹⁵

I gallionen *Enighed*, forestillet ved et fruentimmer med en oliekrans om hovedet, holdende i den højre hånd en skål med et granatæble, og i den venstre et scepter på hvis spids var blomster og frugter.

I hakkebrættet en medaillon med et forgyldt anker i rød bund, på siderne af samme tvende i hinanden snoede overfløddighedshorn, betegnende at ved enighed kan have håb om overfløddighed.

Om styrbord side hviler *Sikkerhed* på hånden under kinden, og om bagbord er et fruentimmer med et rør i hånden, betegnende *Lykken grundet på forsigtighed*.



Udkast til gallionsfiguren for linieskibet „Phoenix“, bygget 1811. Fuglen, der genopstod af sin egen aske, skulle symbolisere skibet, der blev bygget af det træ, der kunne bruges fra de skibe, englænderne havde ødelagt på deres bedding. Tegning med tilhørende tekst af C. F. Willerup. Statens Museum for Kunst, Kobberstiksamlingen.

I galleri-fødderne agter ud er anbragt *Sejer*, ditto på siderne, den er lignende *Årvågenhed*, forestillet ved en trane.

I galleri-hætterne, afbildet ved ugle, som er Minervas indviede fugl: en *Vüs Årvågenhed* i handelen, som betegnes ved Mercuri stav, og i søfarten ved Neptuni fork.

Sindbilleder på dyder, årstider, sindsstemninger og meget mere lod Wiedewelt og hans samtidige flankere monumenter og bygningsværker

og opstille som havefigurer. F. C. Willerup overførte denne tradition til skibsornamentikken, således at han på linieskibenes galleribuer anbragte to figurer, oftest kvindelige sindbilleder, mens en tredje figur, der symboliserede skibets navn, blev anbragt forrest på gallionen.

Willerups sindbilleder på spejl og gallion var klassiske figurer i antikke gevandter eller klædt i harnisk efter romerske forbilleder. Allerede i slutningen af 1700 årene vågnede også interessen for den nordiske sagn-tid, begyndelsen til det nationalromantiske sværmeri, der først skulle kulminere midt i det følgende århundrede. Sagnkongen på linieskibet »Sjælland« kan i sin pragt, skabt af fantasien, stå som eksempel på en gallionsfigur af denne type.

Linieskibene blev navngivet efter et bestemt system. Især blev de be-nævnet efter landsdelene i Rigsvåbnet og andre lokaliteter inden for dobbeltmonarkiet, eller de fik navne hentet fra den antikke eller den nordiske mytologi. Adskillige orlogs- og kompagniskibe blev opkaldt efter kongehusets medlemmer og søfartens store mænd. Skibenes gallionsfigurer kunne enten symbolisere den pågældende landsdels frugtbarhed ved frembårne kurve og overflødigshorn, der løb over med aks, blomster og frugter, eller ved en sindbilledlig figur. En cimbrertyr med fiskehale blev tegnet til linieskibet »Jylland« 1739. På linieskibet »Ditmarsken« 1780 frembar en kvindefigur kornneg og overflødigshorn, og for at fuld-stændiggøre symbolikken, blev på gallerifødderne anbragt akssamlende putti. Landskaber som Ditmarsken og Holsten havde et våben, der også lod sig anvende for at variere udsmykningen på de stadig efter hinanden opkaldte skibe. Andre landsdele, hvis frugtbarhed måske ikke var så iøjnefaldende, måtte oftest se deres heraldiske våben gengivet på gallion og spejl. Norges løve med øksen og Islands kronede stokfisk var som Færøernes vædder og fra 1756 Grønlands hvide bjørn stadig tilbageven-dende motiver. Heraldikken spillede en betydelig rolle i valget af orna-menter til det offentlige skibsbyggeri. Helt overvældende virker den he-raldiske ornamentik på linieskibet »Oldenborg«, der løb af stabelen 1779.¹⁶ En original ornamenttegning hertil findes opført i Henrik Gerners dødsbo som nr. 165. På agterspejlet symboliseres hele kongeslægten ved navne- og våbenskjolde. Og som sindbillede på det berømmelige stamtræ er gallionsfiguren en blomsterbekranset yngling med kappe over skulde-ren og to pilekoggere; favn og hænder har han fulde af symboler på lykke og frugtbarhed.

Da viceadmiral F. C. Kaas ved sin fratreden i 1792 som chef for Holmen gør status over sine foretagender i dette embede, stort og småt mellem hinanden, nævnes billedhuggeren kun en enkelt gang, nemlig i rapporten for tidsrummet juni 1784 til november 1787. Under sidste punkt med overskriften »Nogle indretninger« står at læse: »Ved bødkerværkstedet er i gården gjort en indretning, hvor nogle bødkere kan arbejde og derved vundet tillige, at billedhuggeren får igen det værksted, som han i lang tid har måttet undvære.«¹⁷ Det synes at være kummerlige arbejdsforhold for



En af de sjællandske sagnkonger var gallionsfigur på linieskibet „Sjælland“ 1787. Tegning af F. C. Willerup. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

en kunstner som Willerup, der for sin tid og sit virke kan sammenlignes med den svenske billedhugger Johan Törnström. Denne arbejdede fra 1781 til 1818 som gallionsbilledhugger ved den svenske flådes værft i Karlskrona, og ved hans ankomst til byen blev opført en atelierbygning i klassisk stil, der endnu står.

Efter Henrik Gerners alt for tidlige død i 1787 blev embedet som fabrikmester besat med E. W. Stibolt, der samtidig med Gerner havde



Håbet var med sine attributter søjlen og ankeret gallionsfigur til linieskib „Kronprins Frederik“ 1784. Tegning F. C. Willerup. Handels- og Søfartsmuseet.

været elev hos fabrikmester Krabbe. Stibolt gik ind for anvendelsen af en mere enkel skibsornamentik; det dekorative skulle træde i baggrunden og kun det belærende, der kunne ligge i den udførte ornamentik og den skulpturelle udformning, måtte ikke negligeres.

Siden først i 1700 årene havde kongen selv skullet underskrive approbationen af tegninger til linieskibe og fregatter. Der var dog ikke kun tale om approbation eller forkastelse. Undertiden blev approbationen betinget af en ønsket ændring. Som et eksempel herpå kan nævnes den betingede approbation af ornamenttegningerne til linieskibet »Odin«, bygget 1788.¹⁸ Dens gallionsfigur var en kriger i fuld rustning, og agter på hver



Gallionskulpturen til linieskibet „Neptunus“ 1789 forestiller Neptuns dronning Amfitrite ridende på en delfin og omgivet af putti. Tegning af F. C. Willerup. Handels- og Søfartsmuseet.

galleribue stod en norne, en kvindelig tilhyllet skikkelse. Midt på hakkebrættet var en liggende gammel mand ved en påklistet papirlap erstattet af et laurbærkranset oldingehoved i en cirkelrund medaillon omgivet af trofæer. En påskrift dateret 28. oktober 1788 nævner den ønskede ændring, hvorved dog »dette skib ligesom de tvende sidste kun kan indrettes til tvende kampagnelanterner, uden så at hovedet i medaillonnen derved tager skade.« Det turde netop i disse år omkring 1790 være en undtagelse, at æstetiske hensyn sejrer over praktiske overvejelser.

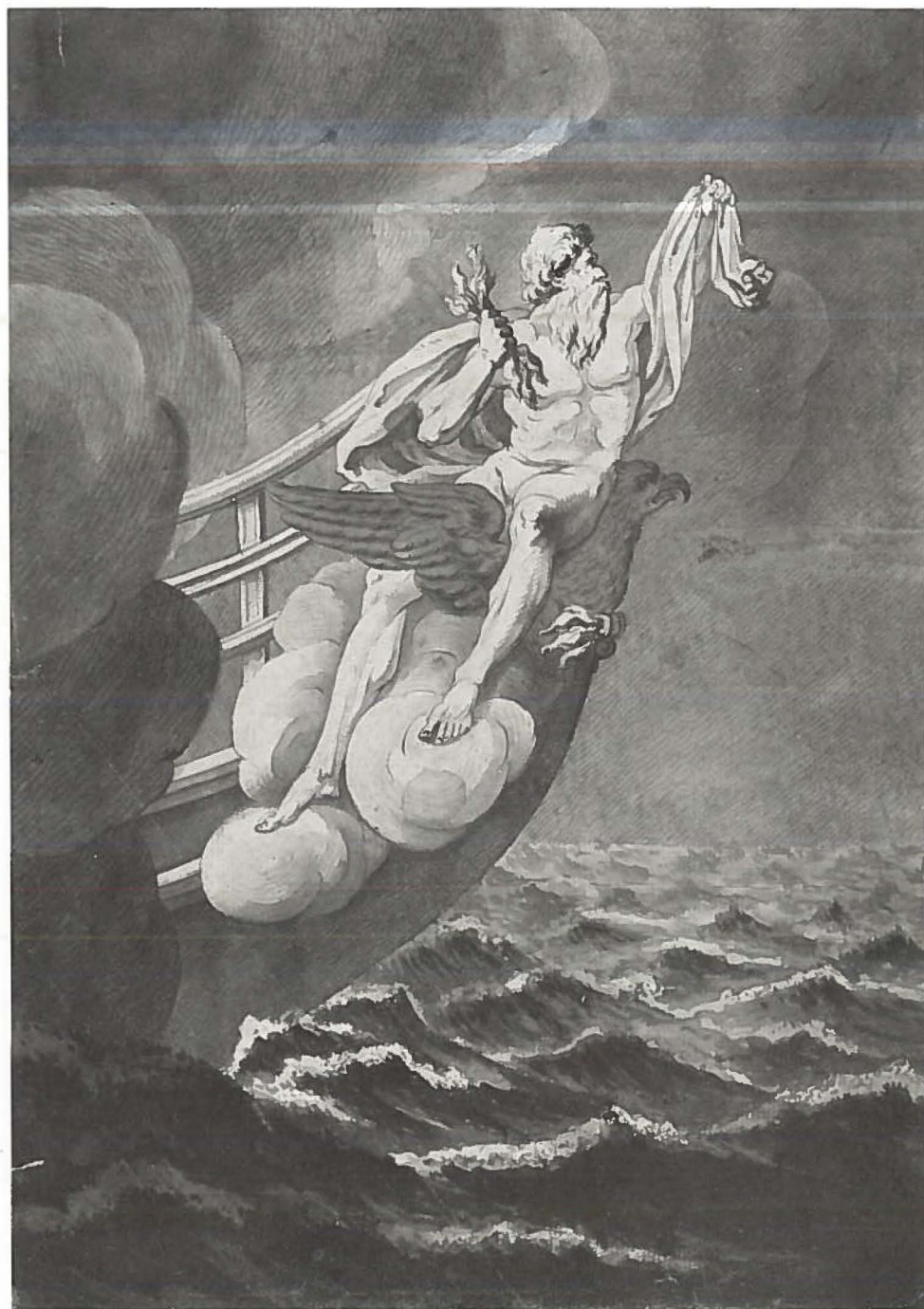
H. Hohlenberg, elev af Henrik Gerner, blev fabrikmester i 1796. Hans hovedtanke var enhedsprincippet, ved hvis gennemførelse orlogsskibene

kunne bygges så økonomisk som muligt. 1: Man skulle kun have een klasse linieskibe. 2: Så få klasser mindre skibe som mulig. 3: Fællesskab af rundholter og sejl mellem de forskellige klasser skibe (dvs. overensstemmelse i mål). Heri fulgte han konstruktionskommissionens bestræbelser. Man havde også i 1794 fået approberet, at orlogsskibet med tre dæk og 90-100 kanoner skulle udgå og erstattes af to todækkere med hver 80 kanoner. Hohlenberg var kun 31 år, da han blev fabriksmester, men han havde sine egne ideer om bygningen af krigsskibe, udformet over de erfaringer han hjembragte fra studierejser i England, Holland, Frankrig og Sverige. Så tidligt som i 1795 var han blevet opfordret til at konstruere en fregat, tegningerne blev approberede og nybygningen fik navnet »Najaden«.

Det mest karakteristiske ved Hohlenbergs skibe er ændringen af skrogets form, så kanonerne i agterskibet nu kunne ramme mål længere agter, end de før havde kunnet. Ved at afskaffe alle overflødige vægte som prydelser for og agter kunne skibene i det hele bære en kraftigere armering. Sin kære læremester Gerners interesse for skibsornamentikken søger Hohlenberg at forklare eller rettere bortforklare over for den nye tids skibskonstruktører: »Omendskønt salig fabriksmester Gerner havde indført en stil i vore skibes orneringer, som gjorde dem til de smagfuldeste i Europa, så ved jeg dog ikke, at han i nogen tid fandt figurerne aldeles på sit sted, enten på gallerierne eller på gallionerne – jeg tør for min del mene, at han deri blot fulgte tiderne, og gjorde da også her noget af det fuldkomneste. Med megen grund er jeg overbevist om, at salig fabriksmester Gerner ville anse gallionsfigurerens afskaffelse med samme bifald som de franske konstruktører.«¹⁹ Argumentet for at afskaffe gallionsfigurerne var at man, medmindre man ville gøre figurerne til dukker, måtte gøre skæg og gallion sværere end det var nødvendigt.

I 1700 årene havde fregatterne haft navne efter de danske landsdele og besiddelser som Bornholm, Møen, St. Thomas og Trankebar. Fra 1790erne bar fregatterne kvindelige navne, de blev hovedsagelig opkaldt efter kvindelige guddomme. Navne efter danske og danskejede landsdele blev nu givet til de lette brigger, den nye type hurtigtsejlende letarmede fartøjer, som Stibolt og Hohlenberg skabte. Også fregatterne gjorde Hohlenberg lettere, og han giver et standardforslag til den spejldekoration, man trods alt ikke helt ville undvære: »Navnet [Caroline] som hænger af allernådigst bestemmelse, er alene antaget for at vise den lettere stil, hvori det er betænkt at udføre ornamenterne. Det er valgt kvindeligt, fordi det næsten overalt er vedtaget at kalde fregatterne, som det lettere slags krigsskibe, ved kvindelige navne. Ornamenterne på hakkebrættet viser den bekendte søplante Nymphæa Alba, der ligesom skibet ikke befinder sig vel ved at komme neden under vandet eller på land. Guirlanderne af violblomster underneden, forestiller våren og henføre sig til navnet [arveprinsesse Caroline f: 1793]. Vinduerne blive alle blinde og maskerer kanonportene, fra hvilke lysningen falder.«²⁰

Hohlenberg hældede til den gamle opfattelse, at agterspejlsdekorati-



Jupiter på ørnen med tordenkilen i hånden og omgivet af skyer. Et ofte anvendt ornament på kongelige fartøjer og flådens største skibe. Tegning af F. C. Willerup. Handels- og Søfartsmuseet.

onen skulle vælges i relation til skibets navn, så kunne man til gallionen vælge et standardornament. Som forslag til et sådant gallionsornament gav maleren N. Abildgaard en tegning af en vase med en krone som låg. Vassen skulle forestille Pandoras æske, der efter det græske sagn var fuld af ulykker, kronen forestillede regeringen, der holder ulykkerne nede, i krigstid kunne kronen så tages bort for at videreføre symbolikken.²¹ Denne ide blev dog ikke fulgt op, istedet lod Hohlenberg gallionen løbe frem i en volut, en »krølle«, der blev ornamenteret med bladværk eller en

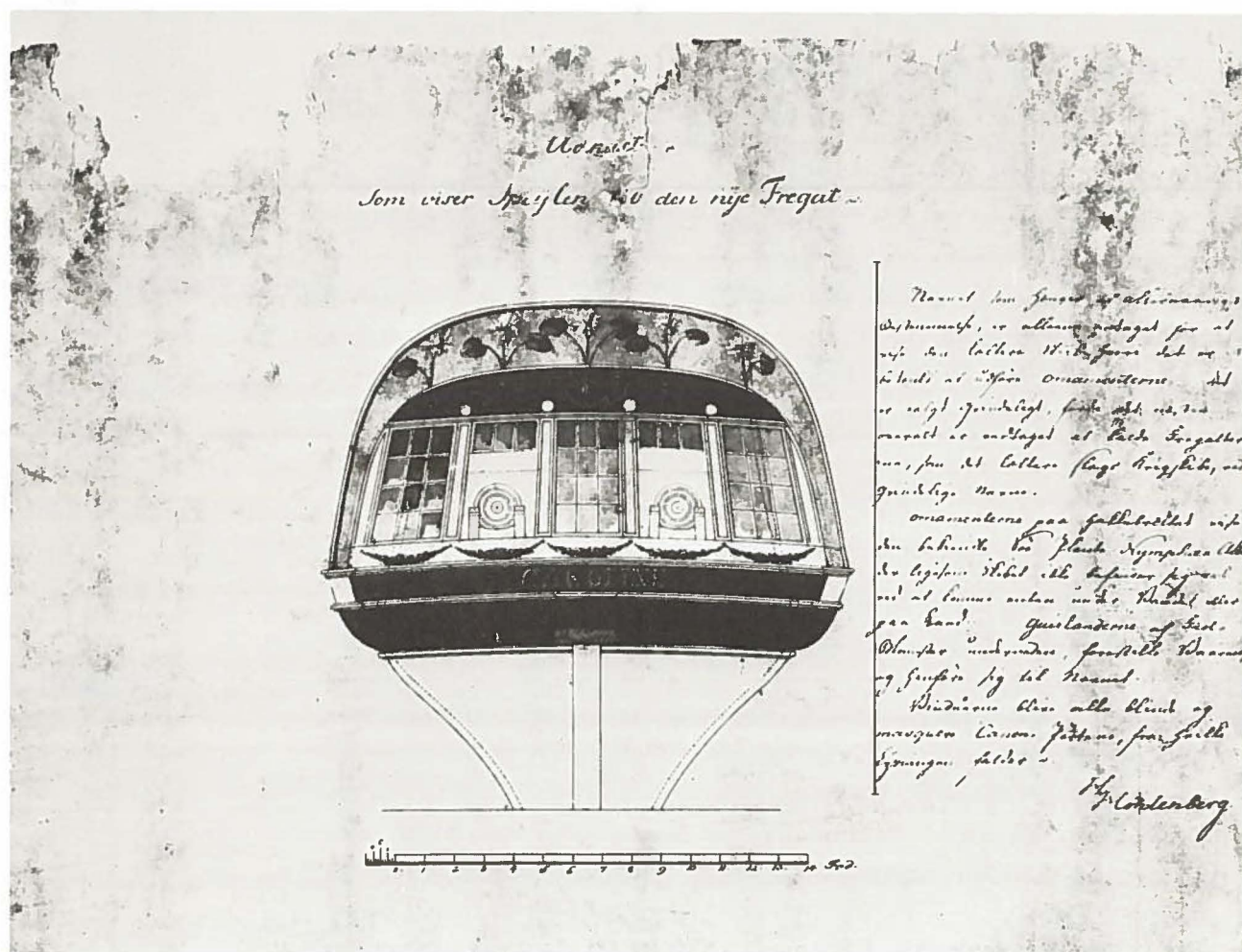
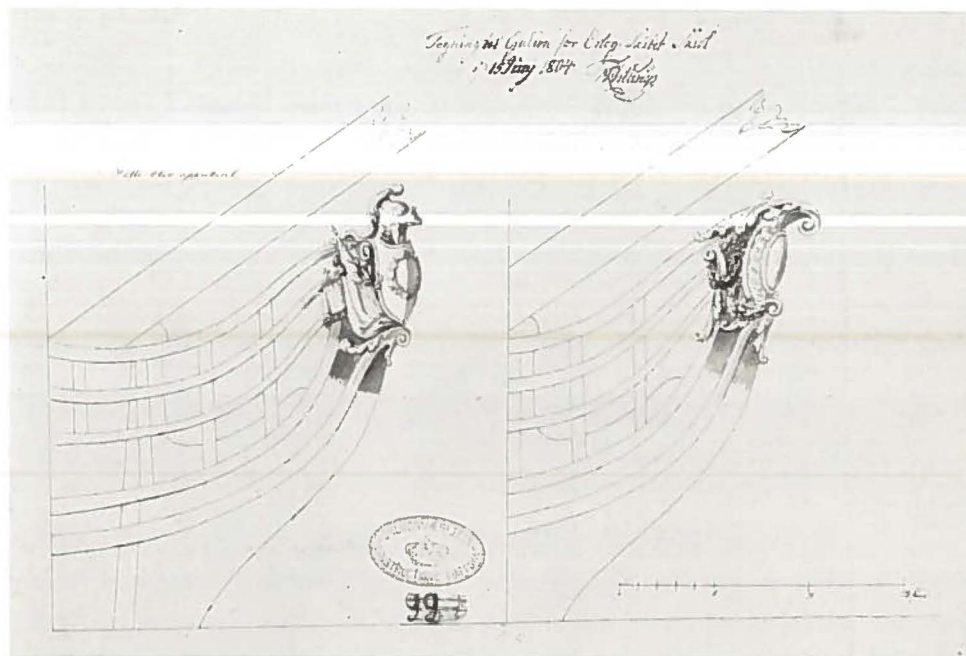
Haufrün.



T.v.: Willerup har her tegnet sig selv i færd med at gøre et afrids af fregatten „Havfruen“s gallion. Handels- og Søfartsmuseet.

Tegning til gallion for orlogsskibet „Skjold“. Udkastet t.v. blev approberet. Originaltegning signeret F. C. Willerup 1804. Rigsarkivet.

Forslag til standardornament for den nye fregat-type. Tegnet o. 1800 af fabrikmester Hohlenberg. Rigsarkivet.



guirlande eller kombineret med et skjold, hvorpå var motiver med sindbil-
ledlig betydning. Også eksisterende figurer blev udskiftet. I 1801 blev
gallionsfiguren på linieskibet »Kronprins Frederik«, bygget 1784, erstat-
tet af en krølle. Også den prægtige figur på linieskibet »Neptunus« fra
1789: en kvindefigur i et let gevandt og med blomsterguirlande, ridende
på en delfin, mens en vinget smådreng bag hende holdt en trefork, blev i
1802 erstattet af et gallionsornament »betænkt at veje halvt mod det
forrige.«²²

Efter Hohlenbergs afsked i 1803 fortsattes hans bestræbelser på at for-
enkle skibsornamentikken. Maj 1804 blev det approberet at »de gamle
skibe, som indsættes i dokken, enten til hovedreparation, skal entlediges
de betyngende ornamentter for og agter og gives andre lettere og passende
i stedet.«²³

I årene 1804 og 1805 blev gallionsfigurerne borttaget på linieskibene
»Odin«, »Tre Kroner«, »Skjold« og »Prinsesse Louise Augusta«. I stedet
blev sat volutornamenter med skjolde, hvori de gamle figurers symboler
blev delvis bevaret og indarbejdet. En ufærdig tegning af to gallionskrøl-
ler, den ene med skjold under hjælm foran trofæet, den anden med et
ørnehoved, der har en perle i næbbet, bærer teksten: »Udkast til gallions-
ornamenter af billedhuggermester Willerup til en 36ve kanons-fregat
efter »Venus« tegning.«²⁴ Dette udkast viser stor overensstemmelse i stil
og udførelse med krøllerne i 1804-05.

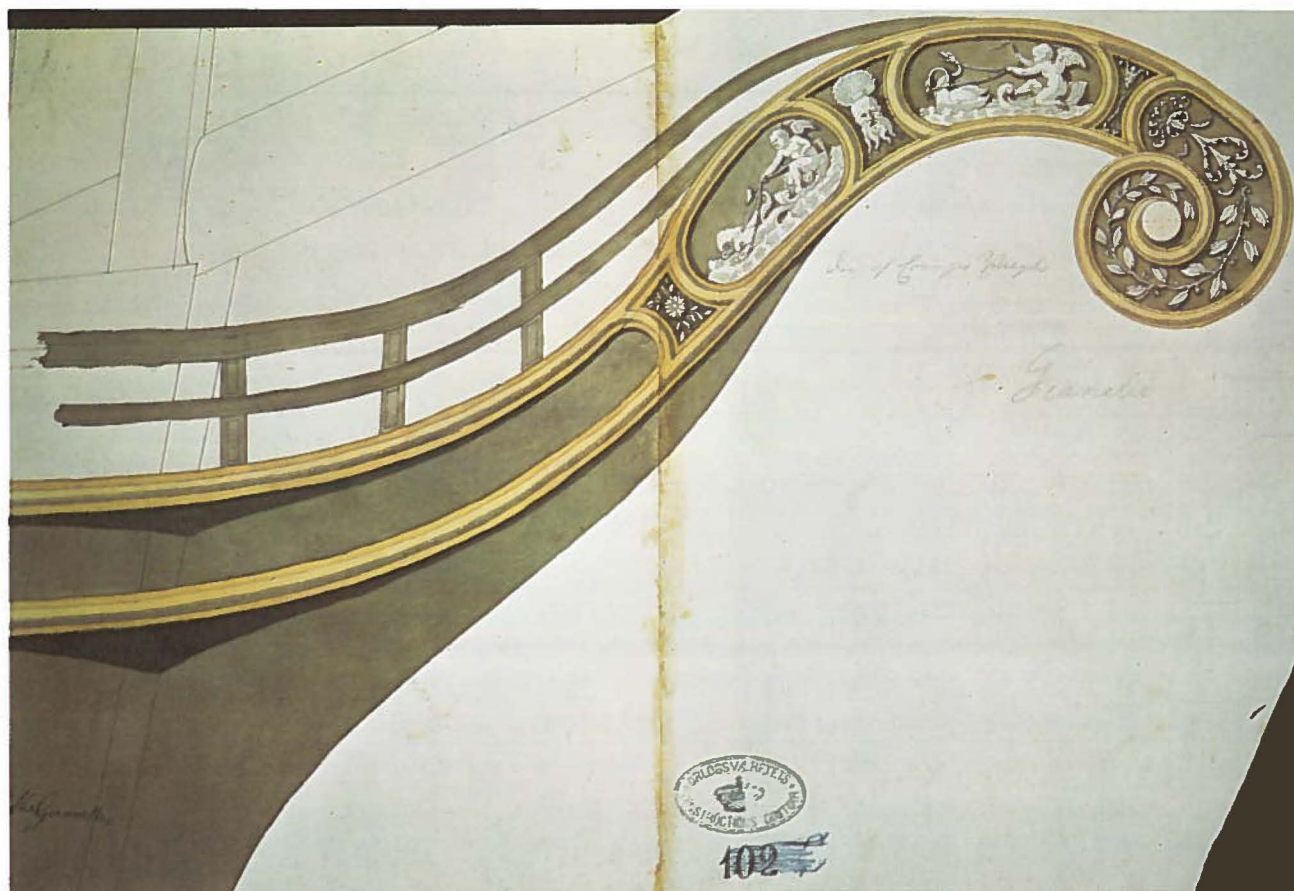
Som en besparende nyskabelse inden for skibsornamentikken søgte
man at anvende malede dekorationer i pompejansk stil. På linieskibet
»Prinsesse Caroline« 1805 løb gallionen frem i en krølle, og langs skægget
blev malet mytologiske figur- og ornamentfriser: lyse figurer på mørk
bund. Figurerne minder iøvrigt meget om de små havguddomme, der
legede med svaner og delfiner på agterspejlet af linieskibet »Svanen«
1730. Havguddommene på »Prinsesse Caroline«'s gallion blev gentaget
på spejl og gallerier. På hakkebrættet blev den unge navnemoders por-
trætmedaillon præsenteret af en havmand med to haler. Tegningerne,
der med små ændringer lå til grund for den færdige udførelse, var af P. L.
Gianelli, stempelskærer ved Den Kgl. Mønt. Han var uddannet som bil-
ledhugger.

Napoleonskrigene havde rejst England mod Danmark, og efter slaget
på Reden 1801 og Københavns bombardement 1807 kom den dag i
oktober 1807, da englænderne tog den del af den danske flåde, der var
hjemme, og før deres tilbagetrækning ødelagde tre nybygninger, der stod
på beddingerne på Nyholm. Også en betydelig del af koffardiflåden blev
på havene opbragt af englænderne. Mange hjemlige reaktioner fulgte på
dette slag. Til Handels- og Søfartsmuseet kom o. 1945 et hefte, der på
omslaget bar påskriften: »Gallionsfigurer til en Deel af de Skibe som
Englænderne tog 1807, tegnede af Willerup, dengang Billedhugger ved
Holmen.«²⁵ Måske har Willerup, som hans talsmand skriver, tænkt på de
mistede skibe, men en gallionsfigur som »Kærlighed til Fædrelandet«, en

sindbilledlig mandsfigur, som Willerup havde »lånt« fra C. F. Stanley, sad på ostindiefareren »Den gode Hensigt« og brændte med dette skib i 1780. Snarere synes Willerup at mindes de gamle, »rigtige« gallionsfigurer, som for flere af de nævnte skibes vedkommende var erstattet af krøller før flådens ran. En enkelt af tegningerne eller to er vistnok aldrig blevet realiseret. Det er hans egen storhedstid som gallionsbilledhugger under Gerner, han har set tilbage på. Som i et drømmesyn ser han skibenes stævne og gallioner med de effektfulde figurer glide frem bag klipper. Foran »Havfruen« har han anbragt sig selv med sin tegneblok ved strandkanten.

Af det tømmer, der kunne reddes fra de ødelagte nybygninger, blev bygget et skib på 64 kanoner. Det fik det symbolrige navn »Phønix« efter fuglen, der genopstod af sin aske. Willerup arbejdede i måneder med udkast til fuglen på gallionen, før det endelige resultat blev godkendt i januar 1811.²⁶ Dette blev en af Willerups sidste selvstændige opgaver for Admiralitetet. Skibsbyggeriet blev fortsat under krigen, men kun i beskednen målestok. 1. februar 1816 blev embedet som mesterbilledhugger på Holmen nedlagt, og den 74årige Willerup fik sin afsked med pension. Også arbejdet for det private skibsbyggeri fortsatte Willerup i sin alderdom, således udviser regnskaberne for briggen »Mercurius«, bygget af Jacob Holm som skib nr. 2, en post på 200 rigsdaler betalt i april 1816 til F. C. Willerup.²⁷

*Gianelli's signerede og den af Collegiet udvalgte tegning til en stævndekoration i pompejansk stil for linieskibet „Prinsesse Caroline“ 1805. Rigsarkivet.
Foto Det Kgl. Bibliotek.*



Gallionsfigurer og ornament på handelsflådens skibe i 1700 årene.

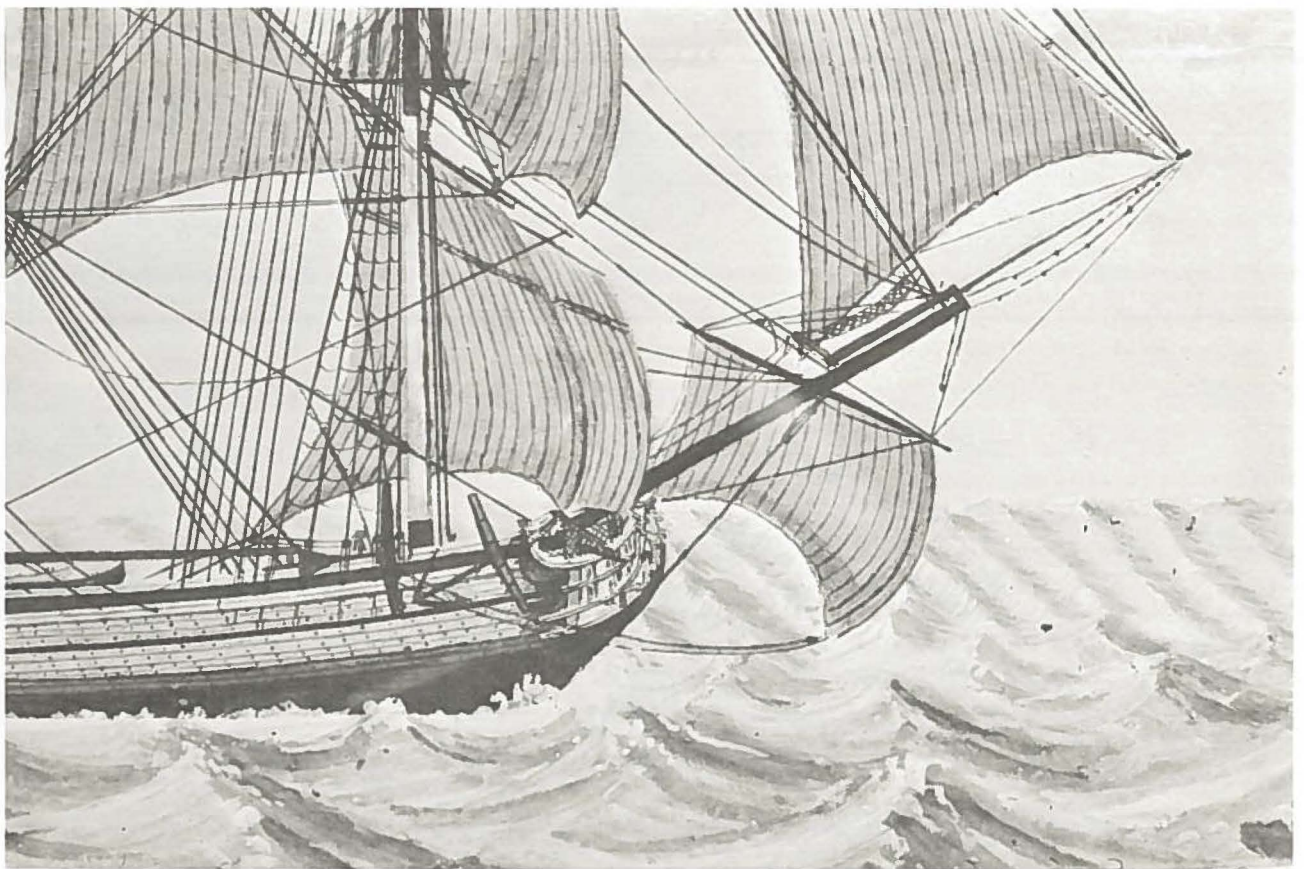
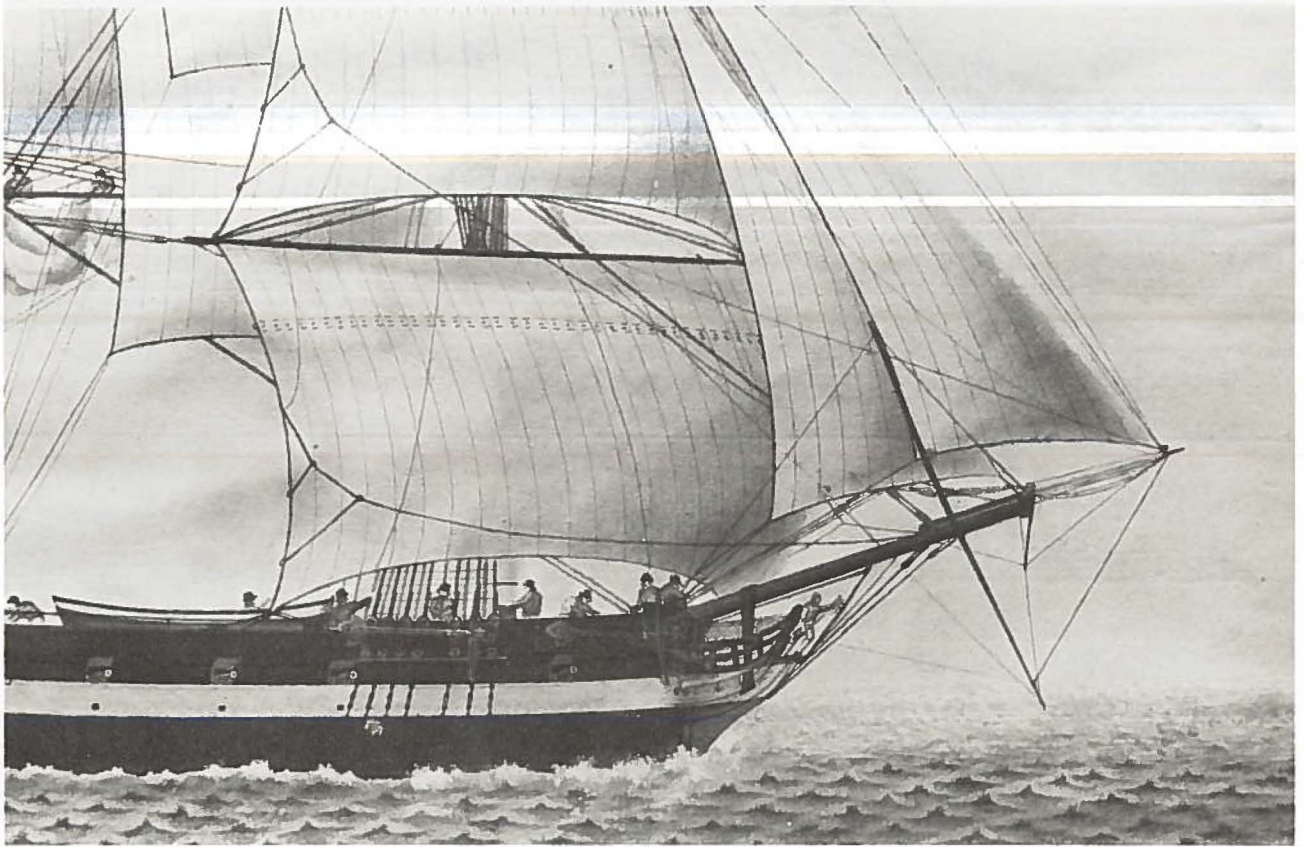
Bertel Thorvaldsen og hans fader.

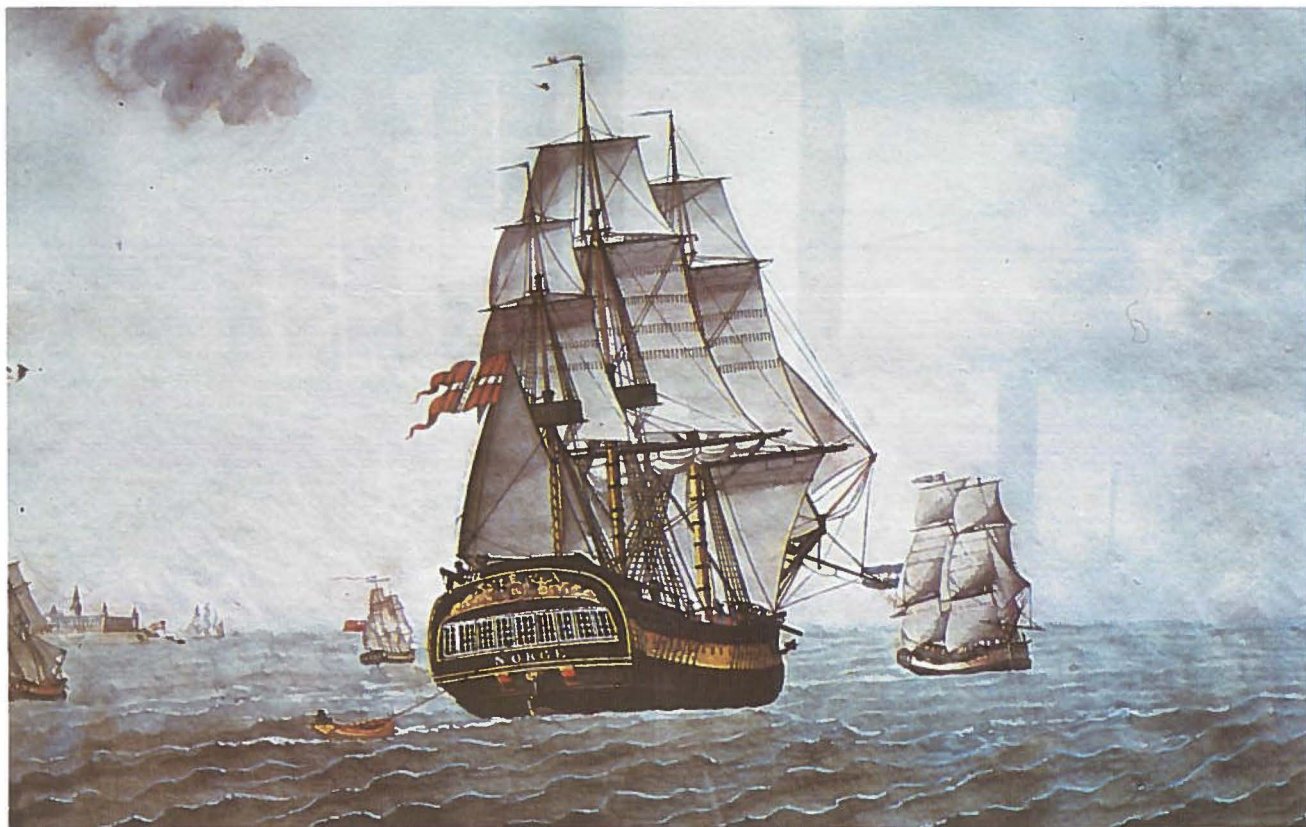
T.h.: Asiatisk Kompagnis fregat „Norge“. Udsnit af farvelagt tegning fra 1798 viser jægeren på gallionen. Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.

Flådens skibe var Danmarks ansigt udad mod den øvrige verden, og fartøjerne er gennem historien blevet udsmykket efter de til enhver tid gældende kunstneriske normer. De bevarede tegninger viser dog, at der ingen forskel har været mellem orlogsskibenes ornamentering, og den der blev de større skibe inden for koffardiflåden til del, andet end hvad skibenes størrelse og brug kunne berettige til. Kompagnierne havde deres egne værfter, men adskillige kompagniskibe blev bygget efter tegninger udført eller godkendt af fabrikmesteren på Holmen.

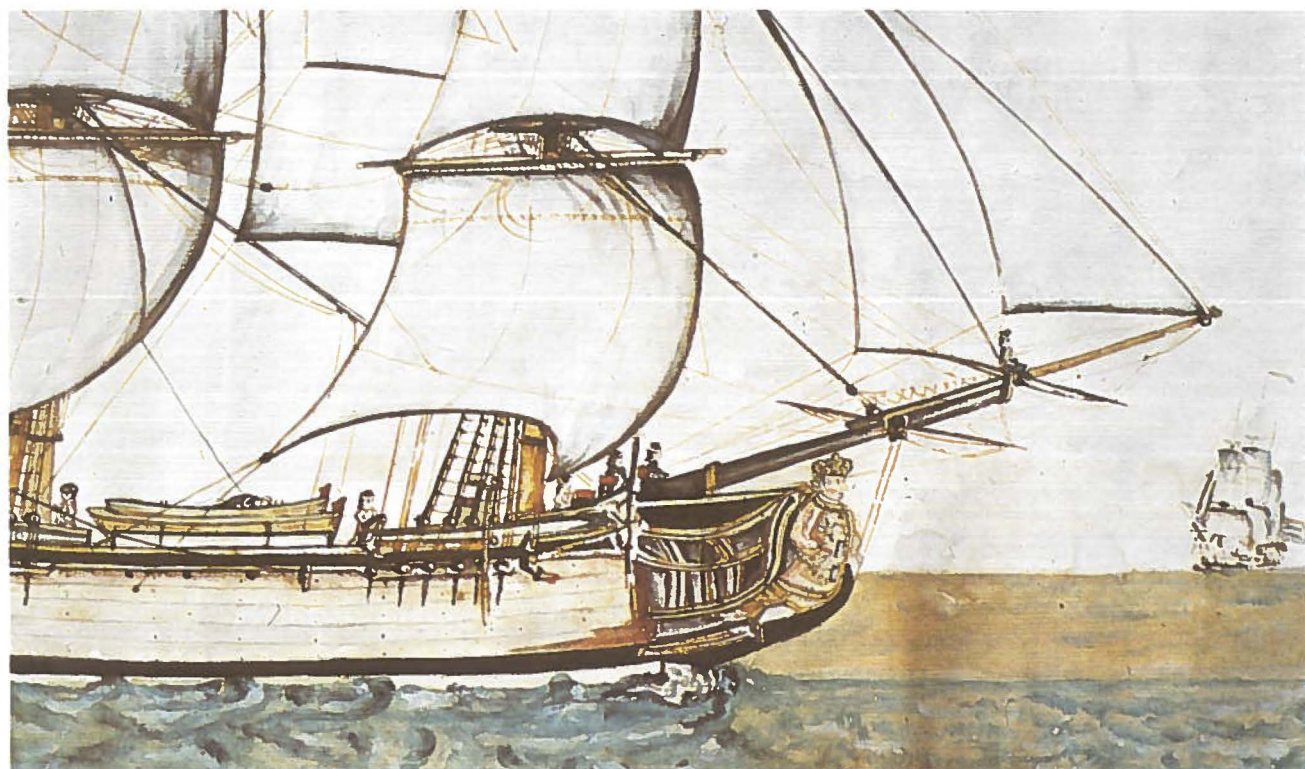
De tidligste kendte danske skibsportrætter er billederne af to af Asiatisk Kompagnis fregatter under Kinakysten, malet i 1760erne. De er set mod de store som en helhed ornamenterede spejle og gallerier, hvorfra de efter tidens skøn har præsenteret sig bedst.²⁸ Mange private skibe havde i 1700 årene ingen gallion, men mod slutningen af århundredet blev mange også mindre fartøjer forsynet med endog ret kraftige gallioner. Sandsynligvis står denne langskibs forlængelse i forbindelse med masternes øgede højde og et større sejlareal. Samtidig byggede man ikke mere agterskibet så højt, skroget fik et mindre »spring« og agterspejlets areal blev kraftigt reduceret. Måske tilskyndet af disse ændringer portrætteredes skibene nu fra siden, nogle tillige mod agter- eller forskib, og de præsenterede sig fint med sejlene sat i overensstemmelse med godt sømandsskab. En gallionsfigur blev skildret som type og gengivet i sin brogede, naturalistiske farvelægning. Gallionsfigurerne kunne efter billederne at dømme også være forgyldte eller malet ensartet hvide. Den mandlige eller kvindelige helfigur var den mest almindelige udsmykning på gallionen, mere usædvanlig var den kvindelige dobbeltfigur, hyllet i en brun kappe, der sad på fregatten »Damerne« af København, tegnet omkring 1780. På slup »Delphinen« af København, bygget her 1782, var en delvis forgyldt figur: en lille dreng ridende på en delfin. Brigantinen »Haabet«, også af København, tegnet omkring 1790, havde ingen dekoration på skæg og forskib, derimod bar den på spejlet mellem et par dobbeltfagsvinduer en malet fremstilling af den allegoriske figur Håbet med ankeret. Blandt de mange brogede helfigurer er den kække jæger forrest på Asiatisk Kompagnis fregat »Norge« en af de mest charmerende. Han

T.h.: En havhest var gallionsfigur på hukkerten „Frederica“ af København. Udsnit af gouache o. 1780. Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.





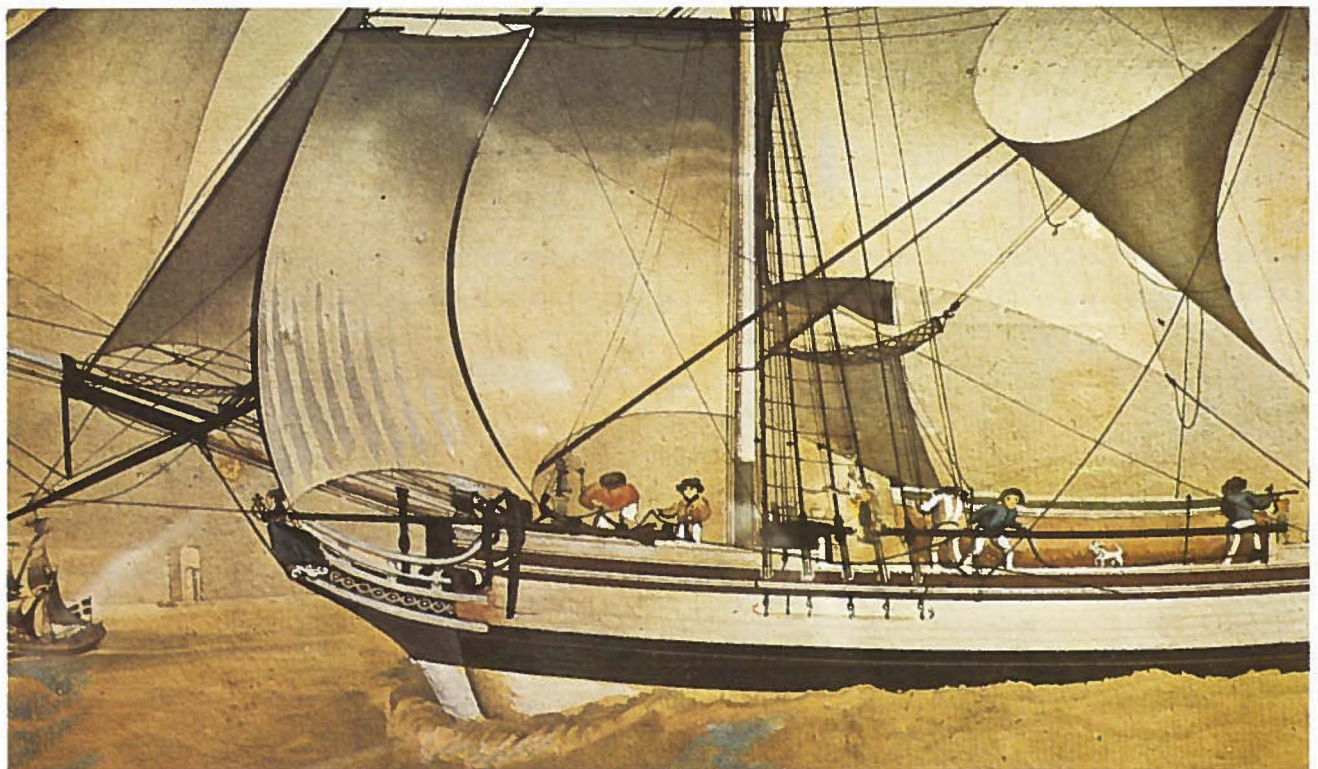
Fregatten „Norge“ tegnet 1804 af skibets kaptajn C. C. Tronier. Han foretrak at vise skibet mod agterspejlet (jvf. s. 43). Søfartssamlingerne ved Svendborgsund. Foto HP.



Brig „König von Dänemark“ af Blankenese. Udsnit af farvelagt tegning fra 1780erne. Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.



Fregat „Elisabeth Maria“ af Bergen, bygget i England i 1790erne. Udsnit af farvelagt tegning. Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.



Brig „Harmonie“ af København, bygget St. Croix 1793. Udsnit af farvelagt tegning. Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.



*Gallionsfigur fra hvalfan-
gerskibet „Flora“ af Föhr,
1753. H. 150 cm.
Nissenhaus, Husum.
Foto Altonaer Museum.*

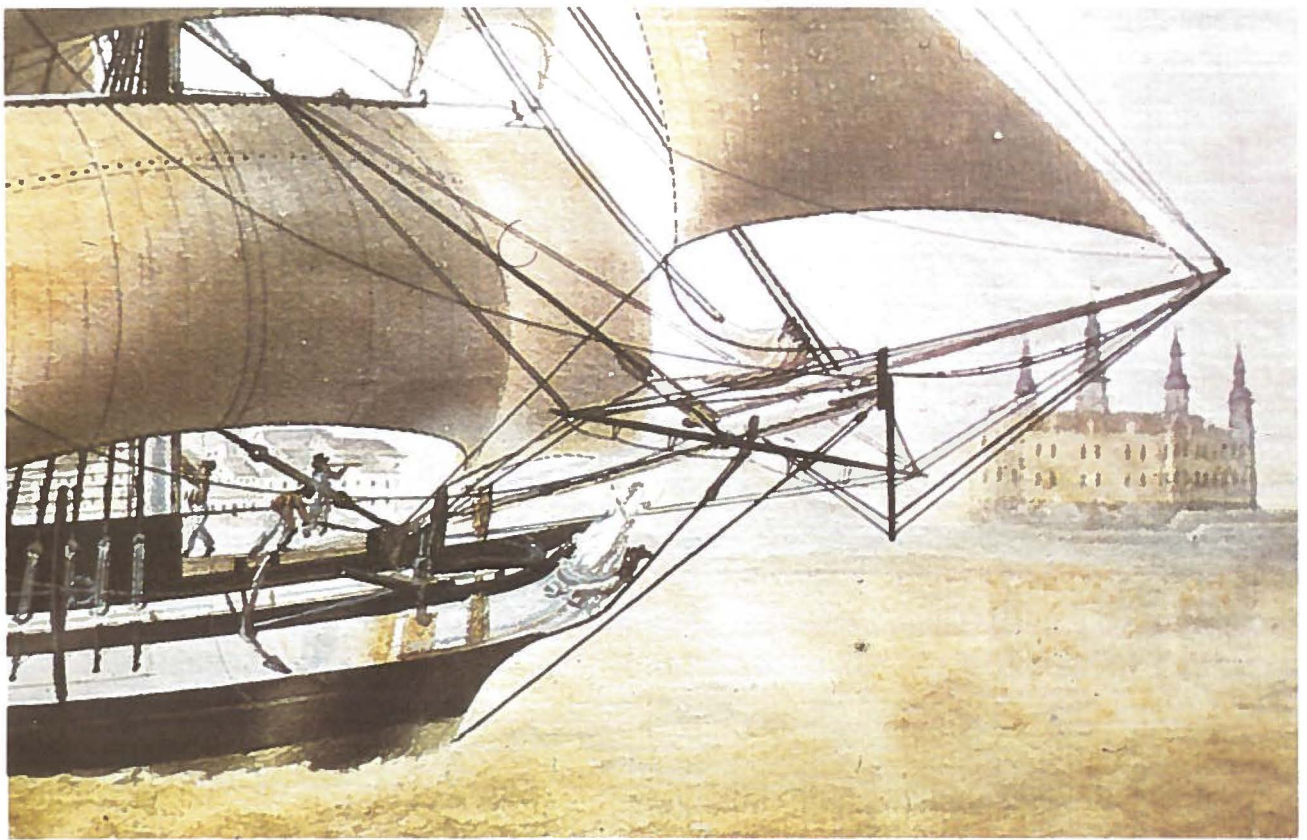
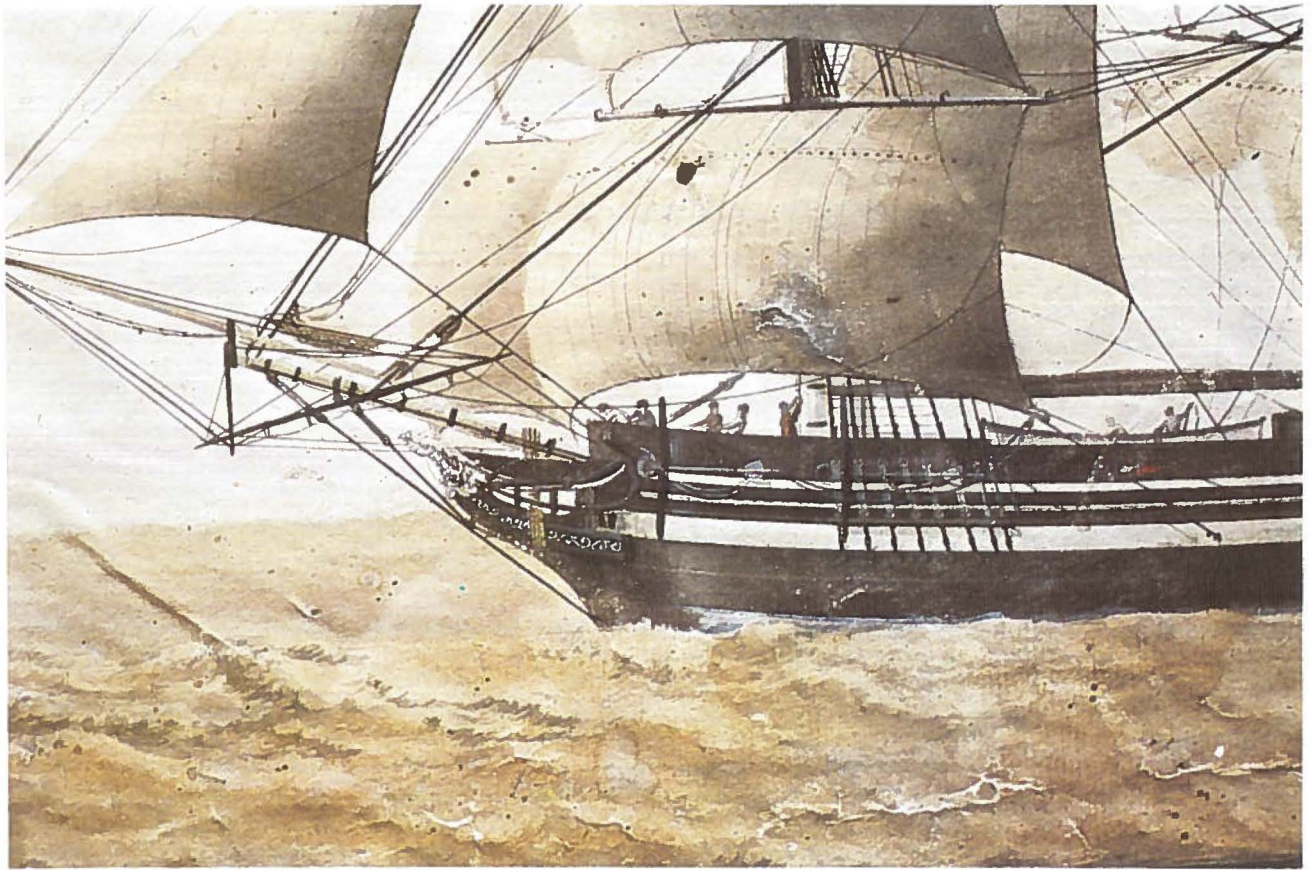
er iført knæbukser og har sit gevær i højre hånd, mens han med venstre løfter det nedskudte bytte i vejret. Da skibets kaptajn C. C. Tronier i 1804 selv afmaler sit skib, som det står ud af Sundet på vej til Kina, foretrækker han at se det mod det med forgyldt rankeslyng ornamenterede agterspejl med det rødmaledede kompagnimærke under hækken. »Norge« ex »Cromhout« var oprindeligt et hollandsk skib, der blev taget af englænderne som prise og solgt til Asiatisk Kompagni 1798.

Uden for København og Slesvig-Holstens større byer var kun få danske skibsbygmestre i stand til at tilfredsstille de private købmænds efterspørgsel på større skibe. Mange måtte derfor købes fra udlandet og mange af skibsbilledernes bedste gallionsfigurer er skabt her.

Udsmykningen af private danskbyggede skibe har sikkert været af meget ujævn kvalitet. Bertel Thorvaldsens fader, billedskæreren Gotskalk Thorvaldsen, arbejdede lejlighedsvis for skibsbygmester Erich Eskildsen, der bestyrede Østersøisk-Guineisk kompagnis plads bagved Amalienborg. Hvorledes arbejdet formede sig på en af hovedstadens mange skibsbygningspladser, fortæller Just Matth. Thiele i sin Thorvaldsen-biografi: »Der blev under den amerikanske krig 1776–83 bygget mange skibe, og efter den tids brug blev de stærkt forzirede med billedskæreri. Det betydeligste af den slags arbejde var overdraget Holmens billedhugger, Frederik Willerup, men da han lod sig stærkt betale og tillige som oftest var beskæftiget på Holmen, tog man også stundom til takke med islænderen, Gotskalk Thorvaldsen, som vel ikke gjorde det godt, men hvem man på den anden side også kunne byde derfor, hvad man ville. Willerup gjaldt på pladsen for en kunstner, Gotskalk Thorvaldsen havde derimod aldrig lært at gøre noget rigtigt...«

Således fortaltes der om ham på pladsen, at han engang havde påtaget sig at gøre en løve til en skibsgallion, men kunne ikke komme ud af det, og skønt han »kloppede træ på«, anden og tredje gang, »var og blev det kun en puddelhund«. Thieles hjemmelsmand var skibsbygmester Lars Larsen, efter hvem pladsen senere fik navnet Larsens Plads. Larsen var dengang læredreng på pladsen.

Gotskalk Thorvaldsen skar den underordnede skibsornamentik, men hen i 1780'erne fik Bertel Thorvaldsen sin gang på pladsen. Han havde da i nogle år modtaget undervisning på Akademiet, og trods sin ungdom hjalp han sin far til rette, således at denne nu også påtog sig at udføre nogle gallionsfigurer. Også mellem Willerup og Thorvaldsen kan dokumenteres et vist samarbejde. Bertel Thorvaldsen drog i 1796 til Rom og halvandet år efter afrejsen ytrede faderen i et brev ønske om at han, hver gang han skrev hjem, »kunne lægge en fin tegning af en gallion i sit brev af forskellige stående figurer«. ²⁹ Omgående sendte Bertel to tegninger, og måske er de blevet ført ud i livet – måske ikke.



T.v.: Fregat „Montreal“ af København, købt fra England 1806. Gallionskrøllen er næsten identisk med Willerups tegning til det nye gallionsornament til linieskibet „Louisa Augusta“. Udsnit af farvelagt tegning på Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.

Ornamenteringen af flådens skibe efter 1816.

C. W. Eckersberg.

Nedlæggelsen af embedet som mesterbilledhugger på Holmen skete som et led i omlægningen af den procedure, der gik forud for ornamenteringen af flådens nybygninger. Initiativet til denne ændring tog fabrikmester Andreas Schifter, der tiltrådte embedet i 1814, og det må ses som et led i den rationalisering, der var nødvendig for et land, som efter en militær og økonomisk fallit skal genopbygge en flåde. Før havde billedhuggeren arbejdet ud fra tegnerens, fabrikmesterens eller egne tegninger, og han havde haft ansvaret for dekorationernes udførelse. Nu blev hovedvægten lagt på udformningen af tegningerne, hvis figurer og ornamenter derefter skulle skæres af flådens billedhuggere, der efter omlægningen i 1816 hørte til håndværkerstokkens 1. kompagni, 2. division. Udkastet til skibenes ornamenter blev under fabrikmesterens tilsyn udført i Konstruktionskammeret, og inden ornamenttegningerne blev forelagt kongen til approbation, skulle de godkendes af Kunstakademiet.

Schifter var oprigtigt interesseret i orlogsskibenes smukke udseende og ornamentering, og da professor ved Akademiet, maleren C. W. Eckersberg, var lige så glad for søens væsen, lå vejen åben for et venskab og en gensidig nyttevirkning. Eckersberg havde i 1819 fået tilladelse til frit at besøge de kongelige værfter, og her gjorde han på Konstruktionskammeret bekendtskab med konstruktørerne Pihl og senere I. D. Petersen. Gallionsfiguren kommer ved flådens genopbygning igen til hæder og værdighed, omend i en mindre og lettere skikkelse, og det er Eckersberg, der bliver bedt om at tegne gallionsfigurer og spejlornamenter. Gennem Eckersbergs dagbøger får man et levende indtryk af den helt uformelle formidling af ornamenttegninger.

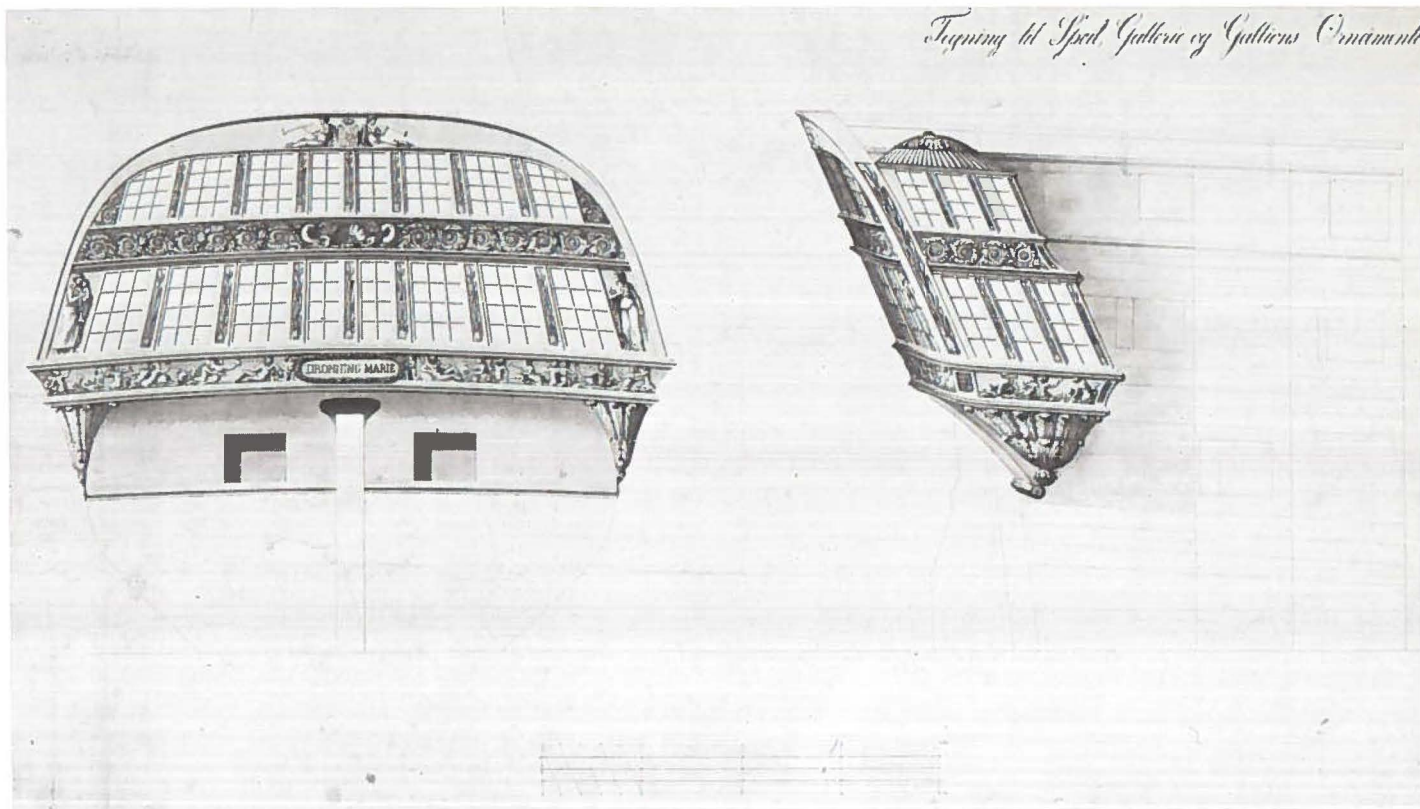
1827 21. juni

Giort udkast til en gallionsfigur og et par ornamentfigurer til en ny fregat »Havfruen« for capt. Schifter.

På tegningen holder havfruen på gallionen i venstre arm en stor konk, af form næsten som et overflødigehorn. Ornamentfigurerne må være de to svømmende havfruer på hakkebrættet.

Vi ser hvordan Schifter og konstruktør Pihl kommer med tegninger og henter dem igen. Penge tales der aldrig om. Eckersberg låner tegninger og bøger fra Konstruktionskammeret og får teknisk hjælp til sine marinebilleder.

T.v.: Fregat „Fædres Minde“, privat ostindiefarer indkøbt fra udlandet 1805. Udsnit af farvelagt tegning på Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.



1828 23. august

Arbejdet på en plantegning af et lineskib hele dagen. Capt. Schifter bragte udkast til ornamentter og figurer til det nye lineskib, som skulle efterses.

27. august

Tegnet for capt. Schifter figurer etc. til lineskibet »Walde-
mar«.

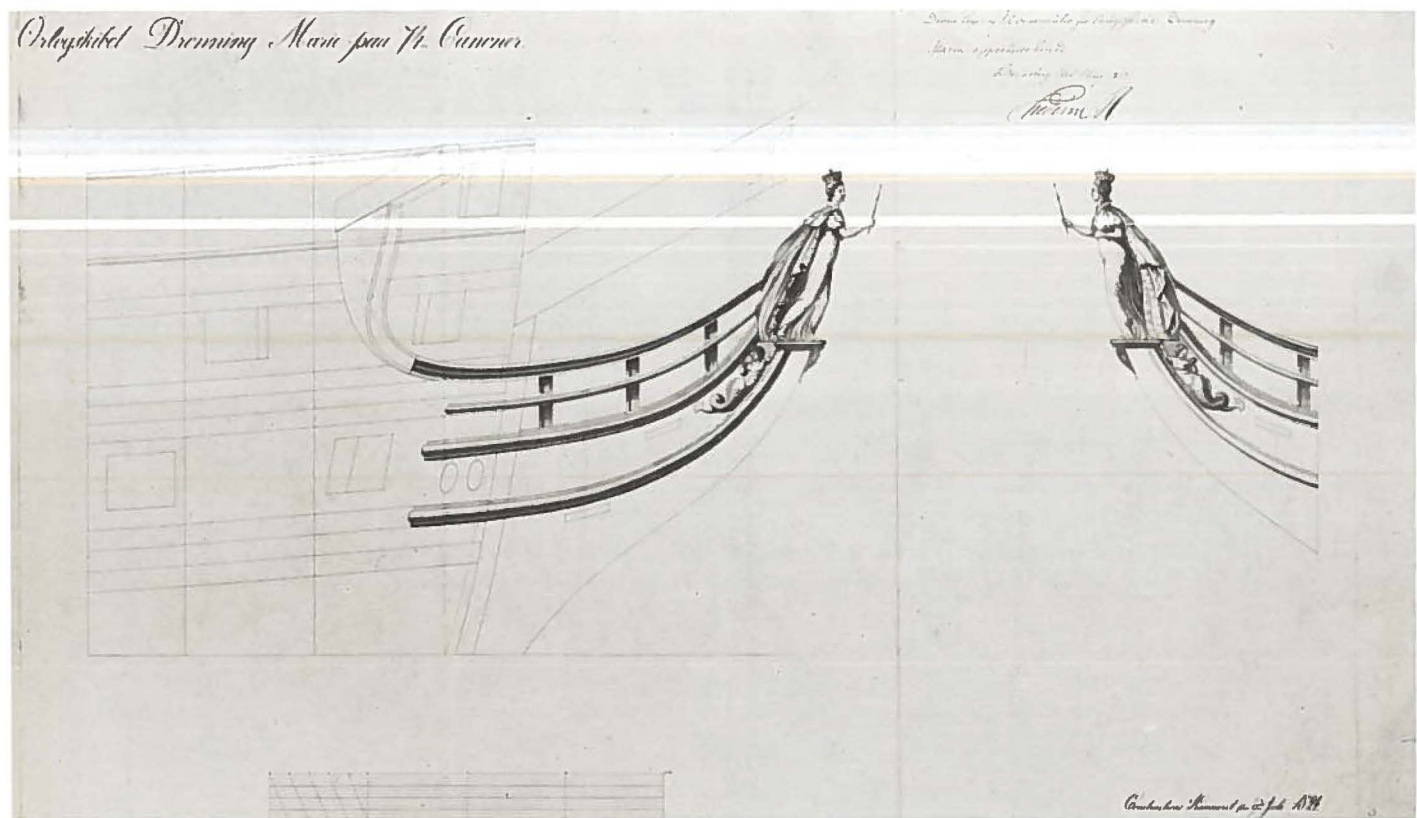
21. septbr.

Tilbageleveret til konstruktør Pihl de sidst lånte tegninger til et lineskib, en fregat og en bog over perspektiven.

Kgl. approberet sæt af ornamenttegninger for lineskibet »Dronning Marie« 1824. Det til grundliggende udkast skyldes C. W. Eckersberg. Rigsarkivet.

I Søetatens kort- og tegningssamling på Rigsarkivet findes Eckersbergs rentegnede skitser til gallionsfigurer og spejlornamenter til fregatten »Freia« 1819, briggen »St. Jan« 1821 og fregatten »Rota« 1822. Gallionsfiguren til lineskibet »Dronning Marie« 1824 er vist den eneste figur efter Eckersbergs tegning, der er bevaret, den står på Holmen, men på Orlogsmuseet findes voksmodeller til mange af de øvrige gallionsfigurer, Eckersberg vides og menes at have tegnet.

På Holmen var i 1821 den ledende billedhugger, kvartermændene Henrik Knudsen Trane. Han var 46 år og havde efterfulgt Peter Rasmus Vermundsen, der døde 1819. De to ældste svende Jacob Peter Holm og Ditlev Anth. Brokman var 55 og 51 år gamle og havde som Trane arbejdet under Willerup i mange år. Den unge lærling Johan Peter Helt var



avanceret til yngste svend og som læredreng var nu den 1. januar antaget Henrik Julius Møen. Det var disse folk, der udførte det billedskærerarbejde til flådens skibe, som C. W. Eckersberg leverede tegninger og udkast til i 1820erne.³⁰

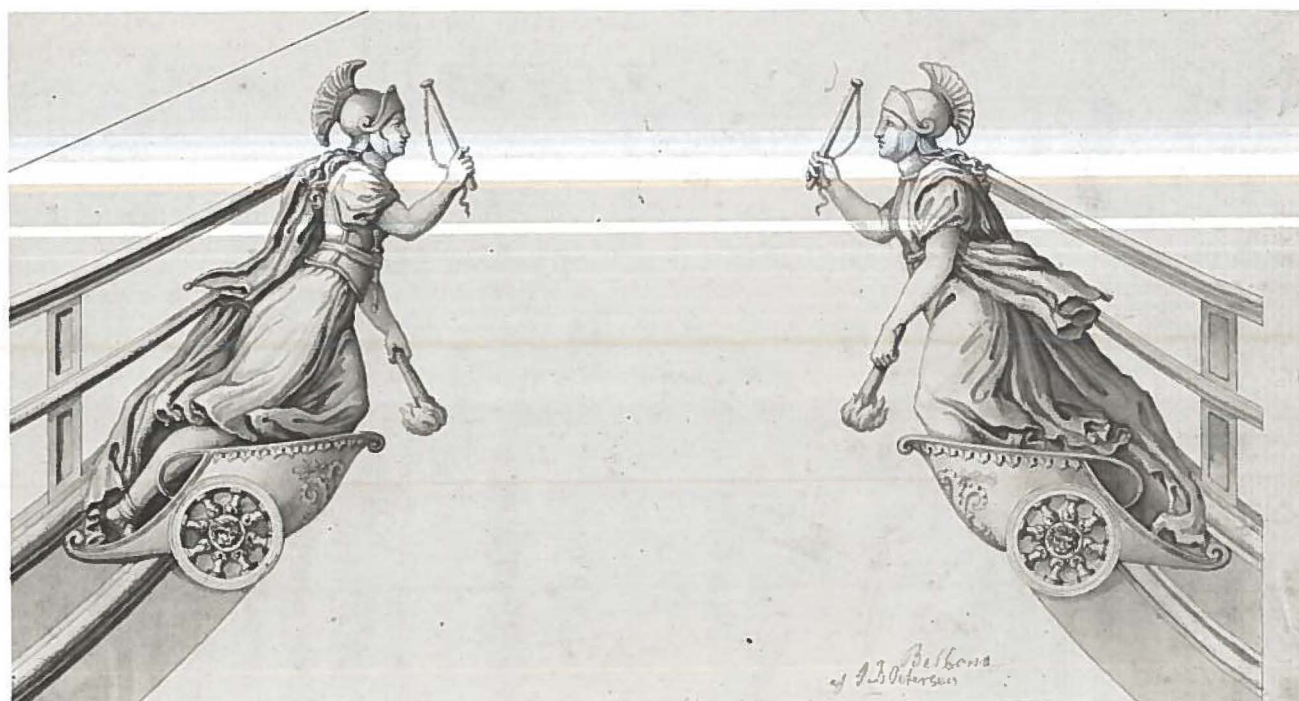
Efter at have stået nederst på listen i seks år blev Møen fra 1827 lønnet som svend og avancerede igen 1834, 1836 og 1840. Som lærling og yngste svend har Møen kun sjældent haft lejlighed til at yde en selvstændig indsats; men når traditionen sætter hans navn i forbindelse med udførelsen af den kvindelige figur til korvetten »Galathea«, søsat 1831, er det nok ikke helt forkert. H. J. Møen forlod 1. januar 1842 sin tjeneste i marinen og nedsatte sig i København som billedhugger. Fra hans værksted på Kastelsvejen skal være udgået et stort antal gallionsfigurer og skibsornamenter.

Orlogsskibenes ornamentering blev til gennem en flerleddet arbejdsproces. Således er den kongeligt approberede tegning af figuren på »Galathea«s gallion signeret af I. D. Petersen, men på skitsen til tegningen skriver Petersen, at oplægget er leveret af billedhuggeren H. W. Bissen. Også til figuren af sagnkongen Skjold til lineskibet »Skjold« søsat 1833 gav Bissen et udkast. Da Bissen var i Rom fra 1824 til 1834, må tegningerne være sendt hjem herfra, og skitsen til Skjold blev let omtegnet af Eckersberg. Den rige ornamentik med egeløv og akantus under figuren skyldtes I. D. Petersen.

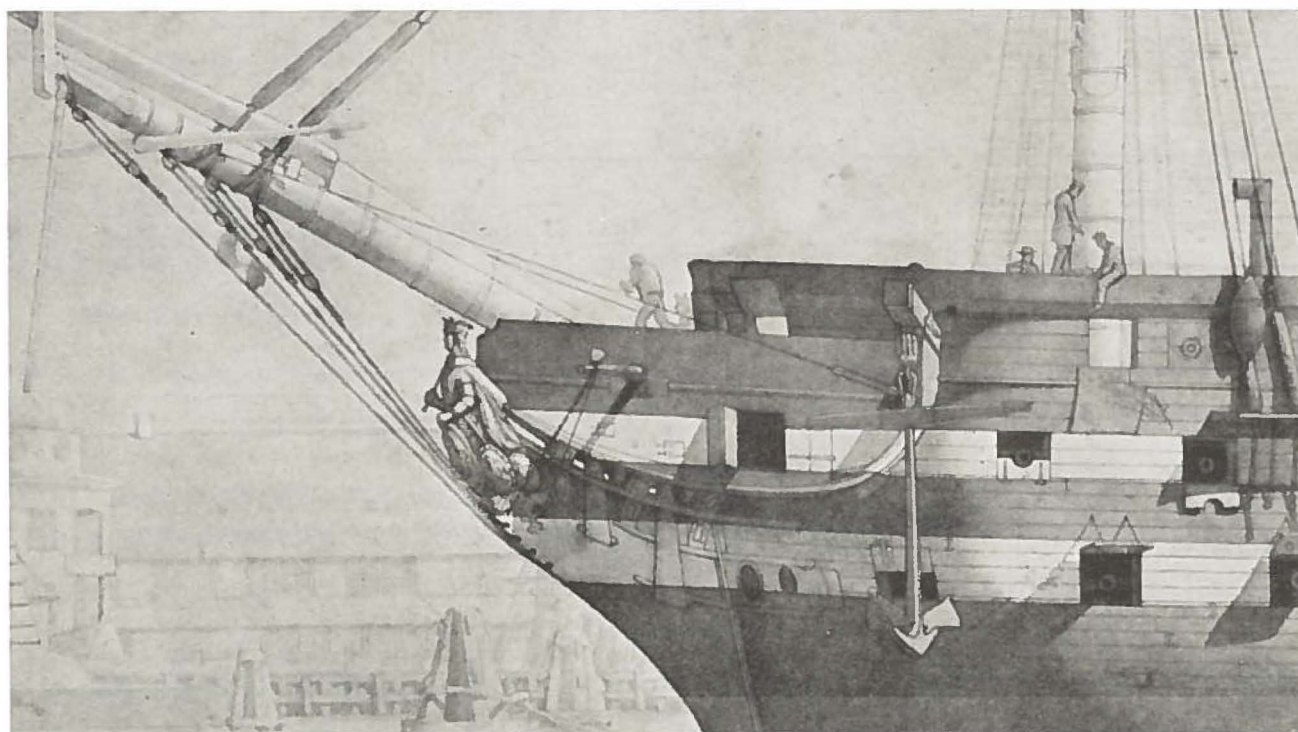


*Udsnit af C. W. Eckersbergs
ornamenttegninger for
fregatten „Freia“ 1821.*

gyndte sin uddannelse på Søetatens underofficersskole, hvor han især udmærkede sig i tegning, og dette anlæg fik han yderligere udviklet ved at blive undervist af G. F. Hetsch på Akademiets Ornamentalskole. I 1824 blev han assistent ved Søetatens Konstruktionskammer og i 1827 efterfulgte han Hetsch som leder af Ornamentalskolen. Som underkonstruktør ud-



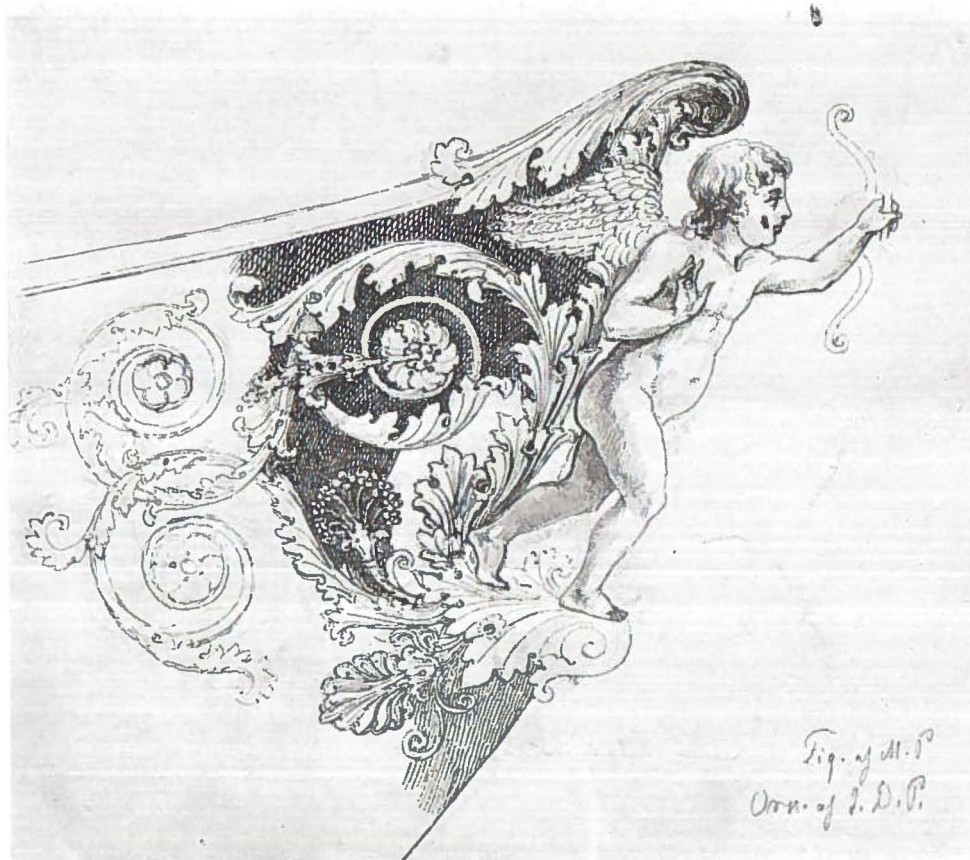
Krigsgudinden Bellona, gallionsfigur til fregatten „Bellona“. Rentegning af I. D. Petersen efter Eckersbergs ikke bevarede originaltegning. Efter o. 1820 blev gallionsfigu rerne gerne tegnet set fra begge sider og ofte også forfra på samme blad. Handels- og Søfartsmuseet.



Forskib og gallion af linieskibet „Skjold“. Både Eckersberg og Bissen gav udkast til kongefiguren på gallionen. Laveret tegning af C. W. Eckersberg. Privateje.

førte han fra 1831 og frem til 1848 flere tegninger til gallionsfigurer og ornamentter, og som det var sædvane, øvede han sig ved at kopiere de allerede anvendte tegninger og adskillige af disse signerede kopier er bevaret. I. D. Petersen synes gennem en længere årrække over for Konstruktionskammeret at have været ansvarlig for skibenes ornamentering

og for, at den blev udført i overensstemmelse med det enkelte skibs øvrige mål og konstruktion. Senere, i 1840'erne, underskrev han sig som billedhugger, men hans rolle her har vel hovedsagelig været som formidler af det praktiske arbejde og som kunstnerisk leder.



Gallionsornament til et mindre fartøj udført i samarbejde mellem far og søn. Magnus-Petersen tegnede den lille Cupido og I. D. Petersen ornamenterede det lukkede gallion. Handels- og Søfartsmuseet.

Senklassicisme og nationalromantik. I. Magnus-Petersen.

Den tyskfødte G. F. Hetsch blev i Danmark den åndelige fader til senempirens rige ornamentik, den såkaldte Christian den Ottende-stil, hvis særkende er palmetten og akantusløvet, kombineret med voluten i tegning eller skulptur. Det var en ensformig, massiv stilart, der ved Hetsch's utallige fortegninger kom til at præge mange sider af dansk håndværk og kunstindustri. I. D. Petersen var en ornamentikkens mester, men friskulpturen var ikke hans stærke side, således skriver Eckersberg for 31. juli 1844: »Tegnet en gallionsfigur for I. D. Petersen.« Det må have været figuren til dampskibet »Geiser«, hvortil I. D. Petersen i maj 1844 havde gjort en opmåling for afslagning af gallionen.

Under den sygdom, der i 1848 førte til I. D. Petersens død, fik han hjælp af sin søn, tegneren og senere titulær professor Julius Magnus-Petersen, der tegnede en række gallionsfigurer for faderen, mens denne på flere af dem ornamenterede baggrund og fodstykker med løvværk og voluter.

Heimdal, Gallionsfigur



Den nordiske gud Heimdal med gjallerhornet og årvågenhedens hane. Udkast til gallionsfigur af J. Magnus-Petersen 1848. I en noget ændret udgave blev den nationalromantiske tegning virkeliggjort i gallionsfiguren til korvetten „Heimdal“ 1856. Handels- og Søfartsmuseet.

Da Schifter blev udnævnt til viceadmiral blev han i 1848 som fabrikmeister på Holmen afløst af kaptajn O. F. Suenson. Dennes første embedsperiode blev stærkt præget af treårskrigen 1848–50 og den udbygning af flåden, der var påkrævet. Det var I. Magnus-Petersen, der udformede denne periodes skibsornamentik. Denne sidste opblussen af interessen for at ornamentere flådens skibe indtraf samtidig med en urolig periode, hvor adskillige af skibene deltog i bataljer, og ved valget af gallionsfigurer indtrådte et markant stilskifte. Det voksende modsætningsforhold til Tyskland tilskyndede til en fremhævelse af Nordens sproglige og kulturelle fællesskab. Skandinavisme og nationalromantik vakte i det danske folk en begejstring for Nordens historie, for Valhals gamle guder til sagnheltene og Danmarkshistoriens kendte mænd og kvinder. Også de nybyggede skibe fik navne fra Danmarks sagntid og oldtid og deres gallionsfigurer og ornamentter blev tegnet af Magnus-Petersen, der for sit arbejde med at aftegne og opmåle arkæologiske fund og historiske minder og monumenter modtog en honorær professortitel. Magnus-Petersens gallionsfigurer var tætte kraftfulde skikkelser, der på sin vis virker bedre end Eckersbergs unægtelig noget vege skikkelser. Stilen i hans ornamentter er senklassicisme, en tung efterklang af empiren, der nu og da oplives af »oldnordiske« elementer.

En gallionsbilledhugger og hans figur: Holger Danske og det danske våben med løver og hjerter, er hovedfigurerne i H. C. Andersens eventyr Holger Danske, skrevet 1845. De personlige træk er lånt fra Bertel Thorvaldsens fader og H. C. Andersens farfader, der også var billedskærer og udskar træfigurer, og de tillægges en gammel billedhugger, der under arbejdet tænker tilbage på sin egen tjeneste i Steen Billes eskadre og derefter mindes Danmarkshistoriens tapreste og ædleste mænd og kvinder.

I 1858 indførte man på Holmen den fælles betegnelse Orlogsværftet for alle Marinens værftsafdelinger og samtidig forlod man den gamle opdeling af mandskabet i divisioner og kompagnier. Men på billedhuggerværkstedet havde man stadig nok at gøre. Lad os se rapporten for udført arbejde i 1856:

»Ved Billedhuggerværkstedet er udarbejdet Gallionsfigur til Skruecorvetten Heimdal, Speilornamenter til samme og til Skruefregatten Niels Juel, Gallionsornamenter til Dampskibet Jylland, Model af Skruecorvetten Thors Gallionsfigur, samt endeel mindre Ornamentter og Reparationer.«

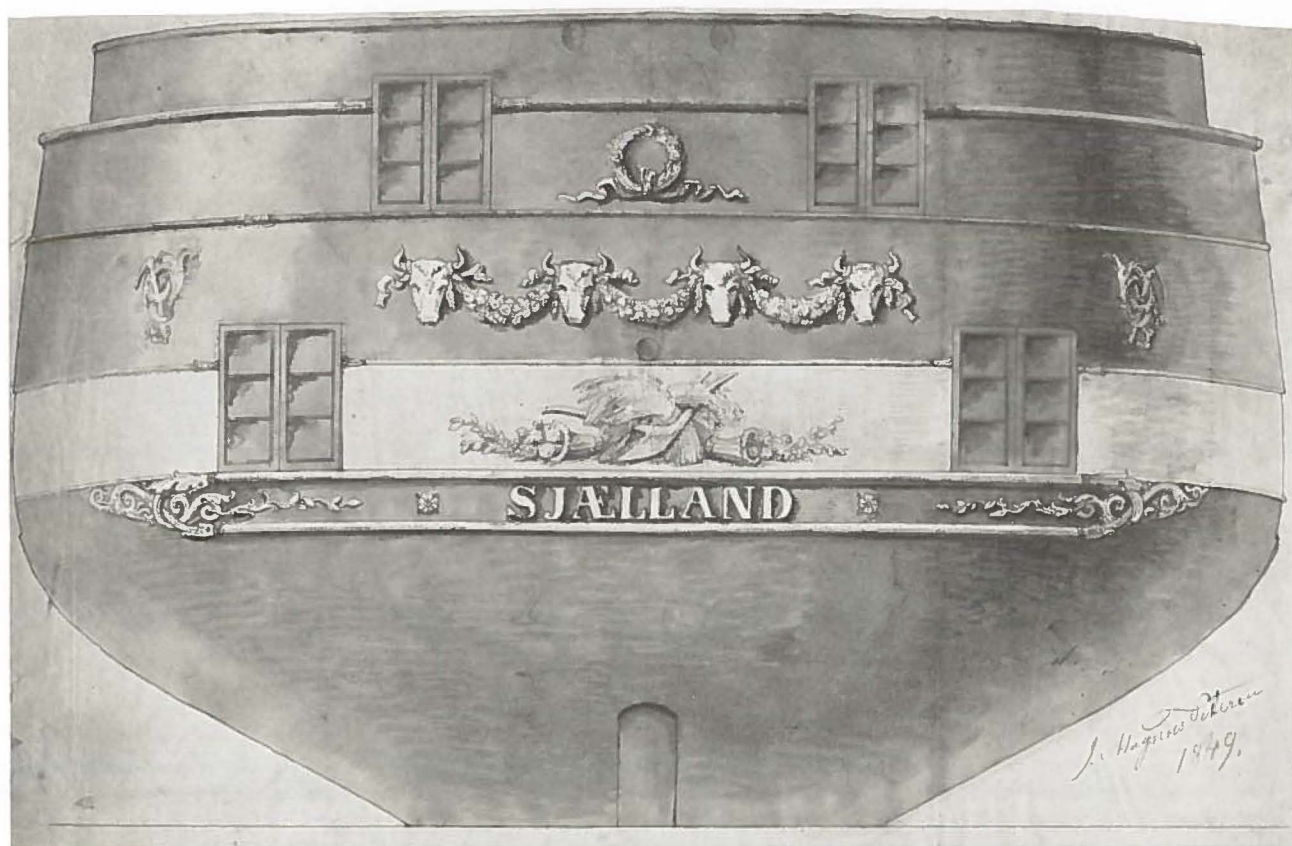
Meget anderledes så det ikke ud i 1857:

»Udarbejdet Gallionsfigur til Dampfregatten Niels Juel og fuldført Linieskibet Valdemars Speilornamentters Reparation, samt repareret endeel af de øvrige Skibes Gallionsfigurer og Ornamentter.«³¹

Agterstævn med indtegnede ornamentter til dampfregatten „Sjælland“.
Laveret tuschtegning af J. Magnus-Petersen.
Handels- og Søfartsmuseet.

Man ligesom aner, at den moderne udvikling og rationaliseringsbe-
stræbelserne på Orlogsværftet ikke kan forliges med den arbejdskræven-
de, sårbare og egentlig overflødige ornamentering. Det kan den heller
ikke. På billedhuggerværkstedet skæres ikke flere gallionsfigurer. Korvet-
ten »Dagmar« bliver i 1861 søsat med et gallionsornament i stævnen i
stedet for figur. På jernskibene bliver ornamenterne enkle, flade og lette
at vedligeholde.

Visse skibe, der ikke skulle sendes i ildlinien, blev dog stadig forsynet
med gallionsprydelse og ornament efter gammel tradition. Dette gjaldt
kongefamiliens fartøjer samt kadet- og skoleskibene. Da »Dagmar« i 1886
blev ombygget og udrustet som kadetskib, blev gallionskrøllen taget af og
erstattet af en figur leveret »ude fra byen«. Også til øvelsesbriggen »Ør-
nen« 1880 blev en ørnefigur skåret til stævnen.



Bevarede gallionsfigurer
og ornamenter fra
danske orlogsskibe.



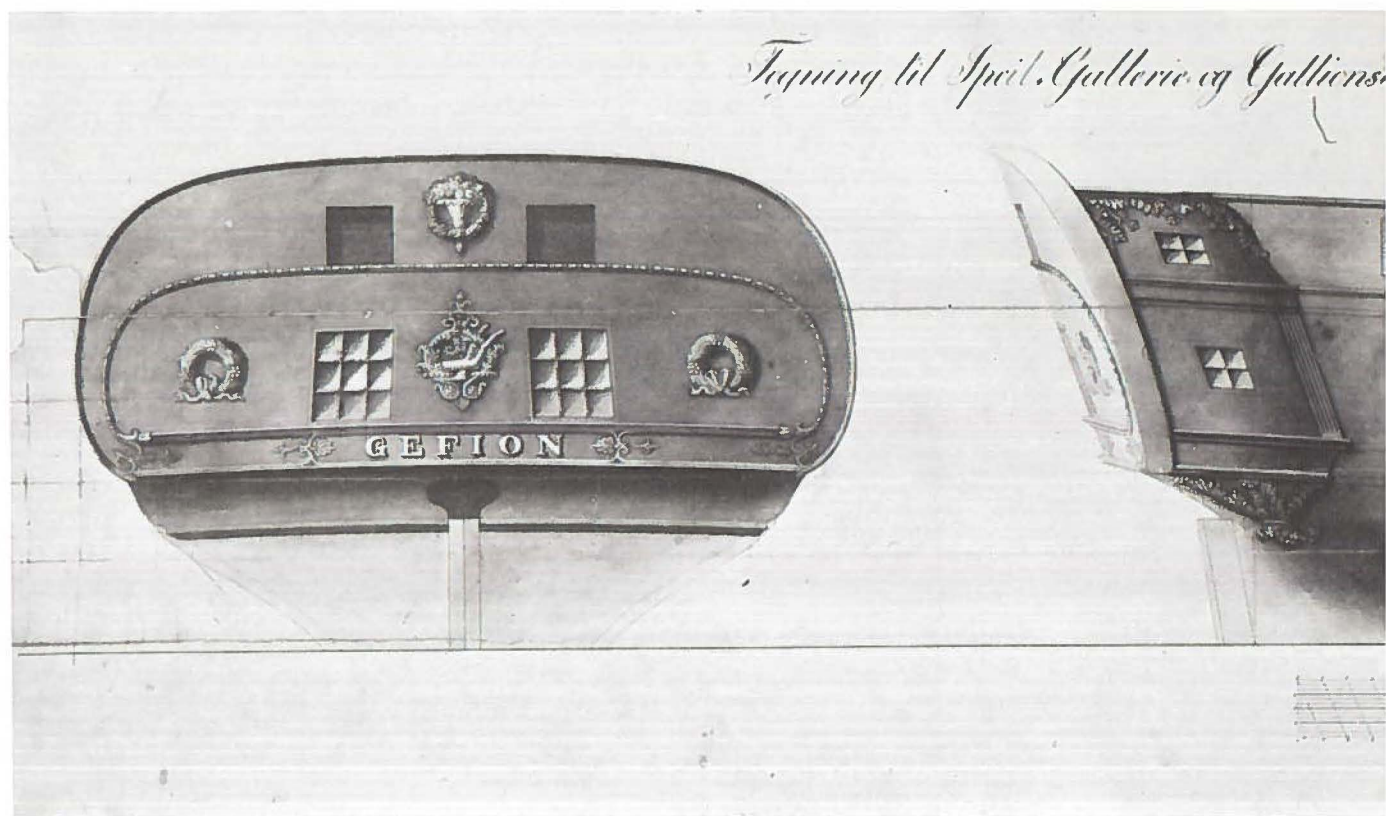
*Gallionsfigur fra korvetten
„Thetis“ 1840. Museet
Skagens Fortidsminder.
Foto Jakob Bonfils.*

Ved siden af »Den historiske Modelsamling på Holmen« havde hver afdeling på Nyholm sin lille antikvariske samling, og først efter 1926 kom disse samlinger under fælles administration og kyndig pleje. Adskillige figurer og ornamenter fra flådens skibe er uden tvivl gået tabt, men alligevel er der bevaret et tilstrækkeligt stort materiale til at man med støtte i ornamenttegninger, skitser og modeller kan få et indtryk af, hvordan man ønskede at lade flåden præsentere sig, og hvilke egenskaber ved skibene man ville lade figurerne udtrykke.

Det store danske orlogsmuseum er endnu ikke en realitet, derfor står de fleste gallionsfigurer, ni i tal, på Flådestation Københavns område på



Gallionsfiguren „Dronning Marie“ udført efter Eckersbergs tegning (jvf. s. 50–51). Flådestation København, Holmen. Foto Hans Guldbrandsen.



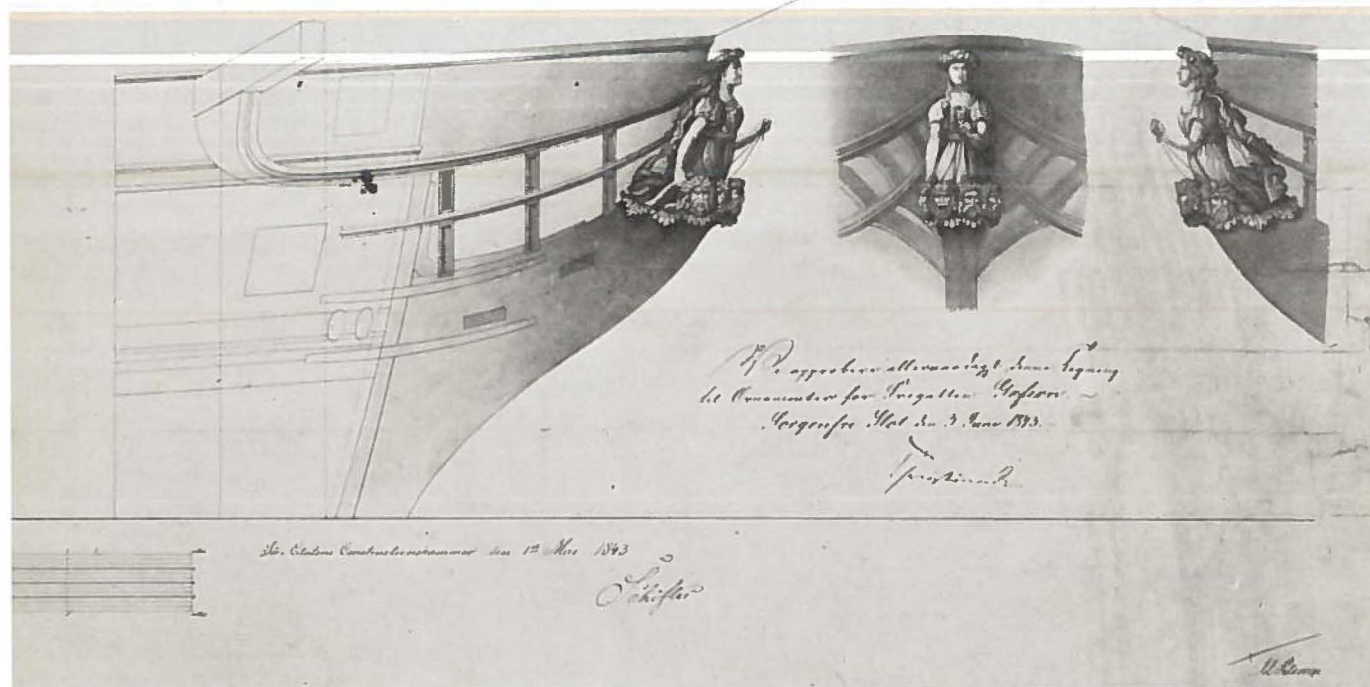
Holmen, hvortil der ikke er offentlig adgang. På Holmen opbevares også en del ornamentter. Nogle ornamentter og en gallionsfigur foruden den allerede nævnte løve er udstillet i Nikolaj Kirkebygning i København, hvor lokaler midlertidigt er stillet til Orlogsmuseets rådighed. Enkelte gallionsfigurer fra flådens skibe er kommet til udlandet eller til andre museer.

Ældst i sin oprindelse er den forgyldte stævndekoration på den hvide kongechalup bygget i 1780erne og senere forlænget. Hovedfiguren er Neptun, en skægget, muskuløs havgud, der siddende i en muslingeskal synes at ro fartøjet frem med sin trefork. Han støttes fra hver side af havets gudebørn med fiskehaler. I 1975 blev det kongelige rofartøj opstillet på Valdemars Slot på Tåsinge, hvortil Orlogsmuseet har flyttet en del af sine samlinger.

Flådens største enheder var i 1820erne og frem til omkring 1850 linieskibe, herhjemme kaldt orlogsskibe, fregatter og korrvetter. Det var tremastede, fuldriggede skibe i tre størrelsesordener og forsynet med henholdsvis tre, to og ét batteridæk. Alle tre typer var smukt ornamenterede på stævn og agterskib, men ligesom skibene varierede figurer og ornamentter i størrelse efter den pågældende skibsklasse.

Den ældste af figurerne på Holmen er Dronning Marie, Frederik den Sjettes gemalinde. Det er dog ikke en portrætfigur, men en klassisk ideal kvindeskikkelse iført kroningsdragt og med et scepter i sin løftede højre hånd. Under den hermelinsforede, røde kåbe bærer dronningen en bor-

Ornamenter, for Fregatten *Gefion*, paa 48 Stk. 24^llb. Canoner.



Kgl. approberet sæt
ornamenttegninger for fre-
gatten „Gefion“ 1843.
Rigsarkivet.

gerlig kjole i empirestil med kort liv, pufærmer og en pibestrimmel i halsen. Figuren var efter Eckersbergs tegning udført som gallionsfigur til linieskibet »Dronning Marie«, bygget 1824 som det første af fire søsterskibe.

Dronning Marie er efter gammel konstruktionsmåde den eneste af figurerne på Holmen, der står frit på skægget foran en åben gallion. I det hele var skibet alt for umoderne, det var også for stort og for vanskeligt at manøvrere. Selvom det blev raseret til fregat og derved gjort lettere, kom det kun få gange ud at sejle. 1857 blev det indrettet til logiskib for værnepligtige og i 1896 blev det ophugget.

To kvindefigurer fra agterspejlets dekorationer er udstillet på Orlogsmuseet.

På Orlogsmuseet er også gallionsfiguren fra korvetten »Fortuna« bygget på Nyholm 1825. Den lille nydelige figur kan endda kaldes en af samlingens pragtstykker. På en tåspids svæver lykkens gudinde på sin jordkugle, klædt i en kjole af tyndt stof. Et fyldt overflødhedshorn har hun i sin venstre arm, mens den højre peger opad.

Korvetten »Fortuna« blev i 1839 kasseret og ophugget på Gammelholm, mens skibets gallionsfigur måske er den første figur, man har gjort en indsats for at bevare af ren antikvarisk og kunstnerisk interesse.

Søsterskibet til »Dronning Marie«, linieskibet »Waldemar« løb af stabelen den 14. august 1828. Eckersberg noterer i sin dagbog, at han tillige

med mange tusinde mennesker gik til Nyholm for at overvære begivenheden. Kunstneren har glædet sig ved at kunne vise sin familie, hvorledes hans ornamenter præsenterede sig. »Waldemar« ophuggedes i 1869 efter kun at have været på få togter.

Af gallionsfiguren, Valdemar Sejr iført middelalderrustning, er kongens venstre, pansrede arm fundet på Holmens magasiner sammen med to halvt liggende skikkelser fra agterskibets styrbords gallerifødder, en Neptun og en zitherspillede figur.

Fra agterspejlet på fregatten »Bellona« bygget 1830 og ophugget 1868 er på Orlogsmuseet en »romersk« hjælm, et af krigsgudindens attributter.



*Gallionsfigur fra linieskibet „Dannebrog“ 1850.
Flådestation København,
Holmen.
Foto Hans Guldbrandsen.*

Eckersberg gav tegningen til ornamenterne. Gallionsfiguren var den hjælmklædte Bellona i sin stridsvogn.

Linieskibet »Frederik den Sjette« søsat 1831 havde på spejlet en stor dekoration af våbenskjolde fra det danske rigsvåben. Skibets navneplade er sammen med 13 våbenskjolde udstillet på Orlogsmuseet. Gallionsfiguren: ørn med skjold, eksisterer ikke mere. Skibet blev ophugget 1872.

Gallionsfiguren fra fregatten »Thetis«, der løb af stabelen 1840, er et særegent stykke billedskærerarbejde. Det er en kvindelig brystfigur, nøgen, med langt hår; figurens sokkel er en kammuslingeskal fuld af tang og vandplanter. Arbejdets store, klassicistiske træk kan forklare, at traditi-



*Krigsguden Thor knuser
Midgårdsormens hoved.
Gallionsfigur fra korvetten
„Thor“ 1851. Flådestation
København, Holmen.
Foto Hans Guldbrandsen.*

Tegning til Ornamentfor Spil og Gallion til Dampskibet Skirner



onen har sat figuren i forbindelse med Thorvaldsen. Dette savner dog ethvert grundlag. Typen: brystfigur eller buste i stor legemsstørrelse har været en undtagelse på danske orlogsskibe; på den engelske flådes skibe blev gallionsfigurer af denne type derimod meget brugt netop i årene omkring 1820–1840. Figuren kom efter skibets ophugning i 1871 ud i den frie handel og blev i 1956 erhvervet af museet Skagens Fortidsminder. På Orlogsmuseet skal to modstillede delfiner, skællede og forsynet med tænder, være fra skibets hakkebræt. På Holmen er der ligeledes et par figurer fra agterskibets billedskærerarbejder.

Som det er nævnt i det foregående, er det sandsynligvis Eckersberg, der har tegnet gallionsfiguren til det armerede hjulskib »Geiser« søsat 1844. På hver side af den fremstående gallion var i højt relief skåret en ung pige, der graciøst rækker efter én muslingeskal, mens hun med højre hånd hælder vand af en krukke. Altså en gentagelse af den gamle personificering af vande: have, floder og her altså den varme kilde på Island, Geysir. De to ret små relieffigurer ligger på et af Holmens magasinlofter.

På flådens andet armerede hjulskib »Skirner« søsat 1847 var en helfigur på gallionen. Skirner var den nordiske gud Freys sendebud, og den store gulmalede figur havde derfor vinger. Figuren ses tydeligt på et oliemaleri

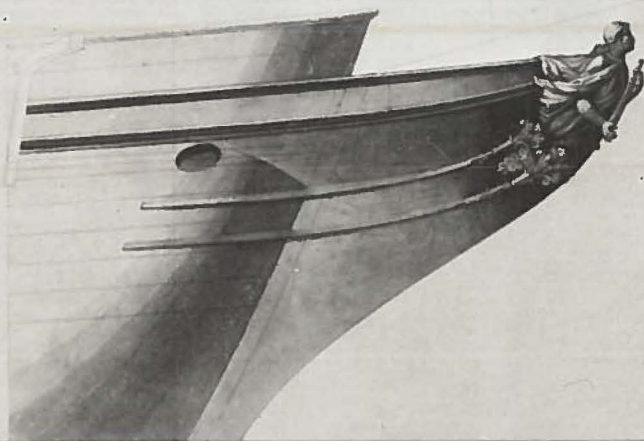
*Kgl. approberet sæt
ornamenttegninger til hjul-
skibet »Skirner« 1847.
Tegningen er signeret af
I. D. Petersen, men mon
ikke Magnus-Petersen har
leveret forlægget til figu-
rens bronzealdersværd?
Rigsarkivet.*

er, med Maskinerie af 120 Hestes Kraft.

Denne Tegning blev i Jule-tiden
den 1. Septbr. af Konge-Lægen, efter kongelig
approbation.

Holtenhavn d. 6. Decbr. 1837.

J. P. Sørensen



Den Kongelige Konstruktionskammeret den 20. Januar 1837.

Sørensen

A. Sørensen

Fregatten »Gefion« blev søsat 1843 og dens gallionsfigur forestiller den nordiske gudinde, Gefion. Det er en knæfigur udført i klassicistisk stil, hun har krans om håret og er klædt i en tækkelig, kortærmet empirekjole. Fire mandshoveder omkring hende er skåret i eet med soklen; de repræsenterer hendes sønner, som hun efter sagnet forvandlede til okser, hvorefter de pløjede Sjælland op af svensk jord. Gefion står nu som springvandsfigur ved »Gefionbrunnen« i Eckernførde.

Linieskibet, »Christian den Ottende«, der havde byggenummer 29, blev bygget under navnet »Prins Christian Frederik«, men Frederik den Sjette døde i 1838, og prins Christian Frederik, den afdøde konges fætter, blev kronet som Christian den Ottende. På Konstruktionskammeret måtte I. D. Petersen erstatte skibets ornamenttegninger med andre »forandret til at svare til dets nu erhvalde navn«. De nye tegninger, der også omfattede »det nye navneskilde til agterspejlet« fik kongelig approbation den 9. februar 1840. Den nye gallionsfigur viste kongen i kroningsdragt med løftet scepter. Den ca. tre meter høje gallionsfigur blev i 1958 erhvervet af museet på Gottorp Slot.

Den femte april 1849 blev skæbnedagen for den danske flåde i treårs-krigen 1848-50. Under et angreb på batterierne ved Eckernførde sprang linieskibet »Christian den Ottende« i luften, og fregatten »Gefion« blev erobret af de slesvig-holstenske oprørere. Hermed faldt to af flådens



*Fregatten „Jylland“ nu
oplagt i Æbeltoft havn.
Set mod forskib og en meget
lidt fremtrædende gallion
med figur.
Foto Henning Henningsen.*

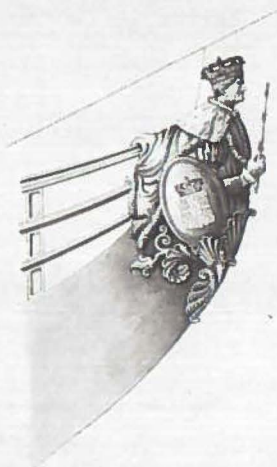


*Fregatten „Jylland“ set
mod den ornamenterede
agterstævn. Foto HP.*



ad N^o 109 C. C. 1840.

Tegning til Gallionsfiguren til Orlogskibsbygning N^o 29.
forandret til at seere til dels nu erheldte Særn Christian den Ottende.



De Statens Constructiønskammer d. 18. Januari 1840.

I. D. Petersen

Denne tegning blev først allemaaligt approberet -
i Stockholm den 9^{te} Februar 1840. -
J. v. ...

Kgl. approberet tegning til
gallionsfigur og navnebræt
til linieskibet „Christian
den Ottende“ 1840.
Signeret af I. D. Petersen.
Rigsarkivet.

gallionsfigurer i fjendehånd, men de er blevet værdsat og vedligeholdt og kan ses den dag i dag.

Valkyrien fra korvetten »Valkyrien« bygget 1846, er tegnet 1844 af I. D. Petersen. Som han har signeret tegningen, har han »signeret« arbejdet ved de karakteristiske senempire-ornamenter, der fra skægget løber op mod figuren. I. D. Petersens første udkast var en helfigur iført skørt og halvstøvler; approberet blev hans »gallionsornamenter med brystfigur«. Den herefter udførte halvfigur har vinger på ryg og hjælm og holder skjold og lanse. I 1867 udgik »Valkyrien« af flådens tal; den blev ophugget 1871, og figuren blev opbevaret på Holmen.

Kongeskib i årene 1856–1879 blev hjulskibet »Slesvig«, bygget i Glasgow 1845 som »Copenhagen« og indsat som passagerbåd på ruten København – Kiel. I 1848 blev skibet overtaget af marinen og navnet ændret til »Slesvig«. Først ved ombygningen til kongeskib 1856 tilkom den smukke gallionsfigur, en kronet kvindeskikkelse, der i hånden holder St. Peters nøgle. »Slesvig« blev ophugget i 1894, og i 1905 blev gallionsfiguren opstillet ved indgangen til Modelkammeret, nu Søværnets Fjernkendingsskole.

Kongeskibets trappe flankeredes af fire udskårne løver; de er nu på Orlogsmuseet sammen med en krone fra spejldekorationen.

Tegningerne til lineskibet »Dannebrog« blev approberet i 1842, og det stod på stabelen i syv år, før det i 1850 blev søsat som den sidste danske lineskib, men også som det største, kraftigste og – som det senere viste sig – mest velsejlende. Det kunne manøvrere mod vinden selv i et smalt farvand, og det stak ikke dybere end det kunne passere Drogden uden at man måtte udskibe en del af kanonerne i pramme.

Bygningen af »Dannebrog« må tolkes som en hyldest til fædrelandet og til flådens traditioner. Gallionsfiguren står på Holmen. Det er en overdimensioneret kvindelig helfigur, der i højre hånd støtter en kronet fanestang med fane, mens hun med venstre arm peger opad. Der er en vældig bevægelse i figuren, der træder frem på en forgyldt, ornamenteret sokkel, mens vinden tager i hendes folderige antikke klædedragt. Hun har en forgyldt krans om håret, og et skjold, vandret stribet i guld og rødt, står ved hendes højre side.

Realiteterne sejrede hurtigt over romantikken. »Dannebrog« blev raseret 1862 og gallionsfiguren taget i land, skibet blev panserklædt og fik indlagt dampmaskine. Det blev ophugget 1897.

I 1851 søsattes flådens første træskrueskib, korvetten »Thor«. Det fik en magtfuld gallionsfigur, den hammersvingende krigsgud. Magnus-Petersens skitser viser, hvorledes han arbejdede med figuren, og den endelige udformning synes at være vellykket, kun virker gudens pikkelhue lidt som et stilbrud. Med hammeren løftet over hovedet træder Thor frem og knuser med sin venstre fod Midgårdsormens hoved. Den forgyldte orm bugtede sig op ad stævnen og hen ad boven. 1877 udgik korvetten af flåden, men først 1885 blev den ophugget. Thor står nu på Holmen, ved Søværnets Fjernkendingsskole som pendant til Slesvig.

Også til skruekorvetten »Heimdal« 1856 gav Magnus-Petersen tegning til ornamenterne. En skitse til gallionsfiguren viser Heimdal, Asgårds vogter, der kunne høre græsset gro, som en helfigur, der rask skridter frem, blæsende på sit gjallerhorn. Ved hans fod er hanen, symbolet på årvågenhed. Det færdige resultat blev en lurblæsende knæfigur med hjælmhat, kjortel med bælte og kappe. Drageslyng formidler overgangen mellem figur og sokkel. I modsætning til de øvrige gallionsfigurer på Holmen, der står hvidmalede med en staffering i guld, i få tilfælde også i rødt, er Heimdal farvelagt i gule og jordbrune nuancer. Figuren er opstil-





T.h.: Dronning Dagmar, gallionsfigur fra kadetskoleskibet, skruekorvetten „Dagmar“, udført 1887. Flådestation København, Holmen. Foto Hans Gulbrandsen.

Gallionsfigur fra flådens øvelsesbrig „Ørnen“ 1880. Handels- og Søfartsmuseet. Foto Hans Gulbrandsen.

let inden døre på Holmen, i trappehallen på Søofficersskolen. Her er også ophængt nogle af »Heimdal«s spejlornamenter, vingede krigerhoveder med akantusløvværk og kampvåben. Korvetten deltog i slaget ved Helgoland den 9. maj 1864. 1888 udgik den af flådens tal og blev ophugget.

Krigen 1848-50 gav stof til mange diskussioner blandt Holmens skibs-konstruktører og flådens officerer. Man var klar over, at orlogsflåden manglede store slagkraftige skibe, og en heftig polemik blev ført under titlen Fregat eller Linieskib. Linieskibene, der skulle bygges efter model af »Dannebrog«, skulle drives frem ved sejl. De stak dog meget dybt og blandt andet af hensyn til den ringe vanddybde i Drogden foretrak man at bygge tre store fregatter, for at disse kunne være flådens største skibe. Fregatterne blev forsynet med en dampmaskine, der alene kunne drive skibet frem. Var man ved maskinkraft nået ud i åbent farvand blev skruen hejset op, sejlene sat, og så kunne en gunstig vind være det eneste og tilstrækkelige fremdriftsmiddel.³²

Til alle tre skibe tegnede I. Magnus-Petersen ornamenten og gallionsfigur.

Som den første af de tre fregatter blev »Niels Juel« søsat på Nyholm 1855. Søhelten på gallionen, klædt i baroktidens dragt og med brystharnisk, har en gylden laurbærkrans om håret. I den højre hånd en kommandostav, mens den venstre støtter et skjold med Niels Juels valgsprog »Nec temere nec timide« = hverken forvoven eller frygtsom. Figuren, der nu står på Holmen, nærmere betegnet ved Nordre Takkelloftsbygning på Frederiksholm, svarer ret nøje til Magnus-Petersens tegning. I et af museumsmagasinerne på Holmen har man også dele af spejlets udskårne dekorationer, delfiner ophængt i guirlander og navnebrættet. »Niels Juel« var kommandoskib i Nordsøeskadren, der fra dansk side deltog i den heldige træfning ved Helgoland den 9. maj 1864. De to andre skibe var korvetten »Heimdal« og fregatten »Jylland«.

Fregatten »Sjælland« løb af stabelen 1858; også dens gallionsfigur står på Holmen. Det er en kvindelig helfigur med laurbærkrans om håret, et sindbillede på øen og dens frugtbarhed. I sin fremstrakte højre hånd holder hun et kornneg, mens hun støtter den venstre på en plovstjert. På agterspejlet var et sammenkomponeret emblem af plovjern, neg og overflødhedshorn, herover fire oksehoveder forbundet ved guirlander, tunge af blomster og frugter. »Sjælland« var gennem mange år eksercerskib. 1885 udgik det af flådens tal og blev indrettet til kaserneskip og vagtskib ved Hønsbroen. I 1910 blev fregatten solgt til ophugning.

Det tredje, lidt længere og kraftigere søsterskib, fregatten »Jylland« blev kølstrakt 1857 og søsat den 20. november 1860. »Jylland« var flådens sidste skib, der var bygget alene af træ, af eg. Men samtidig fik det som det første større skib en danskbygget dampmaskine. Kvindeskikkelsen på gallionen symboliserer med hyrdestav, kornaks og fiskenet Jylland og dets næringsveje. Søblade, tang og muslingeskaller omgiver figurens fødder, ligesom de to have omkranser den jyske halvø. På agterspejlet er de større ornamenten et emblem under et kronet våbenskjold flankeret af tunge guirlander af aks og et oksehoved på hver side. Våbenskjoldet med løven over de ni hjertes var de gothers våben og blev en overgang fejlagtigt gjort til Jyllands våben.

Under slaget ved Helgoland blev »Jylland« ramt af 18 træffere. I de følgende årtier blev fregatten jævnligen udrustet og var på adskillige lange togter. Det sidste i vinteren 1886–87 gik til Dansk Vestindien. I 1892 blev »Jylland« deklareret til eksercer- og kaserneskip, indtil det udgik af flådens tal 1908, hvorefter det blev solgt til ophugning. For private midler blev det købt tilbage, og siden har det haft en skiftende skæbne. Vide kredse har arbejdet og arbejder stadig for fregattens bevaring, og siden 1960 har den ligget som et særdeles velbesøgt museumsskib i Ebeltoft. Markant tegner den hvidmalede gallionsfigur og de nu gule ornamenten sig mod det sorttjærede skrog.

Skruekorvetten »Dagmar« løb af stabelen 1. november 1861. Dens

forstævn blev smykket med en gallionskrølle, et næsten halvkugleformet skjold med det danske rigsvåben under en oprindelig lurforgylt akantuskrølle. En reliefbuste af den historiske dronning var det centrale punkt i spejlets ornamentering. Skibet var en langfarer, og i fem vintre var det stationsskib i Dansk Vestindien. I 1886 gennemgik det en hovedreparation og i forbindelse hermed blev gallionskrøllen erstattet af en gallionsfigur: dronning Dagmar med »dagmarkorset« over brystet. Med venstre hånd skyggende for øjnene spejder hun fremad og opad. Figuren blev modelleret af den kendte arkitekt, titulær professor Vilhelm Dahlerup og skåret af billedskærer Ulrik Bjørn. Fra 1887 sejlede korvetten som kadetskib, indtil den blev ophugget 1901.

Omtrent samtidig med at dampen indførtes som fremdriftsmiddel i den danske flåde, begyndte jernet at vinde frem som det foretrukne skibsbygningsmateriale i stedet for træ. Man fortsatte dog med at ornamenterede de første jernskibe.

Blandt de større dele af skibsornamenter, der huses i magasinerne på Holmen, er et våbenskjold med krone fra panserfregatten »Danmark« bygget i Glasgow 1861. Her er også et våbenskjold med flagarmatur fra hjulskibet »Dannebrog«, det ældre kongeskib af dette navn fra 1879. Det blev ophugget i 1934. Ved denne lejlighed blev også skjoldene med rigsvåben fjernet fra hjulkasserne og overladt Orlogsmuseet.

Vilh. Dahlerup leverede også ornamenttegningerne til krydserfregatten »Fyen« bygget af stål og jern og søsat 1882. Af ornamenterne fra »Fyen« er på Holmen restaureret det store rigsvåben i kongekåbe fra agterstævnen. Den rette bov var smykket med rankeslyng og våbenskjold med en lindorm.

Krydserkorvetten »Valkyrien« fra 1888 blev bygget af jern og med ret bov. Denne var dekoreret med to symmetrisk anbragte, forgyldte skjolde i »oldnordisk« stil, bag hvilke våben stak ud som stråler fra solen. Begge stævnskjolde er bevarede, det ene på Orlogsmuseet, det andet på Holmen.

Orlogsbriggen »Ørnen« blev bygget ved »De forenede Oplagspladser og Værfter« i 1880 efter tegninger fra Orlogsværftet. Det var Danmarks næstsidste armerede sejlskib og var bestemt til at være øvelsesskib for flådens underofficers elever. Den var ude hvert år undtagen 1901–02, hvor den gennemgik en hovedreparation. I 1908 udgik skibet af flådens tal, blev solgt i København og ophugget i Lemvig. Gallionsørnen på Handels- og Søfartsmuseet skal være øvelsesbriggens stævnfigur. Det er en godt to meter lang, smal, bronceret fuglefigur med opslåede vinger, delvis skåret i eet med skægget.

Gallionsfigurer og ornamenter på handelsflådens skibe 1820–1860.

Skibsbygmester og ornamenttegner E. P. Bonnesen.

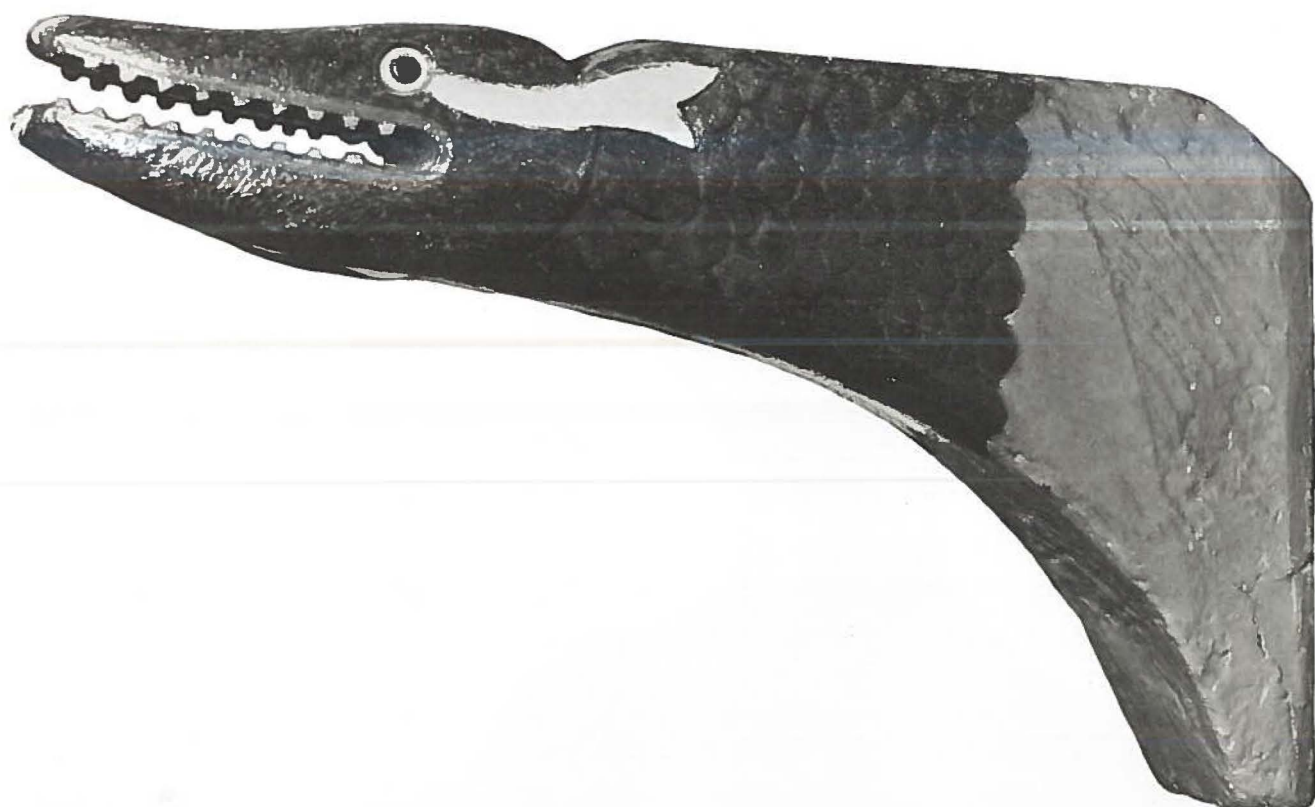
Som englænderne efter Københavns bombardement 1807 var sejlet bort med den danske orlogsflåde, beslaglagde de også mange koffardiskibe på havene og i engelske havne.

Hele koffardiflåden led svære tab, men de københavnske redere blev hårdest ramt. Fra året 1807 til 1812 var handelsflådens tonnage både i det egentlige Danmark og Hertugdømmerne i det store og hele blevet halveret. Efter freden i Kiel 1814 og tabet af Norge forestod det altså handelsstanden at genskabe den nødvendige tonnage. Over hele landet blev der bygget skibe. Den nye større skibstype var briggen med to fuldriggede master. Briggen havde ligesom de nye dampskibe af jern næsten altid, fregatten og barkskibet meget ofte, en dekoration på for- og agterstævn.

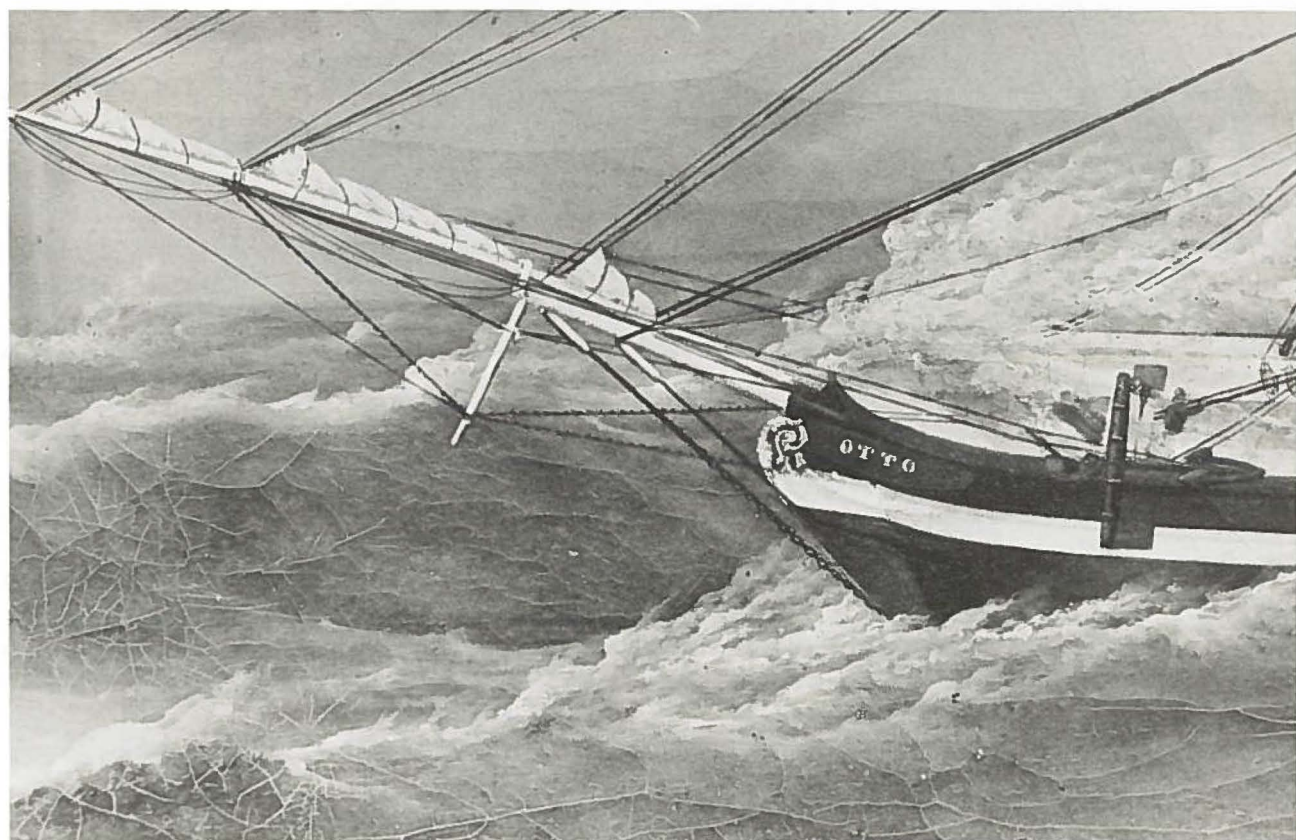
I denne nye epoke inden for dansk skibsbygnings historie ses inden for skibsornamenteringen en friere udformning af gallionsfiguren, og heri fulgte man udviklingen i udlandet. Helfiguren blev nu ofte erstattet af en knæfigur, en halvfigur eller en buste, hvis man da ikke satte en sluttet, rund krølle, ofte forgyldt, på skæggets øverste afslutning.

De første danske dampskibe var hjulskibe. De gik støt og roligt, og deres konstante fart kunne tilpasses en tidsplan; derfor blev de indsat i rutefarter med post og passagerer. Alle disse skibe havde gallionsfigur. Måske følte man, at man over for passagererne måtte holde på den gamle romantik for ligesom at mildne publikums frygt for de nye maskiner. Praktiske var figurerne ikke; for at trosser og andet gods ved fortøjningen ikke skulle gribe fat i dem, sad flere i et bur af jernstænger, men det så man kun på nært hold. Kvindebusten på det første dampskib i Danmark, »Caledonia«, indsat 1819 på ruten København – Kiel, sad under en svær jernbøjle, hvortil stagejlene var fastgjort. Bøjlen lod sig ikke overse, når skibet skulle foreviges.³³ Også hjulkasserne gav plads for ornamenter som byvåben, skråtstillede flag etc. På flere hjulskibe bar skorstenen øverst en jernkrone, af samme type som en senere generation kunne se pryde stuens kakkelovn.

I løbet af 1800 årene blev forskibet i almindelighed mere fyldigt, og mange skibe fik en mere ret bov. Omkring år 1800 og op gennem århundredet blev mange skibe bygget uden gallion, og for alligevel at få den nødvendige støtte til bovsprydet anbragte man et knæ, hvis ene arm blev boltet til forstævnen. Den anden fremadrækkende arm surredes til bovsprydet med de gængse vulinger. Dette vulingsknæ lod sig med et minimum af ulejlighed og lidt grøn maling forvandle til en søslange eller



„Krokodilleknæ“ fra ukendt skib. Strandingskroen i Blokhus. Foto Jakob Bonfils.



Bark „Otto“ af Åbenrå. Udsnit af farvelagt tegning på Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.



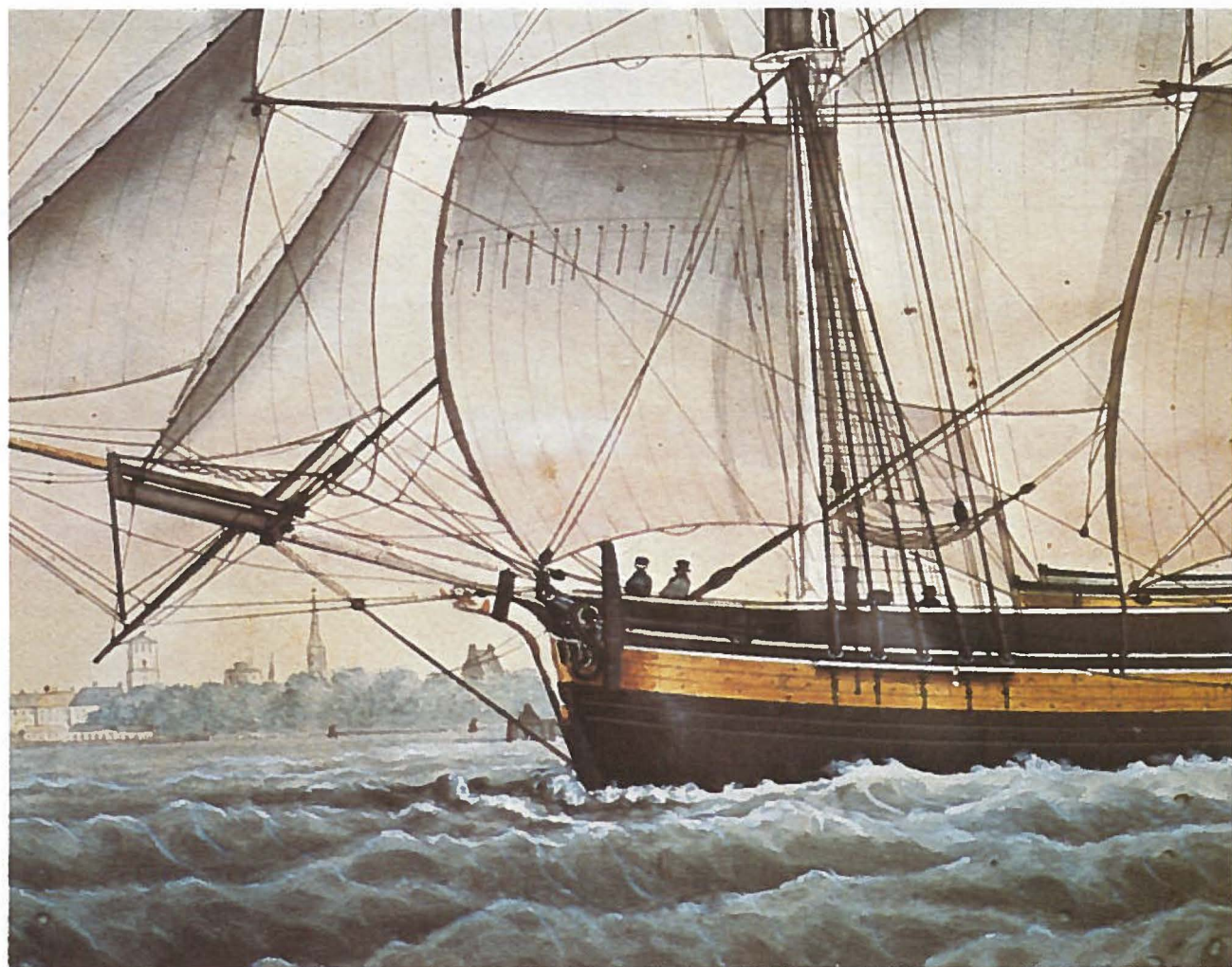
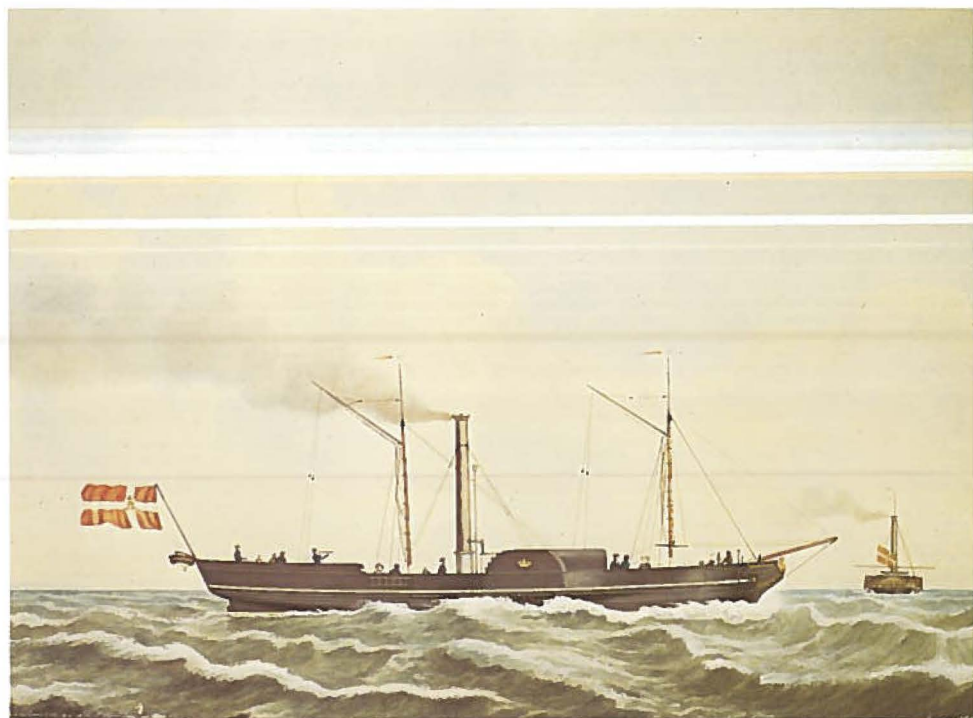
*Gallionsfigur antagelig fra
briggen „Urania“ af Flens-
borg o. 1840. Städtisches
Museum, Flensburg.
Foto Gerd Remmer.*

krokodille. Et tidligt eksempel er brig »Emanuel« af Flensborg; skibets krokodilleknæ er gengivet på en farvelagt tegning fra 1797. Et knæ udformet som en søslange ses på et portræt »Die Hoffnung«, fregat af Åbenrå, bygget i Philadelphia 1774.

Denne ornamentale ide i forbindelse med et fyldigt forskib uden gallion slog især an i Slesvig-Holsten, hvor et vulingsknæ formet som en søslange eller krokodille smykkede både små og store skibe. Skikken bredte sig kun langsomt nordpå; med større begejstring blev den optaget ved udsmykningen af everter og galeaser i Elbområdet, hvor folkekunsten havde en sen, men rig blomstring. I sidste halvdel af 1800 årene vandt krokodilleknæet indpas på værfterne i Wewelsfleth og Wilster. Her blev dyrene som

Hjulskibet „Christian den Ottende“ set i to positioner. Bemærk skorstenens pyntekrone og kongens buste på gallionen. Farvelagt tegning af Jacob Petersen. Foto Jørgen Grønlund.

Brig „Maria“ af København, bygget Åbenrå 1805. Vulingsknæet under bordsprydet er udformet som en søslange. Udsnit af farvelagt tegning på Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.





*Gudinden Cybele,
h. 195 cm. Gallionsfigur
udført på Ernst Dreyers
værft Neuhoft am Reiher-
stieg o. 1820.
Altonaer Museum.*

*T.h.: Jagtens gudinde
Diana med pilekogger og
hund. Gallionsfigur anta-
gelig fra fregat „Diana“ af
Flensborg. Städtisches
Museum, Flensborg.
Foto Gerd Remmer.*





Napoleon med en oprindelig trekantet hat. Det forgyldte relief smykkede agterspejlet af fregatten „Napoleon“ af Åbenrå. 1841. Åbenrå Museum. Foto Jakob Bonfils.

En af senempirens yndigste gallionsfigurer er kun bevaret som fragment med svage spor af den oprindelige farvelægning. Ringkøbing Museum. Foto Jakob Bonfils.

regel malet klart grønne med røde kæber og tunge samt hvide tænder.³⁴ Som et krokodillehoved var knæet eller skægget formet på galeasen »Beate« af Nyborg. Den var indført som evert fra Tyskland i 1885.

Selvom disse krokodilleknæ ikke kan kaldes egentlige gallionsfigurer og deres kunstneriske værdi er beskeden, er enkelte eksemplarer dog bevaret til vore dage.

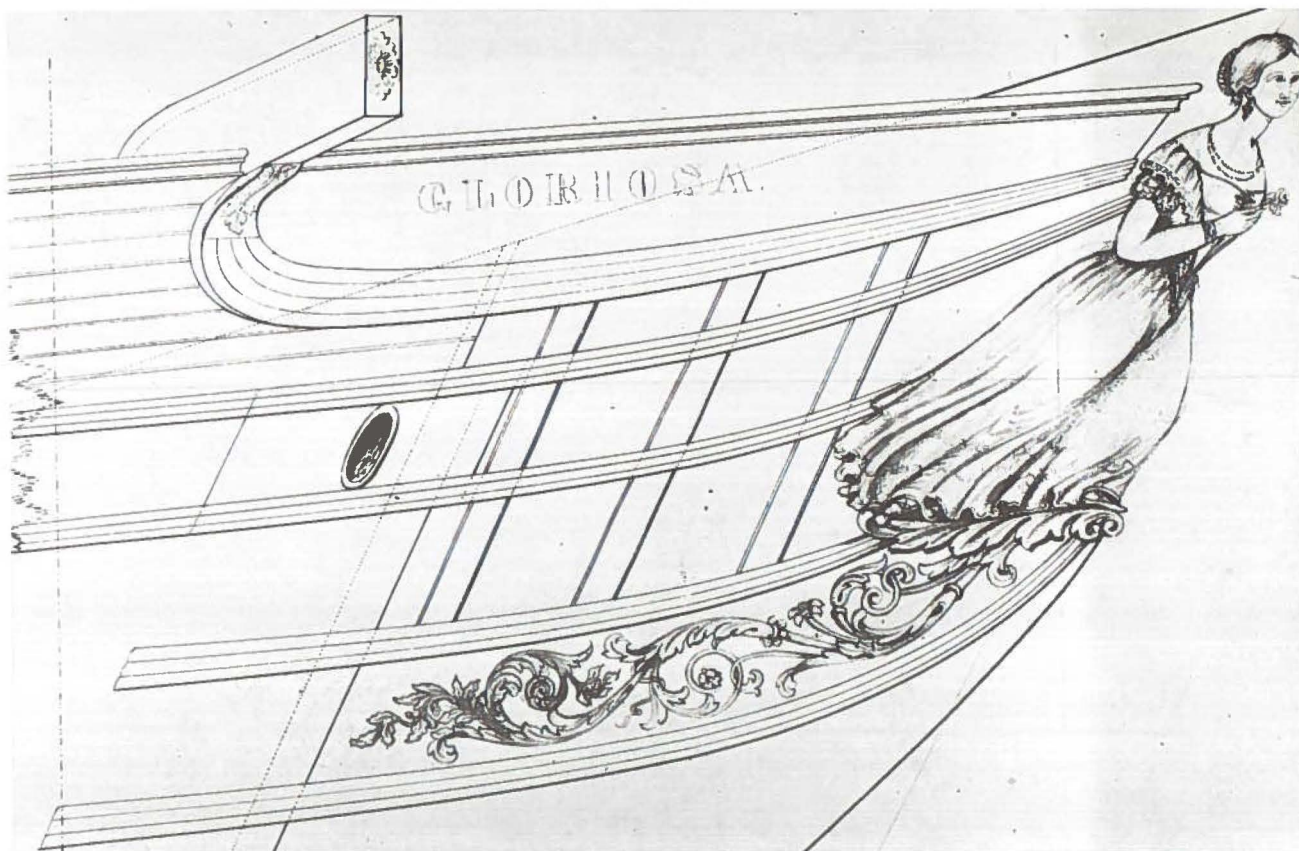
Den største skibstonnage og de største skibe var i første halvdel af 1800 årene hjemmehørende i København og i Hertugdømmerne. I Slesvig var de førende søfartsbyer Flensborg og Åbenrå, i Holsten Rendsborg og Altona med Blankenese.

De store skibstyper blev på denne tid bygget med en fyldig bov, og skæggets yderste planke var skåret af under rælingskanten, så der ligesom



Gallionsfigur „Die Frau von Flensburg“ o. 1840. Skal være skåret af snedkermester Gebhardt, Åbenrå. Åbenrå Museum. Foto Jakob Bonfils.

fremkom en konsol, hvor en buste eller en »krølle« fik en velegnet placering. Det almindelige stævnornament i 1830erne og 40erne var en stor krølle, formet som den store havsnegls hus; den kunne være glat eller smykket med løvværk og var ofte forgyldt. Et skibsportræt på Kronborg viser en forgyldt krølle på brig »Nornen« af København, bygget i Åbenrå så tidligt som 1823. Busterne kunne forestille nulevende som historiske personer, men de for tiden mest karakteristiske er vel kvindebusterne med biedermeierfrisure, midterskilning, lange krøller ved ørerne og håret opsat bagtil. Kjolen har højt liv og dyb udskæring. En buste af denne karakter på Städtisches Museum, Flensburg, menes at stamme fra fuldskibet »Urania« af Flensburg, bygget her omkring 1840. En anden af museets gallionsfigurer er en kortskørtet Diana, jagtens gudinde, fra



fuldskibet »Diana« ejet af Brodersens rederi, Flensborg. Måske var gallionsfigurerne lokalt arbejde. Man ved at snedkeren Andreas Demian Witze skar mange gallionsfigurer. Han var født i 1806.

Et af tidens største skibsværfter var Ernst Dreyers værft, Neuhof am Reiherstieg, Altona. En virksomhed der gik fra far til søn gennem flere generationer. Her lagde man stor vægt på at få skibsornamenter af høj kvalitet til sine nybygninger. Gudinden Cybele og teatrets muse Thalia på Altonaer Museum er begge fra skibe bygget på Dreyers værft i begyndelsen af 1800 årene.

På Åbenrå museum er en gallionsfigur, en kvindebuste fra omkring 1830. Figuren skal være skåret af snedkermester Gebhardt, Åbenrå, og kaldes i folkemunde »Die Frau von Flensburg«. Trods det sindbilledlige navn er kvindeansigtet med de store øjne og den smalle mund ikke uden et eget liv, en egen personlighed. Fregat »Napoleon« af Åbenrå, bygget 1841 på Th. Andersens værft, havde i stævnen kun en lille krølle, men på hækken et relief af Napoleon med trekantet hat og løftet, nu afbrækket venstre hånd. Det nu noget medtagne hækornament var forgyldt på grøn grund.

I København var det især grosserer Jacob Holm, der ved siden af sine industriforetagender også virkede som værftsejer og som reder. Han forpagtede og købte en hel række mindre skibsværfter i Strandgade, Fabritius's, Wilders og Krøyers pladser i den østlige ende af Strandgade, Holms og von Ostens pladser nær Frederiks Tyske Kirke, nu Christians-

Tegning til gallionsfigur for brig „Gloriosa“, 1848, udført på Ernst Dreyers værft for J. C. D. Dreyer, Altona. Altonaer Museum.

kirken. I 1841 erhvervede Jacob Holm Asiatisk Kompagnis plads og i 1844 Larsens plads. Den bedst kendte af Holms skibsbygmestre var Peter Jørgensen, C. W. Eckersbergs gode ven. Fra 1827 tegnede Eckersberg en lang række ornamenttegninger for Jørgensen. Kunstnerens dagbøger viser hans interesse også for det private skibsbyggeri.

1827 søndag d. 8. juli

gjort en tegning til dekorationerne til agterspejlet til Jørgensens skib.

Da hjulskibet »Frederik den Sjette«, det første dampskib, der blev bygget herhjemme, var under bygning på Holms Plads i Strandgade, fulgte Eckersberg levende med i arbejdet:

1838 17. januar

. . . . siden hos Jørgensen for at se det nye dampskib, som nu næsten var rejst i spanter.

5. febr.

der blev arbejdet på og på en dekorationstegning til kahytterne i det nye dampskib, men der blev kun lidet udrettet, thi kulden var umådelig i dag.

11. febr.

tur over Christianshavn – beset det nye dampskib, som nu ganske er rejst i spanter.

21. marts

blevet færdig med dekorationstegningen til dampskibet – bragt tegningen til Jørgensen, over Langebro.

3. april

arbejdet på ornamenterne til det nye dampskib.

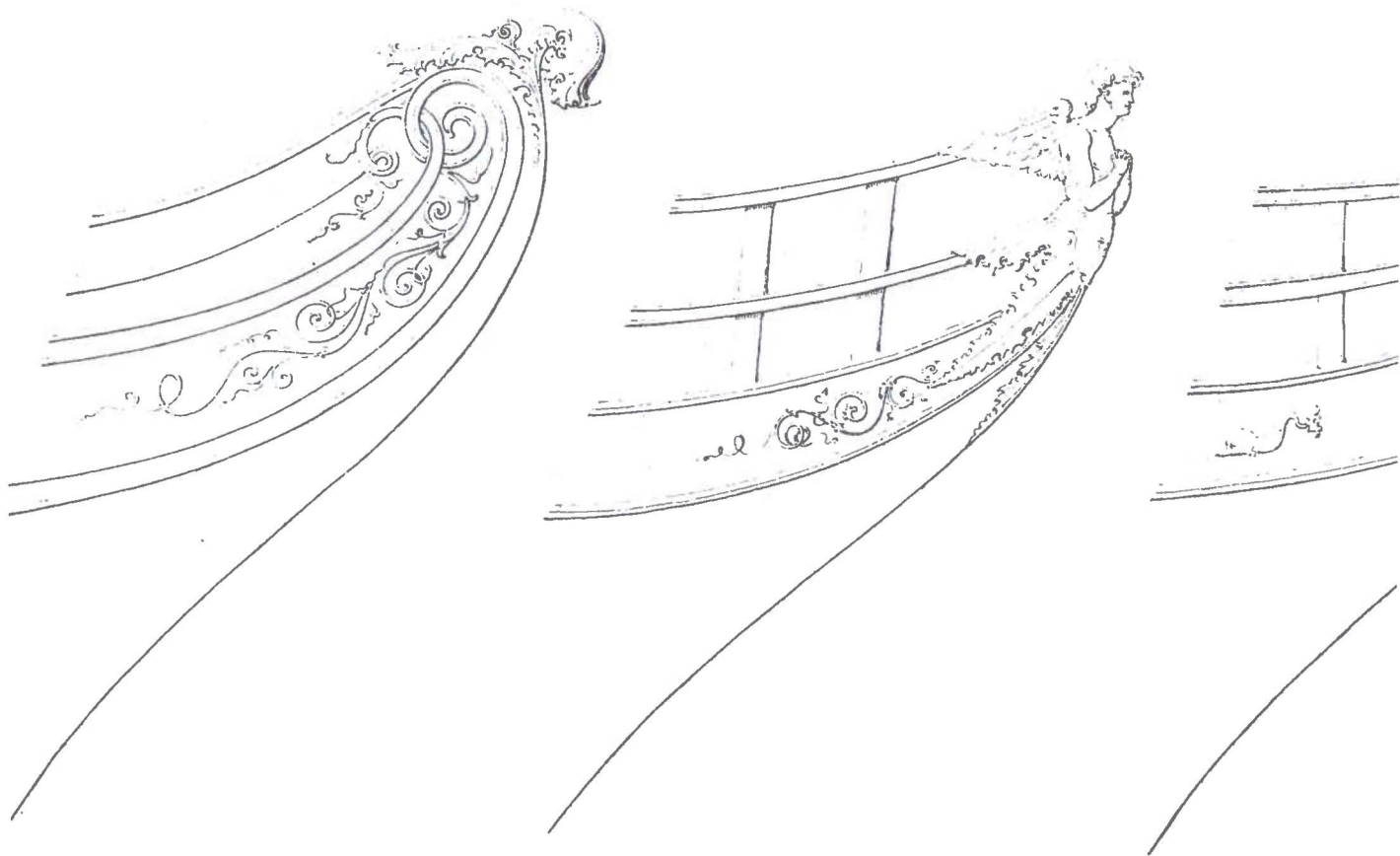
6. maj

tegnet i formiddags på en krone til dampskibets gallion hvorefter skal arbejdes – for Jørgensen.

Det færdige gallionsornament: forgyldt krone over dannebrogsskibet, ses på Jacob Petersens farvelagte tegning af hjulskibet.

Til Holms pladser i Strandgade ankom i april 1828 skibsbyggerlærlingen E. P. Bonnesen. Han var skibsbygmestersøn fra Korsør og havde lært nogle år i Nyborg hos sin farbror, der også var skibsbygger. E. P. Bonnesens far var død, men efter at hans ældre bror havde korresponderet med Jacob Holm om muligheden for arbejde på hans værfter, rejste Bonnesen til København og kom straks i arbejde hos skibsbygmester Peter Jørgensen på Tyske plads (Krøyers). Så snart lærlingen kunne afse seks skilling om ugen, begyndte han hos mester Jørgensen og skulle lære at tegne sammen med hans søn Carl.

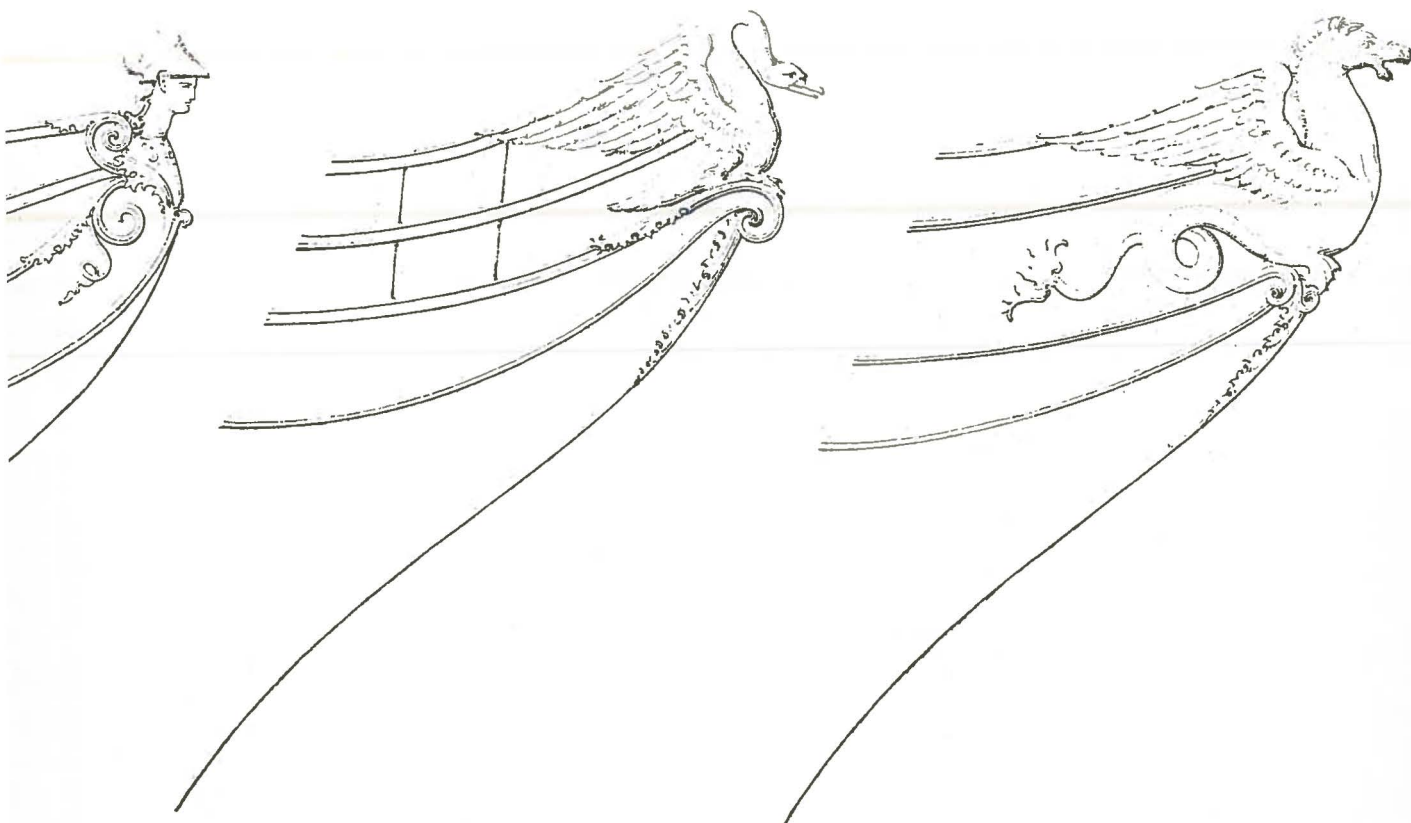
Bonnesen befandt sig godt i Jørgensens hus, hvor professor Eckersberg



ikke sjældent var gæst. Men for at lære skibsberegning til bunds henvendte han sig til konstruktør på Orlogsværftet Henriksen for at lære matematik og skibstegning, samtidig med at han stadig arbejdede på Holms pladser. Takket være sit dygtige og selvstændige arbejde fik Bonnesen 1834 løfte om at blive mester på Krøyers plads efter Jørgensen, der blev mester på Holms plads, men som han skriver i sine erindringer: »Da jeg havde påtaget mig at gøre en brig (Sara) for Erik Bruun i Aalborg, kunne jeg ikke straks begynde på mesterstykket, men måtte efter løfte først rejse til Aalborg for at gøre afslagning og rejse bemeldte brig i spant.«

Briggen »Sara« blev et overmåde smukt skib, og E. P. Bonnesen var så stolt af det, at han bestilte et portræt af skibet hos den kendte skibsportrættør og skipper Jacob Petersen, som også hørte til Eckersbergs vennekreds. Hvor tegneren under billedet plejer at angive kaptajnens navn efter skibets, står der her: »Briggen Sara construeret af Skibsbygmester E. P. Bonnesen, bygt Ao 1836 i Ålborg.« Billedets kulisser er København, hvis tårne ses i baggrunden til venstre. Skibet er fremstillet to gange. Hovedbilledet viser briggen sejlsende rumskøds for styrbords halse og læsejl sat for at udnytte den gunstige vind. »Sara«s gallion er på siderne smykket med løvværk og den løber frem i en volut, hvorpå en hvidmalet kvindebuste er anbragt som gallionsfigur. I mellemgrunden til venstre i billedet ses »Sa-

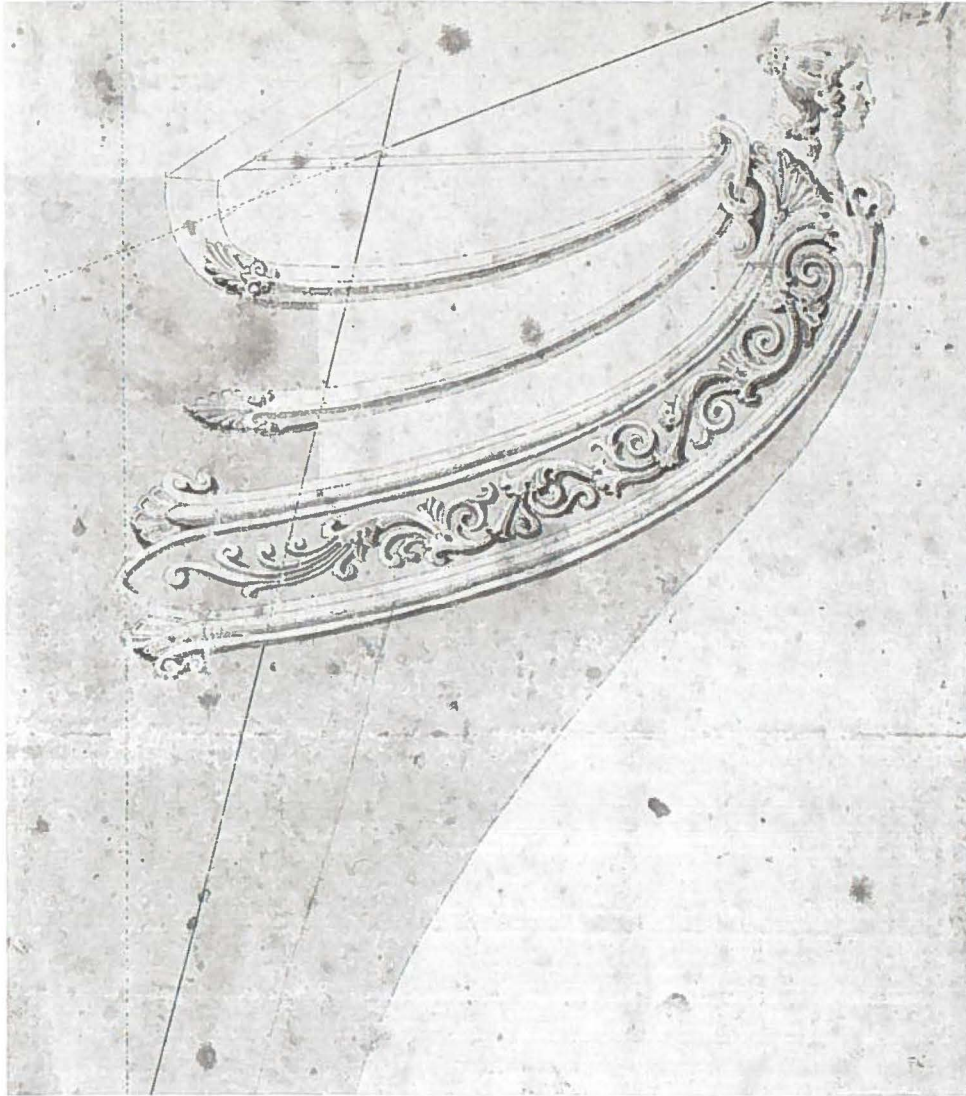
*Forskellige typer og prøver
på gallionsfigurer tegnet af
skibsbygmester E. P.
Bonnesen. Handels- og
Søfartsmuseet.*



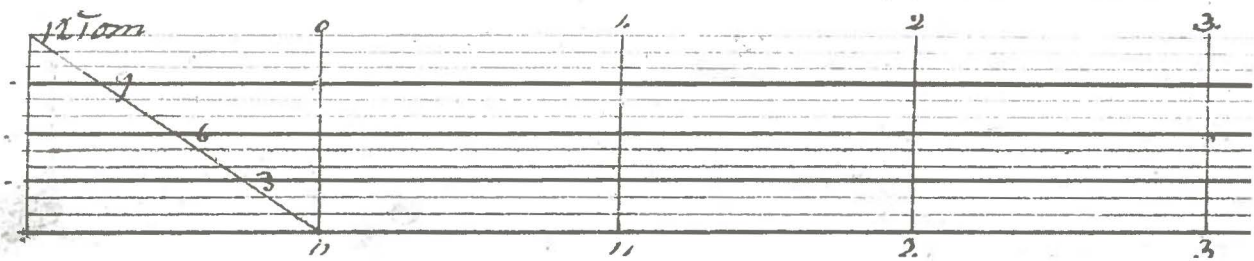
ra« mod det smukt stafferede agterspejl. I sin iver efter at gøre skibet så pynteligt som muligt greb Bonnesen tilbage i skibsornamentikkens historie og genoplivede den gamle skik at lade kranbjælkerne skråt over gallionen smykke med løvehoveder. Også dette lille træk har Jacob Petersen gengivet på sit billede.

I Bonnesens tegningsarkiv ligger ornamenttegningerne til »Sara«, to små beskedne papirlapper.³⁵ Den gennemornamenterede gallion med den smukke kvindebuste er tegnet bag på hans overslag over skibets bygning. Man læser »Løvehovederne paa Kranbjelk(er)ne er iberegnet – ingen Tillæg af (. . .) Sign. P. Bonnesen. Bag på den smalle tegning stod »Tegning til et Mærsebræt (= hakkebræt) udført til Briggen Sara af Aalborg.« Hovedmotivet var to modstillede svaner med løftede vinger og bøjede halse, det er dog ikke naturalistiske fugle, men ornamentter der til hver side fortsætter i rankeslyng.

I 1836, det år da briggen »Sara« løb af stabelen, blev Bonnesen gift med sin husefælle i Strandgade nr. 47, skipperdatteren Claudine Marie Tøndering. Bonnesen udførte en to meter lang og lige så høj model af en snaubrig »Claudine Marie«, der nu er på Handels- og Søfartsmuseet. Her ser vi ornamenttegningerne til »Sara« ført ud i livet. Kun må kvindebusten her forestille hans hustru, den er bemalet i naturlige, brogede farver. På



Tegning til briggen „Sara“s
 hakkebræt med ornamen-
 ter. Udført af
 E. P. Bonnesen.
 Handels- og Søfartsmuseet.



spejlet, hvor yderligere et motiv: springende havheste og attributer på handel og søfart supplerer svanerne på hakkebrættet, er dekorationerne malet på og ikke skåret.

Gallionen med kvindebusten kunne bruges på mange skibe. Biedermeierfrisuren med opsat hår og frie øreløkker var på mode, så kun ansigtstrækkene måtte tilpasses efter skibets navnemoder. Tegningen til »Sara«s gallion lå som nr. 1 i en samling på seks forskellige gallionstegninger, hvorimellem bygherren har kunnet vælge en figur, som kunne passe til hans nye skib. Nr. 2 mangler, men nr. 3 er en akantuskrølle, en gallion ornamenteret med akantusranker, hvoraf et blad løber op og danner den forreste afslutning. Nr. 4 er en hoftefigur, en vinget genius. Nr. 5 er et hjælmlædt Athenahoved, små delfiner bolttrer sig på gallionen. Nr. 6 er en siddende svane med løftede vinger og bøjet hals. Man kan ligefrem høre den hvæse. Nr. 7 er en fyrig vinget havhest.

Også et udvalg af spejl- og hækoramenter har Bonnesen kunnet vise sine kunder. På et traditionelt udkast til et agterspejl støtter havmænd et navneskjold med E. B. Under de fem vinduer er skibsnavnet »Maria« i kartouche, der til siderne afsluttes med volut-palmetter. I hjørnerne delfiner med trefork og merkurstav.

For kenderen af den klassiske oldtid var forslaget til navne- og hakkebræt for skibet »Sokrates« beregnet. Navnet er valgt for at understrege de antikke ornamenter og den liggende Athenaskikkelse, hvide mod den sortmalede hæk. Skibsnavnet i guld.

Malet i alle farver er det viltre akantusværk til skibet »Lynet«. I midten sidder Jupiters ørn på tordenkilen, hvorfra lynstråler udgår. At skibsnavnene er fiktive fremgår tydeligt af en spejltegning, hvor de tilfældigt valgte bogstaver KVMNORQRSH står på skibsnavnets plads.

Det er karakteristisk for E. P. Bonnesen at han som skibskonstruktør

Ornamenteret gallion med kvindebuste i biedermeierstil. Svarer til gallion og figur udført 1836 til brig »Sara« af Alborg. Tegning af E. P. Bonnesen. Handels- og Søfartsmuseet.





indarbejder ornamenterne i konstruktionen. En brigs ellipseformede hæk eller et plant spejl ser Bonnesen som en dekorativ helhed.

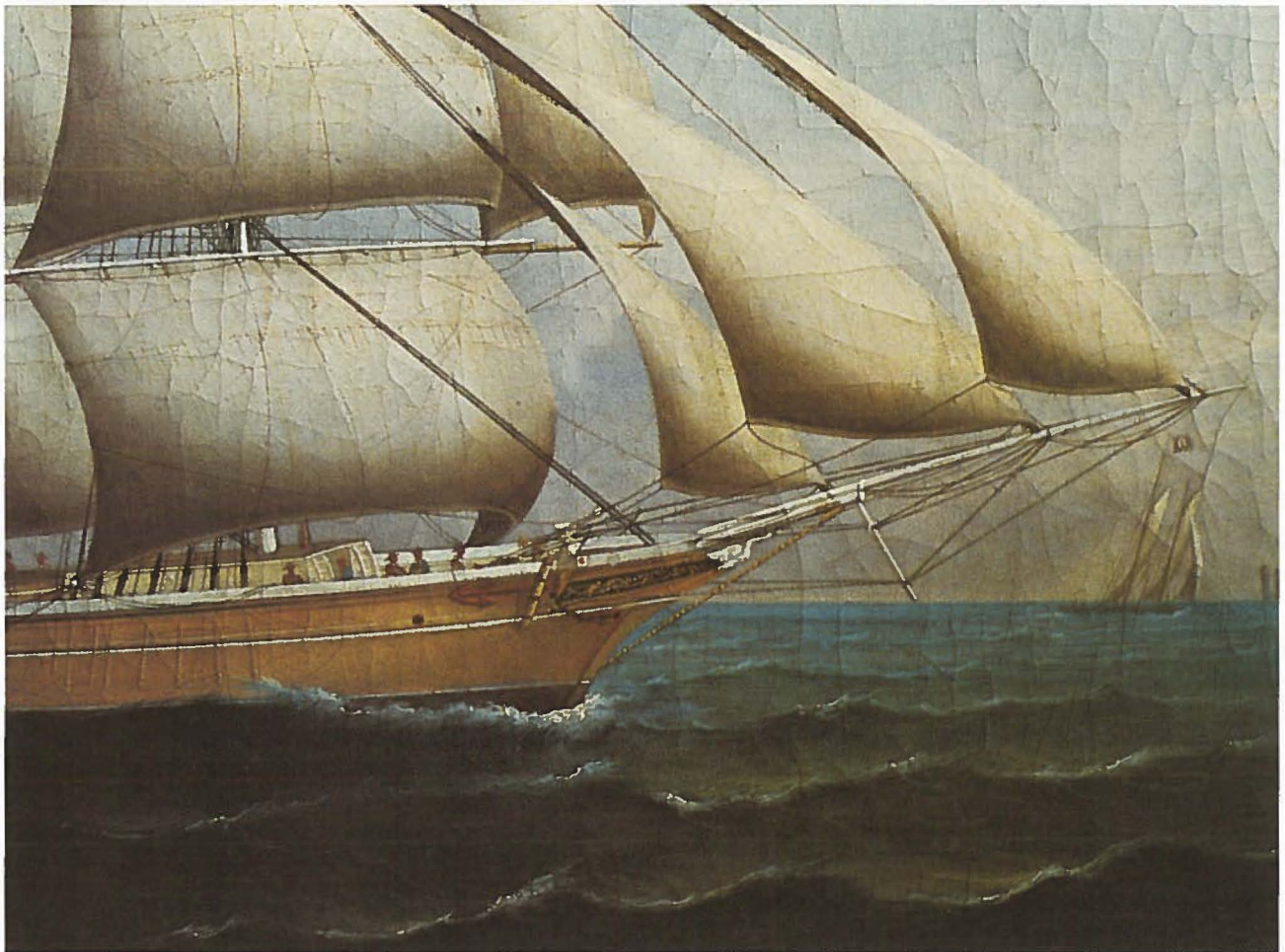
En tegning af en gallionsfigur: mand i kappe og med laurbærkrans om håret, må være identisk med gallionsfiguren på hjulskibet »Christian den Ottende« af København bygget af E. P. Bonnesen 1840. Skibet gik i rutefart Kalundborg – Århus. På en farvelagt tegning af Jacob Petersen ses den gule (forgyldte ?) laurbærkransede gallionsfigur. På samme billede er skibet også vist set mod agter. Her ses på spejlet malet eller skåret to modstillede havfruer. Man ser også en detalje som et ornamenteret ankerklyds.

Bonnesen tegnede ikke alene de ornament og figurer, der skulle understrege linerne i hans egne konstruktioner. Han udarbejdede også ornament for andre skibsbyggere. I hans arkiv ligger en blyantstegning af navnebræt og hækornament: rigsvåben med vildmænd, til briggen »Kronprins Frederik« bygget 1840 af Rasmus Dyreborg i Fåborg. Kronprinsen, den senere kong Frederik den Syvende, var i december 1839 blevet udnævnt til guvernør over Fyn. Det var således landsdelens øverste myndighed skibsbygmesteren og skibets redere ville hædre ved navngivningen af det efter lokale forhold store skib.

Vi ved så lidt om formidlingen af konstruktions- og ornamenttegnin-

Gallionsfigur fra o. 1840. Har været malet i naturalistiske farver. Ejes af firmaet P. F. Heering. Foto Bror Bernild.

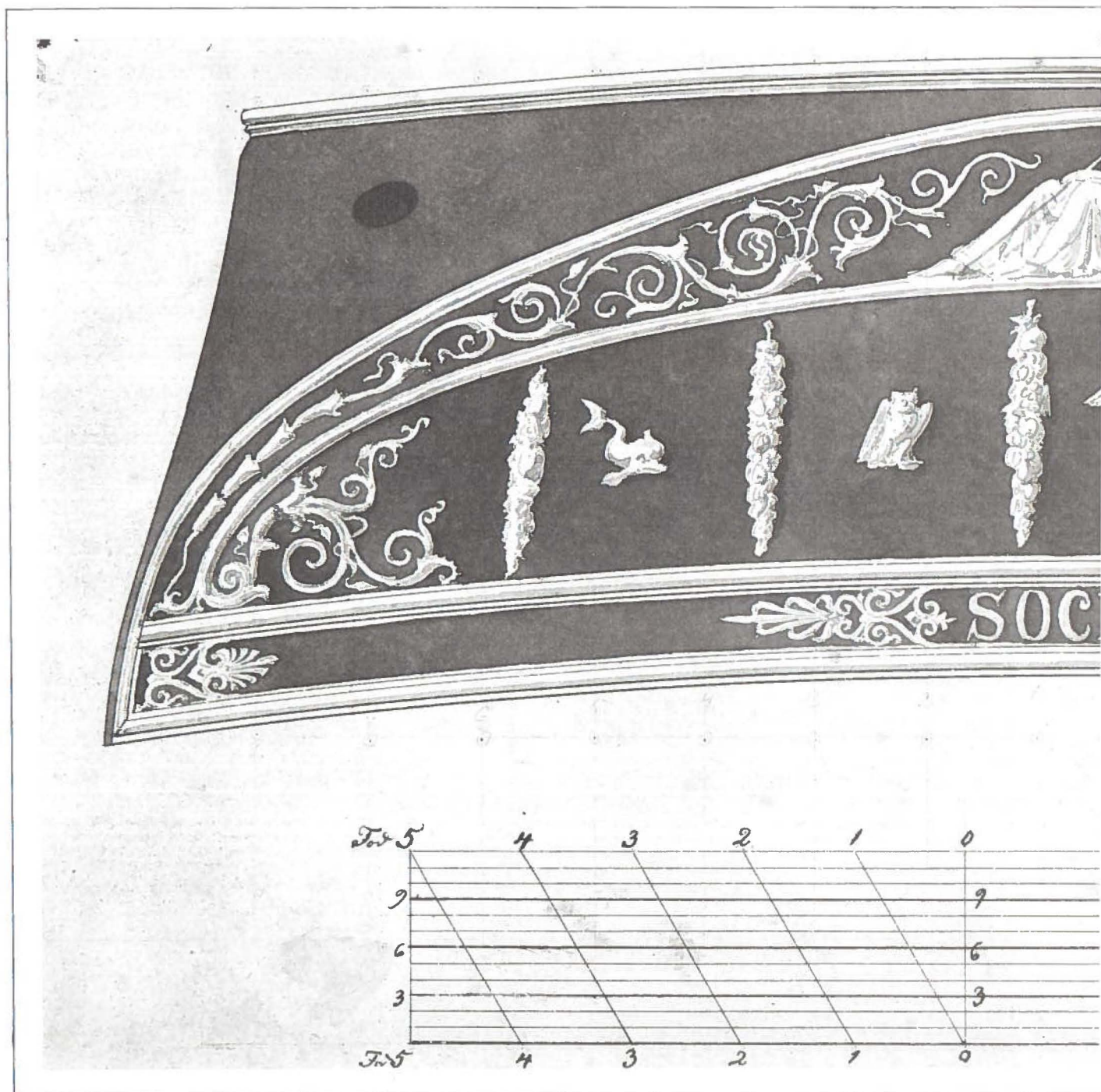
Bark „Svanen“ af København. Udsnit af maleri fra 1860 på Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.



ger. En konstruktionstegning til barkskibet »Nordlyset«, der i 1852 løb af stabelen på Jacob Løves værft i Helsingør, er signeret »Christianshavn d. 24/6 1852. E. P. Bonnesen. »Gallionsfiguren: den gamle mand med faklen, der symboliserer nordlyset, kan meget vel være tegnet af Bonnesen.

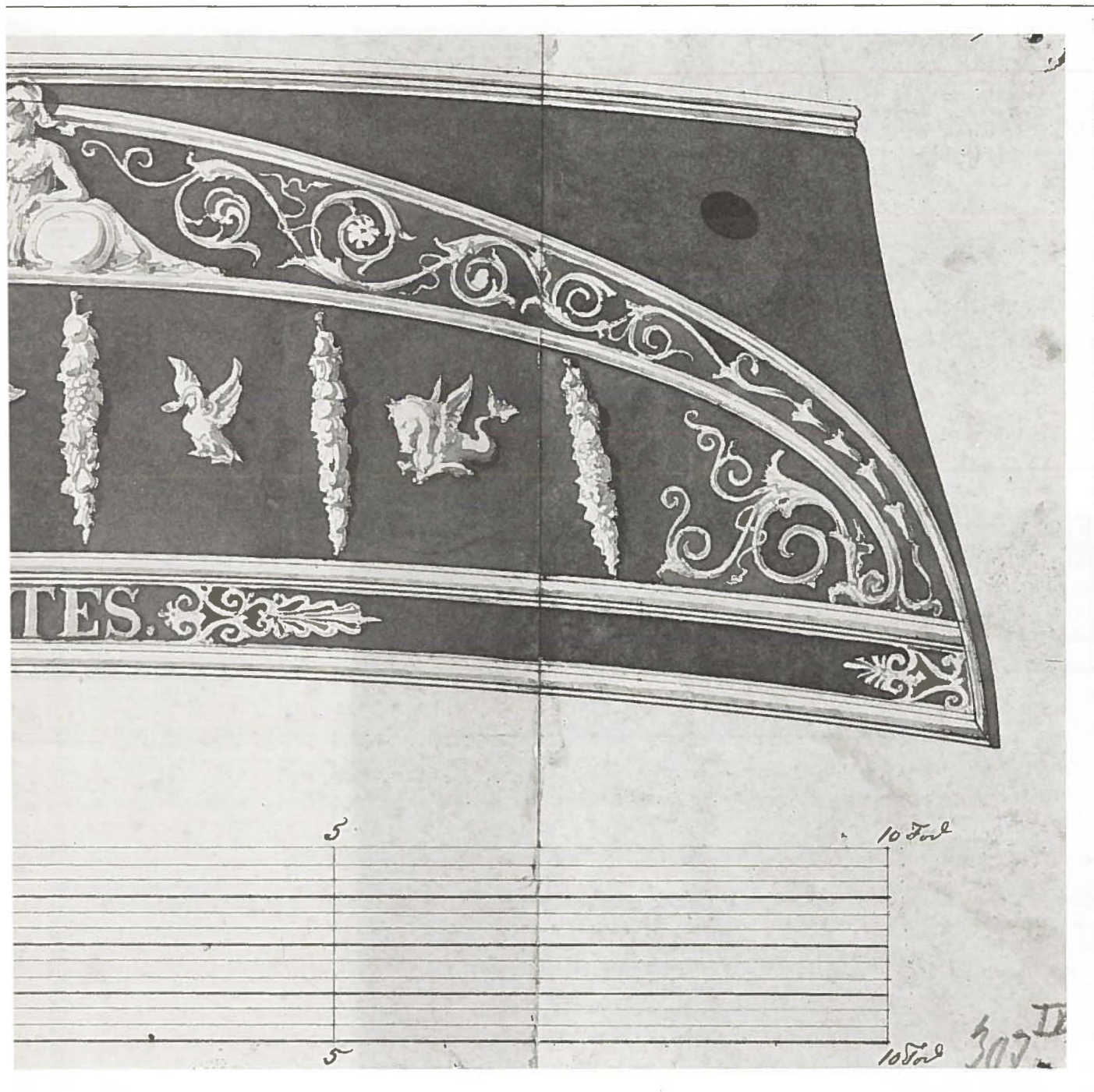
I et afgrænset tidsrum fra 1830erne og frem til århundredets midte ses mange gallionsfigurer at være strøget over med okkergult. Under mange overmalinger havde også Nordlyset et oprindeligt okkergult farvelag.

En af tidens eleganteste gallionsfigurer var den hvide svane på barkskibet »Svanen« bygget i Svaneke 1858 til grosserer P. F. Heering, Køben-



Agterspejlsornamenter i antik klassisk stil og skibsnavn, der svarer til. Farvelagt tegning af E. P. Bonnesen. Handels- og Søfartsmuseet.

havn. Adskillige skibsportrættører har afmalet skibet og svanen på gallionen med dens yndefuldt fremstrakte hals og løftede vinger. Heering lod ialt ti skibe bygge i Svaneke, og vi kender fra billeder adskillige af gallionsfigurerne. Skibene blev portrætteret først og fremmest af Jacob Petersen, senere af andre, og man kan se, at kunstnerne har glædet sig over de gennemførte og smukke dekorationer og gengiver dem nøjagtigt. Briggen »Fylla« 1848 havde en kvindelig, hvidmalet helfigur med vinger. Med løftede arme syntes skikkelsen at svæve. Under boven løb en bred forgyldt ornamentbort, og et udskåret forgyldt emblem var på hækken. Brig

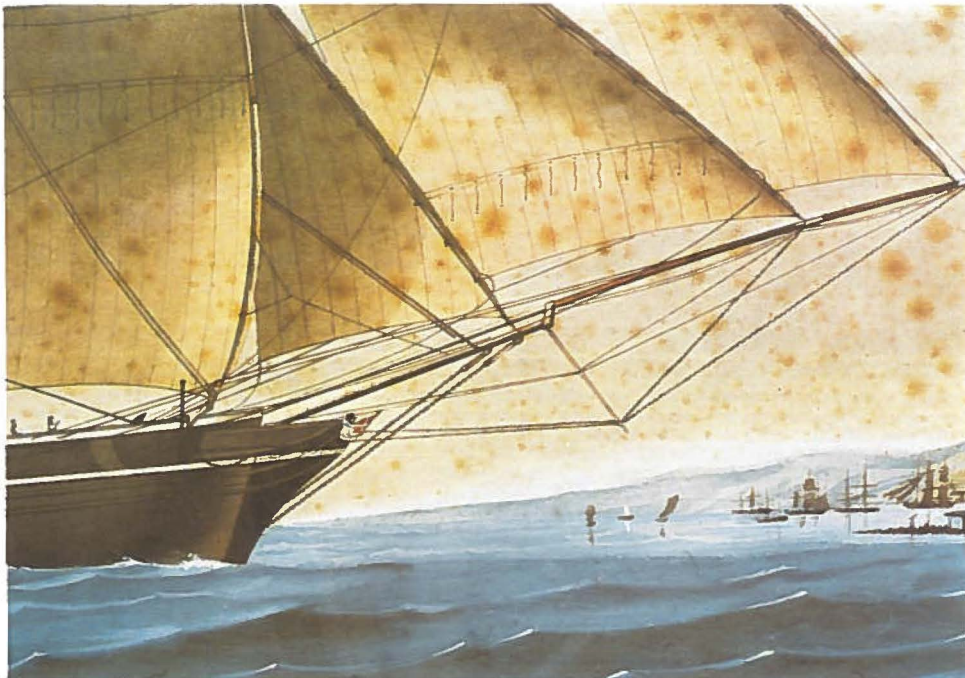


»Thorvald« havde en okkergul mandlig halvfigur, en militærperson, på gallionen. Et af portrætterne viser figuren med fjerbusk på hjelmen. På et andet synes fjerbusken at være brækket af.

På brig »Frode« sad en forgyldt halvfigur af sagnkongen Frode Fredegod, under hvem riget blomstrede, og folket var lykkeligt. I samme ånd blev skibet i 1848 stillet til rådighed for landets forsvar og blev indrettet til troppetransporter. Kongen på gallionen havde krone på hovedet, scepter i højre hånd og rigsæble i den venstre. Skonnerten »Skjold« (1840) havde på sin gallion sagnkongen Skjold, de danske kongers stamfader. Den okkergule halvfigur med middelalderens åbne krone er som næsten alle figurer fra denne periode gået til grunde, men firmaet har nylig erhvervet en kongefigur, der synes skåret uden arme, men som ellers minder meget om den oprindelige figur, som den er afbildet på Jacob Petersens farvelagte tegning af skonnerten.

Mange charmerende figurer, ofte malede i glade farver, ses på skibsportrætterne. Som fanebærer i bogstaveligste forstand kan nævnes den mandlige halvfigur på brig »Dannebrog« af Helsingør, malet 1851. Foran stævnen sidder skibets bygmester eller reder i gul frakke, høj hat og sort skæg og svinger den rød-hvide fane.

Adskillige gallionsfigurer i danske samlinger kan dateres til 1800-årenes midte, fra århundredets første årtier er derimod kun få bevarede. I den typologiske oversigt omtales en hvalfisk samt nogle reder- og kvindefigurer.



Brig „Dannebrog“ af Helsingør. Udsnit af farvelagt tegning 1851 på Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.

Gallionsbilledhuggerne H. J. og W. E. Møen.

Gallionsfigurerne var sjældent kunstværker i egentlig forstand, og deres tilstedeværelse havde ingen indflydelse på skibets egenskaber som sejl- og lastfartøj, derfor rummer skibspapirer og andet dokumentarisk materiale ikke svar på spørgsmålet om, hvem der udførte de nævnte gallionsfigurer. Disse håndværkere er dækket af den anonymitet, der kun hæves ved et af de mirakler, som kulturhistorikeren altid håber på og af og til også får lov at opleve. I 1974 fik Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg overdraget et atelierbillede af en billedhugger Møen sammen med femten andre



Billedhuggeren H. J. Møen med en dobbelt gallionsfigur. Ubetegnet fotografi fra 1850erne. Handels- og Søfartsmuseet.



*Kvindelig halvfigur udført
i 1850'erne, sandsynligvis af
H. P. Møen. Samtidigt
ubetegnet foto.
Handels- og Søfartsmuseet.*

fotografier, hovedsagelig gallionsfigurer, der skulle være udført af billedhuggeren.

En videre efterforskning i sagen skulle dog afsløre at to gallionsbilledhuggere, fader og søn, var repræsenteret gennem fotografierne. Billedhuggeren, eller lige så gerne billedskæreren, med sin gallionsfigur kunne ved hjælp af et omtrent samtidigt portrætstik bestemmes til at være Henrik Julius Møen (1802–1881). Portrætstikket er gengivet i Søndagsposten 28.



*Barnefigur udført i
1850erne, antagelig af
H. J. Moen. Fotografiet
stemplet S. Sorensen,
St. Kongensgade 48.
Handels- og Søfartsmuseet.*

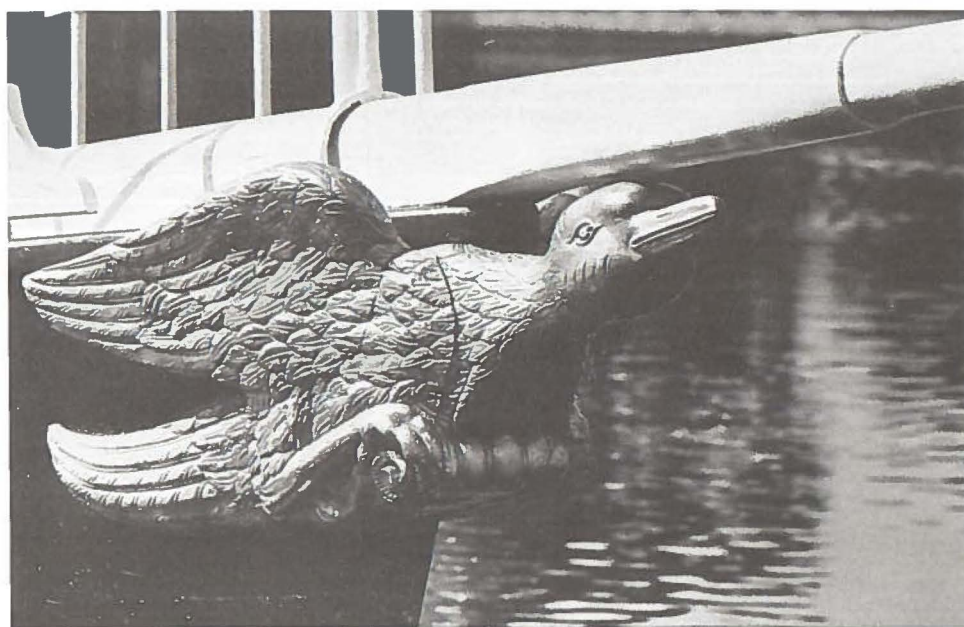
marts 1869 og igen i en artikel i Historiske Meddelelser om København, 1915, om krigergraven på Garnisons Kirkegård.³⁶ De oprindelige grave for de faldne i 1864 havde H. J. Møen passet uegennyttigt til sin død, hvorefter gravene forfaldt så meget, at man sløjfede dem og samlede de faldnes jordiske levninger i en fællesgrav.

I artiklen fortæller den gamle oversergent Victor Krohn om den talentrige billedskærer, som han havde mødt i sit barndomshjem i Nyboder. H.

J. Møen var søn af underofficer i Søetaten Niels Henrik Møen, bosat i Krokodillegade, og »efter i nogle år at have været til orlogs blev han ansat som billedskærer i marinen; med stor dygtighed forstod han at udskære de dengang moderne gallionsfigurer til flådens skibe og skal bl.a. have udført gallionsfiguren til korvetten »Galathea«. Som gift og hjemfaren bosatte han sig i det kendte hus nr. 14 på Kastelsvejen, som den dag i dag bærer navnet »Møens Minde«. I det lille nu faldefærdige skur ud til vejen havde han sit værksted, gennem hvis små ruder man kunne se ham stå og arbejde med sine figurer.« Vi har allerede mødt H. J. Møen i rullen over håndværkerstokken på Holmen, og nu genfinder vi ham efter at han med udgangen af året 1842 forlod marinen for at oparbejde et privat skibsbilledskærerværksted.

Victor Krohn husker H. J. Møen »som en gammel, temmelig mager mand, der sommer og vinter gik med en lodden hue på hovedet, altid uden overtøj.« Denne lodne hue med kvast genkendes på vort fotografi. Iført sit stadstøj, mørk frakke med sort fløjlskrave, hvid opretstående flip og hvidt kravebryst, sidder billedhuggeren med sin knippel og mejsel. På bænken ved siden af ham står en færdig gallionsfigur, en dobbeltfigur, der viser to børn ved siden af hinanden. Forrest en pige i todelt kjole, hvorunder ses hendes mamelukker og brunelsstøvler. På hovedet har hun en lille hat. Drengen, der skimtes bag pigen, er sikkert hendes yngre broder. Han ser ud til endnu at bære blusekjole. Han skyder med bue og pil, mens pigen holder armene samlet foran sig. Dobbeltfigurerne er ret sjældne at finde. De forestiller oftest et søskendepar, efter hvem skibet så kan være opkaldt.

Et fotografi af en gallionsfigur, signeret af S. Sørensen, St. Kongensgade 48, og ellers ubetegnet, viser en lille pige iført kjole med livbånd, mamelukker og brunelsstøvler. Håret er tilbagestrøget og halvlangt. Hun



*Den forgyldte gallionsfigur på hjulskibet „Hjejlen“, bygget hos Baumgarten & Burmeister 1860–61. Hedefuglen hjejlen er efter værftets regnskabsbog skåret af en billedhugger Møen.
Foto Hans Jørgensen.*

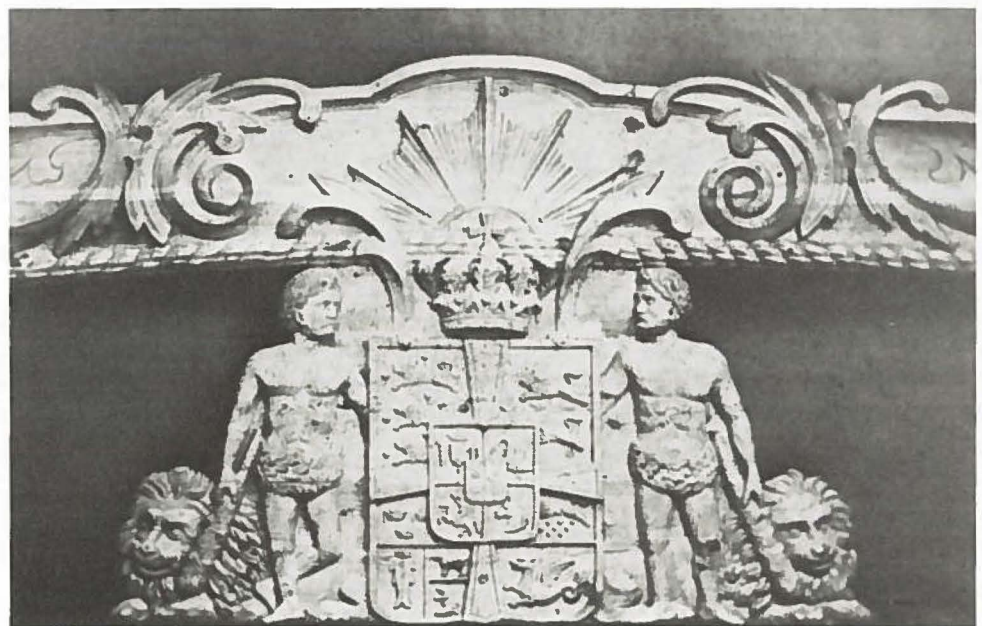
holder en blomst i sin løftede, højre hånd. Som dobbeltfiguren lader denne barnefigur sig efter dragten bestemme til 1850erne.

Endnu en af de fotograferede gallionsfigurer kan dateres til 1850erne. Det er en kvindelig halvfigur i selskabsdragt, hvis halsudskæring og halvlange ærmer er rigt besat med festoner. Hun bærer smykker og har diadem over den løst indbukkede frisure. Venstre arm holder hun foran sig, og i den let løftede højre hånd har hun en halvt sammenfoldet vifte. Dragt og frisure virker en smule historisk, men denne form for udklædning blev moderne på denne tid.

De tre omtalte gallionsfigurer må antages at være udført af H. J. Møen, og arbejdsgiverne har været koffardiflådens redere.

Man ved, at det var H. J. Møen, der skar den kvindelige gallionsfigur til barken »Psyche« af København bygget 1855–56 af E. C. Benzon, Nykøbing Falster. Det var det eneste skib, gamle mester Benzon satte figur på. Hans foretrukne skrogform havde en fyldig jagtstævn, hvor der ikke var plads til eller brug for overflødig pynt.

Møen havde som tidligere anført mange talenter og udviste initiativ på mange felter. I folketællingen 1850 angives hans erhverv som badeentreprenør, og husstanden består, foruden af ham selv, af hustruen Juliane og to børn: William Edelhardt 17 år og Caroline Vilhelmine 14 år. I folketællingerne 1855 og 1860 står H. J. Møen opført som billedhugger. I 1860 er hans kone død og sønnen flyttet hjemmefra. Istedet har den ældre Møen fået en lærling, Fr. Chr. Jørgensen, i sit brød. Huset på den dengang landlige Kastelsvej, som Krohn omtaler, bebod familien allerede i 1850, men først i 1860 står billedhugger Møen som ejer af huset. To akvareller fra 1899 og et par senere fotografier, alle i Københavns Bymuseum, viser huset, der ligger i en have. Det er et tofamilieshus med stueetage og en 1. sals lejlighed under det store karakteristiske mansardtag. Herover yderli-



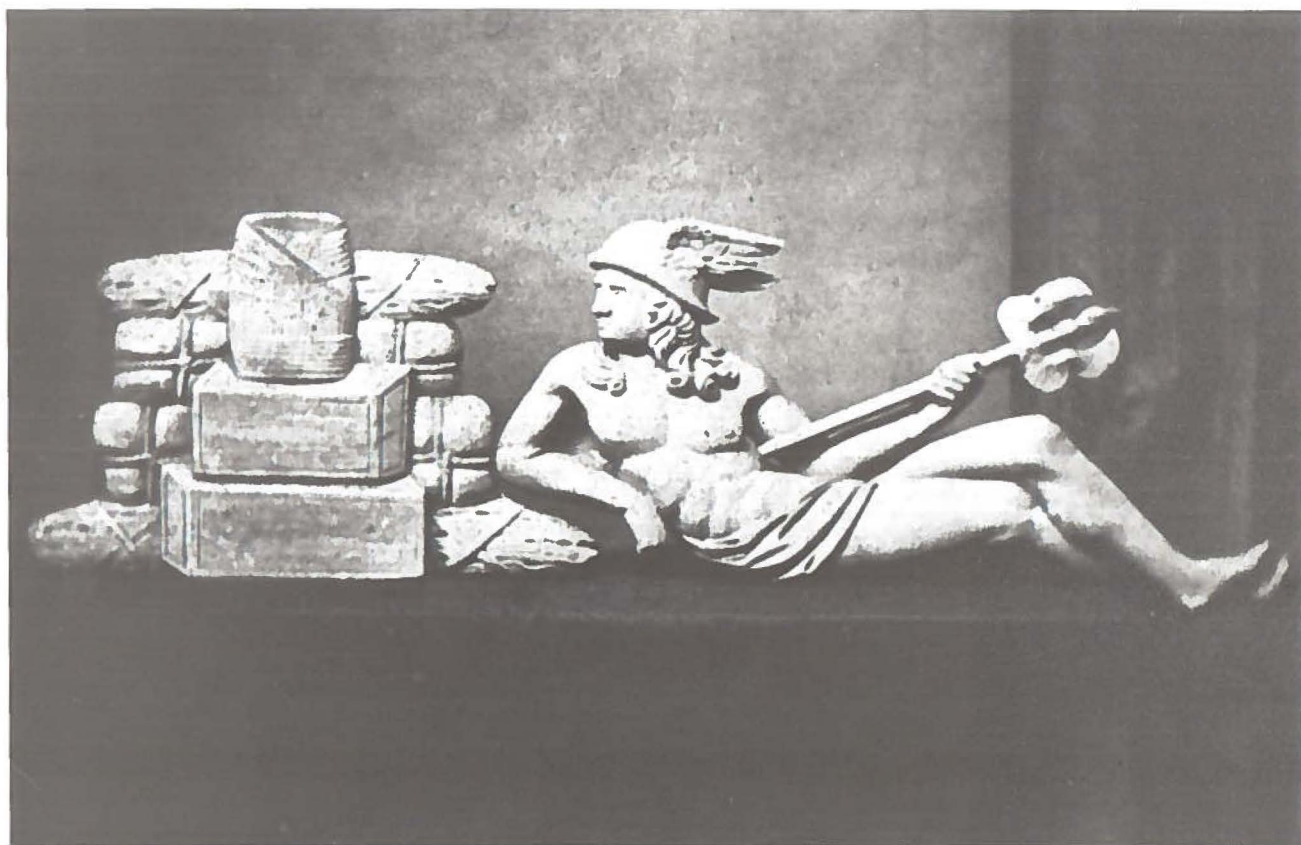
*Agterspejlsornament:
Rigsvåben og løver under
udskåret hakkebræt. Udført
af H. J. eller W. E. Møen.
Ubetegnet foto.
Handels- og Søfartsmuseet.*

gere nogle loftsværelser. Som en senere søgt salonkeglebane og billardsalon hed stedet »Møens Minde«, indtil huset blev revet ned i 1927.

William Edelhardt Møen blev i 1847 som billedhuggerlærling, 14 år gammel, optaget på Kunstakademiet, han fik halv friplads. Efter årelange afbrydelser var han i 1854 avanceret til modelklassen.³⁷ Ligesom Bertel Thorvaldsen forsømte undervisningen på Akademiet for at hjælpe faderen i hans værksted, arbejdede William Edelhardt også for sin fader. Takket være denne praktiske færdighed og faderens anseelse blev sønnens løbebane som skærer af gallionsfigurer og anden skibsornamentik tidligt afstukket. Det er uvist, om det var fader eller søn, der leverede udsmykningen af hjulskibet »Hjejlen«, bygget af Baumgarten & Burmeister 1860–61 til farten på Silkeborgsøerne. Værftets regnskabsbog fortæller, at for et vederlag på 30 rigsdaler skar en billedhugger Møen et rigsvåben med skråtstillede flag til hver af de to hjulkasser. For fuglefiguren under skibets bovspryd fik han 25 rdl. og for de to navnebrætter 8 rdl.³⁸ Gallionsfiguren var hedefuglen hjejlen, og da skibets jernskrog var uden gallion eller skæg, var der tale om en nærmest flakt figur. Fuglen var forgyldt, mens ornamenterne var farvelagt i rødt, hvidt og guld. Tilfældet vil, at hjejlen er den eneste danske gallionsfigur fra 1800 årene, der endnu »sejler«.

Vi ved heller ikke om far eller søn er mester for en agterspejldekoration, et rigsvåben under et hakkebræt med udskåret akantusløv.

Agterspejlsornament betegnet: „Mercur med handelsvarer, udført i Åpenrade 1863“ af W. E. Møen. Samtidigt foto. Handels- og Søfartsmuseet.



I 1860 var W. E. Møen gift med Emma Esther Adelaide Jacobsen, 19 år gammel, de havde sønnen Arnold født 1859 og døbt i Holmens kirke 30/3 1860. Familien boede i St. Kongensgade 50 F, på fjerdesalen i et side- eller baghus. De står ikke i Vejviseren, boede sikkert elendigt, men var da også i færd med at rejse fra København.³⁹

De fleste fotografier af Møens gallionsfigurer og andre træskærerarbejder er betegnede, og de tidligste af disse viser arbejder udført af W. E. Møen i Åbenrå 1861–63. Ældst er en lille friskulptur, en version af den amerikanske »cigarstore-indian«, en negerdreng iført bladskørt og med en rulle skrå balancerende på højre håndflade. Det morsomme og allige-



Gallionsfigur udført i Åbenrå (nu Åbenrå) 1862 af W. E. Møen, måske til barken „Otto“. Fotografiet stemplet I. Caprani. Handels- og Søfartsmuseet.

vel traditionelle tobaksskilt var bestilt af agent og tobaksfabrikant I. H. Middelheus i Åbenrå, der var berømt for sin skrå. Fra 1862 stammer billedet af en gallionsfigur fotograferet i det frie: en ung sømand i hel figur med lange bukser, trøje og rund, flad hat med skygge. Han holder en søkikkert i venstre hånd og peger fremad med den højre. Fotografiet er kun betegnet ved sted og år, men ved at kigge på de billeder, der er af de 10–12 skibe, der blev bygget i Åbenrå i årene 1861–63, kan man forsigtigt gætte på, at figuren har været bestemt for barken »Otto«, bygget af Niels Jacobsen 1863. På et fotografi af skibet kan man se, at det har haft en mandlig helfigur, uden at identiteten med Møens figur dog kan fastslås.

Anonymt er også et agterspejlsornament i højt relief, fotografiet betegnet: »Merkur ved Handelsvære(r), udført i Apenrade 1863.« Den halvt liggende mandlige guddom med vingehat og vingestav støtter albuen mod opstablede kasser og varebatter.

I Åbenrå boede Møens sammen med den unge fru Møens moder hos sejlmager Cornett. Deres datter Ingeborg var lige blevet gift med kaptajn Rasmus Petersen og var med ham ombord på barken »Johanne Marie« på vej til Kina. Den 4. august 1863 skriver Maria Cornett til sin datter: ». . . . og fru Møens moder har jeres gamle stue . . .« Også senere i brevet nævnes Møens svigermoder, fru Jacobsen.

Den 21. november skriver Maria Cornett igen til sin datter: ». . . Møens har det også rigtig godt. Han har nu alting ene, og alle er så veltilfredse med hans arbejde. Der er meget stærkt byggeri. Når blot vi må beholde fred, da vor kære konge er død, og en Augustenburgerprins vil gøre sin ret gældende til Slesvig og Holsten . . .«

Maria Cornetts breve er endnu i slægtens eje og mellem dem ligger et lille gulnet fotografi af W. E. Møen. Det viser en mørkhåret, slank, yngre mand iført mørkt tøj og åbentstående frakke. En sort silkehat har han i hånden.

Fru Cornetts bange anelser gik i opfyldelse. Af den fortsatte korrespondance mellem moder og datter fremgår det, at soldater nu i febr. 1864 er indkvarteret i familiens hus.⁴⁰

Møens er vendt tilbage til hovedstaden. Et fotografi af en gallionsfigur: en fyldig yngre dame med en tyk hårpletning lagt rundt om hovedet, bærer påskriften: »Fru Puggaard udført til Grosserer Puggaard. Til Barkskibet Signe.« Fotografiet viser en halvfigur, hvad beskrivelsen til skibsregistreringsprotokollen bekræfter. »Signe« ex »Najaden« blev bygget som fregat på Orlogsværftet 1853. I 1865 blev skibet købt af det nystartede firma »Det københavnske Skibsrederi« ved H. Puggaard & Co. Det var i overensstemmelse med skik og brug, at Rudolf Puggaard efter ombygningen opkaldte det nye firmas første skib efter sin hustru, lodsatteren Casperfine Andresine, kaldet Signe, født 1824. Kommandoen over skibet blev overdraget A. Fr. Andréa, fru Signes halvbroder, der siden 1843 havde sejlet med Puggaards skibe. Skibet blev sat i fart på Mauritius og Ostindien. Først i 1876 blev det omrigget til bark, og når det nævnes som



Ubetegnet visitkortfoto af billedhuggeren W. E. Møen, som han forærede familien Cornett, Åbenrå, i hvis hus han boede til leje med sin familie. Privateje.

bark på fotografiet, skyldes det sandsynligvis, at påskriften er af en senere dato.

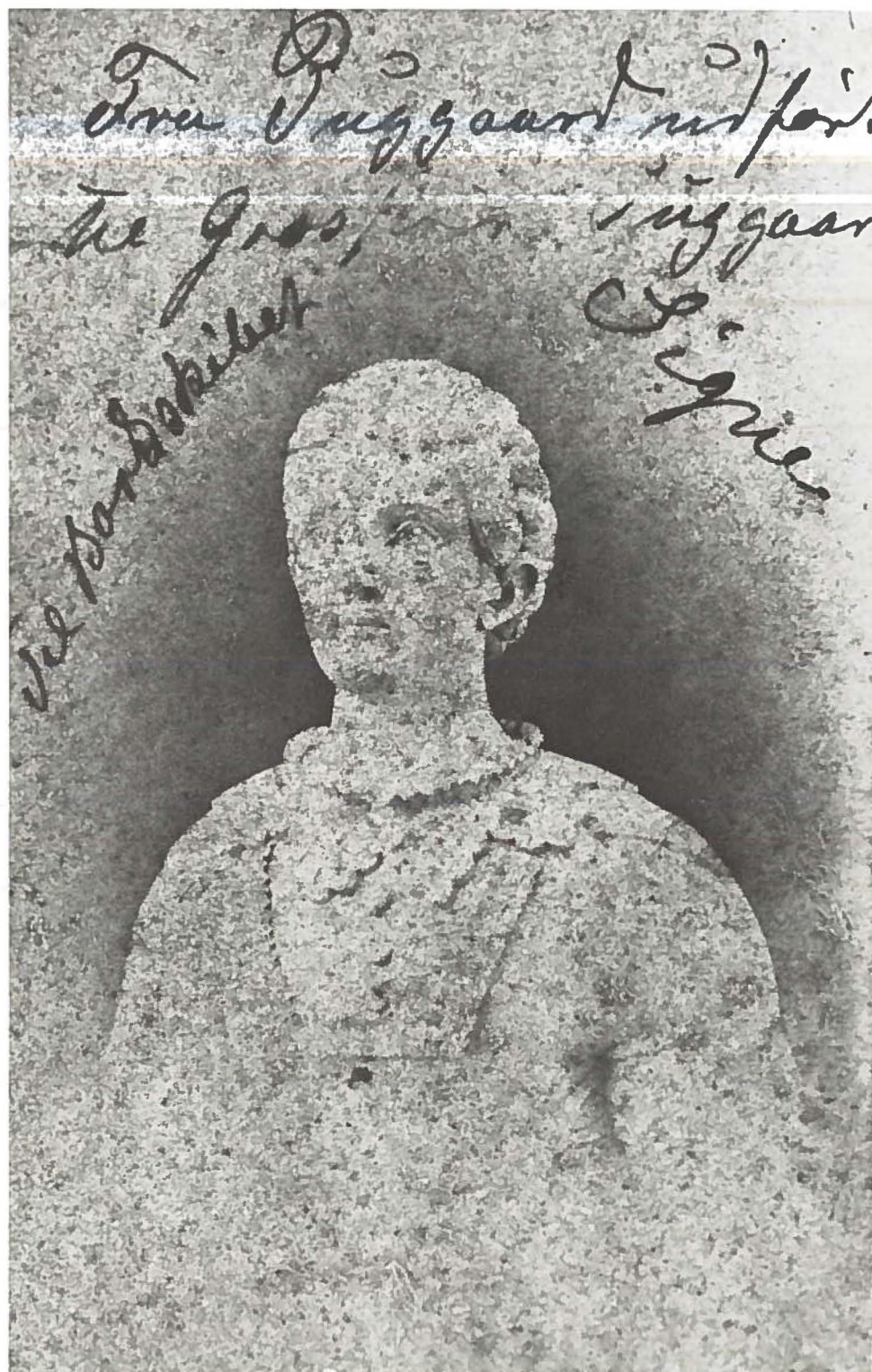
Fotografiet betegnet: »Ceres udført til Svendborg 1869«, viser en kvindelig trekvartfigur, frugtbarhedsgudinden i den græske mytologi, Ceres. Hun er i overensstemmelse med traditionen afbildet i antik kjortel med en kornsegl i hånden og et neg i den venstre arm. Det anførte årstal og sted er også et tegn på, at påskrifterne er udført på et senere tidspunkt, hvor fejlhuskninger er mulige. Barkskipet »Ceres« blev bygget i Troense af Th. P. Petersen i 1866–67, og Møen har udført figuren i København inden skibets søsætning. »Ceres« blev i 1878 købt af Den Kgl. Grønlandske Handel og skibet sejlede på Grønland, indtil det sammen med den endnu ældre bark »Nordlyset« blev udbudt til salg i 1931, efter i nogle år at have ligget oplagt. Ved skibenes ophugning kom de to gallionsfigurer til Handels- og Søfartsmuseet. Ceres' højre arm er fornyet, men det er en beskeden reparation i betragtning af så mange års sejlads i isfyldte farvande under hårdt vejr.

Figuren er på Søfartsmuseet blevet restaureret, og seglen er blevet forsynet med et nyt blad. Det gamle blev fjernet, da det fiskede tovværket. Skibets navnebræt med udskåret rankeslyng ejes af Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo.

Omkring samme tid som Ceres udførte Møen gallionsfiguren til skonnertbrig »Psyche« af Svendborg, bygget i Troense af C. R. Møller. Bilbrevet er dateret 27. sept. 1867. Som det fremgår af det betegnede fotografi, symboliseres skibsnavnet af en vinget kvindefigur i antikt klædebon, bærende vinkande og drikkeskål.

I den græske mytologi er Psyche en personifikation af menneskesjælen. Hun fremstilles i kunsten som en ung kvinde med sommerfuglevinger og sættes ofte sammen med sin elskede, kærlighedens gud, Amor. Denne forbindelse møder vi også her. I 1869 søsætter C. R. Møller skonnertbriggen »Amor« af Svendborg. I begge skibe var købmand R. G. Fog, Svendborg, den største parthaver, i »Psyche« havde han 5/20 og i »Amor« 3/6. Skibsbygmester Møller havde også selv part i begge skibe. Skibsregistreringsprotokollen fortæller, at gallionsfiguren på »Amor« var »en amor«, og mon ikke også E. E. Møen har udført denne figur?

Psyche er en slank helfigur i fodsid dragt, hvorunder den venstre nøgne fod stikker frem. Benets bevægelse antydes tillige ved en let knæbøjning. Hun fik to »søstre«, ja måske fik hun flere, men to af »vore« fotografier viser gallionsfigurer, der i udformning ligger ganske tæt op ad Psyche. Kun er de ikke forsynet med vinger. Freja, den nordiske gudinde, har det venstre bryst blottet ligesom Psyche, men i modsætning til hende har hun løsthængende hår. I den nedadhængende venstre hånd er en kort grave-spade og i den højre holder hun blomster og/eller frugter frem foran brystet. Enkelthederne er svære at skelne på det gamle fotografi. Freja blev udført som gallionsfigur til den tomastede skonnertbrig »Freia« af Middelfart, bygget i Sølyst ved Middelfart 1868 af H. Illum.



Kvindelig halofigur udført af W. E. Møen 1865 til barken „Signe“ af København. Forestiller rederens hustru Signe Puggaard. Fotograferet af Charles Wind, Gothersgade 83. Handels- og Søfartsmuseet.

Figuren til »Aster« er iført et tækkeligt kjoleliv, højre hånd holdes manende i vejret, og den venstre griber om skørtets folder. Skikkelsens størrelse og holdning er iøvrigt som Psyches og Frejas. Aster betyder stjerne på græsk, så måske har hun båret en, vi kan tænke os forgyldt,



stjerne på brystet eller i sit diadem. Hendes skib, briggen »Aster« af Svendborg, blev bygget på Tåsinge af C. J. Jensen 1868.

Fotografierne af disse fire kvindefigurer udført til sydfynske skibsbygmestre, er optaget i atelieret St. Kongensgade 48. Dette synes også at gælde for det ustemplede fotografi af en mandlig helfigur bestemt for skonnertbrig »Jens Wulff« af Fanø, bygget ved Middelfart af H. Illum 1867 til et partrederi, der bestod af skibets fører H. S. Thygesen m.fl. Hvem Jens Wulff er, har det ikke været muligt at opklare. Men figuren kan karakteriseres som værende en typisk rederfigur, en midaldrende mand med kort, løkket hår, halsbind og lang frakke. Et sammenrullet

Frugtbarhedsgudinden Ceres skåret af W. E. Møen til barkskibet »Ceres«, bygget i Troense 1866–67 og købt af den Kgl. Grønlandske Handel. Foto stemplet S. Sørensen, St. Kongensgade 48. Handels- og Søfartsmuseet.

I midten: Gallionsfigur til skonnertbrig »Psyche« af Svendborg, bygget Troense 1868. Usign. samtidigt foto. Handels- og Søfartsmuseet.



*Gallionsfigur til brig
„Aster“ af Svendborg, byg-
get Tåsinge 1868. Foto
stemplet Charles Wind,
St. Kongensgade 48.
Handels- og Søfartsmuseet.*

søkort eller et dokument har han i den nedhængende venstre hånd, højre hånd er stukket under frakken. Begge ben med bukser og sko er fritskårne. Som de øvrige helfigurer står han på en lille sokkel.

Endnu et billede af en gallionsfigur synes at være optaget i atelieret i St. Kongensgade. Det er et ubetegnet og ustempelt fotografi af en kvindelig figur, en ganske ung pige med barnlige slangekrøller. Figuren forekommer at være noget lavstammet, men nederdelen er lang, så hun må være konfirmeret. Hun holder en blomsterbuket foran sig.

På de sydfynske skibsbyggepladser var man øjensynlig lige så tilfreds med W. E. Møens arbejde, som man havde været det i Åbenrå. Den ene

ordre afløste den anden. En kvitteret regning er dateret 4/8 1871.⁴¹ Den er udstedt fra adressen Castelsvej nr. 14. Efter vejviseren var Møen og hans familie i 1867 flyttet ind i stueetagen i faderens hus. »For udført billedhuggerarbejde til skonnert(brig) »Lars Jørgensen«: Gallionsfigur med ornament, sidegallerier og agterspejlsarbejde. Samme malet, ægte forgyldt og bronceret efter accord«. Til den i forvejen fastsatte pris på 100 rdl. kommer halvdelen af rejsen. Dette kunne tyde på at Møen har haft endnu en ordre i arbejde samtidig. Skonnertbriggen blev bygget i Svendborg af J. Ring Andersen og bilbrevet er dateret 26/7 1871. Efter skibsregistrets oplysninger var skibet forsynet med en mandlig figur. Det har været en rederfigur, en sikkert vellignende fremstilling af partrederen Lars Jørgensen, hvem skibet er opkaldt efter. Regningen er stilet til Captain Jørgensen, velsagtens identisk med skibets medreder og første fører Jørgen Jørgensen, Thurø.

På et fotografi af skibet ses også figuren: en mandlig halvfigur, hvidmalet med mørkt hår og detaljer trukket op i mørk farve. Højre arm synes løftet. Det på regningen omtalte ornament er en udskåret løvværksranke. Skibssiden er ganske glat, så det er vanskeligt at forestille sig, hvad Møen forstår ved sidegallerier og udsmykning af samme. Til det halvrunde agterspejl har han udskåret navnebrættene samt et let slynget båndornament i lavt relief. Bronzen og den dyre forgyldning har vel kun været brugt til bogstaverne og til at fremhæve detaljer ved figuren og de øvrige udskæringer.

Skibe blev ofte opkaldt efter en reders hustru eller datter, der så også stod model ved udførelsen af skibets eventuelle gallionsfigur. Et fotografi i Møens samling fjører sig til denne kategori. Det er et såkaldt visitkortfoto, et brystbillede af en ung kvinde med islandsk kvasthue, glat ulden trøje og om halsen et løst knyttet tørklæde. På billedet har Møen skrevet: »Figur udført til Grosserer Asgeirsen, Island.« Asgeir Asgeirsson, købmand i Isafjord, havde adskillige skibe, hvoraf dog kun skonnerten »S. Louisa« efter skibsregistret havde gallionsfigur. Fotografiet af den unge dame blev sendt til Islands Nationalmuseum for nærmere identifikation. Man mener her, at det sandsynligvis drejer sig om A. Asgeirssons datter Sigridur Lovisa (1854–1882). Der er stor lighed mellem de billeder af hende, der findes i museets billedarkiv og »vort« billede. Selvom man ved første øjekast vil vægre sig ved at tro, at fotografiet forestiller en ung pige på kun 17 år, så kan vi dog gå ud fra, at fotografiet har ligget til grund for udførelsen af figuren til skonnerten »S. Louisa«, bygget af Popp og Michelsen, København, 1871–1872. Der har sikkert kun været tale om en buste. Registret siger: »skæg med kvindelig figur«. I 1872 døde Asgeir Asgeirsson, men hans hustru Sigridur førte rederiet videre.

På et fotografi af skonnertbrig »Agent Lagoni« af Fåborg ses gallionsfiguren tydeligt, en hvidmalet mandlig helfigur hvilende på forreste venstre ben, armen holdt foran brystet og iført frakke, der ligesom blæses let tilbage. Samme signalement dækker en figur, der er afbildet på et af



Portrætfigur af Jens Wulff, gallionsfigur udført af W. E. Møen til skonertribrig „Jens Wulff“ af Fanø, bygget ved Middelfart 1867. Usign. samtidigt foto. Handels- og Søfartsmuseet.

Møens ubetegnede fotografier og udført efter samme skema som Jens Wulff. »Agent Lagoni« blev bygget i Fåborg 1871–72 af R. Dyreborg til et partrederi, hvor skibets fører K. N. Mogensen og skibets bygmester tilsammen ejede halvparten. En agent Lagoni var ikke blandt partrederne, så han måtte på anden vis have spillet en ikke ubetydelig rolle for byens skibsfart. Vor figur havde et kraftigt bygget, markant ansigt, og kunne godt ligne en provinsbys matador, så det kunne jo være, at den var identisk

Kjøbenhavn d. 4 August 1871

Herr Captain Jørgensen (Lidt)

til
W. E. M Ö E N,

Billedhugger.

Castelsveien N^o 14.

S. Hermann

For udført Billedhuggerarbejde
til Skonnert Lars Jørgensen
Gallionsfigur med Ornament
Sidegallerier og Agterstubs
arbejde. Samme mønt
ogte forgyldt af Frankrig
efter Meard

100 1864

150 713 2^o gla. Noin a 3/6 p. 100
Fladestein af Noiden

5 1/2

3 4 8.

104 1861 3/4 98

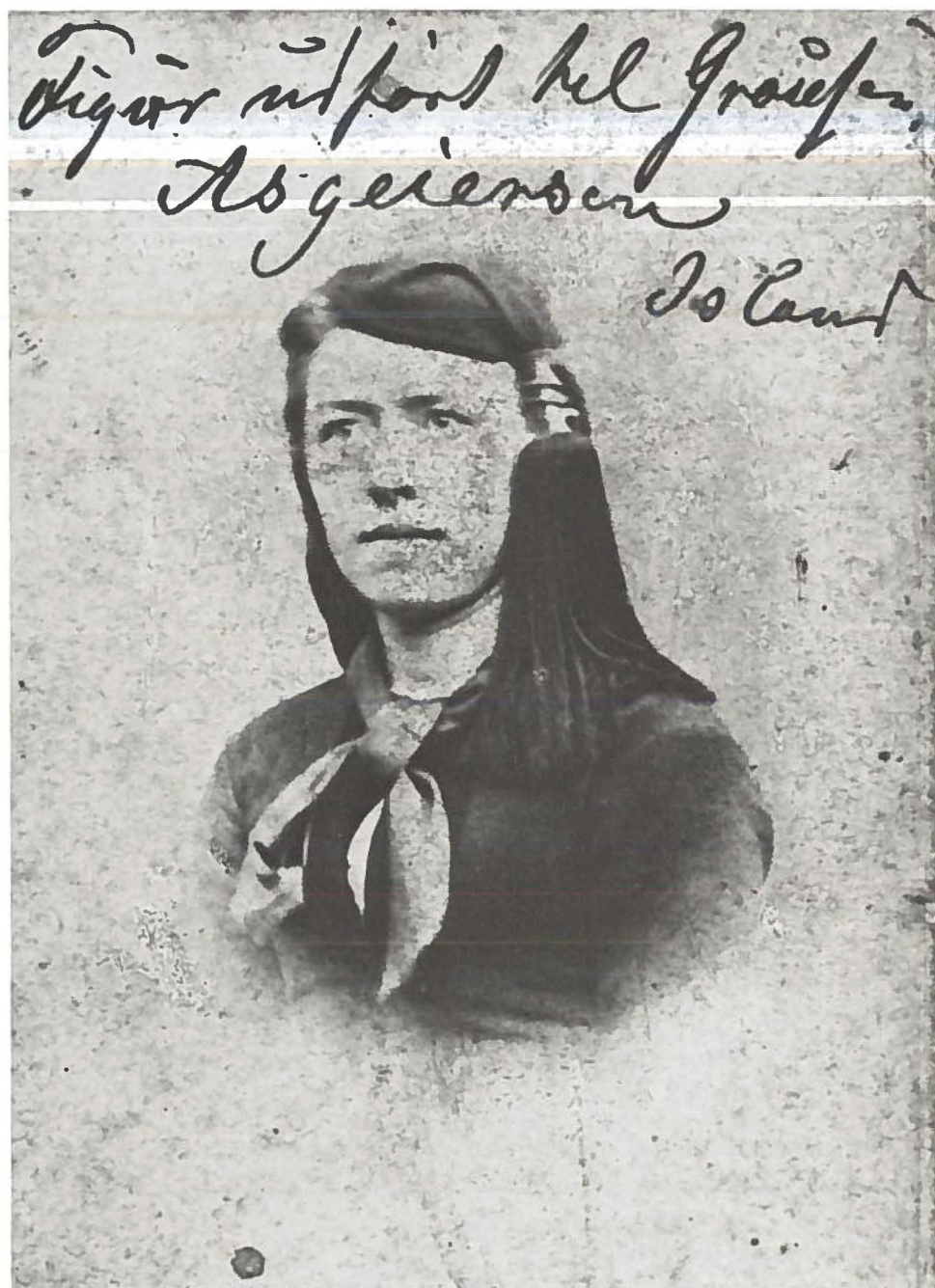
2 dusin Messingstruer
af for... og...
1864

hvorfor...
K. C. Habi

Regning sendt af billed-
hugger W. E. Møen til en
reder for udført billed-
huggerarbejde til skonnert
„Lars Jørgensen“ af
Svendborg, bygget her 1871
af J. Ring Andersen.
Søfartssamlingerne ved
Svendborgsund.

med figuren på »Agent Lagoni«. En forespørgsel til Fåborg byhistoriske arkiv blev besvaret bekræftende. Man havde her et fotografi af skonnertbriggens »Agent Lagoni«, hvor man genkendte figuren fra det fremsendte billede. Endvidere var skibets kartotekskort forsynet med bemærkningen »Gallionsfigur: Agent Lagoni«. Et portrætfoto af agenten taget o. 1880 bekræfter portrætligheden.

Lærersønnen Peter Fr. Lagoni var født i Gærup 1808, han tog borger-
skab i Fåborg 1839 som købmand. I 1848 blev han optaget i skipperkassen
og 1860 blev han udnævnt til agent. I året 1866 skriver Aug. Schrøder i sin
bog Meddelelser om Faaborg Kjøbstad følgende for sagen interessante
bemærkning: »For nærværende tid er agent P. F. Lagoni byens største



Portrætfoto af grosserer
A. Asgeirssons datter
Sigridur Louisa. Forlæg for
gallionsfigur udført af
W. E. Møen for skonnert
„S. Louisa“ af Isafjord,
Island, bygget i København
1871-72. Usign. foto.
Handels- og Søfartsmuseet.

købmand, hvis virksomhed foruden handel med landets produkter er omfattende i industriel henseende, Agenten var den første som for nogle år tilbage (i forening med købmand Jacobsen) herfra udskibede tørret havre til Australien, løs indladet i skibet, i stedet for emballeret i sække, hvilket forsøg faldt særdeles godt ud og senere efterfulgtes af andre i ind- og udlandet.« I 1871 trak Lagoni sig ud af forretningslivet for som det hedder i Faaborg Avis d. 29. april 1871 »at ombytte det travle byliv med det roligere landliv.« Han forpagtede herregården Steensgård. Samme år rykkede korn- og foderstoffirmaet J. J. Larsen ind i Lagonis gård, Magazingården, i Strandgade. J. J. Larsen var selv uddannet hos Lagoni, han havde part i skibet og stod i 1886 som korresponderende



*Portrætfigur af agent
Peter Fr. Lagoni, gallions-
figur til skonnertbrig
„Agent Lagoni“ af Fåborg,
bygget her 1871–72.
Usign. foto.
Handels- og Søfartsmuseet.*

reder. Takket være de gunstige eksportforhold for korn i 1860erne og senere i 70erne kunne firmaet ekspandere, og til denne ekspansion hørte også investeringer i nye skibe, deriblandt »Agent Lagoni«. På denne baggrund virker det ikke overraskende at skibet, der stod færdigt i marts 1872, kom til at bære agentens navn.⁴²

Figuren på et ubetegnet fotografi kunne kaldes »rederens søn«. Den

ganske unge mand eller store dreng er klædt i jakkesæt og sat i positur som de ældre. Med et par bøger under armen og en korttrulle i hånden ser vi for os en lovende elev på navigationsskolen. På hovedet har han en matroshue med bånd bagtil. Højre hånd holder han skyggende op over øjnene.

Et andet ubetegnet fotografi viser en buste af kongen, Christian den Niende. Man genkender kongens karakteristiske, let ældede træk. Forbillederne og vel også busten må tidsbestemmes til 1870-80erne. Kongen er barhovedet, har en kappe over skuldrene og bærer stor Korsorden.

Op mod 1880erne var der svindende interesse for at sætte gallionsfigurer på skibene. Selv de førhen så interesserede skibsbygger- og rederkredse nøjedes nu med en krølle på gallionen, og den kunne en af skibstømrerne eller en lokal snedker oftest selv klare.

I 1880 boede Møens endnu på Kastelsvejen, hvor gadenummeret nu var ændret til 8. Han store udskårne skilt med teksten: W. E. MØEN/BILLEDHUGGER under to udskårne delfiner, må have siddet over porten ud mod vejen. Det hænger nu på Københavns Bymuseum. Efter folketællingens oplysninger havde parret nu 6 børn at forsørge foruden den 77-årige fader. Han døde i januar 1881.

Trods gallionsfigurerens popularitet omtales deres tilblivelse så godt som aldrig i beretninger om værfter og skibsbygning. Et eneste øjebliksbillede er bevaret, det er en episode på J. Ring Andersens værft på Frederiksholmen, Svendborg, hvor folkene arbejdede på den klipperbyggede, tremastede skonnert »Fortuna«.⁴³ »Den skulle have en slags engel som gallionsfigur, der skulle laves i København af en billedskærer, der hed Møen«, således fortæller den gamle skibstømrer H. J. Rasmussen. Han oplevede hændelsen som læredreng, og han fortsætter: »Billedskæreren kom en dag over på pladsen og ville tale med mester, der imidlertid ikke var til stede i øjeblikket, hvorfor han kom til at tale med en af folkene. Han fortalte så, at han skulle lave denne figur, og at han havde skrevet til mester om forskellige mål på stævn og deslige, men at mester havde svaret, at det skulle han ikke bryde sig om, han skulle bare lave en »abekat«, for de havde både økser og høvle endnu. »Men«, sagde Møen, »det er godt nok med at lave en abekat, men man skulle dog gerne være fader til den.« Imidlertid traf Møen mester, og de må vel være kommet til et resultat, for abekatten kom godt nok, og Niels Mortensen og jeg fik den sat på plads. Den kom til at tage sig meget godt ud.«

Den tremastede topsejlsskonnert blev bygget på J. Ring Andersens værft 1892, og den løb af stabelen d. 15. marts, på 25 års dagen for værftets grundlæggelse. Ring Andersen havde selv en fjerdepart i skibet, og alle kræfter blev sat ind på at fejre jubilæet med en nybygning, der kunne svare til værftets anseelse. Skibets navn var »Fortuna«, og gallionsfiguren skulle være et sindbillede på skibets navn og den lykke, man ønskede, dets færd skulle bringe over rederne.

Denne figur findes i dag i Götaverkens eje i Göteborg. Skonnerten

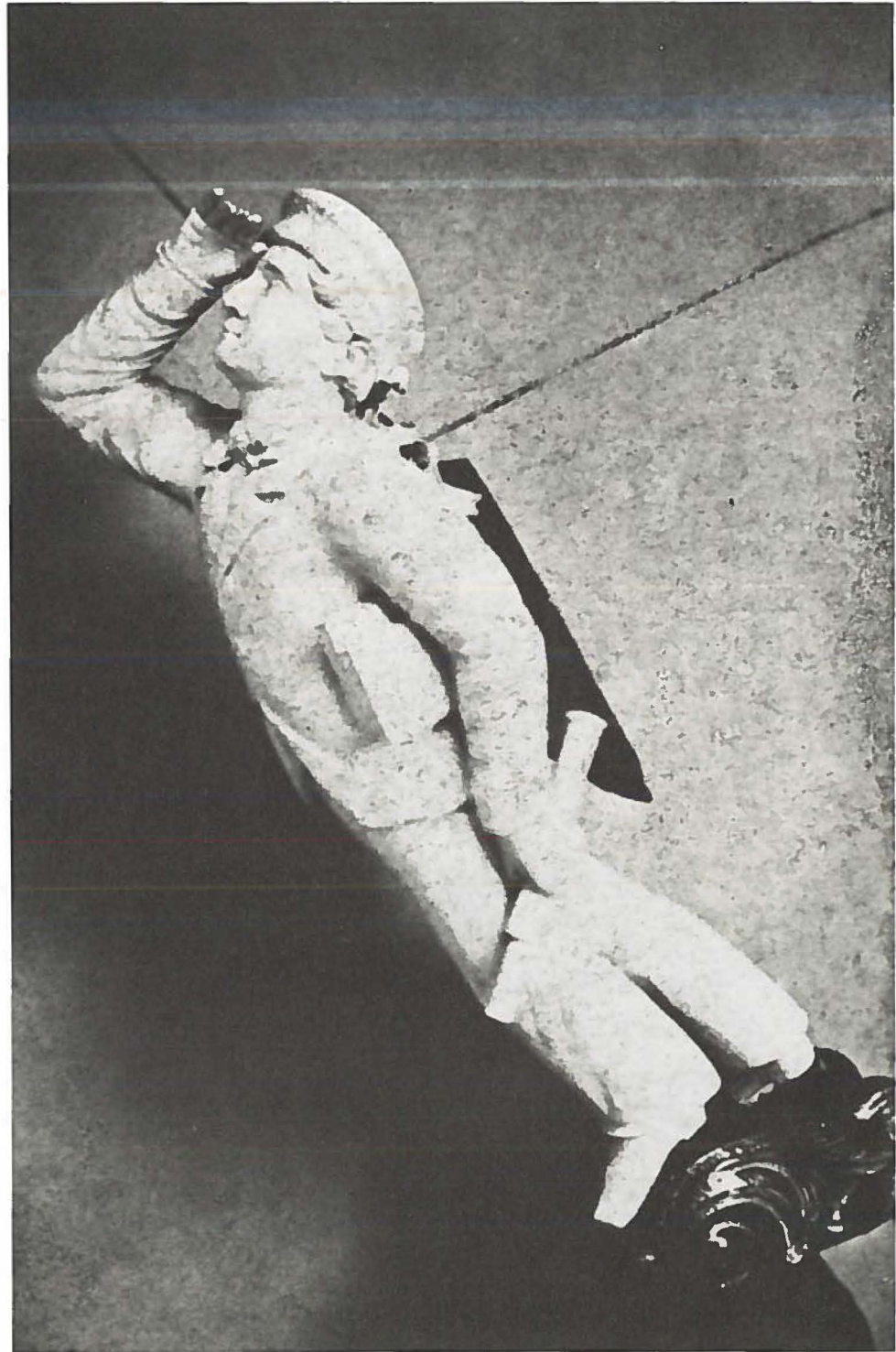
»Fortuna« blev i 1933 solgt til Sverige; den fik hjælpemotor og sejlede på Østersøen med trælast. Efter et større havari 1946 med påfølgende reparation sejlede skibet med hjemsted i Oscarshamn i flere år, før gallionsfiguren ved skibets ophugning via Stockholm kom til Göteborg, hvor den i 1959 blev opsat på en af Götaverkens bygninger. Ved den forudgående restaurering af figuren blev tolv malingslag fjernet, hvorefter den blev malet op efter de inderste farvespor.

Fortuna er en kvindelig trekvartfigur med svanevinger på ryggen, klassisk frisur med nakkeknude og diadem og iført en enkel ærmeløs kjole eller kjortel. Hun bærer et bælte med stort spænde og en halsring med en ret stor, forgyldt stjerne. Netop en sådan stjerne som billedhuggeren kan tænkes at have givet Aster som attribut. I den venstre arm har Fortuna et lille overflødhedshorn med blomster, og et kort sværd med skede holder hun i den nedhængende højre hånd. I Søfartsmuseets arkiv er et fotografi af skibet under 1. verdenskrig. Mod det mørke skrog med påmalede nationalitetsflag ses den hvidmalede figur. På et andet foto synes den højre arm, der holder våbenet, at være mere løftet. Traditionen fortæller, at den højre arm blev taget af, når søen var hård. Dette træk fortæller om mange gallionsfigurer, og teknisk lod det sig let gøre. Selve figuren er skåret i een stamme, herhjemme næsten udelukkende i fyrretræ. Arme og attributter, der gik ud fra figuren i en større eller mindre vinkel, blev skåret af en anden træblok og tappet ind i hovedfiguren. Ved at fjerne en nagle kunne de fremstående detaljer i tide bringes i sikkerhed.

Fortunafiguren hører vel ikke til blandt Møens mesterværker, dertil er figurens hovedrejsning og hele holdning for stiv, men det er, såvidt man ved, den eneste danske gallionsfigur, hvortil der er knyttet en historie om et kæresteforhold mellem skibets mandskab og figuren. Det fortæller, at mandskabet malede en guldring på hendes venstre hånds ringfinger. Venstre arm er senere fornyet ved figurens restaurering, så historien kan ikke verificeres, men den gamle skibsbygmester Ring Andersen er hjemmelsmand, så noget har der nok været om snakken.

Fortuna var den sidste gallionsfigur man bestilte til Ring Andersens værft, og i realiteten havde man forladt skikken adskillige år før. Det samme var tilfældet på de øvrige pladser på Thurø og Tåsinge. Måske har Møen haft endnu en figur i arbejde samtidig med Fortuna: På et billede af tremastet skonnert »Sylphe« af Marstal, bygget i Odense 1892, ses skibets gallionsfigur, en kvindelig hvidmalet helfigur, der synes at være forsynet med vinger. Figurens højre hånd er løftet, og hendes stilling samt folderne i de lange skørter minder meget om de tilsvarende detaljer på W. E. Møens figurer, så meget at der næppe kun er tale om en tilfældig lighed.

Ligesom Maria Cornett skrev, at Møen i 1863 »havde alting ene« i Åbenrå, synes W. E. Møen uden konkurrence at have været den billedhugger, der leverede figurer til skibe bygget på de sydfynske værfter. Også til københavnske redere har han vel nu og da udført skibsornamen-



Ubetegnet og usigneret foto af gallionsfigur udført af W. E. Møen. Matroshue, bøger og søkikkert tyder på, at figuren forestiller en navigationsskoleelev. Handels- og Søfartsmuseet.

ter. Kunne Puggaards rederi bruge ham, var hans arbejde almindeligt godtaget.

Hvordan fader og søn hjemme i huset på Kastelsvej har fordelt arbejdet mellem sig, er umuligt at afgøre. Den gamle Møen har haft sine forbindelser til de københavnske skibsbygmestre, men da det i hovedstaden blev umoderne at sætte figur på skibene, påtog sønnen sig de rejser til provinsens søfartsbyer, der var nødvendige både for at udføre de givne ordrer

og for at bringe sig i erindring med hensyn til kommende bestillinger.

Allerede i løbet af 70'erne opgav de fleste sydfynske redere at få en figur til deres skib, og den klipperbyggede stævn blev i stedet forsynet med udsåret løvværk og en krølle. I Svendborg var flere billedskærere og også på Thurø var en billedskærer kommet til mellem de håndværkere, der nød godt af det blomstrende skibsbyggeri.

Tiderne blev drøje for en billedhugger, der gennem en menneskealders arbejde i det stille havde opnået en placering som den sene, provinsielle danske gallionsfigurs mester. I 1892 er Møen ifølge Vejviseren flyttet til Classensgade 12, bagbygningen, 2. sal. To år efter finder vi ham i Classensgade nr. 11, i en stuelejlighed i bagbygningen. 1896 bor W. E. Møen ikke mere i København. Han havde i Vassingerød, Lynge sogn i Nordsjælland, lejet sig ind hos en dame fra København, fru Oline Rheinländer, der efter at hun var blevet alene, var flyttet på landet og havde købt et hus, hvor hun holdt skole i den ene ende af huset. Husets anden ende blev lejet ud til Møen. Her havde han også atelier. Forholdene var små. Et fotografi viser Møen sammen med landsbyens spillemand og fru Rheinländer uden for huset. Også et træskærerarbejde, en flakt tysk ørn med kronregalier i kløerne, sandsynligvis en agterspejlsdekoration, er stillet uden for huset til ære for fotografen. Fru Rheinländers datter og børnebørn satte stor pris på billedhugger Møen, men man kender intet til, at han selv havde haft en endog stor familie. Ved W. E. Møens død omkring 1900–1905 overgik hans få ejendele og blandt dem de omtalte fotografier til fru Rheinländer.



*Tremastet skonnert
„Fortuna“ 1892 set mod
forskib og gallionsfigur.
Handels- og Søfartsmuseet.*

Gallionsfigurer og ornament i sidste halvdel af 1800 årene

Udbredelse, bygmestre og byggesteder.



Agterspejlsornament fra skonnertbrig „Insulaneren“ af Svendborg, bygget Svendborg 1857. Ophugget i Svaneke 1901. Bornholms Museum. Foto Gert Helmer Jørgensen.

Vil man skaffe sig et overblik over, hvor almindeligt det var i Danmark i sidste halvdel af 1800 årene at forsyne sit skib med en skulpturelt udformet stævnprydelse, findes i skibsregistreringsprotokollerne et brugbart materiale. I forbindelse med den store skibsmålings- og registreringsreform i 1867, blev fra dette år alle danske skibe over 10 tons og adskillige under antegnet i et centralregister. De fik bogført deres data sammen med en kort beskrivelse af skrog og drægtighed; førere og redere angaves i det omfang, de var kendt, og løbende tilføjedes meddelelser om havari og forlis. Beskrivelsen af skroget dækkede antallet af master, de væsentligste dimensioner, formen for for- og agterskib samt et par ord om selve byggemåden, om skibet var bygget i klink eller på krael og hvilken træsort, der var anvendt. Det opstillede skema er sikkert udfyldt i København ud fra de indsendte bil- og målebrev og skibets øvrige papirer. Da registreringen startede i 1867, var mange af de skibe, der var bygget i 1840erne og 50erne endnu under sejl. Den ældste del af protokollerne, hvor registreringen slutter i 1890erne, er benyttet ved udarbejdelsen af denne oversigt. Trods sine nødtørftige og ofte mangelfulde, undertiden direkte fejlagtige oplysninger, lader det ældre skibsregister med sine omkring 5000 registrerede fartøjer sig bruge til en primitiv form for statistik, hvis aktuelle formål det er at belyse, hvor stor en procentdel af danske skibe inden for den behandlede periode der havde stævnprydelse. Skibsregistrets oplysninger kan desuden i et vist omfang korrigeres eller suppleres ved en jævnføring med det samtidige billedmateriale og traditionsstof. Hvor registrets besvarelse af spørgsmålet om forskibets form bekræfter, at stævnen er udsmykket, er gerne tilføjet en bemærkning om denne udsmyknings art, om den var en »krølle«, hvilket var det almindeligste, et skjold, en menneskelig figur eller et dyr. Dernæst får vi at vide, hvilken type skibe der blev ornamenteret, hvor i Danmark de var bygget

og af hvem. De til de dansk vestindiske øer hjemskrevne fartøjer er regnet som danske, ligesom skibe hjemmehørende i Hertugdømmerne før 1864. Sammenligner man listerne over Danmarks handelsflåde før og efter 1864, får man et indtryk af hvor stort et tab i fartøjstonnage, op mod halvdelen, tabet af de sønderjyske landsdele betød. Mange af de skibe, der var udstyret med gallionsfigur, var bygget i udlandet for danske redere eller, som de fleste, indført hertil som second hand tonnage, hvis de da ikke i bogstaveligste forstand var strandet på en dansk kyst og måtte sælges til den højstbydende.

Materialet, og det vil i denne forbindelse sige de skibe, der er forsynet med gallionsfigur eller anden mere betydelig udsmykning på forskibet, er fordelt over tomastede, op mod år 1900 tremastede, skonnerter samt skonnertribriger, brigger og barker. Af disse skibstyper er i det behandlede tidsrum flest tomastede skonnerter udstyret med figur. Fuldskibene var så fåtallige at de ikke kunne præge billedet. Enkelte fra Tyskland indførte everter var forsynet med en beskeden skulpturel udsmykning af forskibet, hvorimod danskbyggede både og fladbundede lastfartøjer ikke havde gallion og figur. Færgemand Fabricius' åbne båd »Ane« af Søby på Ærø (forlist 1872) var med sine 1,95 tons et af de mindste registrerede fartøjer, men den samvittighedsfulde registrator bemærker om bådens forskib: ingen gallionsfigur. Til materialet kommer yderligere flere eksempler på skibet uden gallion, hvis vulingsknæ er udformet som en søslange eller krokodille. Efter skibsregistrets oplysninger lader disse sig ikke med sikkerhed udskille fra de øvrige figurer på gallion og skæg.

Når man nu tæller, hvor mange af de indregistrerede skibe, der i sidste halvdel af forrige århundrede har båret en figur eller et udskåret stævnornament, vil de fleste måske overraskes over, at tallet er så lavt. Kun otte af hvert hundrede danske skibe har i tidsrummet 1860–1890 efter skibsregistrets oplysninger haft en egentlig gallionsfigur, herunder medregnet våbenskjold, når dette er blevet særskilt bemærket i skibsregistret.⁴⁴ Af dette antal på otte procent er over halvdelen bygget i udlandet. Af det samlede antal skibe er tallet omvendt, ca. 60 procent af den indregistrerede tonnage er bygget i Danmark. Ved udlandet skal ofte forstås England og Tyskland, men også skibe bygget i Sverige og USA har spillet en rolle i dansk skibsfart. Til gengæld for det relativt ringe antal gallionsfigurer har der, stadig udledt af skibsregistrets oplysninger, været ca. en halv gang så mange krøller på de danskbyggede skibe som på den indførte tonnage. Når forholdsvis flere skibe af udenlandsk oprindelse har gallionsfigur skyldes dette ikke, at skikken er mere udbredt i udlandet end i Danmark, men at de indkøbte, brugte skibe er ældre. I århundredets første del havde også i Danmark en langt større del af de lidt større skibe gallionsfigur. Mange af registrets danskbyggede skibe blev bygget i århundredets sidste fjerdedel, hvor gallionskrøllen almindeligt havde afløst den egentlige figur.

Oplysninger om byggermåden og det til skibet anvendte materiale, træ

eller jern, slutter sig til beskrivelsen. Gallionsfiguren sad ofte på skibet med den middelfyldige bov, skroget var bygget på krael og oftest af eg. Senere i perioden ses en forskydning i placeringen, figuren sættes med forkærlighed på den nu moderne hule, fremskudte stævn, klipperstævnen, for ligesom at understrege skrogets elegante linier. Adskillige jernskibe, de første bygget i England, de senere hos Baumgarten & Burmeister (fra 1865 Burmeister & Wain) og i Helsingør, havde gallionsfigur. De var klinkbyggede og mange af dem, for eksempel de danske hjulskibe, havde en langt fremskydende klipperstævn, hvorpå figuren kunne nittes fast uden hensyn til forskibets konstruktion, vægt og funktion.

Det ornamenterede fartøjs agterskib beskrives almindeligt som hækbygget med elliptisk eller halvrunder spejl. Der falder aldrig en bemærkning om den ganske vist sparsomme ornamentering af spejlet, der næsten altid var at finde. Foruden navnebrættet eller brættene, for der var gerne to, hvor hjemstedet så var skåret på det sidste, løb der ofte en kurvehankbue over spejlet, og på hver side af navnet var en roset, måske et minde om ældre skibstypers små vinduer og lufthuller i spejlet. En udskåret løvværksranke på skægget blev ikke sjældent gentaget på agterspejlets hakkebræt, og stadig kunne man på et og andet spejl se en billedfremstilling i relief, oftest med et motiv valgt i relation til skibets navn eller skibets fart.

Var det nu de samme skibsbygmestre, der var glade for brugen af gallionsfigurer, eller blev skikken spredt og helt tilfældigt brugt? Også dette spørgsmål kan besvares ved en bearbejdning af skibsregistrets oplysninger. Hvis man noterer de skibsbygmestre, der i tiden ca. 1860–1890 har bygget fem eller flere skibe med gallionsfigur, tegner navne og steder de egne, hvis skibsfart netop i det pågældende tidsrum blev verdensomspændende, båret oppe af entusiastiske partredere. Disse var søfolk og landboere, håndværkere og købmænd.

På Bornholm synes der ligesom i århundredets første halvdel at have været tradition for at sætte gallionsfigur på skibene. I Rønne byggede S. P. Bech fire skibe med gallionsfigur i årene 1860–1878, men med i registreret er også et skib med figur han byggede i Sandvig i 1841. Også i Svaneke, Nexø og Allinge blev bygget skibe med gallionsfigurer.

I Helsingør hos J. Hansen Løve og Søn blev fra 1840erne bygget skibe med gallionsfigur, i årene 1852–1875 fire skibe. Også på nabopladsen hos Rohmann og Barfoed så et par skibe med figurer dagens lys. I Korsør blev bygget fem skibe 1867–1873 med gallionsfigurer og i Nyborg fire skibe.

Tyngdepunktet ligger ganske klart på Fyn, især Sydfyn og de sydfynske øer og Langeland. Her var først og fremmest Sophus E. Boas i Rudkøbing glad for at sætte figurer på sine skibe, tolv gange løb et på denne måde ornamenteret skib af stabelen jævnt fordelt over årene 1865–1878.

I Fåborg var R. Dyreborg den første betydelige skibsbygger. Han fik borgerskab i 1836 og i det foregående er fortalt om hans samarbejde med E. P. Bonnesen. Hans enke står for værftets sidste skib med gallionsfigur i 1876. Han afløses af Rasmus Møller, hvis sidste figursmykkede skib efter

registreringen er fra 1888. Hans Lind Hansen fra Skibhusene ved Odense søsatte ni skibe med gallionsfigurer i løbet af årene 1858–1875 og 1885. H. Illum byggede sine skibe på værftet Sølyst, Skrillinge mark lige syd for Middelfart. Her var gallionsfigur på otte skibe bygget 1861–1879. På Frederiksoen ved Svendborg blev syv af J. Ring Andersens skibe fra 1871–1892 forsynet med gallionsfigur.

Også i Troense og på Thurø lod man ikke sjældent skroget slutte i en krølle eller en gallionsfigur, for den såkaldte thurinerskonnert havde klipperstævn, der indbød til en dekorativ afslutning. Af skibsbygmestrene her havde især C. R. Møller lyst og interesse i at lade kunderne ofre den merpris en figur kostede. Marstal-skonnerten med det store spring og det fyldige, oprette forskib krævede ingen gallion og figur hverken af hensyn til konstruktion eller af æstetiske grunde. I 1866 satte ganske vist skibsbygmester Bager i Marstal en engel foran på skonnerten »Alpha«, men siden synes de lokalt byggede skibe ikke at være blevet forsynet med stævnfigur. Bager havde absolut sans for det dekorative, på skonnerten »Vega« blev løvehoveder i relief anbragt på spejlet, midt i hver af de to traditionelle rosetter.

Fanøs store sejlskibsepoke begyndte sent. Mange skibe var second-hand tonnage, altså købt brugt, og en del blev bestilt i udlandet. Også på øen blev der dog bygget skibe, de var som de indkøbte fartøjer af en for samtiden stor drægtighed og bygget med klipperstævn, for at farten kunne betale sig med hensyn til lasteevne og hurtighed. P. Sonnichsen i Sønderho og S. Abrahamsen i Nordby satte hver figurer på tre skibe inden for årene 1864–1886, men skibsbyggeriet var på Fanø gennem hele 1800 tallet fordelt på mange hænder.

Til antallet af egentlige gallionsfigurer kommer, at fra disse samme mestres pladser udgik et forholdsvis stort antal skibe med volutornamenter og smukt udskåret løvværk på skæg og forskib.

I København var den skik at sætte gallionsfigur på skibene ganske tydeligt på retur efter århundredets midte. Det var nu dampskibe med skrue, man byggede her eller købte fra engelske og skotske værfter, og materialet var jern og stål. Skrueskibenes bov var ret og en gallionsfigur ville være overflødig og vanskelig at anbringe. Derfor undlod man det som oftest. Adskillige af de ældre træskibe udgjorde dog stadig en del af den københavnske handelsflåde. I 1860erne solgte marinen ud af sine store sejlskibe, og handelshuset Puggaard & Co, der i 1853 havde købt fregatten »Freja«, købte i 1861-65 barkskibet »Saga« og fregatterne »Rota« og »Havfruen«. Også et andet orlogsskib, briggen »Mercurius« blev i 1862 solgt til handelshuset Sass og Sønner, mens korvetten »Galathea« gik til handelshuset Mohr & Kjær. Flere af de skibe E. P. Bonnesen havde tegnet med gallionsfigur sejlede endnu i 1860erne. Nævnes må her også Grønlandske Handels skibe, der næsten alle bar gallionsfigur, og hvis nybygninger til og med 1923 blev forsynet med figur eller et større stævnornament.



Fregat „Havfruen“ af København. Udsnit af maleri sign. Jacob Petersen 1844. Privateje. Foto HP.

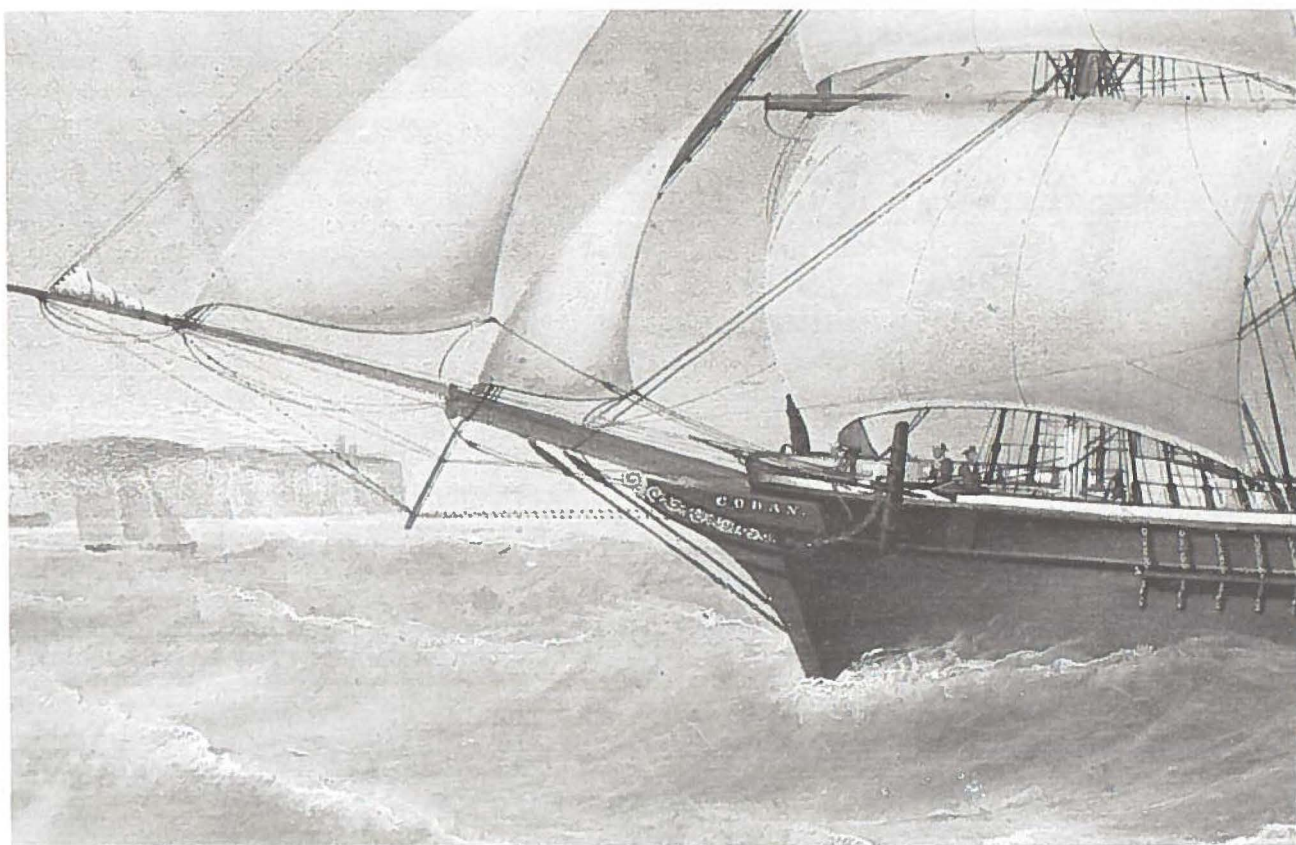
Gallionsornamenter. Typologisk oversigt.

Krølle

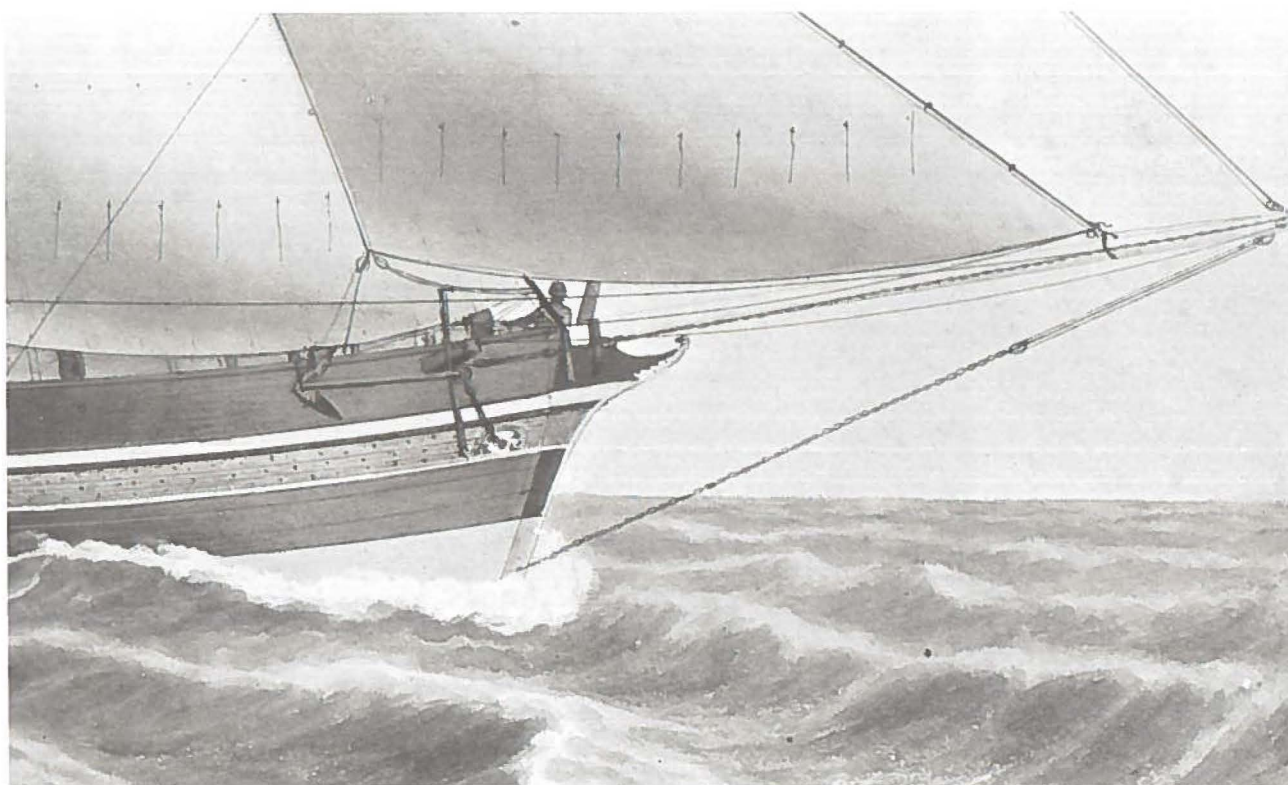
Hovedskibsregistret fortæller, at det mest almindelige gallionsornament var krøllen. Billedmaterialet bekræfter dette og viser hvor forskelligt krøller kunne udformes. I registret står oftest kun »krølle«, eller mere fyldigt: »Gallionsfigur: en krølle«. Et sted hedder det pudsigt: »Krøllet gallionsfigur«. Denne kunne ses på det hækbyggede fuldskip »Olga« af Vejle, bygget i Skotland 1854 og indført fra London 1889.



*Gallionsornament fra norsk bark, der strandede ved Hirtsholmene ud for Frederikshavn. Bangsbo-museet.
Foto Hans Gulbrandsen.*



Fregat „Codan“ af Kiel. Udsnit af maleri 1856 på Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.



Jagten „Haabet“ af København. Udsnit af farvelagt tegning 1830 på Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.

*Krølle fra grønlandsfareren,
barkskibet „Frederikke-
Louise“. Har været forgyldt.
Bornholms Museum. Foto
Gert Helmer Jørgensen.*



*Krølle fra slutningen af
1800 årene. Ingen oplys-
ninger. Bornholms Museum.
Foto Søren Bjerregaard.*

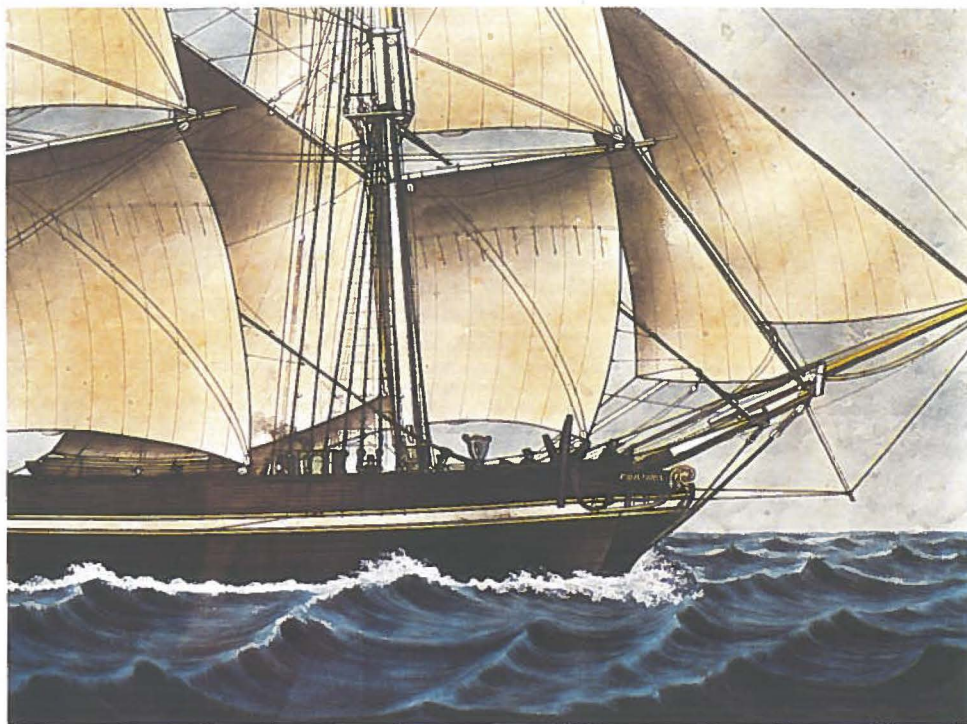
På flådens skibe blev i årene op mod 1800 gallionsfigurerne afløst af eller direkte udskiftet med krøller: skjold med emblemer eller attributter til skibets navn kombineret med et volutornament. Der var ofte tale om særdeles gennemarbejdede og raffinerede ornamenter. Moden, der egentlig var et sparepåbud med orlogsteknisk baggrund, blev optaget af den voksende handelsflådes skibe, og især omkring 1830–40 var de store sluttede krøller blevet almindelige. De var så godt som altid udfaldende for at understrege de lange linier i det fyldige skrog.

Da krøllen atter kom på mode omkring 1870–80 var det de klipperbyggede skibe med den hule stævn, der fik en udsmykning på gallionen. Derfor fik volutornamentet nu en anden karakter. Klipperstævnens krølle var langstrakt, trukket ud. Her var den yderste krølle ofte kun en afslutning på et stævnornament, der bestod af løvværk, skjold og krølle.

Løvværk

Når forskibets udsmykning i beskrivelsen til skibsregistret skulle defineres, var udformningen af stævnornamentet mere væsentlig end det krølleværk eller rankeslyng, der reliefskåret og malet løb fra skæg eller gallion til skibets bov og således forbandt figur eller krølle med skibets skrog. Dette løvværk var som flertallet af de udskårne gallionskrøller smykket med akantusløvets tidselagtige bladværk.

Løvværksranken var en detaille, der i en summarisk beskrivelse måtte træde i baggrunden, men på det mere beskedne fartøj blev der lagt mærke til den. »Gallion uden figur, men med udskårne blade«, hedder det om skonnert »Anthon« på 53.81 brt., hjemmehørende i Allinge og bygget her 1869. I beskrivelsen af skonnert »Elise« af Fåborg viser udtrykket krølle sig at dække over et smukt og fyldigt løvværk, der løber frem i en lille krølle. Her er løvværket hovedmotivet i decorationen. Skonnert »Valborg« af Vejle, bygget her 1877, har efter registret »skæg med løvværk og våbenskjold«. Også her giver et fotografi af skibet en mere fyldestgørende besked; skjoldet er det væsentlige ornament, et stort dannebrogsmålet skjold omgivet af et spinkelt rankeslyng.



Brig „Formica“ af Flensborg, bygget i Åbenrå 1831. Udsnit af farvelagt tegning på Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.

Skjold

Skjoldet, det vil sige et oftest ovalt felt med en indtil det halvkugleformede, opadvælvet overflade, var egentlig et underordnet ornament til krøllen. Et skjold med påmalede eller udskårne ejermærker beskrives sjældent nærmere. Som en undtagelse bemærkes det, at bark »Anita« af Nordby, bygget af N. Jacobsen, Åbenrå, 1861 har et rødt skjold, hvori et A. Et andet skjold angives at have Neptuns attributer, hvorved sikkert skal forstås den trefork og vel også merkurstav, der var så almindelige motiver ved skibenes kunstneriske udsmykning. I løbet af perioden kom det på mode at male skjoldet rødt og hvidt som dannebrog. Man kan tænke sig at genrejsningstanken efter nederlaget i 1864 har virket som inspiration hertil. To skibe, der blev søsat i Svaneke 1869, skonnerten »Sølling« og skonnertbriggen »Edouard Suenson«, begge bygget til lokale folk, får en enslydende beskrivelse af deres forskib: »Gallion med krølle og rødt felt med hvidt kors«.

Ind i vort eget århundrede blev skjoldet med et rødt felt og et hvidt kors stadig mere almindeligt. Blandt mange kan nævnes skonnert »Alexander« af Hobro, bygget i Hobro 1914 og forsynet med udskåret løvværk og skjold med hvidt kors på rød bund. Især på Thurø har man, efter at gallionsfigurerne var gået af mode, brugt at lade skibenes klipperstævn

Udsnit af Ring Andersens samling af skibsornamenter. Forrest stævnparti og krølle fra skonnert »Else« af Thurø. Foto HP.



afslutte med et sådant dannebrogsskjold omgivet af løvværk og hækken dekorere tilsvarende med skråltagte flag over navnet. I skibsbygmester J. Ring Andersens samling af navnebrætter og skibsornamenter i Svendborg er de farvestrålende ornamenten fra skonnerterne »Gefion« og »Else«, begge af Thurø.

Som et kuriosum kan nævnes, at det nationale motiv i nutiden videreføres på helt små fartøjer. Her males endefluden på bom og nok rød med et hvidt kors.

Krøllen lod sig også sætte sammen med andre og mere specielle motiver end et skjold. Et langstrakt volutornament på Bangsbomuseet, Frederikshavn, næsten to meter højt, er på siderne dekoreret med flag, slanger og et fad med sydens frugter. Under krøllen stikker en inder med turban og sort fuldskæg hovedet op. Ornamentet stammer fra en norsk bark, der omkring 1900 strandede ved Hirtsholmene. Det var sorttjæret, men dets ejer malede det op i de nuværende glade farver, og i mange år var krøllen på sin plads ved siden af flagstangen det oplivende midtpunkt i en villa-have i Frederikshavn. Farverne virker ikke forkerte, sorttjæret har den fantasifulde figur i hvert fald ikke været, da den stod ud på sin første rejse.

Kugle

En kugle brugt som gallionsornament må regnes som en variant af den sluttede krølle, og som denne ofte var, har vel også kuglen været forgyldt.



*Skonnert »Alexander« af
Hobro. Foto Ole Crumlin-
Pedersen 1952.*

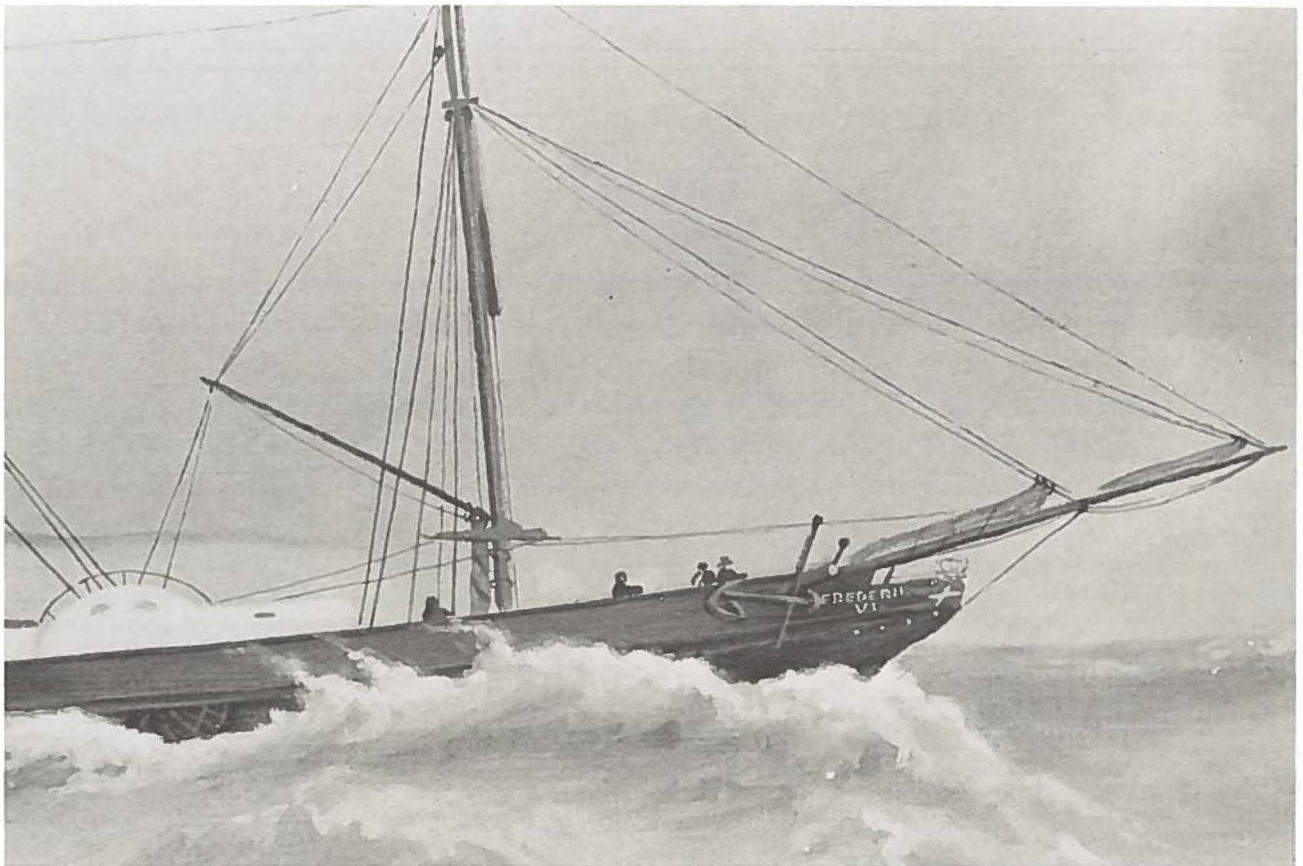
Det er den på et portræt af galeasen »Dorthea Frederikke« af Struer, tegnet af J. Klysner 1851. Billedet viser et meget dekorativt lille skib, mod det blåmalede skrog med en hvid skandæksliste har den gyldne kugle kunnet komme til sin ret. Agterspejlet er let ornamenteret med en bueliste og et par rosetter.

Gennem 1800 årenes sidste halvdel nævner skibsregistret tre skibe forsynet med en gallionskugle, uden at man derfor kan gå ud fra at disse har været de eneste. En kugle sad på skonnerten »Prøven« af Rønne, bygget her 1878 af S. M. Bech, en anden på briggen »Aldebaron«, et finsk skib som Bech ombyggede, også i 1878. Han har nok ladet en lokal håndværker dreje to eller flere kugler med det samme han var igang. Den tredje kugle smykkede sammen med en krølle barken »Treue« af Dragør, indkøbt som prise fra Memel 1864.

Krone

Ligesom Eckersberg tegnede en krone over et flag til hjulskibet »Frederik den Sjette« er andre skibe med kongenavn blevet forsynet med en krone på gallionen. En krone blev anbragt på barken »Kongen af Danmark« af Nyborg, bygget i Korsør 1842. Tilsvarende ses en krone på tegningerne til den omtrent samtidige svenske brig »Oscar«, bygget i Svendborg. To andre fartøjer, bark »Aurorita« af Randers, bygget i Bilbao 1871 og bark »Emma Arvigne« (ex »Minna«) af København, bygget Hamburg 1848,

Hjulskibet „Frederik den Sjette“. Eckersberg tegnede gallionsornamentet, krone over dannebrogslag. Udsnit af maleri på Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.



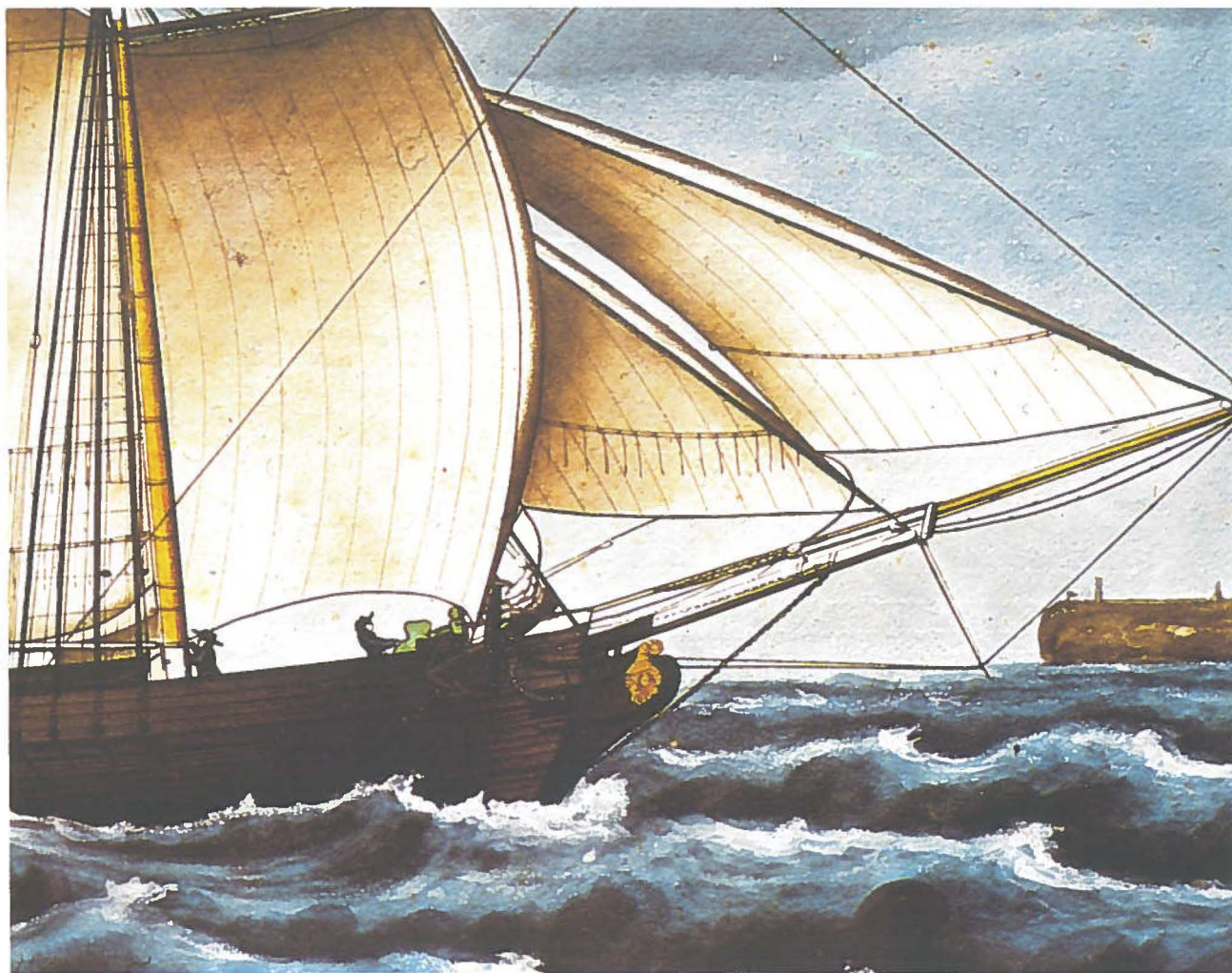
har efter skibsregistret haft en kombineret stævndekoration: en krone sammen med henholdsvis et skjold og en krølle.

Kronen fik iøvrigt en morsom renæssance inden for skibsornamentikken, nemlig som styrehusfigur. De første rutebåde i passagerfart var hjulskibe, og disse havde gallionsfigur. På jernbanefærgerne, der manglede stævne, var det derimod umuligt at opretholde den dekorative skik. En smukt udskåret, bemalet og forgyldt krone blev derfor sat op over broen på de første tosporede jernbanefærger, der gik over Storebælt og på ruten København–Malmø, der åbnede 1895. De første færger var bygget i England, og her som i USA var det ikke ualmindeligt at anbringe en figur på styrehuset. I USA var det ofte en ørn. Fuglen var meget almindelig som gallionsfigur, og da disse gik af mode, flyttede den nationale fugl op på styrehuset.⁴⁵

Overfløddighedshorn

Som kronen kan karakteriseres som et emblem, det vil sige et motiv med symbolsk betydning, er også overfløddighedshornet et emblem, der karakteriserer frugtbarhed, lykke og velsignelse. Som enkeltstående motiv er

*Skonnert „Navigateur“ af
Blankenese. Udsnit af far-
velagt tegning 1840 på
Handels- og Søfartsmuseet.
Foto HP.*



overflødighedshornet ikke almindeligt at finde i de senere gallionsfigurers typegalleri. Men det fandtes på skonnertbrig »Magdalene Sophie« af Ålborg, bygget sammesteds 1853. Fra 1888 var skibet hjemmehørende i Sønderho under navnet »Abelone«. Overflødighedshornet var efter den antikke sagntradition dannet af geden Amaltheias afbrækkede horn. Geden opfostrede gudebarnet Zeus og gav det die. Som gallionsornament skulle det bringe velstand til rederen og skibets besætning. Et ønske og en besværgelse i modsætning til de utallige overflødighedshorn, som gudinder og allegoriske figurer siden 1700 årene havde båret frem over verdenshavene under dansk flag. Disse var snarest sindbilleder på de danske landskabers frugtbarhed, kongehusets trivsel og andre begreber, hvis navn skibet bar.

På Nedre-Elbens everter var det udskårne overflødighedshorn med løvværk og blomster derimod et ikke ualmindeligt gallionsornament, og herfra bredte motivet sig i Slesvig-Holsten. Et stort forgyldt overflødighedshorn ses på skonnerten »Navigateur« af Blankenese, hvis skibe indtil 1864 sejlede under dansk flag.

Bikuber og andre genstande

Et helt specielt »skjold« er en halmflettet bikube med flyvehul, skåret som et relief i egetræ. Det smykkede hækken på barken »Bienenkorb«, bygget i Kina og ombygget i Altona 1874. Kuben har været forgyldt og bladværket foroven blågrønt. Da skibet blev købt til Rønne og underkastet en ombygning ved S. M. Bechs værft i 1880, blev navnet ændret til »Tordenskjold«, og billedskærer Ancher i Rønne skar i stedet for den gamle krølle en ny stævntfigur, der forestillede søhelten med en råber under armen. Relieffet af bikuben kom senere til Bornholms museum, Rønne.

Bikuben i Rønne er ikke det eneste bevarede skibsornament med dette motiv. På Deutsches Schiffahrtsmuseum er et hækornament med en bikube fra omkring 1860. Den stammer fra sælfangerdamperen »Bienenkorb« fra Geestemünde.⁴⁶ Skibsnavnet var heller ikke enestående. Fra 1780erne nævnes den danske ostindiefarer »Bikuben« og senere havde nogle mindre skibe samme navn. Hørte det ikke til de ophøjede begreber, så betegnede det dog den borgerdyd, det er med flid at samle til huse.

Pile som stævndekoration nævnes i beskrivelsen af to Fanø-skibe. Forskibet på skonnerten »Sørine« af Nordby, bygget i Nordby af Chr. Graff i 1875/76 var »middelfyldigt med et knæ og to forgyldte pile« og samme besvarelse gives for skonnertbriggen »Familiens Haab« bygget på samme tid i Sønderho. Hvordan ornamentet end har været udformet, om der var tale om en reliefskæring eller en delvis friskulptur, drejer det sig sikkert om to identiske dekorationer fra samme hånd.

Skonnert »Hermann« af Løkken bygget i Flensborg 1854 havde som gallionsfigur en harpe. Ellers nævnes ingen genstande brugt som gallionsfigur. De har i det hele været sjældne. Kendt er et eksempel fra nyere



Bikuben, forgyldt med blågrønt bladværk, var stævnormament på barken „Bienenkorb“. Relieffet er ofte omtalt som gallionsornament og er derfor taget med i denne oversigt. 100×68 cm. Bornholms Museum. Foto Gert Helmer Jørgensen.

norsk skibshistorie. På fuldskibet »Maella« af Drammen, købt fra England 1911, var som gallionsornament en opslået bibel med inskription fra Salomos ordsprog: Modtag lærdom, vær vis og afslå det ikke. Skibet var bygget i England under navnet »Latimer« efter Hugh Latimer, biskop i Worcester under Henrik den Ottende, men brændt på bålet i 1555 af Maria »den Blodige«.

»Hvalfisk og andre fisk«

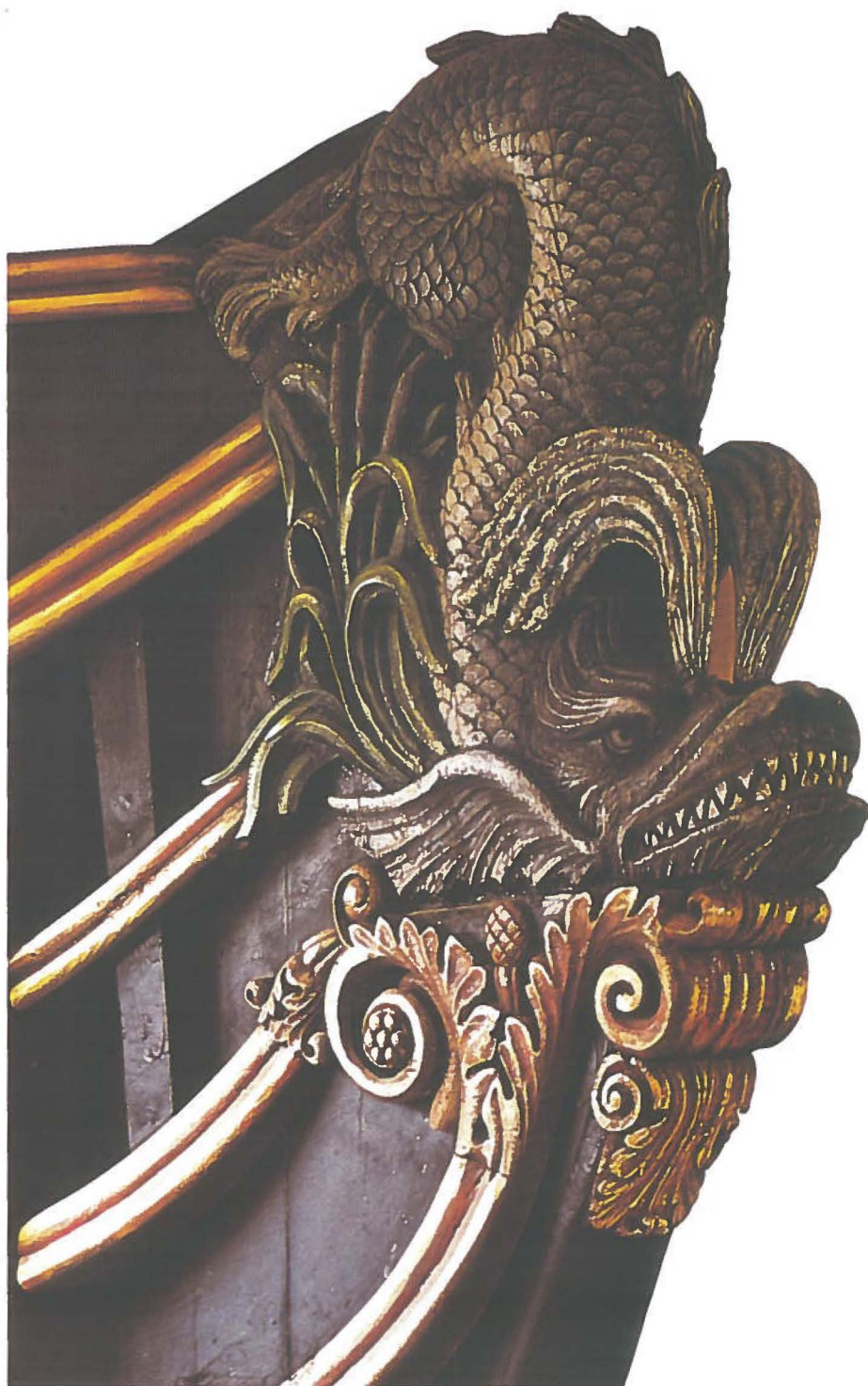
Fisken symboliserer skibets naturlige, våde element og optræder derfor gennem århundrederne som et stadig gentaget motiv ved skibenes ornamentering. Ved de utallige gentagelser står fisken som en fast type, skabt af én traditionsbunden ikonografi, en fællesnævner for havenes utallige fiskearter og hvaler. Når Frederik den Tredie i 1670 bestiller sit skib udsmykket med figurer af »hvalfiske og andre fiske«, så ytrede han sig her i overensstemmelse med datidens lærde verden. Først op mod vor egen tid blev zoologerne klar over, at hvaler og delfiner var pattedyr og dermed adskilte sig klart fra fiskene. Den »ikonografiske« fisk lader sig ikke klassificere inden for zoologien. Den har et delfinlignende hoved, brystfinner som en ulk og viser ofte et gab med frygtindgydende tænder. Dens trinde, skællede krop slår en bugt, ja ikke sjældent en krølle. I den folkelige billedkunst er denne skabning en gammel kending, det er den hvalfisk, der åbnede sit gab over Jonas, da han blev kastet over bord, og som igen spyede ham ud ved Babylons bred.

Som en værdig repræsentant for gruppen er gallionsfiguren fra briggen »Hvalfisken«. Dyrets skællede, sammenbøjede krop er fiskens, kun de to vandstråler, der står op af dyrets næsebor, viser dets art. Skibet blev i 1801 bygget i Kalmar, det skulle egentlig have heddet »Benohen«, men fik samme år officielt ændret navnet til »Hvalfisken«, sikkert efter sin gal-



*Firmastet skonnert
„Lynetten“ af København,
bygget i Køge 1920. Fot.
som „Inger“ af Härnösand
af Ole Crumlin-Pedersen
1952.*

lionsfigur. I 1802 gjorde skibet sin første rejse til Grønland for Den Kongelige Grønlandske Handel og i 1899 sin sidste. Først i 1937 blev skibet hugget op, men gallionsfiguren tog man vare på i Svendborg, hvor skibet havde ligget i mange år, den står nu i skibsbygmester Ring Andersens kontor. Zoologisk mere rigtig virker den forgyldte delfin på skonner-ten »Cito« ex »Friedenreich« af Stege, bygget Stege 1842. Den står som om den netop i et elegant hovedspring var landet på skibets gallion. To



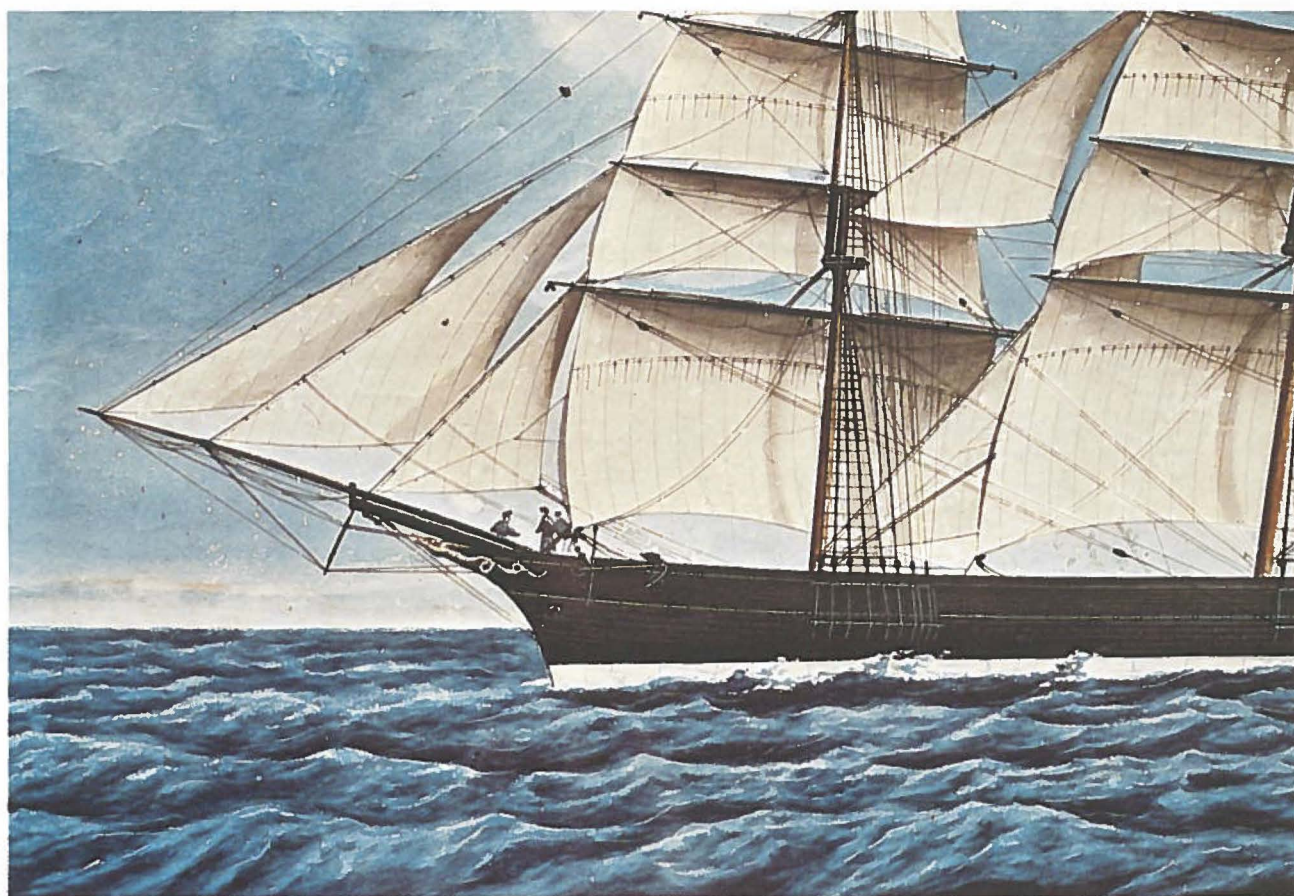
*Gallionsfiguren fra Kgl. Grønlandske Handels brig „Hvalfisken“, bygget i Kalmar 1801. Privateje.
Foto HP.*

brigger og en bark skal efter skibsregistret have haft en fisk som gallionsfigur. Her er sandsynligvis også tale om delfintypen.

Navnlig i ældre tid var fisken oftest et sekundært motiv, den blev da skåret i relief, ikke i fri skulptur, og to fisk (delfiner) blev anbragt parvis på agterspejlet. Som det er omtalt under ornamenterne fra flådens skibe, er delfinparret fra korvetten »Thetis«, bygget 1840, udstillet på Orlogsmuseet. Også på bov og skæg var de i relief fremstillede fisk ikke ualmindelige. Forskibet på skonnerten »Acme« af Fanø, bygget 1857, beskrives som »almindelig skonnertbov med forgyldt fisk på siden«. Her kan man tænke sig, at en bugtet fiskefigur på begge sider af bov eller skæg har taget rankeværkets plads. Adskillige tegninger af ældre sejlskibe bekræfter denne brug af den af traditionen udformede fisk.

Vulingsknæet, der blev udskåret som en søslange eller krokodille, ser ud til at være gået af mode i sidste halvdel af 1800 årene, men alligevel kan en sådan stævnuksmykning skjule sig under de, iøvrigt meget få, opgivelser af »søslange« eller »fantasifisk« som gallionsfigur på mindre fartøjer. En rigtig drage havde barken »Sleipner« af København, fra 1867 af Dragør. Uhyret, af skibsportrættøren tegnet i brun streg, har vinger og en lang skællet krop, der i flere bugtninger lægger sig ind mod boven. Skibet var bygget i Sommerset, USA, 1853 og indkøbt 1862 under navnet »Felix«.

Bark „Sleipner“ af København, bygget i USA 1853. Udsnit af farvelagt tegning på Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.



Ørne og andre fugle

Blandt de gallionsfigurer der forestiller fugle, er ørnen den almindeligste i europæisk og nordamerikansk skibsornamentik. Eller måske var den så almindelig på tyske og amerikanske skibe, at det tilslørede den kendsgerning, at fuglen på andre landes skibe måske var knap så yndet.

Ørnen er en kongelig fugl. Ørne har gennem tiden smykket danske orlogsskibe og blandt disse især fartøjer brugt af kongefamilien eller navngivet efter regenten. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg har en ørn blandt sine gallionsfigurer. Den stammer fra orlogsbriggen »Ørnen«, søsat 1880 og brugt som øvelsesskib for flådens mandskab. Ved det private skibsbyggeri synes valget af en ørn som gallionsfigur derimod ikke at have været nærliggende. En fem-seks ørne registreres på danske handelsskibe i sidste halvdel af 1800 årene, men skibe og ørne viser sig ikke at være født danske. Skibene er bygget i Tyskland, Nordamerika og et er købt fra England. Som eksempel kan tjene skonnertbrig »Johanne« af Randers, før 1875 tysk med navnet »Adler«, men bygget i Nordamerika 1852.

En to meter høj friskulptur af en ørn på en forgyldt kugle, er på Bangsbomuseet, Frederikshavn.⁴⁷ Den er velskåret og naturalistisk og adskiller sig fra andre gallionsørne, bevarede eller kendt i tegning, ved at være en opret figur med sammenfoldede vinger. Den angives at stamme fra en stranding mellem Frederikshavn og Sæby omkring 1890.

Heraldiske figurer er de flakte, russiske kejserørne, som blev skåret til de russiske skibe, yachten »Standart« og krydseren »Bojarin«, begge bygget hos Burmeister & Wain. Skibene blev søsat henholdsvis 1895 og 1905.

Også på den nordamerikanske flådes skibe blev indtil vor egen tid ørnen betragtet som en heraldisk figur, et symbol på uafhængigheden. De amerikanske gallionsørne kunne fremstå i vældige dimensioner. Størst er nok ørnen fra dampfregatten »Lancaster« skåret af John Bellamy 1880. Figuren har et vingefang på 5.85 meter. Bellamy udviklede en sådan færdighed i at skære ørne, at hans udformning af det nationale symbol som brugtes ikke alene inden for skibsornamentikken (og tatoveringskunsten), men også på offentlige bygninger og institutioner, kaldes Bellamy-ørne.⁴⁸

Når barken »Condor« af Rudkøbing, bygget i Åbenrå 1861, af sin regulator forsynes med »skæg med ørnefigur«, må der have været tale om en kondor, en sydamerikansk grib. På et maleri af skibet som fregat og endnu hjemmehørende i Åbenrå, ser man den store fuglefigur med de løftede vinger lagt tæt ind mod den indfaldende klipperstævn. En vældig fugl sidder også på Flensborg-briggen »Condor«s skrå stævn. Skibet blev malet i 1851 og fører derfor dannebrog med Frederik den Sjettes monogram.

Krydstoldvæsenets nye inspektionsskib, skonnerten »Argus« (II) bygget af N. F. Hansen, Odense, 1895 bar under sprydet en kronet ørn med udspilede vinger. Bag denne akantusranker aftagende i bredde mod agter. Samme rankeslyng løb langs lønningens underkant agter.⁴⁹



Gallionsfigur fra ukendt skib strandet ved Harboøre. Fuglen må vel nærmest bestemmes til at være en svane. Lemvig Museum. Foto Jakob Bonfils.

Smukkeste blandt gallionernes fuglefigurer var vel svanen med de løftede vinger og den yndefuldt fremstrakte hals. Således blev den tegnet af E. P. Bonnesen, og lige så elegant blev den skåret til barkskibet »Svanen« af København, bygget i Svaneke 1858. Ingen danske gallionssvaner er bevaret, men på Städtisches Museum, Flensburg, er derimod en fugl, der må være en svane, selvom halsen er for kort. Den er skåret i egetræ, bemalet, og står med løftede vinger på et volutornament.

Brig »Miranda« af Marstal, bygget i South Shields 1846 som »Hirundo«, havde »fyldig bov med gallion og fuglefigur«. Hirundo betyder svale på latin, og den sikkert ikke ret store fuglefigur kan have siddet som friskulptur på skæggets konsol.

Flere af de små skonnerter, der sejlede på Færøerne og Island, havde fuglenavn og/eller bar fuglefigur. »Skarp bov og skæg med fuglefigur« havde »Hebrides«, der tilhørte islandsk købmand Bryde. Skibet var bygget i Greenock 1858 og var med sine 21.94 tons et af de mindste danske fartøjer, der havde gallionsfigur. »Falken« af Suderø, bygget i Helsingør

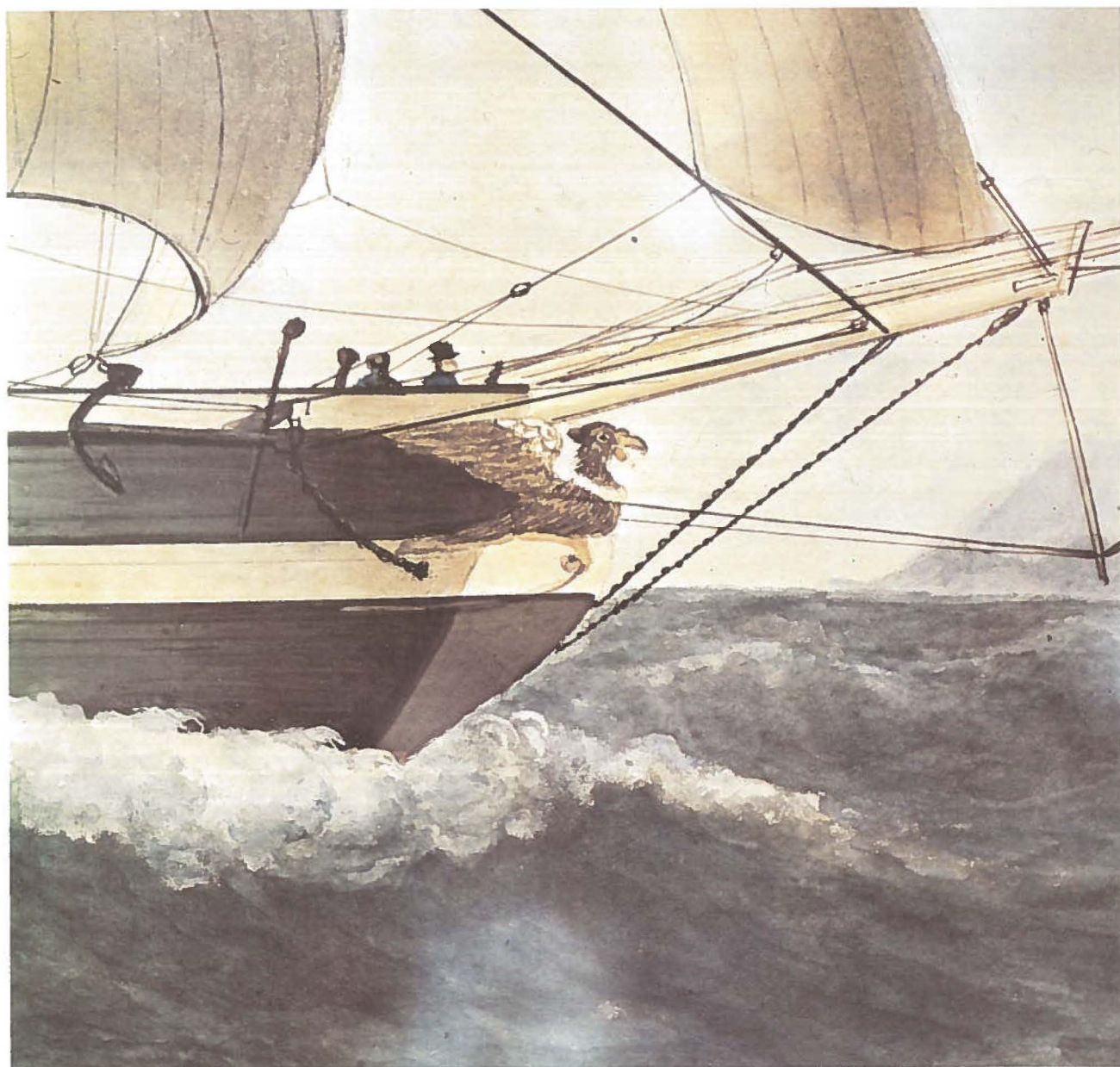
1886/87 havde en falk på stævnen. Skonnerten »Maagen« var bygget af E. P. Bonnesen 1851–52 og var på 95.28 tons, dens forskib havde »gallionsfigur: en måge«.

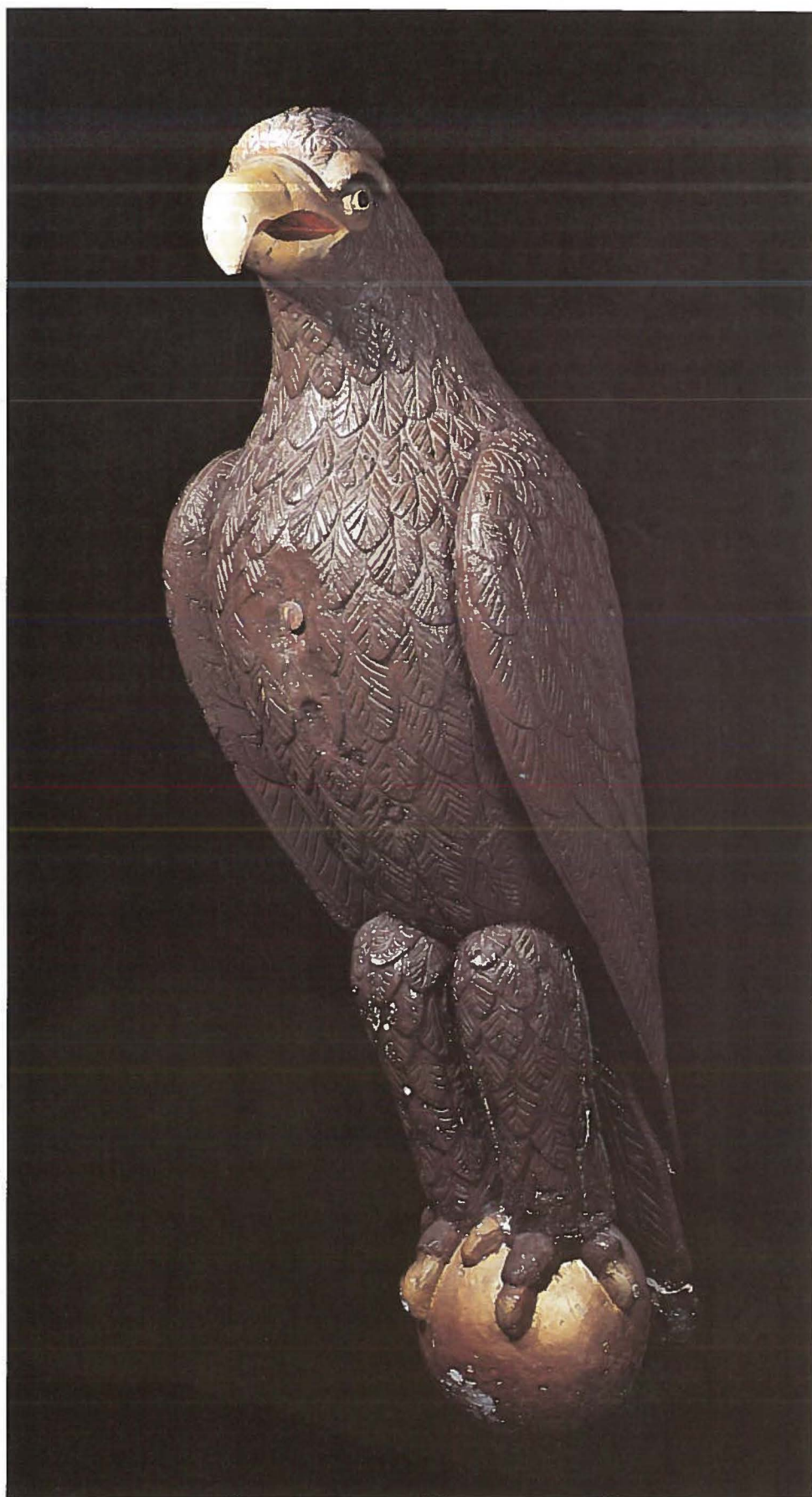
På Lemvig Museum er en gallionsfigur, der på grund af sin sjældenhed har været ganske upåagtet. Det er en svane udskåret i træ og bemalet i naturalistiske, nu afskallede farver. Den måler omkring en meter i længde og vingefang. Vi kan tænke os, at den på skægget eller krøllen på et mindre skib har siddet, som den netop var landet i glideflugt. Den er kommet til museet fra Harboøre.

Pattedyr

De få notater skibsregistraturen har om heste og andre pattedyr som gallionsfigurer kan, såvidt det er forfatteren bekendt, kun støttes af et

*Bark „Condor“ af Åbenrå,
bygget her 1861. Udsnit
af farvelagt tegning på
Åbenrå Museum.
Foto Jakob Bonfils.*





*Gallionsfigur fra ukendt
skib strandet mellem
Frederikshavn og Sæby o.
1890. Bangsbomuseet.
Foto Hans Gulbrandsen.*

enkelt par bevarede figurer. Det drejer sig om to hunde, der flankerede løvværkskrøllen på barkskibet »Tordenskjold« af Rønne, bygget i Kina. Hundene er skåret i teaktræ, samme træsort som skibet var bygget af.

Det dyr man valgte som gallionsfigur, skulle udtrykke en egenskab eller en ønsket egenskab ved skibet, og naturligvis spillede hurtigheden en meget stor rolle. Løven var med 1700 årenes slutning definitivt gået af brug som gallionsfigur, og på flere nationers skibe indtog ørnen dens plads. Også andre vingede væsener symboliserede fart, og flere firmaer i den vestlige verden valgte da Pegasus, de græske guders vingede hest, et symbol som i Norden fik konkurrence af de nordiske guders Sleipner.

På Sjöhistoriska Museet i Stockholm findes en springende Pegasus, et fornemt stykke træskærerarbejde af ukendt oprindelse⁵⁰. Af danske skibe havde skonnerten »Pegasus« af Randers, bygget i Hannover 1857, en hestefigur. Men vi ved ikke, hvordan den har set ud. Samme uvished gælder antilopen på skonnertbrig »Zampa« af Marstal, ex »Antilope«, bygget i Kiel 1861. Hvalrossen på bark »Seahorse« af Svendborg bygget Greenock 1859 kan i store træk skelnes på et fotografi som en plump, trind krop med et næsten menneskelignende ansigt. Herudover nævner skibsregistraturen kun nogle få heste- og dyrehoveder.

Hovedet af en isbjørn sad yderst på stævnen af kgl. Grønlandske Handels skruebark »Hvidbjørnen«, bygget i Helsingør hos Rohmann og Barfoed i 1886/87. Skibet forliste ved Sydgrønland i 1895 og tre år efter blev den øverste del af skibets hækskjold med den stående isbjørn fundet blandt andet drivtømmer. Det indgår nu i Handels- og Søfartsmuseets samling af skibsornamenter. Et isbjørnehoved er på Hallands museum, Halmstad. Her mener man det stammer fra et dansk skib. På en farvelagt tegning i privateje af grønlandsfareren »Den hvide bjørn« synes vulings-



Stævnormament i form af et isbjørnehoved. Stammer antagelig fra et dansk skib. Hallands Museum, Halmstad. Foto Lennart Lundborg.

*På en mur ved havnen i Rønne står den berømte gruppe af gallionsfigurer. De to hunde stammer fra barkskibet „Tordenskjold“ ex „Bienenkorb“; rederfiguren med den tjærede bowlerhat er af ukendt herkomst.
Foto Søren Bjerregaard.*



knæets forreste afslutning at være tildannet som et dyrehoved, men der er mange andre muligheder. Som symbol på styrke og som en slags firmamærke for en ishavsfarer kan isbjørnen ikke have været usædvanlig som gallionsfigur for et dansk skib.

Menneskefiguren

Lige så forskelligt menneskefigurerne har været tænkt og skåret – gudomme og dødelige, unge og gamle, kokette og heroiske, klædt i arbejdstøj eller i nedringet festdragt – lige så summarisk står de efter køn opgivet i skibsregistraturen: »Gallion med mandlig brystfigur« og »Forskibet skarpt med kvindelig gallionsfigur« eller »forskibet middelfyldigt, gallion med mandlig helfigur«. Midt i ensformigheden kommer man så til marsalkonnerten »Hermine«, hvis gallionsfigur beskrives som »en engel«, men heller ikke dette udtryk er entydigt, det siger vel bare at figuren har vinger.

Heldigvis kan registrets knappe oplysninger suppleres med bevarede gallionsfigurer, tegninger til disse, tegninger af skibe, hvor figuren ofte tydeligt ses, samt gamle fotografier af gallionsfigurer. Skibenes navne er også i sig selv en støtte for en typologisk inddeling af gallionsfigurerne. Gennem det allermeste af 1800 tallet var det almindelig skik og brug at skibets navn og figur begge repræsenterede skibet og derfor havde samme identitet.

Skikkelser fra folketroens verden

Den folkelige overleveringsverden blev på danske skibes gallioner hovedsagelig repræsenteret af havfruen og hendes kollega fra de ferske vandløb, najaden. Den Kongelige Færøske Handels skonnert »Havfruen« bygget på Larsens plads i København 1832, blev tegnet af Jacob Petersen i 1839, så man tydeligt kunne se havfruen på gallionen. En anden havfrue sad på den ombyggede orlogsfregat af samme navn fra 1825. Skonnert-



*Gallionsfiguren på tremastet skonnert „Najaden“ af Fåborg, 1875, skal være købt i Frankrig.
Foto Larsen.*

brig »Najaden« af Svendborg, bygget af Wiberg i Helsingborg 1829 havde efter registret »kvindelig figur«. Vi kan nok gå ud fra, at det har været en najade, men vi ved ikke om hun har været lige så forførende som den najade, skibsbygmester Rasmus Møller i 1875 købte hjem fra udlandet til den tremastede skonnert »Najaden« af Fåborg.

I danske samlinger er ingen havfruer, men på Sandefjord Sjøfartsmuseum, Sydnorge, er en havfrue i naturlig størrelse, med lange lokker, nøgen overkrop og forgyldt, skællet hale.

Også alferne må dog siges at høre til folketroens verden. Tremastet skonnert »Sylphe« havde navn efter en sådan naturånd (jvf. sylfide). Skibet med sin vingede figur blev bygget i Odense så sent som i 1892.

Sindbilleder

De personificerede begreber, abstrakte som konkrete, blev stadig mere sjældne at se som gallionsfigurer. Et af de almindeligste sindbilleder har været Fortunaskikkelsen, skæbnegudinden, der inden for skibsikonografien er forsynet med et overflødhedshorn som attribut. En Fortuna skulle da også blive en af de sidste danske gallionsfigurer, skåret af W. E. Møen til 3 mst. skonnert »Fortuna« af Svendborg 1892. Figuren ejes i dag af Götaverken, Gøteborg. En værdig repræsentant for de konkrete begreber er Nordlyset, den gamle mand med faklen. Barkskibet »Nordlyset« blev bygget på Løve & Søns værft i Helsingør 1852. Fra dette år og indtil 1926 sejlede skibet på Grønland. 1931 blev det via Marineministeriet solgt til ophugning i Sverige, men forinden blev gallionsfiguren sammen med figuren fra barkskibet »Ceres« ved ministeriets velvilje reddet til Handels- og Søfartsmuseet.



Den gamle mand med faklen symboliserer Nordlyset. Figuren stammer fra Kgl. Grønlandske Handelsbark „Nordlyset“ 1852. Handels- og Søfartsmuseet. Foto Hans Gulbrandsen.

Guder og gudinder

Navne fra den antikke gude- og sagnverden blev ret ofte brugt som skibsnavne også i 1800 årene, og i overensstemmelse hermed har adskillige guder og sagnhelte stået på gallionerne. Mest almindelige var Merkur og Neptun, repræsentanterne for handel og søfart. Merkur, der var de olympiske guders sendebud, blev altid afbildet som en yngling uden skæg, og vingehatten understregede hans hurtighed. Neptun derimod, havenes ældste, forestillede man sig som en muskuløs ældre mand. Også deres attributter: vingehat, merkurstav og trefork blev brugt som selvstændige elementer inden for skibsornamentikken. Enkelte skibe havde visdommens gudinde Minerva (græsk: Athene) på gallionerne. Hebe og Atalante var andre navne fra den græske mytologi, der blev mindet ved skibsnavn og tilsvarende figur. På flådens skibe var havguden Nereus' døtre Thetis



*Kgl. Grønlandske Handels
brig „Tjalfe“ bygget 1853,
fotograferet ud for Kron-
borg kort før skibets ophug-
ning i 1950.
Foto Ulf Nilsen.*

og Galathea repræsenteret, men det var før århundredets midte. De græske guder tabte efterhånden terræn over for de nordiske, men de blev ikke glemt. I 1867 satte W. E. Møen frugtbarhedsgudinden Ceres med kornneg og segl på kgl. Grønlandske Handels bark »Ceres«. På samme tid skar Møen Psyche til skonnertbriggen »Psyche« af Svendborg, hvortil der 1869 blev udført en pendant, en Amor til skonnertbriggen »Amor« af Svendborg, således at det klassiske sagns kærlighedspar kunne se sig forenet i det sydfynske.

Muserne, der begunstigede de skønne kunster, har gennem tiden været almindeligt yndede og optrådte undertiden også som gallionsfigurer. Tremastet skonnert »Terpsichore« bygget i Sverige (?) 1851 og barken »Melpomene« bygget Sunderland 1852, begge af København, havde kvindelige gallionsfigurer, der må antages at have forestillet muserne for korforeførelser, sang og strengespil. Til disse føjer sig den bevarede figur af skuespilkunstens muse Thalia, der med sin yndefuldt bøjede højre hånd slår rytmen med en tamburin. Den halvanden meter høje figur er nu på Altonaer Museum. Den menes at være fra 1800 årenes første halvdel og stamme fra Ernst Dreyers værft i Altona.

Skikkelser fra den nordiske gudeverden har i tal været få på de danske skibes gallioner, selv i sidste halvdel af 1800 årene. Frugtbarhedsgudinderne Freja og Fylla var de mest populære. Odin og hans hustru Frigga var hver repræsenteret på et par skibe, og heller ikke af Thor var der på handelsflådens skibe mere end et par fremstillinger. Tjalfe, Thors følgesvend, var den velkårne figur på kgl. Grønlandske Handels brig »Tjalfe«. Skibet, der efter traditionen skal have sejlet på Brasilien, indtil det i 1857 blev indkøbt af Grønlandske Handel, blev bygget i Troense 1853 af



*Teatrets muse Thalia skåret
o. 1820–30 på Ernst Dreyers
værft i Altona.
Altonaer Museum.*

skibsbygmester P. Brandt. Foruden den fritskårne mandlige helfigur iført kort kjortel og kappe samt ornamenten på bov og hæk, var helé skibet rigt ornamenteret også inden for rælingen: kranbjælkerne var smykket med løvehoveder, bjælkerne blev støttet af delfiner, og alle steder, hvor der var knæ på lønning og naglebænke, var der udsåret arbejde. Skibet var en værdig repræsentant for den dekorative sans og tradition for at udsmykke skibene, man har haft på Sydfyn og de sydfynske øer, hvor mange grene af den danske folkekunst har haft rig blomstring. 1910 blev briggen »Tjalfe« solgt til Københavns Amatørsejlkklub. Ved ophugningen 1950 kom gallionsfiguren sammen med andre dele af skibet til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Valkyrierne var vingede skjoldmøer, der deltog i de nordiske sagnkæmpers slag og udvalgte de, der skulle falde i kampen. En valkyrie var gallionsfigur på barkskibet »Valkyrien« bygget i Libau 1850 for handelshuset Chr. Broberg & Søn, København, og så sent som i 1891 blev en luftbåren valkyrie tegnet til barken »Hyon« af Elsfløth, bygget i Helsingør.

Mor Danmark

Efter tabet af Norge i 1814 og afgivelsen af Hertugdømmerne i 1864 var Danmark blevet et lille land, så lille at det udadtil måtte præsentere sig med så meget større selvfølelse. Adskillige skibe fik efter 1864 navnet Danmark og en passende gallionsfigur var Mor Danmark, en valky-



Gallionsfiguren af typen Mor Danmark stammer fra et ukendt skib forlist ved Læsø. Handels- og Søfartsmuseet. Foto Hans Guldbandsen.

rieskikkelse uden vinger men med lanse og våbenskjold. Typen blev kendt gennem Elisabeth Jerichau Baumanns maleri Danmark, 1851. På en farvelagt tegning af skonnertbrig »Danmark« af Fåborg, søsat her 1871, skelnes figuren tydeligt. De tre løver på skjoldet er røde, ellers synes figuren at være farvelagt i hvidt og guld.



*Indianerpigen må være
Hiawathas elskede
Minnehaha. Hun var gal-
lionsfigur på lystskonnerten
„Hiawatha“ af Horsens,
bygget i England 1879.
Handels- og Søfartsmuseet.
Foto Hans Gulbrandsen.*

Mor Danmark som gallionsfigur var dog ikke knyttet til et bestemt skibsnavn. Til Handels- og Søfartsmuseet er for et halvt hundrede år siden kommet en valkyrie fra et ukendt skib strandet på Læsø i sidste del af 1800 årene. Hun er typisk nordisk med korngult hår, røde kinder, brynje og lille rund hjælm. En aftagelig lanse har hun i den højre hånd, i den venstre støtter hun et skjold med tre blå løver og røde hjerter.

Eksotiske skikkelser

Adskillige af de europæiske skibe, der »gik på varmen«, havde en eksotisk skikkelse som gallionsfigur. Det var englænderne, der som de første



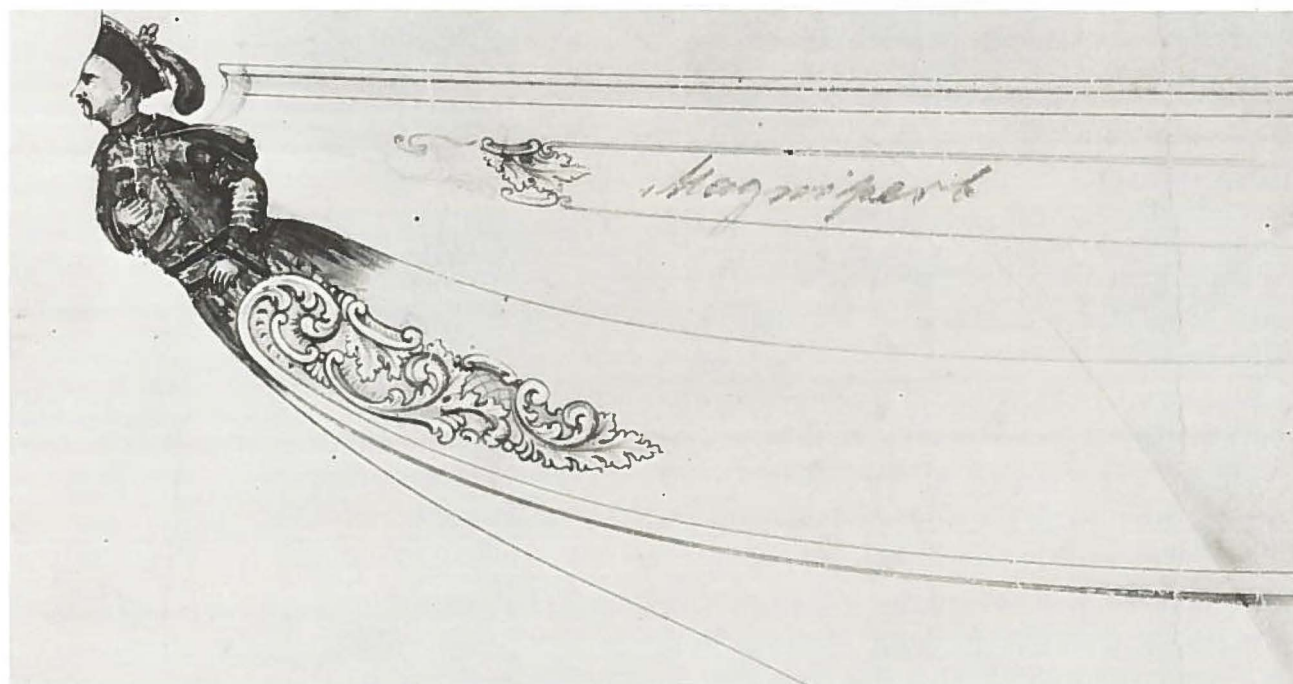
*Gallionsfigur fra fregatten
„Calcutta“ af Abenrå,
der forliste på sin jomfru-
rejse 1855. Privateje.
Foto Th. Lawaetz.*

demonstrerede deres kolonivælde ved at sætte turbanklædte indere, oftest som buster, på de i Bombay byggede orlogsskibe. HMS »Salsette« søsat 1807 var det første skib med en sådan figur. Lignende gallionsfigurer blev senere sat på skibe bygget i Storbritannien, men opkaldt efter lokaliteter i Indien.⁵¹

En af de store danske provinsredere, der sejlede på Østen, agent Jørgen Bruhn i Åbenrå, greb samme ide. På en farvelagt tegning af fuldskipet »Caravane«, bygget i Åbenrå 1823, ses på gallionen en buste af en turbanklædt, mørklødet mand. Også på Bruhns fuldskibe »Hindostan« og »Calcutta« sad turbanklædte, brune mænd i halvfigur på gallionsskæggene. Klipperen »Calcutta« blev bygget 1854–55 på Bruhns eget værft på Kalø. Skibet var på 480 clstr. og fik efter sigende sit navn, fordi et handelshus i Calcutta ejede halvparten. Inderen på gallionen nåede dog aldrig at se sine brødre. Allerede samme aften, hvor skibet på sin jomfrurejse havde forladt Helsingør, løb det på grund ved Læsø, og efter at man havde gjort mange forgæves forsøg på at tage det af grunden, blev det hugget op. Gallionsfiguren blev bragt tilbage til Kalø, måske med tanke på anvendelse, men dette skete ikke.⁵²

Også mange indianere kom til at stå på skibenes gallioner. Her var skikken begyndt på de amerikanske skibe. Blandt de tidligste var vel høvdingen på fregatten »Mohawk« fra 1816.⁵³ Han havde hovedtøj med fjer og ørnehoved samt tunge øresmykker. Højre arm rakes bydende frem. Der blev skabt prægtige helfigurer, hvoraf adskillige er bevaret. På Altonaer Museum er en indianerhøvding med fuld fjerpragt og korslagte arme. Han stammer fra Tasmanien-fareren »Piako« forlist 1858. Et kvindeligt modstykke er indianerprinsessen fra barken »Peruvian« af Nordby på Fanø. Det store jernskib (639.45 brt.) var bygget i Glasgow 1875, og blev

Tegning for gallionsfigur til fregat »Magniperb« bygget 1857 af E. Dreyer, Altona, for J. C. Donner. Altonaer Museum.



indkøbt til Danmark 1890. Efter skibets forlis 1899 ved Newhaven fyr på den engelske Kanalkyst mellem Brighton og Eastbourn blev gallionsfiguren med tunge øresmykker og fjervifte opstillet på Seaford Promenade.⁵⁴

Mere beskeden er den lille indianerpige fra lystskonnerten »Hiawatha« af Horsens, bygget på øen Wight ved den engelske sydkyst 1879, ophugget 1926. Skibsnavnet er lånt fra H. W. Longfellow's berømte digt om indianerhøvdingen Hiawatha. Indianerpigen, der har en løsthængende halskæde af forgyldte træperler, må være hans hustru Minnehaha. Figuren er på Handels- og Søfartsmuseet.

Efter skibets fart og navn var gallionsfigurerne brune, gule og sorte. En javaneser med den karakteristiske runde, høje hovedbeklædning var på fuldskipet »Java«, bygget 1852 af Ernst Dreyer, Altona. En kineser med nakkepisk var en af de figurer, der indtil 1938 smykkede den store sal på Skagens Hotel.

Historiske personer og nulevende.

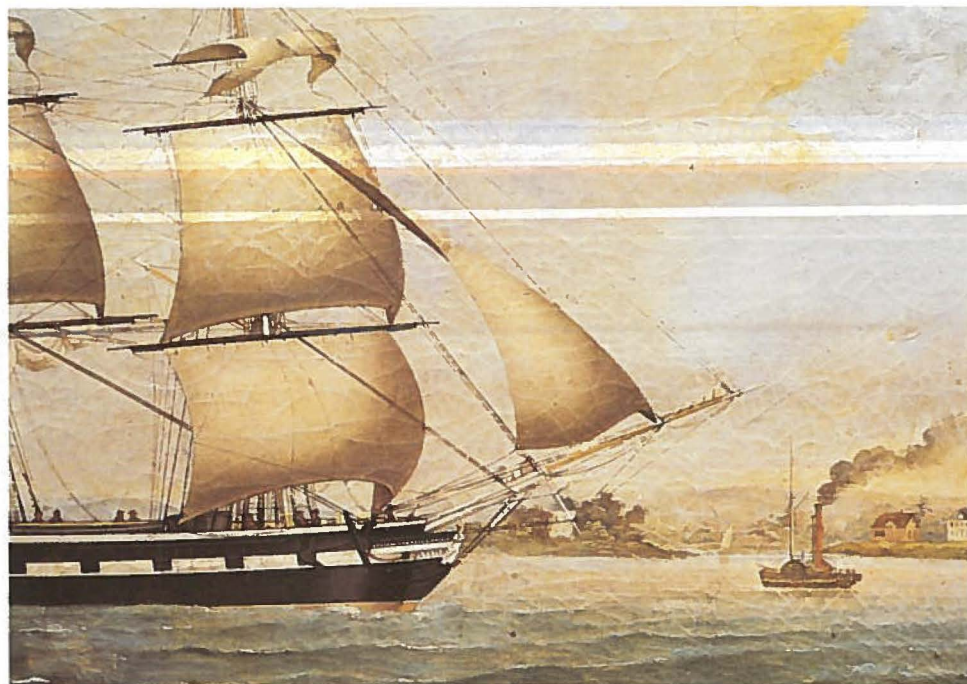
Uhyre få var de historiske personer, der i Danmark fik et skib kaldt op efter sig og selv blev portrætteret som gallionsfigur. En bark af Horsens »Witus Bering« bar navnet på byens berømte søn, der gik i den russiske zars tjeneste og kortlagde Asiens nordkyst. Skibet var bygget i Hamburg 1864 og havde »mandlig gallionsfigur«. Et andet enkeltstående eksempel er søhelten Tordenskjold, der i 1880 blev skåret af billedskærer Ancher, Rønne, til barkskibet »Tordenskjold« ex »Bienenkorb«. Tordenskjold kendte københavnere da allerede fra en skibsstævn. I 1852 havde I. Magnus Petersen til orlogsfregatten »Tordenskjold« tegnet helten i hel figur, iført den fra portrætterne kendte dragt. Skibet blev i 1872 solgt til Puggaard & Co., og 1822 blev det afhændet til Norge.

Kongehuset

Man foretrak at ære nulevende personer ved at kalde skibe op efter dem og sætte deres billeder på gallionen, og selvfølgelig var det først og fremmest kongehusets medlemmer, som selv mindre redere hædrede på denne måde.

Som man i 1840 i Faaborg havde hyldet kronprinsen, der var blevet guvernør over Fyn, ved at kalde en nybygget brig »Kronprins Frederik«, gav man i Svendborg kronprinsessen en lignende hyldest ved at døbe en brig »Kronprinsesse Caroline« ved søsætningen 1842. Skibet havde »fyldig gallion med kvindelig figur«. Det har vel efter tidens skibsbyggeskik været en buste med kjole og frisure i biedermeierstil. En tremastet skonnert, der løb af stabelen på Illums værft ved Middelfart den 7. august 1863 fik navnet »Alexandra« efter Christian den Niendes datter Alexandra,

Brig „Königin Caroline Amalie“ af Flensborg, forlist 1846. Udsnit af maleri på Handels- og Søfartsmuseet. Foto HP.



der lige var blevet gift med prinsen af Wales. Navnepladen til agterspejlet var fornemt udskåret af billedskærer Schrøder i Middelfart. Bogstaverne stod i guld mellem det danske og det engelske våben, og det hele var omgivet af en guirlande af ege- og laurbærløv.⁵⁵

Brig »Dronning Louise« af København, bygget af Weber og Johansen i Køge 1868 havde en buste af dronningen på gallionen. Også af kongen blev skåret en gallionsbuste. Et fotografi af figuren var blandt billederne af W. E. Møens arbejder. Måske har den aldrig været brugt. Måske blev den skåret til fuldskibet »Errøe«, der i 1868 fik sit navn ændret til »Christian den Niende«.

Festlig og fornem var gallionsfiguren på den lille brig »Königin Caroline Amalie« af Flensborg, der under den store orkan 1846 blev slået i småstykker ved Havana. Et oliemaleri af skibet viser den brogede helfigur af dronningen med krone på hovedet.

Passagerskibe i fast rute bar ikke sjældent regentens eller hans gemalindes navn, måske som rederens tak for den opnåede bevilling eller for at forlene båd og fart med et vist officielt præg. Et af de seneste regentportrætter var en buste af Frederik den Syvende skåret til hjuldampskibet »Frederik den Syvende« købt fra England til dampskibsfartens fremme på Isefjorden. Da farten ophørte i 1870'erne, kom gallionsfigurens hovede til Nykøbing Sj., hvor den i mange år var opsat på muren ved et af byens hoteller.

På Bandholm under grevskalet Knuthenborg takkede man herskabet for støtte til skibsbyggeriet ved at opkalde fartøjer efter familien Knuths medlemmer og sætte deres portrætfigur på gallionen. Eksempelvis kan nævnes skonnerten »Benedicte Knuth«, bygget på Bandholm af H. J. Møller 1855. Ved en hovedreparation 1876 blev den kvindelige gallions-



*Gallionsbuste der forestiller
Christian den Niende.
Skåret til ukendt skib af
W. E. Møen. Ubetegnet foto.
Handels- og Søfartsmuseet.*

figur erstattet af en krølle. Skonnerten »Grevinde Knuth« havde H. J. Møller bygget til sig selv i 1848.

Skonnertbriggen »Borgmester Ræder« af Horsens, bygget af Løve & Søn, Helsingør, 1841, fik sit navn efter Ditlev Ræder (1790–1867), etatsråd og medlem af den grundlovgivende rigsforsamling, der som borgmester i Horsens gjorde en stor indsats for byens udvikling.

Købte man fra udlandet et skib, der var blevet opkaldt efter og forsynet med figur af en i hjemlandet kendt og hæderværdig person, så bibeholdt man undertiden, omend ikke ofte, figur og skibets navn. Bark »Earl of Shaftesbury« med mandlig helfigur, indkøbt fra England til København 1861, er et eksempel på denne konservatisme, men i almindelighed ændrede man navnet. Brig »Livingstone«, bygget Sunderland 1857 og forsynet med en mandlig brystfigur, fik af sin københavnske reder navnet »Onkel Peter«, måske på grund af figurens tilfældige lighed med et familiemedlem. Når barkskibet »Henrique Teodoro« med en mandlig figur, der vel har forestillet den italienske navnefader, i 1872 købes til Rudkøbing og omdøbes til »Aage«, er det sandsynligt, at man ved at male lidt på hår og skæg, eventuelt også med en kniv at rette lidt på næsen, har søgt en tilnærmelsesvis lighed med den opkaldte Aage.

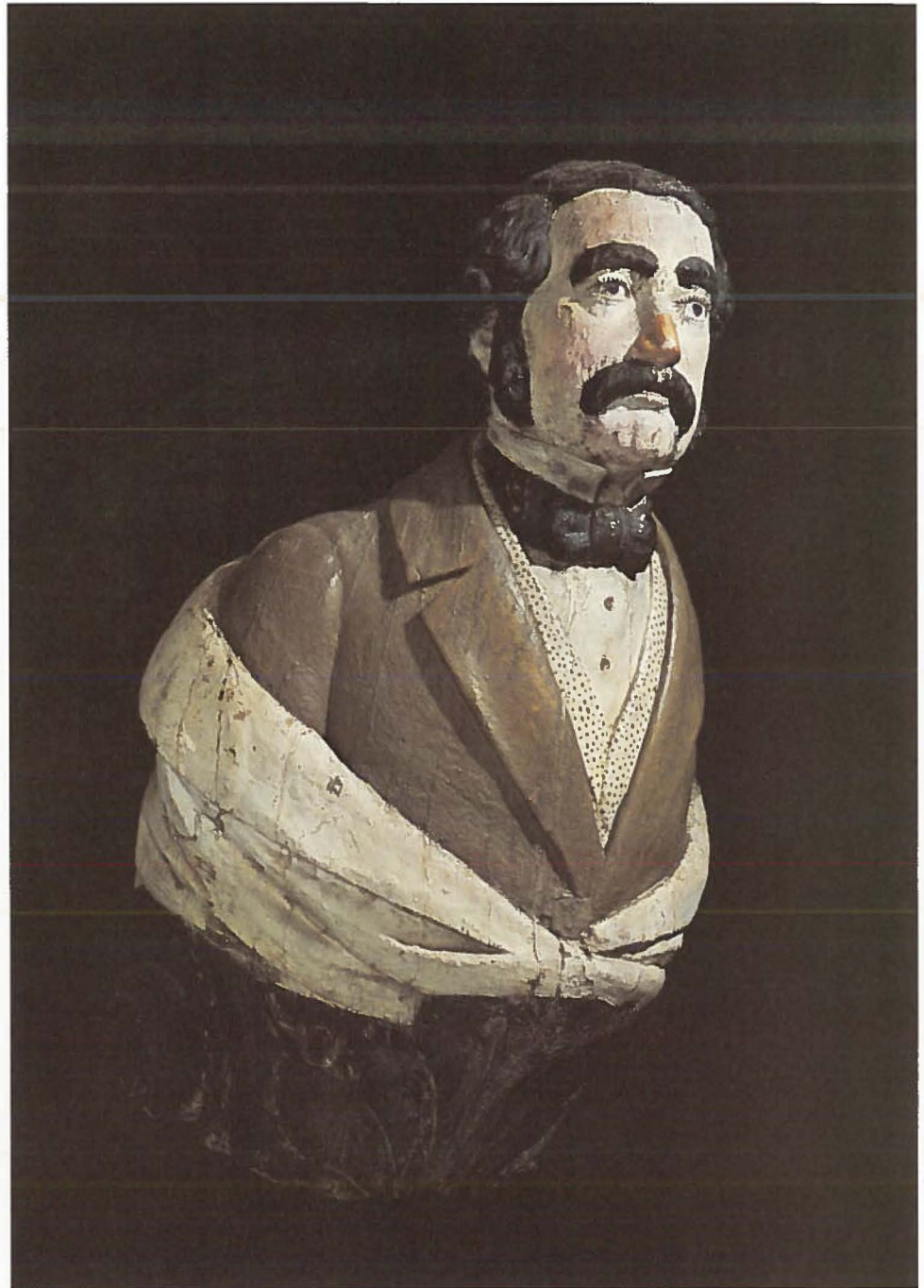
Rederen og hans familie

Det karakteristiske navn for en skonnert, skonnertbrig og brig var i sidste halvdel af 1800 årene et personnavn. Ved et fornavn alene opkaldtes rederens hustru og børn og de nærmeste slægtninge. Ved både for- og efternavn hædrede man en reder eller parthaver i skibet eller en for stedet betydningsfuld person. Brig »C. E. Suhr« af Svendborg, bygget af Ring Andersen i 1875 på Frederikssøen ved Svendborg, var med sine 200 tons



*Gallionsfigur af typen
rederen fra o. 1810.
Stammer fra skib forlist i
Øresund. Handels- og
Søfartsmuseet.
Foto H. Hauch.*





*Gallionsbuste fra 1800
årenes midte. Erhvervet i
Lønstrup. Bangsbomuseet.
Foto Hans Guldbrandsen.*

*T.v.: Gallionsfigur fra skib
strandet ved Jyllands vest-
kyst. Købstadmuseet Den
Gamle By.
Foto Hans Guldbrandsen.*

det største skib, der indtil da var bygget på værftet. Forskibet var »middelfyldigt med gallion og mandlig figur«. C. E. Suhr var en af skibets mange partredere, han havde 4/120 og var iøvrigt sognepræst i Tved, landsognet nord for Svendborg. Han delte partnerskab med landmænd, håndværkere og handlende fra Svendborg og opland, en lods og en prokurator, en jomfru fra landet og en frøken fra byen. Endda havde skibsbygmesteren 20/120 tilbage, som han dog efterhånden kunne skille sig af med. »C. E. Suhr« sejlede på Guineakysten og forsvandt på rejsen til Falmouth med en ladning palmekærner.⁵⁶ En ukendt skæbne ramte skibet og dets gallionsfigur, der efter tidens og egnens skik må have båret sognepræstens træk.

Rederen er en meget almindelig figur i danske samlinger af skibsornamenter. Han er klædt i frakke, vest og halsbind eller flipper, alt efter tiden. Helfiguren desuden i bukser og sko. Figureerne lader sig omtrentlig datere efter hår- og skægmode og tøjets snit. Derimod er det sjældent, at skibets navn og nationalitet kan bestemmes eller er overleveret gennem dem, der i sin tid oplevede forliset. På danske skibe har i 1800 årene den mandlige figur været lige så almindelig som den kvindelige. Måske har forholdet været et andet i andre lande eller måske er det kun traditionen, der næsten altid lader gallionsfiguren være en kvinde.

Denne noget medtagne buste af en reder har en senere ejer søgt at oplive ved friske farver og en skinnende medaille. Ringkøbing Museum. Foto Jakob Bonfils.





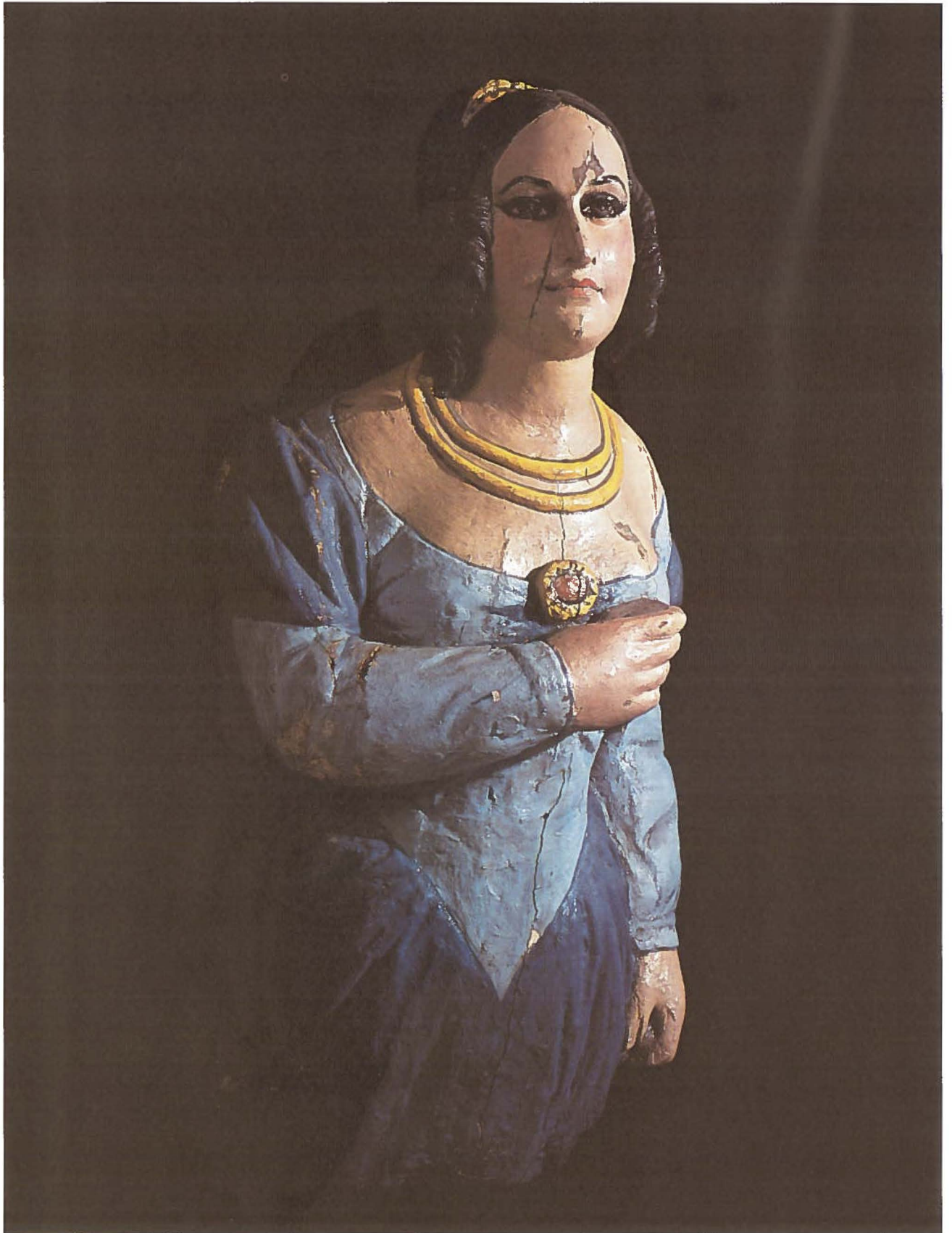
Lille gallionsfigur (h. 107 cm) af typen rederens hustru. Kom til museet fra byens alderdomshjem. Figurens sidste ejer ville i sin tid ikke flytte på alderdomshjem, uden han fik sin „pige“ med. Ringkøbing Museum. Foto Jakob Bonfils.





*T. v. rederfigur fra ukendt
skib. Købstadmuseet Den
Gamle By.
Foto Hans Gulbrandsen.*

*Gallionsfigur fra ukendt
skib. Handels- og
Søfartsmuseet.
Foto Hans Gulbrandsen.*



Figuren skal stamme fra et spansk skib strandet ud for Ringkøbing 1860. Bangsbomuseet. Foto Hans Guldbrandsen.



*Kvindelig halofigur fra o. 1830–40. Skal stamme fra stranding på Jyllands vestkyst. Bangsbomuseet.
Foto Hans Guldbrandsen.*

Den ældste figur af typen rederen er en halvfigur, der i 1958 blev skænket til Handels- og Søfartsmuseet. Den havde i mands minde stået i en have ved Øresund og stammer sandsynligvis fra et skib forlist i dette farvand. Figuren, der nærmest er en forlænget buste, har ikke arme. Et draperi danner overgangen mellem figur og sokkel, formet som en volut. Skulpturen forestiller en betydningsfuld person, og billedskærerarbejdet er af international klasse. Modedragten med høj krave synes sammen med det korte, lokkede hår og de lange bakkenbarter at sætte figurens tilblivelse til årene mellem 1810 og 1820. Ikke meget yngre er en lille (1.33 m), fritstående mandsfigur i skødefrakke. Han er erhvervet til Købstadsmuseet Den Gamle By i Århus fra en skibsførerfamilie i byen. På museet er figuren blevet forgyldt efter de forefundne spor.

De fleste af de bevarede rederfigurer stammer dog fra slutningen af 1800 årene. De er og har ofte været malet i naturalistiske, brogede farver. Nu og da har en senere ejer fikset figuren op, malet næsen rød eller dekoreret hædersmandens bryst med en skinnende medaille. Den bekendte figur på muren ved havnen i Rønne er endda blevet forsynet med en tjæret bowlerhat.

Så godt som alle rederfigurer i danske samlinger er anonyme, og de fleste er ikke danske. Kun gennem fotografier kender vi danske rederfigurer, nøgternt skåret af blandt andre W. E. Møen, med højre arm stukket under frakken og det ene ben sat foran det andet. Fotografier og farvelagte tegninger synes at vise, at rederen som de fleste andre danske gallionsfigurer i sidste halvdel af 1800 årene almindeligvis stod hvidmalet, skønt han var portrætteret i sin sorte diplomatfrakke.

Det gjaldt om at præsentere skibet og dets ejere så fordelagtigt som muligt i det fremmede, så også rederens hustru og datter var som gallionsfigurer iført deres bedste tøj med opsat hår, smykker og ofte et par blomster i håret eller i hænderne. Omkring 1850–60, i nyrokokoens tid, havde damerne dyb nedringning og stramt liv, der ofte gik ned i en spids foran. Skibsarkitekturen fulgte også sine modestrømninger, så kvindesom mandsfiguren sluttede gerne under hoften med et draperi eller en volut som overgang til gallionen. I gallionsfigurerens sidste epoke 1870–80 var det de mindre skibe fra provinshavnene, der bar figur. Derfor er figurerne noget under legemsstørrelse. Det er helfigurer, kvinderne bærer lange kjoler, der går højt op i halsen. Også de mange kvindefigurer er anonyme, for enkeltes vedkommende kender vi dog deres nationalitet. En sorthåret barmfager skønhed skal stamme fra et spansk skib, der strandede ud for Ringkøbing i 1860. En mere bly dame var gallionsfigur på et af de 22 skibe, som på et døgn i 1871 strandede ud for Læsø.⁵⁷

En ung kvinde, der viser et guldkors frem, som hun bærer i en halskæde, er vel en nylig konfirmeret pige. En anden kvinde klædt i en grå og brun kjole holder en salmebog i hænderne. Hun stammer fra et gammelt norsk skib, der forliste ved Tornby 1885.⁵⁸



*Sjælden dobbeltfigur fra o.
1840-50. Ukendt herkomst.
Handels- og Søfartsmuseet.
Foto Hans Guldbrandsen.*

Enestående blandt gallionsfigurerne i danske samlinger er en dobbeltfigur, en kvinde der i sine arme holder et lille nøgent barn. Moderen har håret sat op i en løs frisure og er klædt i en blå kjole med korte, vide ærmer.⁵⁹

Dobbeltfigurer, altså to personer afbildet sammen, nævnes ikke i hovedskibsregistreringsprotokollen, før brig »Sørane« af Nordby, bygget af Chr. Graff 1874/75, forsynes med »to kvindelige figurer og et flag«. Men vi ved, at typen har været brugt, især hvor der var tale om børn. Billedskæreren H. J. Møen blev fotograferet sammen med et par børn, skåret på samme sokkel, og et andet søskendepar, jævn gamle med Møens børnemodeller, men nok skåret nogle år tidligere, det vil sige nærmere 1850, er i



T.v.: Gallionsfigur fra skib strandet ved Læsø. Bangsbomuseet. Foto Hans Guldbrandsen.

Barnefigur o. 1900–1910 fra ukendt skib strandet på Bornholm. Bornholms Museum. Foto Søren Bjerregaard.

T.h.: Dreng, måske en kadet, fra skib strandet ved vestkysten. H. 100 cm. Bangsbomuseet. Foto Hans Guldbrandsen.

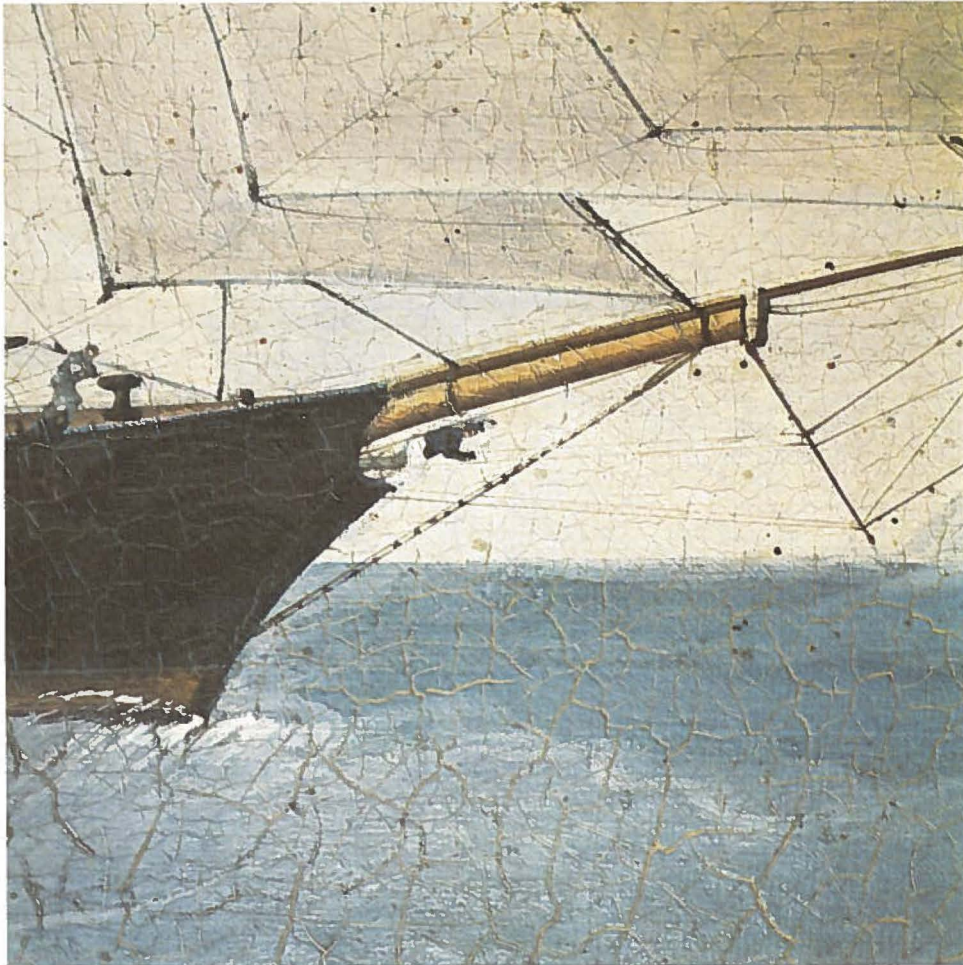


privat eje i Hamburg. Denne figur stammer fra et ukendt skib, men da den er skåret i pitchpine, kunne det tyde på, at dens hjemsted var en nordamerikansk havneby⁶⁰. Også i den nu solgte Skagen-samling var en dobbeltfigur: to småpiger.

Dobbelte skibsnavne som »Johanne & Andrea«, »Otto & Olaf« optræder efter amerikansk skik også på danske skonnerter fra midten af forrige århundrede og kan antyde tilstedeværelsen af en dobbeltfigur, som de to unge piger, der ganske vist kun i halvfigur smykkede gallionen på skonnertbriggen »Johanna & Mathilda« af Oscarshamn, bygget 1869.

Som rederens børn kunne optræde parvis, kunne et barn alene være afbildet på gallionen af det skib, der bar dets navn. I skibsregistret fra 1860erne til o. 1900 er kun optegnet en eneste barnefigur: »en pige«. Den er med i beskrivelsen af skonnertbriggen »Domingo Galari« af St. Thomas, bygget i Plymouth 1875 som »Little Susie«. Forklaringen må være at børnefigurerne registreres efter køn som »kvindelig halvfigur« og »mandlig halvfigur«, for at nævne nogle hyppigt brugte betegnelser. Skonnert »Lille Alida« af København, bygget i Fåborg 1882, har som eneste skib en udvidelse af navnet, der gør gældende, at der er tale om opkaldelse efter et barn. Også her taler registraten om »kvindelig figur«. Tremastet skonnert »Jørgen« af Korsør, bygget her 1866, blev opkaldt efter rederen Jørgen Kruses ældste dattersøn Jørgen. Efter familietraditionen blev den knapt etårige dreng modelleret til gallionsfiguren af en billedhugger fra København. Registranten siger »mandlig helfigur«.

Flere af de skibe, der er strandet på den jyske vestkyst, har haft børnefigurer. I Skagen-samlingen var en løbende dreng i bukser, blusekjole og hvid krave; lidt mindre fornem i udførelsen er en dreng på Bangsbomuseet, Frederikshavn. En lille pige fra et skib strandet ved Svaneke, er nu på



Barkskibet „F. C. Sieben“ af Åbenrå. Udsnit af maleri på Åbenrå Museum. Foto Jakob Bonfils.

Bornholms Museum. Hun er i sribet bluse og sætter kækt hånden til matroshuen. Denne figur synes at være fra o. 1900 eller endnu senere.

Den unge mand i jakkesæt, hue eller hat på hovedet, samt bøger i hænderne og en søkikkert som attribut, synes at være rederens søn, efter hvem skibet er opkaldt. To figurer af denne type, skåret af W. E. Møen i 1860'erne, kender vi fra fotografier. En anden ung mand med hvide bukser, blå hue og jakke ses på en farvelagt tegning af barkskibet »F. C. Sieben« af Åbenrå. Skibet blev søsat 1880 fra Paulsens værft.⁶¹

T.h.: Sømand fra ukendt skib o. 1840. Handels- og Søfartsmuseet. Foto Hans Gulbrandsen.

Sømænd, officerer og andet godtfolk

Den anonyme sømand i bluse, tørklæde og lakhat er derimod skildret som type, ikke som en individuel person. En og anden sømandsfigur er forsynet med et så forsøret udtryk i ansigtet, at skildringen nærmer sig karikaturen. De fleste større samlinger af gallionsfigurer har deres sømand. På Handels- og Søfartsmuseet er en halvfigur i rød bluse, sniptørklæde og fuldskæg, men uden hat. Den kan være skåret omkring 1840. Fra omtrent samme tid stammer en forlænget halvfigur uden arme, med sniptørklæde og lakhat, på Altonaer Museum. Denne figur stammer fra et skib forlist på Nordjyllands vestkyst.







*Officer fra ukendt skib o.
1840-50. Svendborg
Museum.
Foto Jakob Bonfils.*



T.v.: Ridder i rustning, h. 83 cm. Gallionsfigur af ukendt herkomst. Bangsbomuseet. Foto Jakob Bonfils.

Biskop i ornat, h. 110 cm. Stammer fra skib torpederet i Nordsøen 1917. Bangsbomuseet. Foto Jakob Bonfils.

Officeren er heller ikke usædvanlig at møde som gallionsfigur. Han er iført uniformsfrakke med detaljer som opslag og epauletter, bandoler, husarsnøre, blanke knapper og ordensdekorationer. I danske samlinger findes vel kun en enkelt officer. Han er på museet i Svendborg. Det er en meget velskåret figur, der har været farvelagt. Nu findes kun enkelte farvespor tilbage på den oprindeligt blå frakke med rød krave.

Er krigeren iført rustning er en identifikation af figuren mere vanskelig. Der kan være tale om et sindbillede på for eksempel fædrelandets forsvar, en sagnfigur og meget andet.

En gejstlig person, en biskop i kåbe og bispehue og med lorrainekorset på brystet, blev i 1917 fisket op i Nordsøen af en dansk fiskeskipper. Figuren er ikke ret stor, 1.10 m. Den lå og flød mellem props og forbrændte vragester. Skibet må oprindeligt have været hjemmehørende i et katolsk land, men er så blevet solgt til Finland for at blive sat ind i sejladsen med træ. Herunder er det under en af første verdenskrigs konvojsejladser blevet torpederet. Bispem er nu på Bangsbomuseet i Frederikshavn.

På Bangsbomuseet er også en gallionsfigur, der skal forestille skuespilleren Charles Kahl. Den mandlige helfigur i fuld legemsstørrelse er klædt i musketerkostume, blå slængkappe, grøn trøje og korte rødbrune bukser. Højre hånd er i en deklamatorisk gestus lagt frem foran brystet. Skuespilleren skal have været medejer af barkskibet »Charles Kahl« af Stralsund, der strandede 1. september 1898 ud for Stenbjerg i Thy og blev slået i stykker i brændingen. Hele besætningen på 11 mand blev reddet i land. Ved strandingsauktionen over den ilanddrevne last og vragtømmeret blev figuren købt af den lokale strandfoged, der siden har solgt den til museet.

Gallionsfigurer og skibsornamenter i privat og offentlig eje

Når man tager i betragtning, hvor mange gallionsfigurer, der gennem de sidste århundreder har smykket danske og udenlandske skibe, der sejlede i danske farvande, så kan man undre sig over, at kun et antal på lidt over hundrede gallionsfigurer i dag findes bevaret inden for landets grænser. Man kan også se sagen fra en anden side, og glæde sig over, at så mange af disse stykker trods dårlig stand og ofte mådelig håndværksmæssig udførelse dog er blevet skattet af en samtid, der forstod at skibsornamenterne var kulturminder og derfor skulle værnes om, før antikvitethandelens prisansættelser på kontant vis stadfæstede værdien.

De fleste gallionsfigurer er anonyme. De findes nær de farlige kyststrækninger, hvor skibene endte deres dage, grundstødte på rev og revler, kæntrade, forliste og blev slået til vrug i brændingen. Sammen med ladingen og vrugtræet blev gallionsfiguren og eventuelle agterspejlornamenter samt navnebrættet solgt på strandingsauktionerne og opsat i private haver og ved husmure. Kro- og hotelfolk langs den jyske vestkyst slog



*Neptun, gallionsfigur bag
klitterne i Sdr. Vorupør.
Foto Henning Henningsen.*

ornamenter og navnebrætter op over døren eller på gavlen og stillede gallionsfigurerne op foran husene eller i krostuen for at hygge om bade-gæsterne.

En af de første københavnere, der som turist berejste Vestkysten og Thy, var forfatteren og tidsskriftredaktøren Aron Meir Goldschmidt. I sin dagbog fra en rejse i Vendsyssel og Thy 1865 bemærker han gallionsfigurerne, der står i klitten og ved husene. I hestevogn kørte han mod Jamberbugten, og en halv mils vej fra Blokhus mødte rejseselskabet »udenfor en hvidgul grundmuret bondegård et syn, der på aldeles overraskende måde mindede om havet: en overskåren, kronet Neptun, en gallionsfigur,« I Blokhus skråt over for gæstgivergården var Goldschmidt ved at tage hatten af for en dame i blå kjole, barhovedet og med bar hals, men i rette tid så han, at det var en gallionsfigur. Endnu en Neptun mødte forfatteren uden for sognefogedens gård ved Hune Kro. Og uden for gæstgivergården i Lønstrup stod en – ja vi ville nok kalde ham reder – men Goldschmidt siger en »skrædersvend, i sort frakke, rødt halstørklæde, flipper, vel friseret, med moustacher, den ene hånd i brystet, den anden på hoften«. ⁶²

Samlingen på Skagens Hotel

En samling på omkring fyrré gallionsfigurer og et lignende antal ornamenter og navnebrætter smykkede salen på Skagens Hotel. Figurerne stammede hovedsagelig fra skibe strandet ved Skagen i årene fra 1852 til 1895, og de var købt op ved strandingsauktionerne af hotelejer L. E. Andersen. Samlingen var en attraktion, ikke alene for hotellet, men for hele byen. Til hver figur hørte historien om et forlis, om lidelse og død, ikke alene for de fremmede søfolk, men også for det lokale redningsmandskab.

I 1938 blev samlingen solgt til en svensk privatmand for en meget stor sum penge. Køberen havde planer om at udstille figurerne, men dette er ikke sket. Alligevel ved vi lidt om, hvordan figurerne har set ud og af hvor høj kvalitet de var. Fotografier, der er taget af den såkaldte gallionssal på hotellet før salget af figurerne, giver sammen med tegninger og notater et vist indtryk af disse, der for de flestes vedkommende var anbragt på højsiddende udskårne konsoller.

Der var mange figurer i legemsstørrelse, nogle var større og andre igen mindre. Der var halvfigurer og af nogle var kun hovedet bevaret. De fleste forestillede kvinder.

På et fotografi af gallionssalen taget mod indgangsdør og musiktribune ses øverst til venstre en kvindelig helfigur klædt i en antik, opkiltet kjortel, der blotter venstre skulder og bryst. Hvis den pokal, hun holder i hånden, oprindeligt har hørt til figuren, kunne den forestille Hebe, de græske guders kvindelige mundskænk. Klassisk ser figuren ud, og den er da også

af den lokale tradition sat i forbindelse med Thorvaldsens fader. Maleren Oscar Bojesen har tegnet flere af hotellets gallionsfigurer. Hebe i sin grønne kjortel skildrede han sammen med den store kvindelige knæfigur lige til højre for døren. Hendes stofrige kjole var varm orangebrun.

På samme endevæg er børnefigurerne anbragt, den løbende dreng i blusekjole og de to småpiger, der danser sammen med blomster i hænderne.

Til venstre for døren ved panelets øverste kant hænger en Neptun eller en anden antik skikkelse, en mandlig muskuløs halvfigur med gråt fuldskæg og en bladkrans om håret. Også ham har Bojesen afbildet sammen med en stor kvindelig helfigur i violet kjole og en mindre hvidklædt kvindefigur. Begge er af typen rederens hustru. Oscar Bojesens billeder er på Handels- og Søfartsmuseet.

En af de få figurer, der lader sig identificere og forbinde med et af de opsatte navnebrætter, er den norske konge Haakon Haakonsen. Gennem hele middelalderen var han den af landets konger, der regerede længst (1217–1263), og for sin eftertid kom han til at stå som et symbol på landets storhedstid. Den store helfigur stammer fra barken »Haakon Haakonsen« af Tvedestrand, Norge, bygget i Stavanger 1873. Skibet grundstødte på Skagens rev den 20. december 1903. Besætningen blev reddet.

På et fotografi af salen set mod kaminen står kongen til venstre for denne. Han har langt mørkt hår og skæg og er klædt i en lang mørkeblå kjortel med grønt bælte og rød kappe over skuldre og ryg. Et langt sværd holder han ind mod sin højre side. Over kongen hænger en reder, halvfigur, fra omkring 1840–50 og en kvindelig hoftefigur fra århundredets slutning. Hun har lys bluse over skotskternet nederdel og skærf. Antagelig har denne figur siddet på et skotsk skib.

På den anden side af kaminen står en stor kvindeskikkelse i et hvidt, antikt gevandt og langt, lyst, lokket hår. Højre skulder og bryst er blottet tillige med det venstre ben. Hun synes at forestille Atalante, den kvindelige jomfruelige jæger i den antikke mytologi. Ingen dødelige kunne måle sig med hende i hurtighed, og måske derfor har hun lagt navn til mange skibe. Også her som gallionsfigur er hun afbildet i bevægelse.

Yderst til højre på dette fotografi, over damen i den violette kjole, står en af samlingens mest markante figurer på sin konsol. Det er en stor, brynjeklædt mandsfigur med en økse i den løftede højre hånd, i den venstre holder han et sort skjold med en hvid, springende løve.

Ind imellem de andre figurer bemærker man en løve, en ørn, en vildmand og endnu et par græske gudinder. Her er også en fint skåret kineser i mørkeblå kjortel og det sorte hår strammet tilbage i en pisk.

Nogle mindre skikkelser er reliefskærne med plan bagside. De har sammen med andre større og mindre ornamenter siddet på skibenes spejl og hæk.

Fem gallionsfigurer er i den sidste menneskealder blevet erhvervet af museet *Skagens Fortidsminder*. Bedst kendt er den store buste af Thetis,



Gallionssalen på Skagens Hotel. Fotografi fra 1938. Handels- og Søfartsmuseet.





Gallionssalen på Skagens Hotel. Fotografi fra 1938. Handels- og Søfartsmuseet.





nsfigur fra norsk skib
det ved Tornby 1885

*Kvinde med salmebog.
Gallionsfigur fra et norsk
skib forlist ved Tornby 1885.*



*Gallionsfigurer og stævn-
ornament på Ringkøbing
Museum.
Foto Jakob Bonfils.*



*Samson med løven.
Rorshovedfigur fra Föhr,
1700 årene.
Foto Jørgen Grønlund.*



Hakkebord, sandsynligvis fra hollandsk skib. Er kommet fra Island til Handels- og Søfartsmuseet. Foto H & S.

Achilleus' moder. Figuren blev udført på Orlogsværftet til korvetten »Thetis«, søsat 1840.

Ved de nordjyske kyster skete omkring hundrede strandinger hvert år, og selvom mange gallionsfigurer er gået tabt – udsat for vejr og vind og derpå kasseret – eller solgt til de opkøbere, der siden århundredskiftet rejste landet rundt for at afkøbe de lokale fisker- og bondebefolkninger deres kulturelle værdier, er det alligevel i Vendsyssel, vi har landets største samling af gallionsfigurer. *Bangsbomuseet i Frederikshavn* er ved en nylig gennemført udveksling af genstande med museet i Hjørring blevet hovedmuseet for landsdelens søfart og har nu 18 gallionsfigurer i sin søfartssamling. Adskillige af dem som ørnen, krøllen med en inder, skuespilleren og kvinden med salmebogen er omtalt i den typologiske oversigt. Desuden har man nogle gallionsornamenter, rankeslyng i brudstykker samt en rorshovedfigur, et mandshoved med trekantet hat. Samlingens ældste stykke skibsornamentik er et våbenskjold med en løve og en enhjørning på hver side af hosebåndsordenen. Ornamentet har siddet på agterspejlet af den engelske orlogsfregat »The Crescent«, der forliste i en julestorm ved Mårup 1808, 244 mennesker omkom.

Figurer fra skibe strandet på Jyllands vestkyst i Ringkøbing amt er kommet til *museet i Ringkøbing*. Samlinger af skibsornamenter består her af otte gallionsfigurer, et gallionsornament med våbenskjold og et lille halv-

*Rorpind (udsnit) fra skonert „Birgitte Gøye“ af Karrebæksminde, bygget 1875 og forlist syd for Hasle 1885. Bornholms Museum.
Foto Gert Helmer Jørgensen.*





*Detaille af kvindelig gal-
lionsfigur o. 1840–50.
I den højre flettede hår-
knude er anbragt et par
blomster. Stammer sandsyn-
ligvis fra et skib strandet
på revene ud for Snogebæk.
Bornholms Museum.
Foto Søren Bjerregaard.*



T.v.: Laurbærkranset kvindelig helfigur. Senere hvid overmaling. H. 131 cm. Figuren blev taget af sit skib („Johannes“ ?) i Kolboda og senere (1860) ført til Rønne. Bornholms Museum. Foto Søren Bjerregaard.



Husgavl i det gamle Skagen med navnebrætter fra skibe og en enkelt gallionsfigur. En „krølle“ står ved gavlen. Foto Kirsten Kyhl.

Den såkaldte „Lord Palmerston“ i Sønderho. Den oprindelige figur gik efterhånden til. Nu sidder en afstøbning på dens plads. Foto Ole Crumlin-Pedersen 1954.



rundt hakkebord fra et hollandsk skib. Mest bemærkelsesværdig er en 2.70 m høj, hvidmalet kvindefigur i lang, klassicistisk klædedragt. Figuren er engang i 1800 årene drevet ind på forstranden mellem Houvig og Thorsminde. Den synes at måtte være fra slutningen af 1700 årene. Den kan være dansk, men i hvert fald er den sammen med en figur på Bornholms Museum ene om her i landet at repræsentere den periode, hvor billedhuggeren F. C. Willerup var det store navn inden for skibsornamentikken. En kvindelig halvfigur skal stamme fra den norske bark »Guldfaxe« af Frederiksstad, bygget i Arendal 1862 og strandet ved Husby omkring 1899.

I Købstadsmuseet Den Gamle By i Århus er fire gallionsfigurer, en mandlig og tre kvindelige helfigurer. De to er erhvervet fra Jyllands vestkyst.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg har dansk søfart og skibshistorie som sit arbejdsområde. Man har her landets næststørste, offentlig tilgængelige samling af skibsornamenter, hvorimellem er tretten gallionsfigurer og et forarbejde i gips til biskop Absalon, gallionsfiguren på skoleskibet »København«. Figurer af international interesse er løven fra 1600 årene og dobbeltfiguren moder med barn fra omkring 1840–50. Museet har modtaget tre figurer fra Grønlandske Handels skibe, der blev ophugget så sent som 1931 og 1950. Også tre andre figurer og et gallionsskjold med den norske løve kommer fra skibe ophugget i dette århundrede. Blandt museets andre skibsornamenter kan nævnes en rorshovedskulptur, Samson med løven, en hukmand fra fregatten »Snarensvend« sunket 1658, en rorpind udformet som en slange, samt et halvrundt hakkebord (hollandsk?) med fremstilling af en løve, der holder en globus i poterne.

Figurer og ornamenter fra flådens skibe og ejet af *Orlogsmuseet* og herunder *Den historiske Samling på Holmen* er omtalt i et særskilt afsnit.

En talmæssigt måske ikke så imponerende samling skibsornamenter er på *Bornholms Museum*, Rønne, men den er med sine varierede og særprægede typer meget spændende. Flere stykker er da også blevet omtalt i de foregående afsnit og afbildet her. Der er fire gallionsfigurer, alle kvindelige. Ældst er en klassisk skikkelse, velsagtens et sindbillede, med laurbærkrans om hovedet. Den fuldbarmede figur kan efter stilen dateres til slutningen af 1700 årene. Figuren blev taget af skibet »Johannes« af København, da det blev fortømt i Kolboda (Kalmar) 1860. Af en dansk skipper blev figuren herfra bragt til Rønne. Blandt ornamenterne er bikuben allerede omtalt, men bemærkelsesværdig er også hækornamentet fra brig »Insulaneren« af Svendborg med de to sydamerikanske indianere med tobaksruller og frugter. En rorpind udskåret som et stykke tovværk og afsluttet med et slangehoved, stammer fra skonnerten »Birgitte Gøie« af Marstal, bygget i Karrebæksminde 1875.

Flere figurer og ornamenter er taget af skibene under ombygning eller ophugning ved bornholmske værfter, men de fleste stammer fra skibe, der strandede og forliste ved øen.

Udover de her nævnte museer og samlinger har adskillige museer og private en væg med navnebrætter, måske et rorshoved, en gallionsfigur eller to, eller et stykke træ med en udskåret løvværksranke. For en menneskealder siden var der langt flere gallionsfigurer i privat eje, de stod i haver og anlæg og er nu gået til. Enkelte, der endnu står, er kraftigt udbedret med cement, plasticmaling, ja endog glasfiber. En af de kendte danske gallionsfigurer er en buste af en midaldrende mand med bakkebarter, den såkaldte lord Palmerston, der siden figuren i 1851 drev i land på Fanø, har siddet over porten ved den gamle Landmandsbank i Sønderho. Den gamle figur blev så ødelagt af vejr og vind, at der blev gjort en afstøbning i cement af den. Afstøbningen blev malet som figuren og sat op i stedet for denne.

T.h.: Havnekroen i Hasle på Bornholm. Navnebrætterne på gavlen blev senere købt af Tivoli i København og opsat bl. a. i Smøgen. Gl. postkort.



HAVNEKROEN

GLOPEA

FRENNERS
SVANEKE

HAVEN TERN

STUBBERJBBING

ABBE LUNBERG

FREDERIKSSUND

NYKOBING C

ANNE LENE

EVA PAABORG

LUNDBERG

SATLINC

ORVEN

HASLE

HADERSLEV

ODENSE

HASSERIS

HELGA

HAGSUND

YORFINN

FAVIF

RONNE

FADERS MINDE

LOHALS

NALSFOV

HAABY

SATST

HAASLE

TJURKANDIA

HELLEPERE

BERGMAN

STENHOLM

FADERS MINDE

EMMY

ALMST



AALBORG

ODENSE

Sene danske gallionsfigurer og billedskærere

I Europas og USA's søfartsbyer var gerne et eller flere skibsbilledskærerværksteder knyttet til de private skibsværfter. Bedst kendt herhjemme var brødrene Klindtwordt i Hamburg-Blankenese, der fra 1870erne leverede ornamenter og figurer til C. C. A. Dreyers værft i Neuhof am Reiherstieg, Hamburg/Altona, og til mange andre. Fuldskibet »Tercera« af Fanø, 1063 brt., var bygget på værftet ved Reiherstieg 1876. Skibet blev indkøbt fra Hamburg 1890. Dens klipperstævn var smykket af en kvindelig, hvidmalet halvfigur. I årene 1874–76 blev på Fanø søsat adskillige større skibe med gallionsfigurer. Blandt øens håndværkere var ingen professionelle billedskærere, så der har næppe været tale om lokalt arbejde. Måske har man haft besøg af en fremmed gallionsbilledhugger, ligesom W. E. Møen i 1861–63 slog sig ned i Åbenrå, men det er mest sandsynligt at kaptajner og skibsbyggere har taget figurerne hjem fra Hamburg. Fanøs store sejl-skibseksansion var for en stor del finansieret af hamburgske handelshuse. Især mæglerfirmaet Knöhr & Burchardt havde store interesser i danske skibe gennem den danskfødte mægler Jacob Meier, der styrede disse forretninger og disponerede skibene, der udgik fra Hamburg til fjerne mål som Australien og Sydamerikas vestkyst.

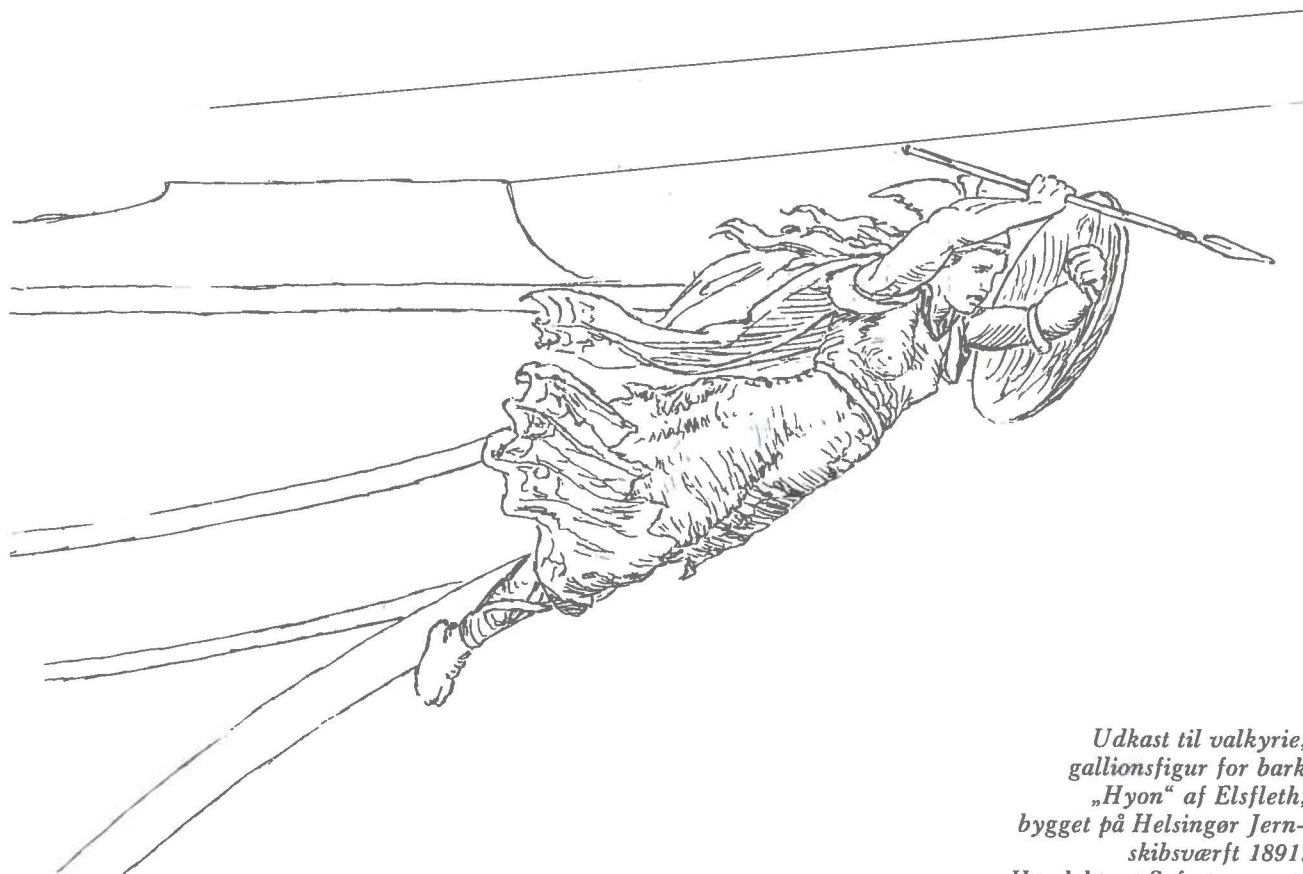
Flere store klipperskibe med prægtige gallionsfigurer blev i slutningen af 1880erne og 90erne købt af Fanø-redere for at blive sat ind i de farter, hvor sejl endnu kunne konkurrere med damp. Der var velskårne kvindelige figurer på barker som »Killeena«, »Else«, »Peruvian« og »Havilah«. Yndigst var nok den brogetmalede figur på »Erna« af Nordby, ex »Lyra«. Disse skibe var bygget i England, Skotland og Irland.

Skibsbygmester Rasmus Møller, Fåborg, der i 1870erne og 80erne satte figur på fem skibe, skal efter familietraditionen også have købt sine figurer i Hamburg. Skonnert »Najaden« fra 1875 var det første skib Rasmus Møller satte figur på, en kvindelig halvfigur. Najaden, den nøgne langhårede kvinde med et ejendommeligt sensuelt og hærget ansigt, skal dog efter den lokale tradition være skåret af en fransk kunstner. Ved siden af de øvrige sydfynske gallionsfigurer: rederfamiliernes velklædte medlemmer og de takkelige gudinder, må najaden have virket skamløs og provokerende. Hun er da også blevet forevigt utallige gange, malet og fotograferet.

Danmark var efter tabet af hertugdømmernes blomstrende søfartsbyer blevet for lille til at opretholde lokale skibsbilledskærerværksteder. Den simple skibsornamentik blev udført af lokale snedkere og skibstømrere, og skulle man bruge en figur, blev den i hvert fald af de sydfynske skibsbygmestre bestilt hos billedhugger Møen i København. I provinsbyerne har en billedskærer selvfølgelig også kunnet skære en gallionsfigur efter bestilling. Kendt er det at billedskærer Ancher i Rønne i 1880 skar

T.h.: Romersk kriger fra barken „Christine“ af Sønderho, bygget 1863 i Triest som „Due Fratelli“. Den er en af de største og mest professionelt udførte gallionsfigurer, der i 1800 årenes sidste halvdel har siddet på et dansk handelsskib. Hallands Museum. Foto Lennart Lundborg.



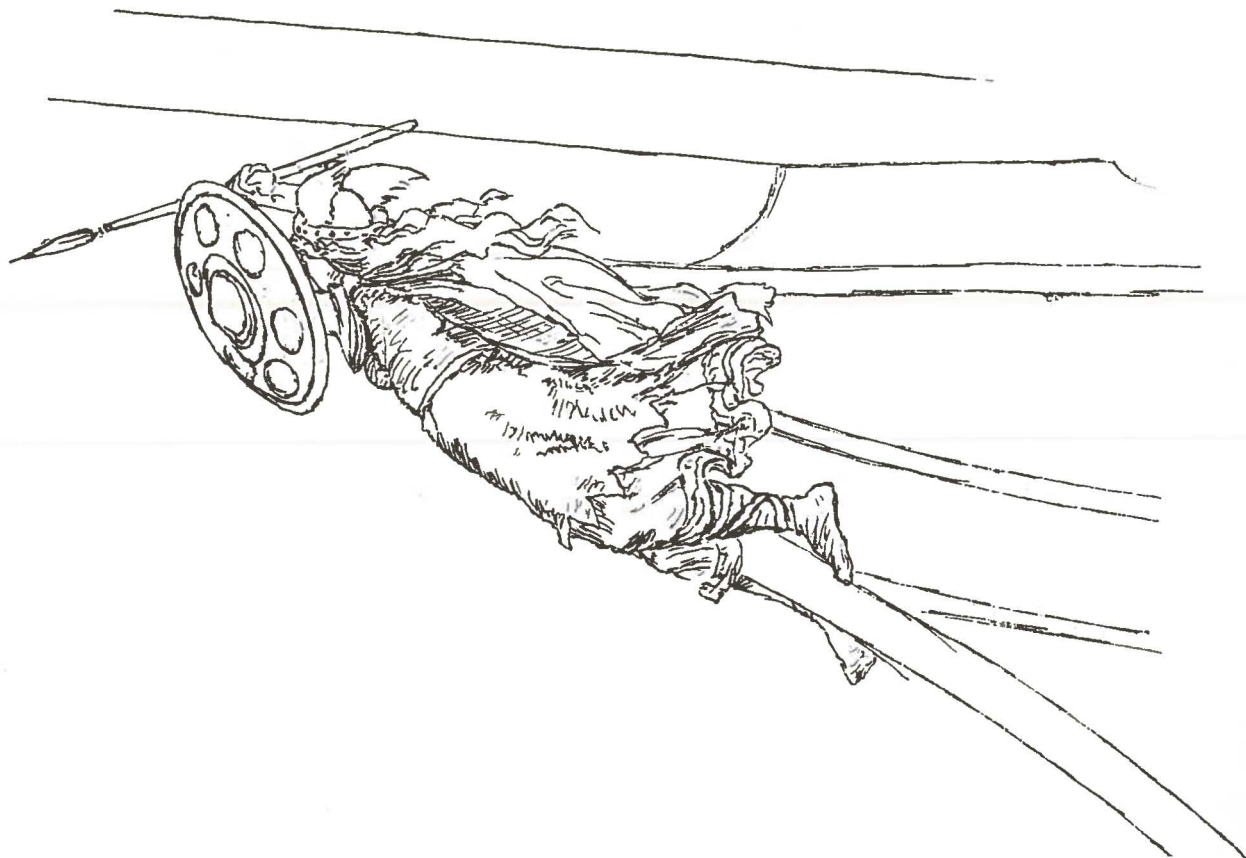


*Udkast til valkyrie,
gallionsfigur for bark
„Hyon“ af Elsfleth,
bygget på Helsingør Jern-
skibsværft 1891.
Handels- og Søfartsmuseet.*

søhelten Tordenskjold til barken »Tordenskjold«, da skibet fik sit nye navn efter tidligere at have heddet »Bienenkorb«.

Endnu mod århundredets slutning blev enkelte dampskibe bygget med gallionsfigur. Et eksempel er S/S »Iona«, der kan være opkaldt efter en lille ø blandt de mellemste Hebrider, bygget Sunderland 1889. Skibet havde en fyldig, hvidmalet kvindefigur i en antikiserende dragt anbragt på en gallion, der tilsyneladende kun for denne dekorationsskyld var bygget ud fra jernskroget. »Iona« blev i 1902 købt til Danmark af D/S Fionia og i 1918 solgt til D/S Jutlandia og omdøbt til »Hans Tavsens«. Også under sit nye navn bar skibet sin kvindelige gallionsfigur, men senere fotografier viser skibet med en tom gallion. Figuren menes at være identisk med en hvidmalet kvindefigur på Handels- og Søfartsmuseet, hvor den hører til museets ældste bestand.

I Danmark begyndte værftsindustrien at blive konkurrencedygtig med udlandets. På Helsingør Jernskibsværft søsattes i 1891 barkskibet »Hyon« af Elsfleth som byggenummer 34.⁶³ Blandt skibets konstruktionstegninger er et udkast til gallionsfiguren, en valkyrie med vingehjælm, som svævende i luften svinger skjold og lanse over sit hoved. Figuren er tegnet to gange, set henholdsvis forfra og bagfra. I protokollen over byggeomkostninger ses de samlede arbejdslønninger at være på 60.191.16 kr., heraf får billedhuggeren, der desværre ikke nævnes ved navn, 627.00 kr. for udførelsen af gallionsfiguren. Der udbetaltes yderligere 172.30 kr. i



billedskærerlønninger, og her kan være tale om rankeslyng på bov og hæk såvel som dekorationer i skibets saloner. Massive udskæringer i renæssancestil var stærkt på mode i disse år.

Barkskibet »Danmark« af København blev bygget af stål hos B & W 1892. Det tilhørte et aktieselskab stiftet af skibsreder J. F. Dessauer, men skibets største aktionærer var skibsmægler Jacob Meier, Hamburg, og firmaet Green & Saumann, ligeledes Hamburg. Skibet målte 1467 brt. og var sin tids største danske sejlskib.⁶⁴ Specifikationen over skibet, en detaljeret bygningsbeskrivelse, er et lille hefte udsendt af Jacob Meiers firma Knöhr & Burchardt og forsynet med J. F. Dessauers navnetræk og tilskrivninger. Knöhr & Burchardt formidlede ikke alene salg af secondhand tonnage til danske redere, men man finansierede også nybygninger – på egne betingelser. Det tyske firma var traditionelt indstillet på at ofre en kunstnerisk udsmykning af skibet i form af en gallionsfigur efter rederens ønske: »Figure head to be to owner's design with trail board, name boards to be permanent and all neatly carved. The head and stern to be tastefully gilded and ornamented with sculpture work; owner will receive a drawing for approval.« Barkskibet »Danmark« havde portmalet skrog og dets kvindelige gallionsfigur symboliserede Mor Danmark med sværd, skjold og hjælm. Byen Københavns våben strakte sig som en frise på begge sider af boven. På en farvelagt tegning af skibet er gallionsfiguren hvidmalet og af ret stort format.

Barkskibet »Prins Valdemar« af Fanø, 1361 brt., blev bygget af stål på Helsingør Jernskibsværft 1892 for regning af aktieselskabet P. N. Winther, Nordby. Stævnen på det gråmalede skrog blev smykket af løvværk, der løb frem i en lille krølle. Under skibets byggeomkostninger ses 305.00 kr. at være udbetalt til billedhuggeren. Billedskærerne fik 206.94 kr.. Et lignende stævnornament blev udført til søsterskibet »Prinsesse Marie« bygget Helsingør 1893. Skroget på dette skib blev dog portmalet.⁶⁵

Til den russiske zar, den danske konges svigersøn, leverede B & W i 1895 yachten »Standart«.⁶⁶ Tidens fornemste håndværkerarbejde blev lagt i bygningen af skibets skrog, i installeringen af maskineriet og i indretningen af de mange kamre, kahytter, spisesale og saloner. En række værk mestre og formænd blev efter afleveringen dekoreret med den russiske fortjenstmedaille i sølv. Blandt de dekorerede var billedskærer C. Stephensen, der udskar gallionsfiguren, den tohovedede, kronede, russiske kejserørn med løftede vinger.

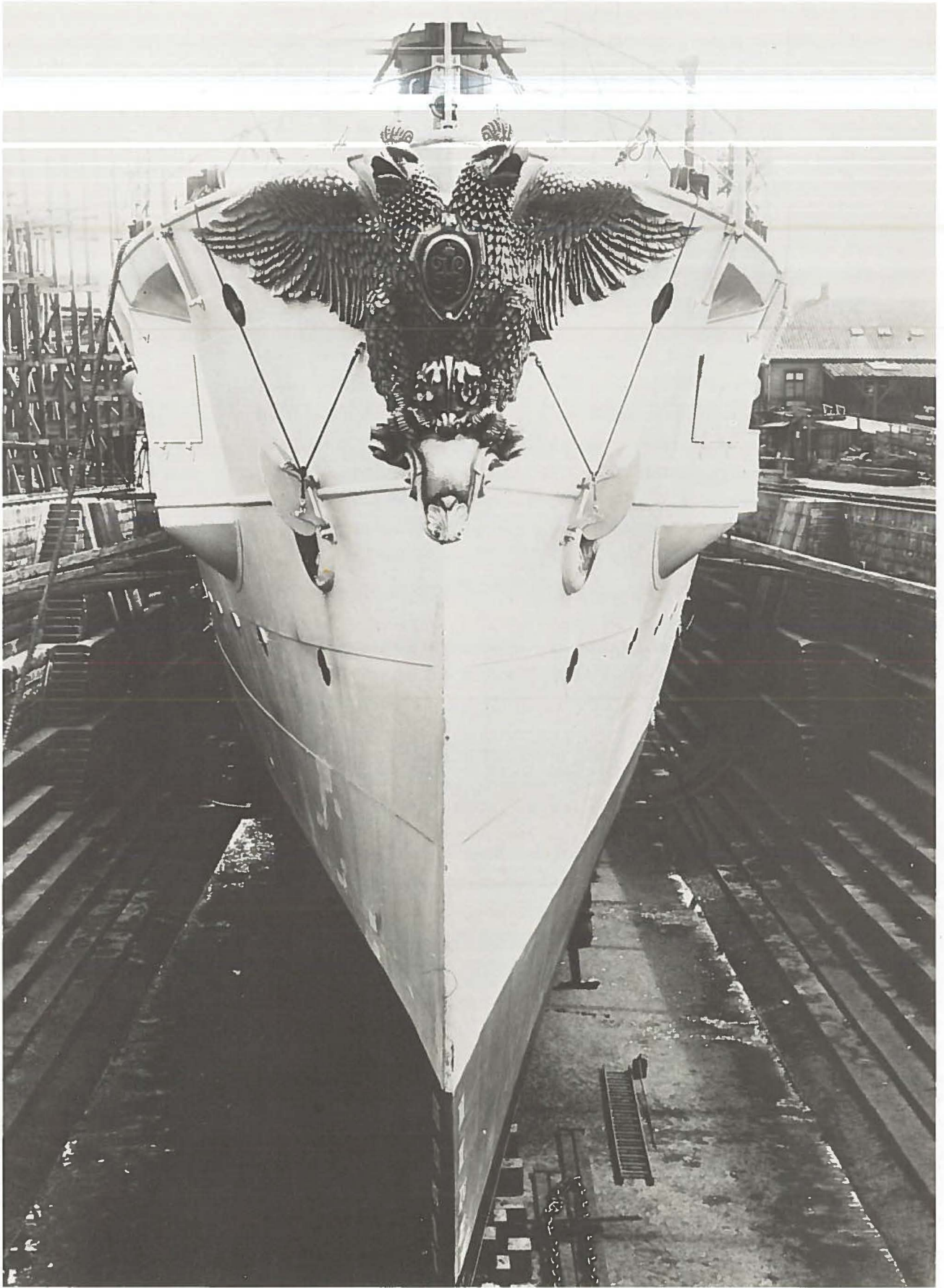
En lignende dobbeltørn var gallionsfiguren på den russiske krydser »Bojarin«, søsat hos B & W 1905. Udkastet til figuren skal være gjort af F. L. M. Ortmann, overkonstruktør i Marinen og 1883–1905 chef for Orlogsværftets konstruktionskontor. Ortmann var født i Fåborg, udlært i Åbenrå og i USA (Boston), derefter ansat som tegner hos R. Napier, Glasgow og i 1872 som konstruktør hos James Laing, Sunderland. Alle disse steder var kendt for at lægge vægt også på et skibs smukke udseende.

Et imponerende stykke billedskærerarbejde dækkede det meste af agterstævnen på postfærgen »Freja«, bygget af B & W 1895 for DSB og sat ind på ruten Korsør–Kiel. Tegningerne til ornamentet eksisterer ikke mere, men selve ornamentet er bevaret omend i meget skrøbelig stand. To

Ornament fra agterstævnen af postfærgen »Freja« bygget B & W 1895. Nylig erhvervet af Bangsbomuseet. Foto Kirsten Kyhl.

T.h.: Den russiske krydser »Bojarin« bygget B & W fotograferet før stabelafløbningen 1905. Foto B & W.



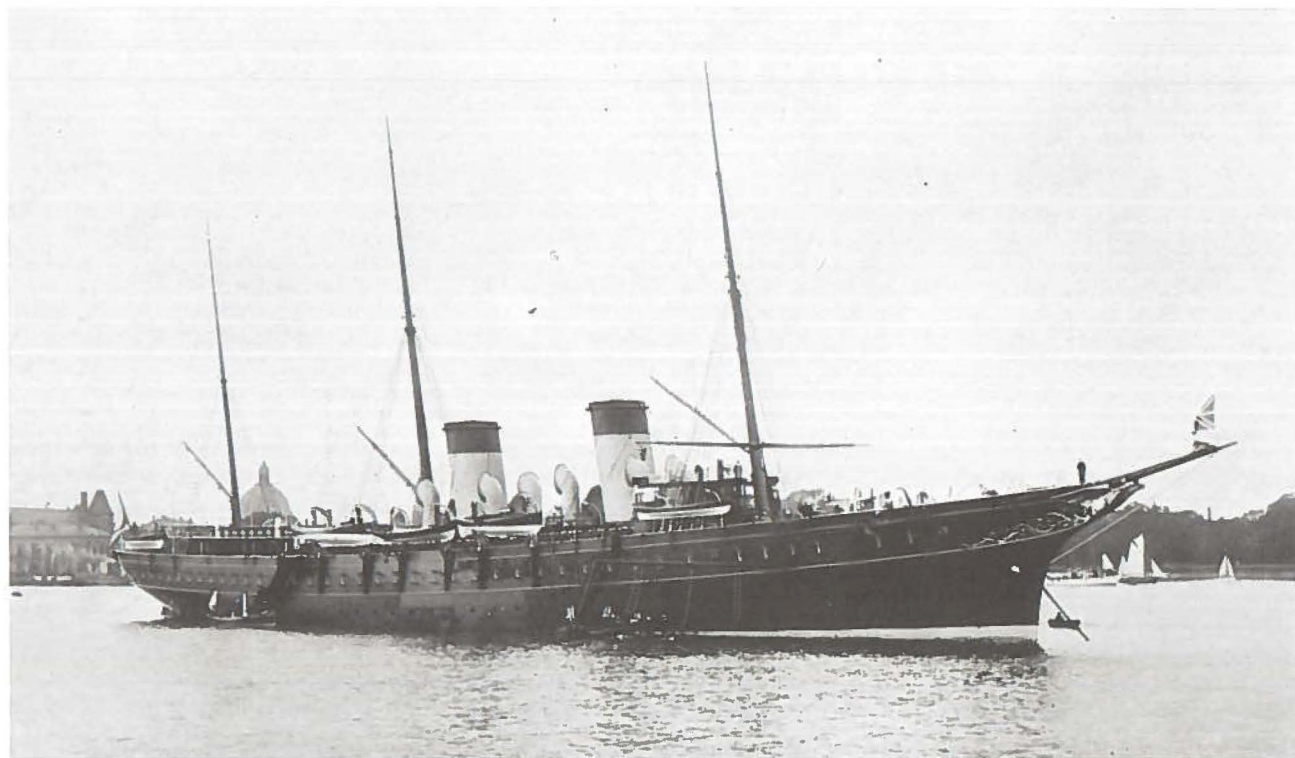


drager danner et bredt sammenslynget ornament. Under deres hoveder, der mødes midtfor agter, er et hvælvet skjold med det danske rigsvåben. Yderst til hver side støtter en mytologisk kvindefigur sig mod en skællet krop. Kvinden til venstre spinder på sin håndten. Hun må være norne. Kvindefiguren til højre er for ødelagt til at kunne bestemmes. Løse dele fra decorationen er et skjold og en lur. Dette og et lignende emblem sad på hver sin side af den rette stævn. Det store ornament stod i en privat have på Skagen, men blev i 1976 købt af Bangsbomuseet, Frederikshavn. Ortmann konstruerede også flere færger for DSB, så mon ikke »Freja«s ornamentering, en forbavsende rig udsmykning på et rationelt konstrueret jernskrog, skylder Ortmann sin tilblivelse.

I provinsen var det efterhånden blevet et særsyn, at man satte figur på skibene, men krøller og rankeslyng og pyntelige navnebrædder satte man stadig pris på. Endnu i 1902 satte man dog i Odense en gallionsfigur på en nybygning. Det var en brogetmalet kvindelig helfigur på tremastet bramsejlskonnert »Rise« af Marstal, bygget i Odense 1902. Denne figur kan være skåret af skibsbygmester Peter Lind-Hansen, født 1861. Han var formand på broderen N. F. Hansens værft i Odense. Ved hans død 1947 kunne man læse: »Peter Lind-Hansen var en habil billedskærer, og som bibeskæftigelse udskar han de fine og sirlige gallionsfigurer og allegorier til forsiring af skibenes stævn og agterspejl, hertil kommer smukt udførte navnebrædder og lignende.«⁶⁷

Endnu skulle der i vort eget århundrede sættes figur på kongefamiliens fartøjer, på skoleskibene, på Grønlandske Handels skibe og enkelte andre, men den danske gallionsfigurs epoke var efter tre hundrede år forbi.

*Den russiske kejseryacht
„Standart“ bygget B & W
1895. Foto B & W.*



Det nye kongeskib, der som det gamle skulle bære navnet »Dannebrog«, blev bygget på Orlogsværftet 1931 som et motorskib; af ydre har skibet form som en lystyacht og de to master kan føre støttesejl. På den stærkt fremskudte bov løber fra hver side en forgyldt løvværksranke sammen i et gallionsornament, en krølle under en krone. Billedskærer Emil Clemmensen skar det syv meter lange og op til 1.35 m brede ornament i teaktræ. Derefter blev det forgyldt. Under hækken agter blev anbragt et rigsvåben med krone flankeret af to skrålagte dannebrogspaner på stang. Også fra agterstævnen fortsætter forgyldte rankeslyng henad begge skibssider.

Det første danske skoleskib for vordende søfolk i koffardiflåden var fuldskibet »Georg Stage« (I) søsat 1882. Skibets bygning og drift blev bekostet af skibsrederen C. F. Stage og det blev opkaldt efter rederens søn, der døde 23 år gammel. Skibets gallionsfigur var et portræthoved af den unge Georg Stage. Det var oprindeligt skåret i træ, men da eleverne var slemme til at snitte i det med deres lommeknive, blev hovedet erstattet af en bronzefastbøjning. Det var tilstrækkelig robust til i 1934 at blive flyttet over på det nye »Georg Stage« (II). Den kendte amerikanske søfartsskribent Alan Villiers købte den gamle »Georg Stage« og omdøbte den til »Joseph Conrad«, opkaldt efter den polskfødte forfatter. Conrads portræthoved, tegnet og skåret på turen over Atlanten af den amerikanske designer Bruce Rogers, blev nu anbragt foran stævnen som gallionsfigur.⁶⁸

Biskop Absalon, byen Københavns grundlægger, var gallionsfigur på skoleskibet, femmastet bark »København«.
Foto Allen Photo.

Østasiatisk Kompagnis skoleskib, femmastet bark »København« blev

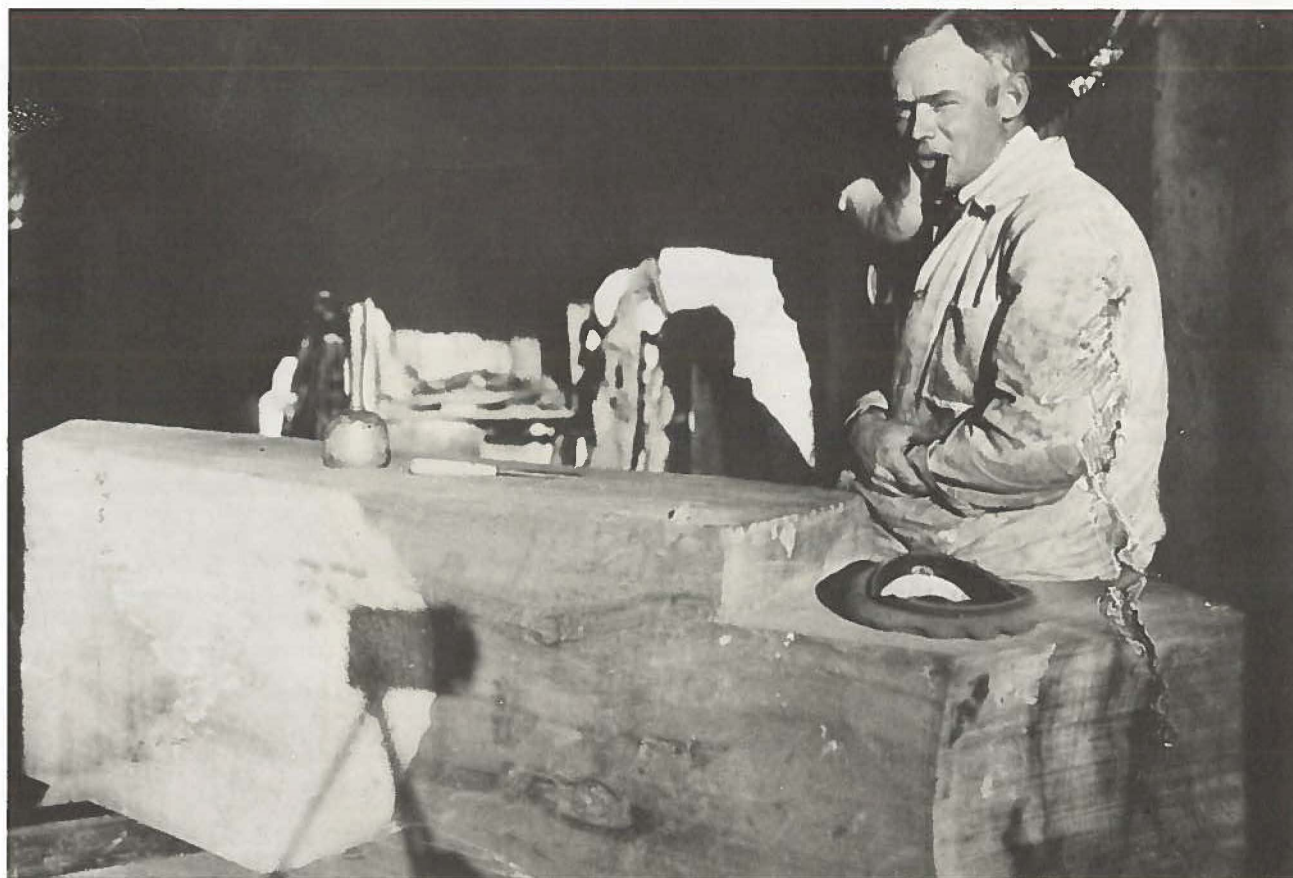
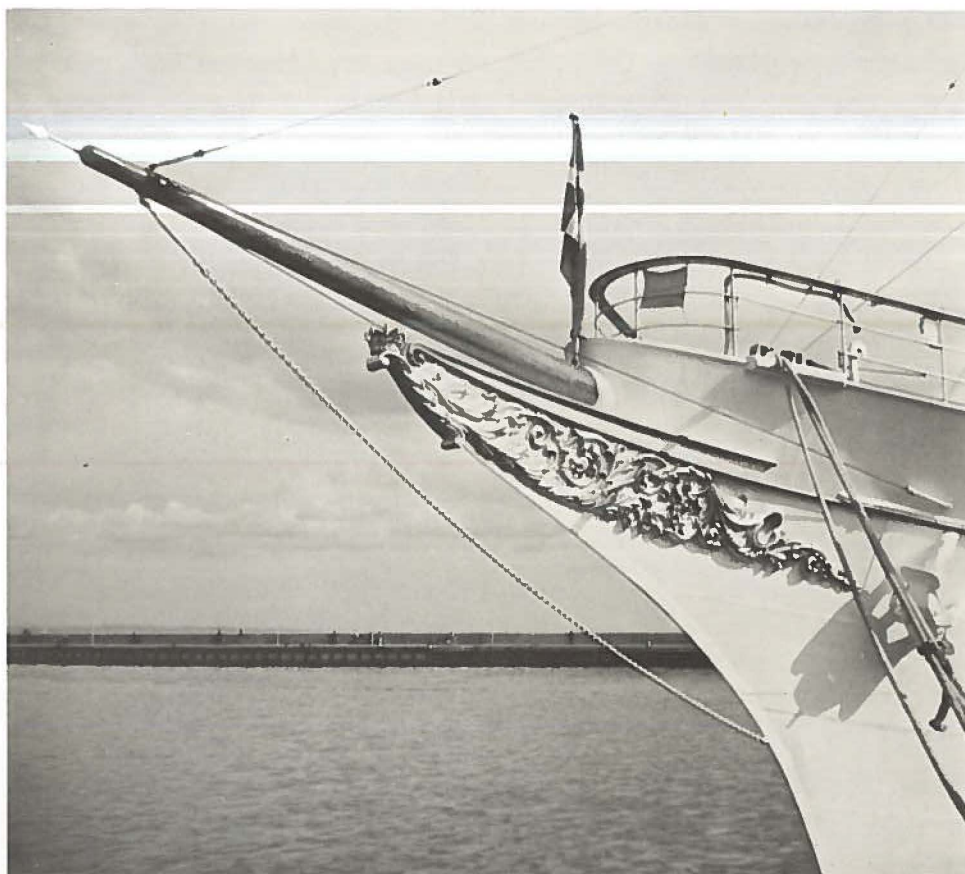




*Neptun, gallionsfigur på
statsskoleskibet „Danmark“
1933. Figuren fotograferet
på Helsingør værft i 1973,
hvor den blev restaureret og
opfyldt.
Foto Erik Dannesboe.*

*Gallionskrølle og løvværk
under krone på kongeskibet
„Dannebrog“, bygget 1931.
Foto Ole Crumlin-Pedersen.*

*Billedskæreren A. Syberg
Bang fotograferet inden han
gik igang med at hugge
Neptunfiguren til skole-
skibet „Danmark“ ud af
den store træblok. Affot.
efter ældre billede.
Handels- og Søfartsmuseet.*



herostratisk berømt efter sin bortebliken i Sydatlanten ved juletid 1928. Ved skibets forlis omkom 60 mand. Skibet, der blev leveret fra Ramage & Fergusons værft i Leith 1921, blev påbegyndt i Glasgow 1913, men på grund af krigen blev nybygningen aldrig overtaget af den danske stat. En avisartikel fra 1915 fortæller at Ø. K. for tiden har et 5 mastet skoleskib under bygning i Glasgow. . »At dette skoleskib smykket med en gallionsfigur af biskop Absalon er næsten selvfølgelig. Figuren, der vejer ca. 3000 kg. er modelleret af billedhugger Carl J. Bonnesen, og billedhugger Emil Hansen har udarbejdet den i fuld størrelse i teaktræ.« Daværende 1. styrmand, senere kaptajn, Mortensen har fortalt at Bonnesens model var i 2/3 størrelse af den færdige figur, og at kompagniet fra sine plantager i Siam havde udvalgt en velegnet teaktræsblok, vistnok rodtræ.⁶⁹ Bonnesens forarbejde i gips, nu på Handels- og Søfartsmuseet, viser Absalon i ringbrynje med tilhørende hætte og lang kappe. Han holder et skjold foran sig. Gipsfigurens samlede længde er 2 meter.

Den danske stat fik i 1933 bygget et skoleskib »Danmark« på skibsværftet i Nakskov. Det var et tremastet fuldskib som »Georg Stage« og som dette ikke lastførende. Skroget var af stål og gallionsfiguren, en halvfigur af Neptun med trefork, blæretang i håret og et konkyliehorn til at blæse i, blev skåret af A. Syberg Bang, der også udførte to 4-5 meter lange rankeslyng til boven samt en kurvehankebue og en krone til skoleskibets hæk. Figuren blev efter en skitse i mindre målestok skåret i redwood, en amerikansk fyr, der ikke slår revner. En skibsbygger huggede figuren til i ryggen, så den kunne slutte til stålskroget. Figur og ornamenter blev forgyldt.

A. Syberg Bang er født i Svendborg 1893, hvor han blev udlært som billedskærer. I 1916 slog han sig ned i Nakskov, hvor han gennem skibsbygmester Richard Rasmussen, der stammede fra Thurø, fik arbejde med skæring af skibsornamenter.

Syberg Bang er stolt af sin Neptun, men undskylder treforkens stilling: »Treforken skulle Neptun have holdt naturligt ud fra kroppen, men skibets kaptajn satte sig imod det, det ville være livsfarligt for eleverne, når de var forude for at bjerge forsejl. Derfor holder han treforken lidt akavet ind mod kroppen.«⁷⁰

På den Kgl. Grønlandske Handels fartøjer havde man gennem 1800 årene haft mange smukke og forskelligartede gallionsfigurer og ornamenter for stævn og hæk. Almindelig for skibene var en dekoration agter med bogstaverne GH i et felt omgivet af udskårne ranker og en krone øverst. Også Grønlands våben, den hvide bjørn, blev ofte brugt som emblem og i senere tid som bovmærke. Et forholdsvis stort antal af Handelens skibe fik en for træskibe usædvanlig lang levetid. Derfor er så mange af skibenes ornamenter bevaret. Omtalt er allerede de tre gallionsfigurer på Handels- og Søfartsmuseet og hvalfisken i Svendborg. Briggen »Constance« bygget i Flensborg 1856 gik i uafbrudt fart på Grønland fra 1857 til 1903. Først i 1936 blev skibet ophugget i Torekov og ved denne



Det sidste større gallionsornament, der er udført i Danmark, er den flakte ørn til Gdynia-Sydamerika-linjens skib »Chobry« søsat i Nakskov 1939. Handels- og Søfartsmuseet.

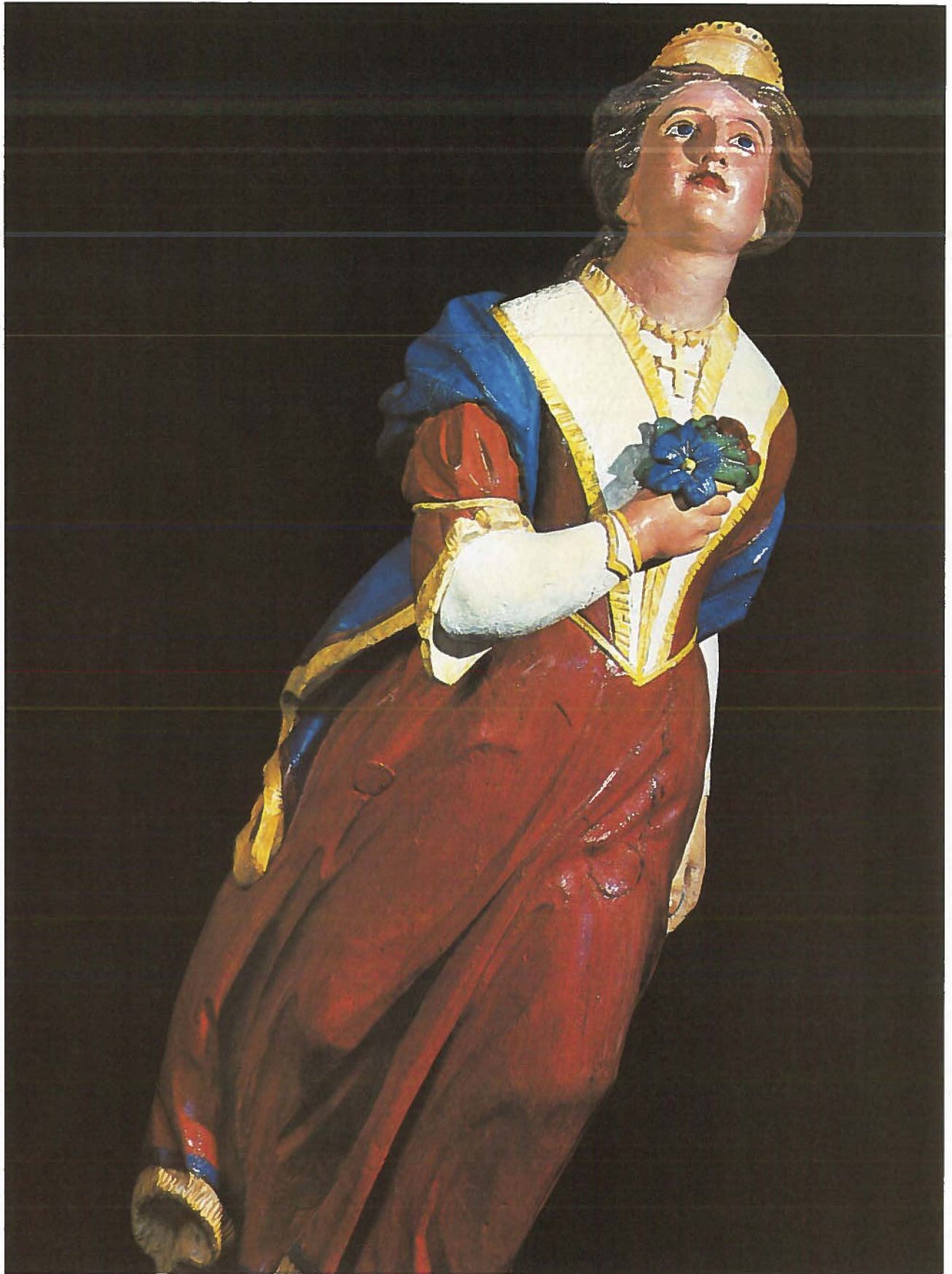
lejlighed kom gallions- og hækornamenterne til Hallands Museum i Halmstad. Gallionsornamentet er en krølle over et skjold med initialerne KGH. Det er skåret i eg og fyr og måler 1.35 m i længden. Hækornamentet med bogstaverne GH har bladranke og krone som beskrevet i det foregående.⁷¹

S/S »Hans Egede« blev som det første grønlandsskib bygget af stål. Man vovede at prøve dette bygningsmateriale, da skibet kun var beregnet til fart på Vestgrønland, hvor man ikke, som det er tilfældet ved Østgrønland, bestandig må kæmpe mod storisen. »Hans Egede« blev søsat hos B & W 1905. Det store stævnormament var krølle og skjold indrammet af et meget rigt og fyldigt løvværk.

Grønlandske Handels næste dampskib »Gertrud Rask« blev på grund af krigen først søsat 1923 på Nakskov Skibsværft. Man overtog efter et falleret partrederi en firemastet skonnert på bedding. Da dette skib skulle besejle østkystens kolonier skulle skroget være af træ, forstærket til issejlad. Der var så meget træ i det, at man sagde, det var lastet fra starten.



Gallionsfigur fra ukendt skib o. 1850–60. Købstadsmuseet, Den Gamle By. Foto Hans Guldbrandsen.



Helfigur fra barkskibet »Hoppet« af Raumo, strandet ved Blåvand i juni 1877. Blåvand Museum. Foto Hans Gulbrandsen.

Gallionsfiguren skulle forestille Hans Egedes hustru Gertrud Rask, og arbejdet blev overdraget A. Syberg Bang. På grund af skrogets særlige konstruktion blev figuren skåret i selve egetræsstævnen, mens skibet stod på bedding; kun til armene, der var foldet foran brystet, blev et stykke træ boltet på i hver side. Billedskæreren mindes, at det var et langsommeligt og strengt arbejde. Nogle dage var der rimfrost på gangbrædderne. Figuren, der var i lidt over legemsstørrelse, rejste sig i en blomsterkalk. Det skulle være en portrætfigur, så Syberg Bang arbejdede efter et fotografi af det kendte portræt. Hun havde kjole med lange ærmer og en rund kyse med rynkekant om hovedet. Figuren blev malet hvid. Under 2. verdenskrig måtte skibet blive i Grønland og derfra hente forsyninger til landet fra Amerika. Først på året 1942 strandede »Gertrud Rask« på Nordamerikas kyst og blev slået til vrage. Besætningen blev reddet.

Til Gdynia–Sydamerikalinien blev 1939 i Nakskov søsat passager- og fragtmotorskibet »Chobry«. Skibet blev meget smukt og kostbart udstyret, der manglede end ikke et katolsk kapel. Nybygningens bovfigur skulle være den polske flakte ørn. Syberg Bang skar træmodellen til den flade figur, den målte cirka 1.30 m fra vingespids til vingespids og var lige så høj. Fuglen blev støbt i stål og boltet til skroget, der var malet meget lyst. Denne ørn til det polske udvandrerskib turde være det sidste større gallionsornament, der er blevet udført i Danmark. I sin udformning danner det overgangen mellem gallionsfigur og bovmærke.

I Norge har rederiet Fred. Olsen, Oslo, siden 1936 ladet et halvt hundrede skibe forsyne med figurer, der har relation til skibets navn, modelleret af unge norske kunstnere.

Tradition

I sin eventyrfortælling Peter og Rosa har Karen Blixen indlagt endnu en lille historie, der ligesom hovedfortællingen udspiller sig omkring Helsingør:

En skipper opkaldte sit skib efter sin kone. Han lod gallionsfiguren smukt udskære, så den lignede hende, og det udslagne hår forgyldte. Konen var dog skinsyg på både fartøj og figur, og værre blev det, da manden lod to store blå ædelstene sætte ind i gallionsfigurens ansigt som et par øjne.

Konen mente, at han hellere kunne have givet dem til hende til et par ørenringe, og en dag manden var i skipperforeningen, fik hun en glarmester i Helsingør til at tage ædelstenene ud og sætte to stykker blå glas ind i stedet.

Manden opdagede intet, han sejlede til Portugal, men han og skibet kom ikke tilbage. »I stedet fik skipperkone brev fra konsulen i Portugal, som fortalte hende, at skibet var gået under med mand og mus. Og det mest forunderlige var, skrev konsulen, at skibet ved højlys dag var løbet lige på en klippe, der stak langt op af søen⁷².«

Som så ofte i sit forfatterskab har Karen Blixen her grebet og fastholdt et element i folketroen. Her er det skibets øjne, der ser gennem uvejre, søer og nattemørke, og som fører skibet og dets besætning sikkert i havn. Over hele jorden er øjne blevet malet på skibets bov, og skikken kendes endnu fra Middelhavsegnene og Østen, selvom dens betydning vel nok må være svækket, og øjnene mere kan regnes for at være ornamenter.

Fra gammel tid har gallionsfiguren symboliseret skibets sjæl, denne uådgribelige sjæl, som helst skulle stå på god fod med de naturkræfter, hvis luner betød liv eller død for søfolkene. Det var derfor ikke alene gallionsfigurerne værdi som udskårne træskulpturer, der gjorde at de blev behandlet med omhu og veneration.

Gennem 1800 årene er gallionsfigurens historie i Danmark nøje forbundet med landets situation og stemningen i befolkningen. Var landets sikkerhed truet eller havde man lidt nederlag, da gav den påfølgende nationale rejsning sig også udtryk i skibenes kunstneriske udsmykning. Havde landet, byen eller den enkelte reder fremgang, skete det samme: flere skibe fik figur eller større ornamenter, bedre kunstnere blev valgt til at udføre dem, og nye typer blev skabt efter den øjeblikkelige stemning.

I det daglige synes danske søfolk og redere at have haft et nøgternt forhold til skibenes gallionsfigurer. Folkemindeforskerne her har i modsætning til udenlandske kolleger ikke en eneste optegnet tradition om gallionsfigurer i deres arkiver. Der kendes ingen historier om gallionsfigurer, der blev malet om for at udtrykke harme eller sorg. Ingen figurer har krævet et offer eller særlige indvielsesritualer. Forelskelse i en gallionsfigur har man heller ikke hørt om. Når mandskabet efter traditionen

skal have malet en guldring om fingeren på Fortuna i 1892, synes der kun at have været tale om en spøg.

En enkeltstående nyere beretning siger om den kvindelige gallionsfigur, der holder et par roser i hånden, at hun er solidarisk med søfolkene og sladrer ikke. Alt er foregået »sub rosa« (= under rosen) og derfor skjult.⁷³

I sejskibstidens sidste årtier indtraf en svækkelse af den århundredgamle forbindelse mellem gallionsfiguren og skibets navn. Mange følte ikke mere en identitet mellem skibets navn og gallionsfiguren, figuren var ikke mere eet med skibet. Fartøjer indkøbt fra udlandet med figurer, der svarede til skibets navn, døbte man om uden at ændre eller fjerne figuren. Skonnert »Prince Alfred« med mandlig helfigur kom til at hedde »Ella«, og bark »Belle of Lagos« med kvindelig figur, – man tænker sig en dejlig sort pige, skønheden fra Lagos, havnebyen i Nigeria – blev på Fanø omdøbt til »Hans«.

Navnet valgtes af praktiske hensyn, familiemæssige eller økonomiske; tilbage stod gallionsfiguren som bærer af en folkelig tradition, der har rødder tilbage i forhistorisk tid. »Gallionen blev betragtet som en lykkebringer, hvorfra der udgik strålinger til hele skibet og dets besætning. Hvis en af søfolkene tillod sig at tiltale gallionen på en ufin måde, blev han straks sat på plads af sine kammerater, – gallionen var betydningsfuld, og man følte at alles velfærd afhang af det gode forhold til de gådefulde magter, som gallionen symboliserede.«⁷⁴ Sådan skrev så sent som i 1962 en efterkommer af en af Fanøs kendte sømandsslægter, hvor man inden for mands minde har haft skibe og gallionsfigurer, som man har holdt i ære.

Noter

Forkortelser:

RA = Rigsarkivet

H&S = Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Brewington m.fl. se litteraturliste

Tal i kursiv angiver sidetal for illustration

01 Norton, 18, 21.

- 1 Aymar, 169. Vasco da Gama ledede i 1498 en ekspedition, der fandt søvejen til Indien. Hans eget skib bar en gallionsfigur af englen Gabriel.
- 2 Mariner's Mirror III, 161.
- 3 Træsnit i Hamelmann's Oldenburgische Cronica. Kopi H&S SR 800:68.
- 4 Skulpturerne från regalskeppet Wasa. Rigt illustreret artikel af Sten Karling i Sjöhistorisk Årsbok, Stlm. 1957-58, 11-43. Regalskeppet Wasa, udstillingskatalog 1963, 19-22.
- 5 RA. Indkomne sager til krigskancelliet 1675, deliberationes nr. 14, journal på Prins Georg d. 23/9 1675.
- 6 Lind, 306, 323.
- 7 Tidsskrift for Søvæsen 1895, 301, 350.
- 8 Holck, 15.
- 9 J. O. Bro-Jørgensen: Svendborg Købstads historie I, 2. halvbd., Svendborg 1960, 279.
- 10 Tegning af V. de Velde i Svenska Flotans Historia I, 283.
- 11 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. A nr. 931. Arkiv 4, 1974, 213.
- 12 Vraget bjerget af Sjöhistoriska Museet, Stockholm, 1964. Løvefiguren er herfra deponeret på Orlogsmuseet, København.
- 13 = 14, s. 21. RA. Admiralitetets kgl. resolutioner 1692, forslag af 20/4 1692.
- 14 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. G 2901, a la grecquen fremgår ikke af tegningen, i stedet er et muslingeskalsornament.
- 15 RA. Søetatens kort- og tegningssamling. Fabriksmesterens arkiv, pakke nr. 77. Stavemåde og tegnsætning nænsomt normaliseret.
- 16 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des G 2923-24.
- 17 Manuskript (kopi) H&S K 3441.
- 18 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. B 72.
- 19 Cit. efter Schultz I, 47.
- 20 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. C 105. Stavemåden let normaliseret.
- 21 Cit. efter Schultz I, 48.
- 22 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. B 77 i, 196.
- 23 Cit. efter Schultz I, 84.
- 24 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. G 2989.
- 25 H&S 102-120: 45. Teksten på omslaget synes skrevet af heftets senere ejer, maleren Frits Nordahl Grove (1822-85), hvis moder var født Willestrup.
- 26 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. G 2988, des. C 403 a, b, c (farvelagt tegning) samt tegning i Kobberstiksamlingen, Statens Museum for Kunst, Td. 521, 75, ill.
- 27 J. Lehmann: Jacob Holm. Kbh. 1944, 162.
- 28 H&S 392-393:63.
- 29 Kronik i Berlingske Aftenavis 8.8.1940 af G. Kamban: Thorvaldsen - Fader og Søn.
- 30 RA. Holmens Chef. Hovedrulle over Holmens faste stok.
- 31 Tidsskrift for Søvæsen 1856, 202, 1857, 320.
- 32 Tidsskrift for Søvæsen 1859, 1-9.
- 33 H&S årbog 1969, 137. Farvelagt tegning H&S.
- 34 H. Szymanski: Der Ever der Niederelbe. Lübeck 1932, 174.
- 35 E. P. og A. W. Bonnesens tegningsarkiv skænket til H&S 1917. De i teksten omtalte ornamenttegninger har numrene K 1419 - K 1427, gallionsfigurskitserne K 1425 a-h.
- 36 Historiske Meddelelser om København. 1. rk., bd. 5, 127-140.
- 37 Fra materialet indsamlet til Weilbachs Kunstnerleksikon, Statens Museum for Kunst.
- 38 Mogens Lebech: Hjejlen. Kbh. 1961, 87 f.

- 39 = 37.
- 40 Maria Cornetts breve. Sønderjyske Årbøger 1964, 147–163.
- 41 Søfartssamlingerne ved Svendborgsund, Troense, arkivnr. 4568.
- 42 Venligst meddelt af Fåborg Byarkiv.
- 43 J. Ring Andersen: En Mindebog. Skibsbygmester Jørgen Ring Andersen. Svendborg 1946, 66–67.
- 44 Efter oplysningerne i hovedskibsregistreringsprotokollen fremkommer en gennemsnitsprocent på ca. 7,5. Ved en sammenligning med det kendte billedmateriale kan procenten forhøjes til 8.
- 45 Brewington, 118–119, fig. 113 og 114. Pinckney, 151 f.
- 46 Tidligere i Morgenstern Museet, Bremerhaven. Altonaer Museum: Galionsfiguren, nr. 45.
- 47 Ved restaurering er kugle, hale og højre ben fornyet.
- 48 Brewington, 88–89.
- 49 H&S årbog 1947, 108–109.
- 50 Hallén 104–105. Skal efter forfatterens oplysninger stamme fra firemastet bark "Pegasus" af Liverpool strandet i Ålandshavet 1912.
- 51 Laughton, 93.
- 52 Sønderjyske Årbøger 1943, 2. halvbd., 173.
- 53 Ahrens & Rittmeister, 53.
- 54 F. Holm Petersen: Fanø sejlskibe, 1956, 218–219 m. ill.
- 55 Åge Petersen: En middelfarter og hans skibe. Middelfart 1964, 7–8.
- 56 F. Holm-Petersen og Kaj Lund: Skibe og søfolk fra Svendborgsund, 1963, 163–164.
- 57 Bangsbomuseet, Frederikshavn, inv. nr. 12.485:1967 og 859:1953.
- 58 Købstadsmuseet Den gamle By, Århus, inv. nr. 234:36 og Bangsbomuseet nr. 11.608, ill. s. 174.
- 59 H&S 768:73. Hører til museets ældste, uoplyste bestand.
- 60 Altonaer Museum: Galionsfiguren, nr. 30 m. ill.
- 61 Åbenrå Museum nr. 121. Skibet bygget for S. C. Sieben, Hamborg.
- 62 Dagbog fra en Rejse i Vendsyssel og Thy, folkeudg. 1909, bd. 4, 222, 223, 288, 325.
- 63 Konstruktionstegninger og regnskabsbøger fra Helsingør Jernskibsværft nu overdraget H&S.
- 64 Fra Sejl til Diesel I, 499–502.
- 65 Fra Sejl til Diesel I, 498–99, 506.
- 66 Tidsskriftet Vikingen 1945, hft. 3, 3–4.
- 67 P. A. Gruelund i Fyns Venstreblad 18.5.1947.
- 68 Pinckney, 166–167.
- 69 Meddelt af V. Møller-Pedersen, Randers, 1974.
- 70 Meddelt af A. Syberg Bang, Nakskov, 1976.
- 71 Bjerring, 89–90 m. ill.
- 72 Vinter-Eventyr, 1942.
- 73 Meddelt af Knud Brinch-Fischer, Esbjerg, 1974, (†).
- 74 Kronik af Anna Sonnichsen i Vestkysten 20.8.1962.

For hjælp til tidsbestemmelse af gallionsfigurer efter hår- og dragtmode takker jeg museumsinspektør Hanne Frøsig Dalgård, Nationalmuseet.

Index

- Abildgaard, Nicolai, maler, 37.
Abrahamsen, Søren, skibsbygm., 118.
Abrahams offer, 14.
Absalon, biskop, gal. fig., 180, 189.
Adeler, Cort, flådechef, 12–13.
Agterspejlsornam., 9, 11, 12–13, 21, 30–31, 35, 36, 39, 40, 42, 50, 57, 60, 64, 66, 80, 87, 90–91, 147.
Altona, 82.
Altonaer Museum, 78, 82, 141, 145, 162.
Amerikanske skibe og skibsornamenter, 131, 132.
Amfitrite, gal. fig., 35.
Amor, gal. fig., 102.
Ancher, billedskærer, 127.
Ankerklyds, ornamenteret, 89.
Andersen, H. C., digter, 56.
Andersen, Jørgen Ring, skibsbygm., 106, 111–112, 118.
Andersen, junior, 123, 124.
Andersen, L. E., hotelejer, 168.
Andrea, A. Fr., skibsfører, 100.
Asgeirsson, Asgeir, grosserer.
Asgeirsson, Sigridur Lovisa, 106, 109.
Atalante, gal. fig., 169.
Athena (Minerva), gal. fig., 27, 85.
Bager, skibsbygm., 118.
Bandholm, 147.
Bang, A. Syberg, billedskærer, 191–192, 196.
Bangsbomuseet, 18, 119, 135, 151, 156, 157, 160, 161, 164, 166, 174, 176.
Barnefigur, 95, 96–97, 161–162, 169.
Baumann, Elisabeth Jerichau, 143.
Baumgarten & Burmeister, 98.
Bech, S. M., skibsbygm., 125.
Bech, S. P., skibsbygm., 117.
Bellamy, John, am. billedskærer, 132.
Bellona, gal. fig., 53, 62–63.
Benzon, E. C., skibsbygm., 97.
Bergen, 45.
Bibel, gal. fig., 128.
Bikube, træornament, 127–128.
Biskop, gal. fig., 166.
Bissen, H. W., billedhgr. 51, 53.
Bjørn, gal. fig., 28, 29.
Bjørn, Ulrik, billedskærer, 73.
Blankenese, 44, 126.
Blixen, Karen, forfatter, 197.
Blomster som skibsornamenter, 36, 39.
Blåvand Museum, 195.
Boas, Sophus E., skibsbygm., 117.
Bojesen, Oscar, maler, 169.
Bonnesen, Carl J., billedhgr., 192.
Bonnesen, E. P., skibsbygm., 83–87, 88–91, 117, 118, 134.
Bornholm, skibsbyggeri på, 90–92, 117, 122, 123, 125.
Bornholms Museum, 115, 121, 128, 161, 176, 177, 180.
Brandbombe, gal. fig., 29.
Brandt, P., skibsbygm., 141.
Britisk Museum, 7.
Broberg, Chr. & Son, 141.
Brokman, Ditlev Anthon, billedhgr., 50.
Bruhn, Jørgen, reder, 145.
Bruun, Erik, reder, 84.
Bryde, islandsk købmd., 133.
Burmeister & Wain, 132, 186.
Caprani, I., fotograf, 99.
Ceres, gal. fig., 102, 104.
Christian den Fjerde, 9, 15.
Christian den Niende, gal. fig., 111, 147–148.
Christian den Ottende, gal. fig., 68, 77, 89.
Clemmensen, Emil, billedskærer, 189.
Cornett, sejlmasker, 100.
Cornett, Ingeborg.
Cornett, Maria.
Cupido, gal. fig., 54.
Cybele, gal. fig., 78, 82.
Dahlerup, Vilhelm, arkitekt, 73.
Dannebrogsskjold, 123–124.
Delfin, gal. fig. og skibsornament, se også fisk og hvalfisk, 19, 35, 40, 42, 130.
Den Gamle By, 150, 154, 158, 179, 194.
Dessauer, J. F., reder, 185.
Diana, gal. fig., 79, 81.
Drage, gal. fig., 131.
Dobbeltfigur, 42, 93, 96, 159, 161.
Dreyer, C. C. A., skibsbygm., 182.
Dreyer, Ernst, skibsbygm., 78, 82, 140–141, 145, 146.

- Dreyer, J. C. D., 82.
Dronning Caroline Amalie, gal. fig., 147.
Dronning Dagmar, gal. fig., 70, 73.
Dronning Louise, gal. fig., 147.
Dronning Marie, gal. fig., 59, 61.
Dyreborg, Rasmus, skibsbygm., 89, 117.
Eckersberg, C. W., maler, 49–54, 61, 83, 125.
Elben, skibsornamenter ved, 76, 127.
Elefant, gal. fig. og skibsornament, 10–11, 21, 26.
Ellertsen, Baltasar, billedhgr., 15.
Engelske skibe og skibsornamenter, 10, 119, 128, 144–145, 146, 169, 176, 182, 184.
Eskildsen, Erich, skibsbygm., 47.
Eskildsen, Eskild, skibsbygm., 30.
Fabricius, færgemand, 116.
Falk, gal. fig., 133–134.
Fanebærere, gal. fig., 62, 92.
Fanø, 104, 182, 183.
Fanø, skibsbyggeri på, 118, 127, 131, 159, 186.
Figurgrupper på gallioner, 12, 15, 27, 27.
Fisk, gal. fig. og skibsornament, 14, 129, 131.
Flensborg, 76, 80, 81, 82.
Flådestation København, Holmen, 59, 60, 62–64, 68–73.
Fog, R. G. reder, 102.
Folkevandringstiden, 7.
Fortuna, gal. fig., 61, 111–112, 138.
"Frau von Flensburg", gal. fig., 81, 82.
Frederik den Syvende, gal. fig., 147.
Frederik den Tredie, 9.
Frederiksborg Slot, 12–13.
Freja, gal. fig., 52, 102, stævnefigur 186.
Frode Fredegod, gal. fig., 92.
Færøerne, 133.
Føhr, 19, 46.
Fønix, gal. fig., 31.
Fåborg, 108–110.
Fåborg, skibsbyggeri i, 89, 107, 117, 182.
Gallion, 8, 10.
Gama, Vasco da, 8.
Gaunø, 9, 11.
Gebhardt, snedkermester, 82.
Gefion, gal. fig., 61, 65.
Genius, vinget, gal. fig., 27, 84.
Gerner, Henrik, fabriksmester, 30, 33, 35, 36.
Gertrud Rask, gal. fig., 193, 196.
Gianelli, P. L., billedhgr., 40–41.
Goldschmidt, Aron Meir, forfatter, 168.
Gattorp Slot, 65.
Graff, Chr., skibsbygm., 127, 159.
Grønlandske Handel, Kgl., 102, 118, 130, 136, 140, 192–193, 196.
Götaverken, 111.
Hakkebord, -bræt, 14, 85–87, 176.
Hallands Museum, 136, 183, 193.
Hamburg, 185.
Handels- og Søfartsmuseet, 7, 16, 17, 19, 33, 34, 35, 37, 38, 43–45, 48, 53, 54, 55, 57, 71, 75, 77, 84–85, 86–87, 89–92, 93–95, 97–99, 101, 103, 104–105, 107, 109, 110, 113, 114, 120, 122, 125, 126, 131, 139, 142, 143, 147, 149, 155, 159, 163, 170–173, 175, 176, 184–185, 191, 193.
Hansen, Emil, billedhgr., 192.
Hansen, Hans Lind, skibsbygm., 118.
Hansen, H. F., skibsbygm., 132.
Harpe, gal. fig., 127.
Haubits, gal. fig., 28, 29.
Havfrue, gal. fig. og skibsornam., 21, 49, 89, 118, 137–138.
Havhest, 43, 85.
Havmand, 40.
Hebe, gal. fig., 168–169.
Hæring, P. F., grosserer, 89, 90–92.
Heimdal, gal. fig., 55, 69–70.
Helgoland, 72.
Helsingør, 7.
Helsingør Bumuseum, 19.
Helsingør, skibsbyggeri i, 117.
Helt, Johan Peder, billedhgr., 50.
Henriksen, konstruktør, 84.
Heraldiske våben som skibsornamenter, 27, 32, 147.
Hermes, se Mercur.
Hest, gal. fig., 28, 29.
Hetsch, G. F., ornamenttegner, 52, 54.
Hjejle, gal. fig., 96, 98.
Hobro, 123–124.
Hohlenberg, H., fabriksmester, 35–37, 39.
Holger Danske, gal. fig., 56.
Holm, Jacob, grosserer, 41, 82–83.
Holm, Jacob Peter, billedhgr., 50.
Hukmand ell. rælingsbjælke, 19.
Hunde, skibsornam., 136.
Hvalfisk, gal. fig. og skibsornam., 15, 129–130.
Hvalros, 136.
Hvidbjørnen (den hvide bjørn), 32, 136–137.
Hakornament, 73, 80, 89, 98, 100, 115, 127–128.
Håbet, gal. fig., 34, 42.
Haakon Haakonsen, gal. fig., 169.
Inder, gal. fig., 119, 124, 144–145.
Indianer, gal. fig., 145–146, 115, 180.
Illum, H., skibsbygm., 100, 123.
Isbjørn, se Hvidbjørnen.
Island, 109, 133–134, 176.
Jardin, N. H., arkitekt, 27.
Javanaser, gal. fig., 146.
Jensen, C. J., skibsbygm., 104.
Judichær, Ole, skibskonstruktør, 15, 20–23.
Juel, Niels, admiral, 20.

- Juppiter på ornen, 37.
 Justitia, gal. fig., 21, 22–23.
 Jylland, gal. fig., 66, 72.
 Jæger, gal. fig., 42, 43, 47.
 Jørgensen, Fr. Chr., billedhgr.lærling, 97.
 Jørgensen, Jørgen, skibsfører, 106.
 Jørgensen, Lars, partreder, 106.
 Jørgensen, Peter, skibsbygm., 83–84.
 Kahl, Charles, reder, 164, 166.
 Karlskrona, 33.
 Kiel, 120.
 Kineser, gal. fig., 145, 169, 171.
 Klindtwordt, brdr., billedhuggere, 182.
 Klysner, J., skibsportrætmaler, 125.
 Knuthenborg, 147–148.
 Knöhr & Burchardt, 182, 185.
 Kondor, gal. fig., 132, 134.
 Konge som gallionsfigur, 68, 77, 88, 89, 147, 148.
 Instruktionstegninger, Flådens, 21–22.
 Korsør, skibsbyggeri i, 117, 125.
 Krabbe, F. M., fabriksmester, 28, 34.
 Kranbjælker, ornam. af, 19, 85, 141.
 Krohn, Victor, 95.
 "Krokodilleknæ", 75, 76–77.
 Krone, gal. ornam., 125–126, 191.
 Krone over dannebrogssflag, gal. ornam., 83, 125.
 Kruse, Jørgen, reder, 161.
 Krølle, gallionsornam., 15, 39, 48, 74, 75, 84, 119–122, 186, 191.
 Kugle, gal. ornam., 124–125.
 Kvinde med barn, gal. fig., 159.
 Kvinde med salmebog, gal. fig., 174.
 København, 77, 81.
 Københavns Bymuseum, 97, 111.
 København, skibsbyggeri i, 82–84, 106, 118.
 Kaas, F. C., Holmens chef, 32.
 Lagoni, Peter Fr., agent, 107–110.
 Larsen, J. J., grosserer, 109.
 Larsen, Lars, skibsbygm., 47.
 Larsen (Lauritzen), Tyge, billedhgr., 13, 15.
 Lemvig Museum, 133.
 "Lord Palmerston", gal. fig., 179–180.
 Lübeck, Marienkirche, 8.
 Løve gal. fig. og ornam. 8, 16–18, 19, 21, 29, 169, 171.
 Love, Jacob Hansen (& Søn) skibsbygn. 90, 117, 148.
 Løvehoveder, -masker, 19, 85, 118.
 Løvværk, 122.
 Magnus-Petersen, Julius tegner, 54–57, 69, 72, 146.
 Mandshoved, gal. fig. 28, 29.
 Marstal, skibsbyggeri i, 118.
 Meier, Jacob mægler, 182, 185.
 Mercur, gal. fig. og skibsornam., 21, 30, 31, 98, 100.
 Middelfart, skibsbyggeri i, 102, 104, 118, 146–147.
 Middelheus, J. H., købmand, 100.
 Midgårdsorm, del af gal. fig., 63, 69.
 Minnehaha, gal. fig., 143, 146.
 Mogensen, K. L., skibsfører, 107.
 Mohr & Kjær, 118.
 Moinichen, Claus, maler, 12–13.
 Mor Danmark, gal. fig., 142–144, 185.
 Mortensen, J., styrmd., 192.
 Museu de Marinka, Lissabon, 8.
 Møen, Henrik Julius, billedhgr., 51, 93–98.
 Møen, William Edelhardt, billedhgr., 97–114, 147, 148.
 "Møens Minde", 96, 98.
 Møller, C. R. Skibsbygm., 102, 118.
 Møller, H. J., skibsbygm., 147–148.
 Møller, Rasmus, skibsbygm., 117, 182.
 Møllerup, Chr. Jacobsen, billedhgr., 28–29.
 Mørch, Oluf, billedhgr. og skibsbygm., 16.
 Måge, gal. fig., 134.
 Najade, gal. fig., 138, 182.
 Napoleon, agterspejlsornament, 80.
 Navnebræt, 68, 147, 179, 181.
 Neptun, gal. fig., 21, 31, 60, 167, 168, 169, 190–192.
 Neuhof am Reiherstieg, Altona, 78, 82, 182.
 Niels Juel, gal. fig., 67, 72.
 Nissenhaus, Husum, 46.
 Nordlyset, gal. fig., 138–139.
 Normand, Jacob Jensen, modelbgr., 20.
 Nørne, skibsornament, 35, 186.
 Norske skibe og skibsornamenter, 15, 17, 29, 45, 128, 169, 179, 196.
 Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo, 102.
 Nykøbing Fl., skibsbyggeri i, 97.
 Nyborg, 117.
 Odense, skibsbyggeri i, 112, 118, 132.
 Officer, gal. fig., 165.
 Olsen, Fred, rederi, 196.
 Orlogsmuseet, 17, 20, 22, 59, 60–64, 69, 73.
 Ortmann, F. L. M., skibskonstruktør, 186, 188.
 Overflødhedshorn, gal. fig. og skibsornam., 30, 126–127.
 Pandoras æske, gal. fig., 37.
 Pegasus, 136.
 Petersen, Jacob, skibsportrætmaler, 84–85, 91, 92, 118, 138.
 Petersen, Jul. Magnus, se Magnus-Petersen, Julius.
 Petersen, Th. P., skibsbygm., 102.
 Pihl, konstruktør, 49–50.
 Pile, gal. ornam., 127.
 Pompejansk stil, skibsornamenter i, 40, 41.
 Popp & Michelsen, 116.

Poulsen, Hans, købmd., 16.
 Psyche, gal. fig., 97, 102, 104–105.
 Puget, Pierre, billedhgr., 10.
 Puggaard og Co., Hans, 100, 118, 146.
 Puggaard, Rudolf, 100.
 Puggaard, Signe, 100, 103.
 Rafael, gal. fig., 8.
 Ramage & Ferguson, 192.
 Rasmussen, H. J., skibstømrer, 111.
 Rasmussen, Richard, skibstømrer, 192.
 Rederfigur, 107, 110, 149, 151, 152, 154, 158, 168.
 Rederens søn, gal. fig., 110–111, 113, 162.
 Redtmer, Mårten, billedhgr., 9.
 Rheinländer, Oline, 114.
 Ridder i rustning, gal. fig., 34, 166.
 Rigsarkivet, 15, 17, 19, 21–37, 39–41, 50–52, 60–61, 64–65, 68.
 Rigsvåben med vildmænd, skibsornam., 89, 97.
 Ring Andersen, J., se Andersen, Jørgen Ring.
 Ringkøbing Museum, 152, 153, 175, 176, 179.
 Rogers, Bruce, am. designer, 189.
 Rohmann og Barfoed, 117, 136.
 Rollefigur, 164, 166.
 Romersk kriger, gal. fig., 183.
 Rørpind, 176, 180.
 Rorshovedfigur, 18–19, 175.
 Rosenborg, 20.
 Rudkøbing, skibsbyggeri i, 117.
 Rusland, 186–188.
 Rytter, gal. fig., 13, 20.
 Ræder, Ditlev, borgmester, 148.
 Sagnkonge, 32, 33, 88.
 Samson med løven, 19, 175.
 St. Croix, 45.
 Sass og Søner, 118.
 Schifter, Andreas, fabriksmester, 49–50, 56.
 Schröder, Aug., forfatter, 108.
 Schröder, billedskærer, 147.
 Sjöhistorisk Museum, Stockholm, 18, 136.
 Skagen-samlingen, 161, 168–169, 170–173.
 Skagens Fortidsminder, 58, 64, 169, 176.
 Skamstrup Kirke, 6.
 Skibe
 "Abelone", 172. "Acme", 131. "Adler", 132. "Agent Lagoni", 108, 110. "Aldebaron", 125. "Alexandra", 146. "Alexander", 124. "Alpha", 118. "Alvorligheden", 29. "Amor", 102. "Ane", 116. "Anita", 123. "Anthon", 122. "Antilope", 136. "Argus" (II), 132. "Aster", 103, 105. "Aurora", 16. "Aurorita", 125. "Belle of Lagos", 198. "Bellona", 53, 62–63. "Benedicte Knuth", 147. "Bennohen", 129. "Bienenkorb" 1860, 127. "Bienenkorb", 127–128, 137. "Birgitte Gøie", 180. "Bojarin", 132, 186–187. "Borgmester Ræder", 148. "Calcutta", 144–145. "Caledonia", 74. "Caravane", 145. "Caroline", 36, 39. "Ceres", 102, 104, 138. "C. E. Suhr", 149–150. "Charles Kahl", 165–166. "Chobry", 193, 196. "Christian den Ottende" H/S 1840, 77, 89. "Christian den Ottende" 1840, 65, 68. "Christiania", 22, 29. "Christianus Sextus", 24–25. "Christine", 183. "Cito", 130. "Codan", 120. "Cometen", 29. "Condor" 1861, 132, 134. "Condor" malet 1851, 132. "Constance", 192–193. "The Crescent", 176. "Dagmar", 22, 57, 70, 72–73. "Damerne", 42. "Danmark" skoleskibet, 190–192. "Danmark" 1871, 143. "Danmark" 1892, 185. "Danmark" 1861, 73. "Dannebrog" 1850, 62, 69. "Dannebrog" kongeskib 1879, 73. "Dannebrog" kongeskib 1931, 189, 191. "Dannebrog" malet 1851, 92. "Delphinen", 42. "Den Gloende", 29. "Den gode Hensigt", 41. "Den hvide Bjørn", 136. "Diana", 79. "Ditmarsken", 32. "Domingo Galari", 161. "Dorthea Frederikke", 125. "Dragen", 29. "Dristigheden", 28. "Dronning Louise", 147. "Dronning Lowise", 27. "Dronning Marie", 50–51, 59. "Earl of Shaftesbury", 148. "Edouard Suenson", 123. "Elefanten", 21, 26. "Elefanten" 1772, 29. "Elisabeth Maria", 45. "Elise", 122. "Ella", 198. "Else" 1919, 123–124. "Else" 1863, 182. "Emanuel", 76. "Enighed", 30. "Erna", 182. "Errøe", 147. "Falken", 133. "Familiens Haab", 127. "F. C. Sieben", 162. "Felix", 131. "Flora", 46. "Flyvende Fisk", 13. "Formica", 122. "Forskrækkelsen", 29. "Fortuna" 1825, 61. "Fortuna" 1892, 111–112, 114, 138. "Freia" 1819, 50, 52, 118. "Freia" 1868, 102. "Freja" 1895, 186, 188. "Frederica", 43. "Friderich", 9, 11, 18. "Fredericus Quintus", 27. "Frederik den Sjette" 1831, 63. "Frederik den Sjette" 1830, 83, 125. "Frederik den Syvende", 147. "Frederikke Louise", 121. "Friedenreich", 130. "Frode", 92. "Froken Elschen", 16. "Fyen" 1736, 18. "Fyen" 1882, 73. "Fylla" 1816, 22. "Fylla" 1848, 91. "Fædres Minde", 48. "Galathea", 51, 96, 118. "Gefion" 1843, 60–61, 65. "Geiser", 54, 64.

- "Georg Stage" (I), 189. "Georg Stage" (II), 189. "Gertrud Rask", 193, 196. "Gloriosa", 82. "Grevinde Knuth", 148. "Guldfaxe", 179. "Hans", 198. "Hans Egede", 193. "Hans Tavsen", 184. "Harmonic", 45. "Havfruen" 1707, 21. "Havfruen" 1789, 38, 41. "Havfruen" 1827, 49. "Havfruen" 1832, 137. "Havilah", 182. "Hebrides", 133. "Heimdal", 55, 56, 69, 71, 72. "Henrique Teodoro", 148. "Hermann", 127. "Hiawatha", 146. "Hindostan", 145. "Hirundo", 133. "Hjejlen", 96, 98. "Die Hoffnung", 76. "Hoppet", 195. "Hvalfisken", 129. "Hvidbjørnen", 136. "Hvide Ørn", 21. "Hyon", 141, 184-185. "Haabet" 1790, 42. "Haabet" 1830, 120. "Haakon Haakonsen", 169. "Inger", 129. "Insulaneren", 115, 180. "Iona", 184. "Java", 146. "Jens Wulff", 104, 107. "Johanna & Mathilda", 161. "Johanne", 132. "Johanne Marie", 100. "Johannes", 180. "Joseph Conrad", 189. "Justitia", 21, 22-23. "Jylland" 1739, 26, 32. "Jylland" 1860, 56, 66, 72. "Jørgen", 161. "Kiel", 30. "Killeena", 182. "Kronprinsesse Caroline", 146. "Kronprins Frederik" 1840, 89, 146. "Kronprins Frederik" 1784, 40. Kongechalup, Den hvide, 60. "Kongen af Danmark", 125. "København" skoleskibet, 189, 192. "König von Dänemark", 44. "Königin Caroline Amalie", 147. "Lancaster", 132. "Lars Jørgensen", 106, 108. "Latimer", 128. "Lille Alida", 171. "Little Susie", 161. "Livingstone", 148. "Lynetten", 129. "Lyra", 182. "Maella", 128. "Magdalene Sophie", 127. "Magniperb", 145. "Mandigheden", 28-29. "Maria", 77. "Melpomene", 140. "Mercurius", 41, 118. "Miranda", 133. "Modet", 28. "Mohawk", 145. "Montreal", 48. "Maagen", 134. "Najaden" 1829, 138. "Najaden" 1853, 100. "Najaden" 1875, 138, 182. "Napoleon", 80, 82. "Navigateur", 126-127. "Neptunus", 34, 40. "Niels Juel", 56. "Nordlyset", 90, 102, 138-139. "Norge", 42, 43, 44, 47. "Nornen", 81. "Norske Love", 20. "Odin", 34, 40. "Oldenburg", 23, 32. "Olga", 119. "Onkel Peter", 148. "Oscar", 125. "Otto", 75. "Otto" 1863, 99-100. "Pegasus", 136. "Peruvian", 145. "Pia-ko", 145. "Phønix", 31, 41. "Prince Alfred", 198. "Prins Carl", 20. "Prins Christian Frederik", 65. "Prins George", 13. "Prins Wilhelm", 20. "Prinsesse Caroline", 40, 41. "Prinsesse Louise Augusta", 40, 48. "Prinsesse Marie", 186. "Prins Valdemar", 186. "Proven", 125. "Psyche" 1856, 97. "Psyche" 1867, 102, 104-105. "Rise", 188. "Rota", 50, 118. "Saga", 118. "Salsette", 145. "Salt-holm", 28. "St. Jan", 50. "Samsø", 23. "Sara", 84-85, 86-87. "Seahorse", 136. "Signe", 100. "Sjælland" 1787, 32, 33. "Sjælland" 1858, 57, 72. "Skirner", 64. "Skjold" 1840, 92. "Skjold" 1833, 51, 53. "Skjold" (1804), 39, 40. "Sleipner", 131. "Slesvig", 69. "S. Louisa", 106, 109. "Snarensvend", 19. "Sophia Hedwig", 15. "Sovereign of the Seas", 10. "Standart", 132, 186, 188. "Svanen" 1730, 40. "Svanen" 1858, 89. "Svlfphc", 112, 138. "Sølling", 123. "Sorane", 159. "Sørine", 127. "Tercera", 182. "Terpsichore", 140. "Thetis", 58, 63, 131. "Thor", 56, 63, 69. "Thorvald", 92. "Tjalfe", 140-141. "Tordenskjold", 127, 136, 137. "Tranquebar", 28. "Tre Kroner", 40. "Tre Løver", 17. "Treue", 125. "Urania", 76, 81. "Valborg", 122. "Valkyrien" 1846, 68. "Valkyrien" 1888, 73. "Valkyrien" 1850, 141. "Vega", 118. "Venus", 40. "Waldemar", 61-62. "Wasa", 9, 16. "Witus Bering", 146. "Zampa", 136. "Ørnen", 57, 71, 132. "Aage", 148.
- Skibsmodeller, Flådens, 20.
 Skibsregistreringen 1867, 115-117.
 Skirner, gal. fig., 65.
 Skjold, 73, 123-124, 175, 186.
 Skjold, kong, gal. fig., 92.
 Sleipner, 136.
 Slesvig-Holsten, skibsbyggeri i, 76-82, 126-127.
 Sonnichsen, Peder, skibsbygm., 118.
 Stage, C. F., reder, 189.
 Stage, Georg, 189.
 Stanley, C. F., billedhgr., 41.
 Stanley, Simon Carl, billedhgr., 27.
 Stege, skibsbyggeri i, 130.
 Stephensen, C., billedskærer, 186.
 Stibolt, E. W., fabrikmester, 33-34.
 Strandingskroen i Blokhus, 75.
 Städtisches Museum, Flensburg, 76, 79, 81, 133.
 Styrehusfigur, 126.
 Suenson, O. F., fabrikmester, 56.

- Suhr, C. E., sognepræst, 151.
- Svane, gal. fig. og skibsornam., 27, 85, 86–87, 89, 133–134.
- Svale, gal. fig., 133.
- Svendborg Museum, 165–166.
- Svendborg, skibsbyggeri i, 16, 102, 106, 111, 114, 118, 149–151.
- Svenske skibe og skibsornamenter, 112, 130, 161.
- Sylfe, gal. fig., 112, 138.
- Sømand, gal. fig., 162–163.
- Sdr. Harritslev Kirke, 14.
- Sørensen, S., fotograf, 95, 96, 104.
- Søslange, gal. fig., 77.
- Tjalfe, gal. fig., 140–141.
- Thalia, gal. fig., 82, 140–141.
- Thetis, gal. fig., 58, 63–64, 169.
- Thiele, Just Matth., forfatter, 47.
- Thor, gal. fig., 63, 69.
- Thorvaldsen, Bertel, 47, 64.
- Thorvaldsen, Gotskalk, 47.
- Thrane, Henrik Knudsen, billedhgr., 50.
- Thurø, skibsbyggeri på, 114, 118, 123.
- Thygesen, H. S., skibsfører, 104.
- Tordenskjold, gal. fig., 127, 146.
- Trane med kugle, skibsornament, 30, 31.
- Troense, skibsbyggeri i, 102, 104, 118, 140–141.
- Troense, Søfartssamlingerne ved Svendborgsund, 44, 106, 108.
- Tronier, C. C., skibsfører, 44, 47.
- Tyr med fiskehale, 26.
- Tøndering, Claudine Marie, 85.
- Törnström, Johan, billedhgr., 33.
- Tåsinge, skibsbyggeri på, 104.
- Ugle, skibsornament, 31.
- Urania, gal. fig., 76, 81.
- Valdemar Sejr, gal. fig., 62.
- Valkyrie, gal. fig., 68, 141, 184–185.
- Vejle, 122.
- Vermundsen, Peter Rasmussen, billedhgr., 50.
- Vikingskibet, 6–7.
- Villiers, Alan, forfatter, 189.
- Voksmodeller, 22.
- Vulingsknæ, 74, 75, 77.
- Wiedewelt, Johannes, billedhgr., 23.
- Wiedewelt, Just, billedhgr., 23, 27.
- Willerup, Frederik Chr., billedhgr., 22, 29–35, 37, 38–39, 40–41, 47.
- Wind, Charles, fotograf, 103, 105.
- Winther, P. N., reder, 186.
- Witze, Andreas Demian, billedskærer, 82.
- Worm, Lars (Lauritz) Hansen, billedhgr., 15.
- Wulff, Jens, 104, 107.
- Æbeltoft, 66, 72.
- Ørn, gal. fig. og skibsornam., 21, 71, 73, 126, 132, 135, 169, 186–188, 193, 196.
- Ørn med skjold, gal. fig., 63.
- Åbenrå, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 99–101.
- Åbenrå Museum, 80, 81, 82, 134, 162.
- Åbenrå, skibsbyggeri i, 100, 123, 132, 145, 162.

Anvendt litteratur

- Altonaer Museum: Galionsfiguren. Sonderausstellung. Hamburg 1961.
- Ahrens, Hermann und W. Rittmeister: Neptuns hölzerne Engel. Hamburg 1958.
- Aymar, Brandt: A Pictorial Treasury of the Marine Museums of the World. New York 1967.
- Barfod, Jørgen H. P.: Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648–1699. Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 7. 1963.
- Bjerg, H. C.: Om Søetatens kort- og tegningssamling. Arkiv 4, 1973, 209–231.
- Bjerring, K. B.: Stävdekorationerna genom tiderna. Særtryk af Halland 1963, 41–111.
- Brewington, M. V.: Shipcarvers of North America. Barre, Mass., USA 1962.
- Christensen, Erwin O.: Early American Wood Carving. New York 1952.
- Fra Sejl til Diesel I–IV, Odense 1951–53.
- Hallen, Tore og Reijo Rüster: Galjonsbiller. Raben & Sjögren 1975.
- Hansen, Knud E.: Førstævnsformer. H&S årbog 1946, 130–175.
- Henningsen, Henning: Gallionsfigurer. Søens Verden 1949–50, 324–343.
- Holck, P.: Afhandling over den historiske Modelsamling på Holmen. Duplikeret manus. 1939.
- Laughton, L. G. C.: Old Ship Figure-Heads & Sterns. London 1925.
- Leander, Ulla: Galjonsbildhuggaren Johan Törnström 1743–1828. Blekingeboken 1943, 11–90.
- Lind, H. D.: Kong Frederik III's Sømagt. Odense 1896.
- Norton, Peter: Ships' Figureheads. David & Charles publ. 1976.
- Pinckney, R. A.: American Figureheads and their Carvers. New York 1940.
- Schultz, J. H.: Den danske Marine 1814–1848, bd. I. Kbhvn. 1930.
- Steen, R. Steen: De danske kongers skibe. Kbhvn. 1972.
- Thiele, Just Matth.: Thorvaldsens Ungdomshistorie 1770–1804. Kbhvn. 1851.
- Tving, R.: Træk af Grønlandsfartens Historie. Det Grønlandske Selskabs Skrifter XIII. 1944.
- Weilbachs Kunstnerleksikon, 3. udg. 1947–52.

Utrykte kilder

- C. W. Eckersbergs dagbøger 1819–1853. Det kgl. Bibliotek, Add. nr. 1138 c-d, 4^o.
- Søetatens kort- og tegningssamling, diverse designationer. Rigsarkivet.

Rettelser

- s. 24–25 billedtekst: Galleri og agterspejl til lineskibet "Christianus Sextus", ikke som nævnt i billedteksten "Christianus Quintus".
- s. 83 Årstallet 1838 l. 12 fra oven skal være 1830.

Indhold

Gallionsfiguren i historisk tid	7
Skibsdekorationer og billedskærere i 1600-årene	9
Gallionsløven	16
Rorshovedfigurer og andre skibsornamenter	18
Ornamenter på fladens skibe indtil 1816	20
Fabrikmestre og billedhuggere.	
F. C. Willerup	29
Gallionsfigurer og ornamenter på handelsflådens skibe i 1700-årene ...	42
Bertel Thorvaldsen og hans fader.	
Ornamenteringen af flådens skibe efter 1816	49
C. W. Eckersberg.	
Senklassicisme og nationalromantik	54
I. Magnus-Petersen.	
Bevarede gallionsfigurer og ornamenter fra danske orlogsskibe	58
Gallionsfigurer og ornamenter på handelsflådens skibe 1820-1860	74
Skibsbygmester og ornamenttegner E. P. Bonnesen.	
Gallionsbilledhuggerne H. J. og W. E. Møen	93
Gallionsfigurer og ornamenter i sidste halvdel af 1800-årene	115
Udbredelse, bygmester og byggesteder.	
Gallionsornamenter. Typologisk oversigt	119
Krølle	119
Løvværk	122
Skjold	123
Kugle	124
Krone	125
Overflødhedshorn	126
Bikuber og andre genstande	127
"Hvalfisk og andre fisk"	129
Ørne og andre fugle	132
Pattedyr	134
Menneskefiguren	137
Skikkelser fra folketroens verden	137
Guder og gudinder	139
Mør Danmark	142
Eksotiske skikkelser	144
Historiske personer og nulevende	146
Kongehuset	146
Rederen og hans familie	149
Sømænd, officerer og andet godtfolk	162
Gallionsfigurer og skibsornamenter i privat og offentligt eje	167
Samlingen på Skagens Hotel.	
Sene danske gallionsfigurer og billedskærere	182
Tradition	197
Noter	199
Index	201
Anvendt litteratur	207