



Kokosnødbæger fra Dansk Vestindien, udskåret af Jens Peter Schaar 1826.
– Handels- og Søfartsmuseet.

Som et humørfyldt minde fra Dansk Vestindien ejer Handels- og Søfartsmuseet en puncheske og et par lågbægre, udskåret 1824–26 i kokosnød af Jens Peter Schaar. Det ene af bægrene, som afbildes her, har mistet låget, men ellers er disse husflidsarbejder godt bevarede. Ornamenterne er morsomme og primitive: planter, blomster, palmetræer, sejlskibe, et kærestepar osv. udskåret i den hårde skal. På puncheskeen og det bevarede låg er vinens gud Bakkus afbildet, siddende på sin tønne, et ret yndet motiv op igennem tiden. Bakkus er dog moderniseret, han har høj hat på, er iført jakke og lange bukser og ligner absolut ikke nogen gammel gud; i tønden er der heller ikke vin, men *rom*, ifølge indskrift på bunden.

Af morsom virkning er også de noget mangelfuldt stavede, men yderst velmente indskrifter. På det ovenfor afbildede bæger står: „*Der wor man dese Nøder plocker: der voxser ogsaa Sokker*“. På det andet bæger: „*For Tørst tømmer man Bægeret. Gud wed om den som læter Loget: ikke bliver fuld; see kon til*“, og på puncheskeen: „*Fyl Glaset ieg er mere tørsti. Skaal hora Bakus lenge læve ieg er fol godnat*“.

Hvem Jens Peter Schaar, der af den gode vestindiske rom har ladet sig inspirere til de pudsige indskrifter, er, vides desværre ikke. Han har gjort noget ud af sit arbejde; benene er smukt drejede, beslagene er af sølv, og på det bevarede låg er der en sølvknap. Puncheskeen er prydet med en lille elfenbensknap på skaftet.

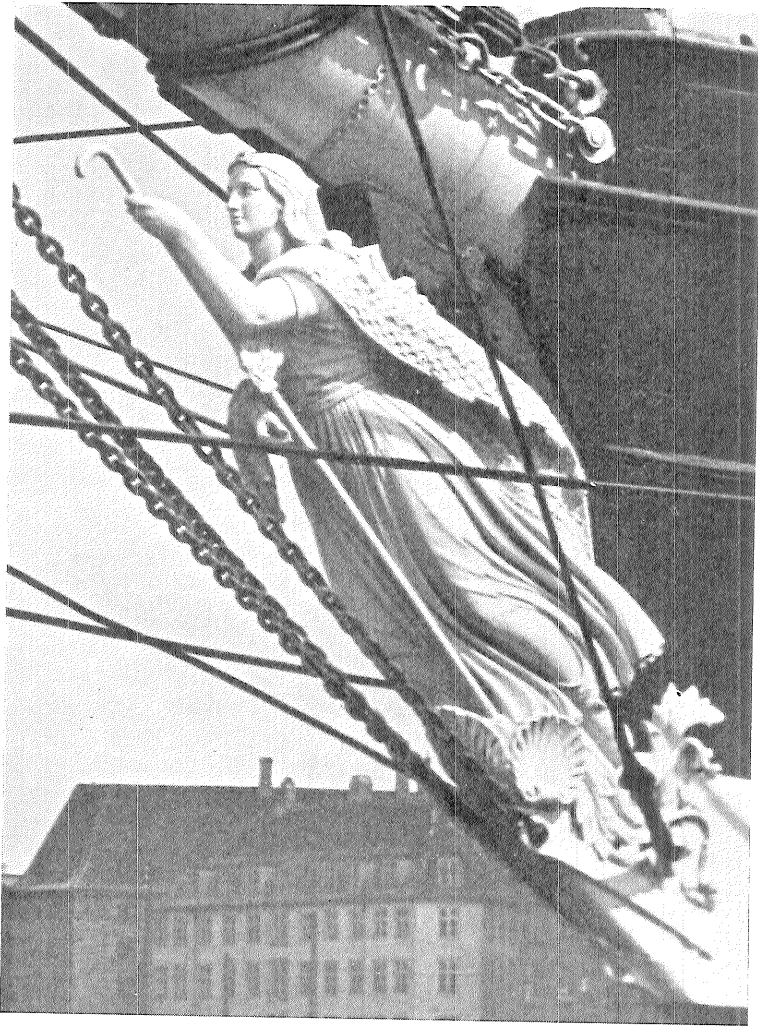


Gallionsfigur fra ukendt skib, forestillende moder med barn. – Handels- og Søfartsmuseet.

Gallionsfigurerne har gamle aner. Vikingeskibenes dyrehoveder og påmalede øjne („oculi“) i fartøjsstævnene hos forskellige folkeslag kan sammenstilles dermed. Skibene opfattedes som besjælede, levende væsener, der selvfølgelig selv måtte kunne se at finde vej over havene. Gallionsfigurerne i sejskibenes store periode er dog vel i reglen tænkt som prydelser. I begyndelsen anvendte man gerne udelukkende standardfigurer af kronede løver, senere varierede man fremstillingerne, og ofte – dog langt fra altid – tilstræbte man at karakterisere skibsnavnet gennem figuren. Hed skibet f. eks. „Ceres“, var det naturligt, at Ceres, den gamle romerske gudinde for kornavlén, blev anbragt som gallionsfigur, med et kornneg i armen. Visse typer af figurer går igen op gennem tiden: græske og nordiske gudinder og guder – specielt Neptun –, havfruer og havmænd, kvindefigurer i vekslende moders dragter, mandfigurer med høje kraver og brogede uniformsjakker, buste af konger og dronninger, søhelte og redere, skjoldemærker og figurer.

På Holmen i København var der flere dygtige billedhuggere, som gjorde udkast til figurer og skar dem djærvt og smukt til orlogsskibene. Thorvaldsen lærte således sin kunst hos billedskærer Willerup. Også handelskibene havde tit meget smukke gallionsfigurer.

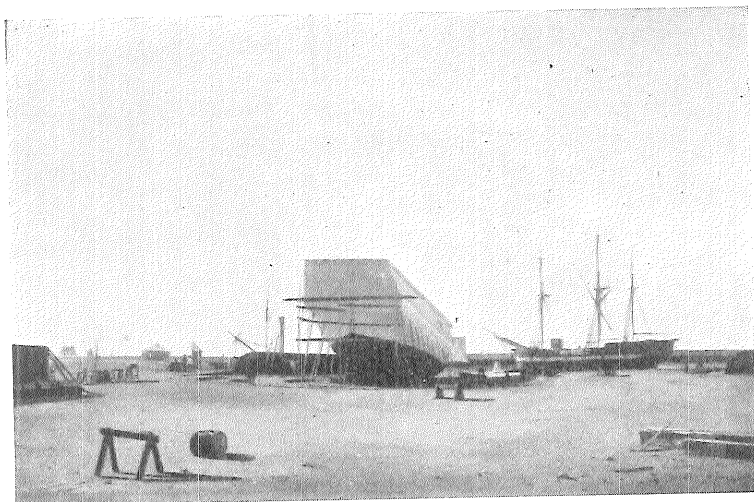
Da træskibene forsvandt og tiden blev mere nøgtern, opgav man de udskårede prydelser eller erstattede dem med en „krølle“. I seneste tid er rederi-bovmærkerne en slags erstatning for figurerne. Et enkelt norsk



Fregatten „Jylland“s gallionsfigur. Fot. J. van den Bergh, Hilversum.

rederi (Fred. Olsen, Oslo) har forsynet sine moderne motorskibe med smukke og karakteristiske metalfigurer, modellerede af anerkendte kunstnere.

Handels- og Søfartsmuseet ejer en god repræsentation af gallionsfigurer, deriblandt ovenstående af en moder, holdende sit lille barn i favnen.



Løves træskibsværft i Helsingør 1848. Maleri af Emanuel Larsen. – I privateje, tidligere Johan Hansens samling.

Skønt Helsingør ligger ved et af verdenssøfartens knudepunkter, var det forholdsvist sent at byen fik en havn. Den første beskedne begyndelse – omfattende den indre del af den nuværende statshavn – er fra 1764–67; den fik en hårdt tiltrængt udvidelse 1824–28. De talrige skibe, der kom forbi hvert år, måtte ankre op på reden, mens skipperen tog ind i båd til havnen for at erlægge Øresundstolden i toldkammerbygningen. Havnen blev dels benyttet til lokalt brug og dels som vinter- og nødhavn. Under isvintre kunne der her ligge skib ved skib og afvente mildere vejr og åbne vande. I alt var der plads til 40–50 større skibe og 20–30 jagter.

Mærkeligt nok varede det også længe før byen fik et skibsværft. Ganske vist ved vi, at der i 1700'erne er bygget nogle jagter og galeaser i Helsingør, men vi ved intet om noget fast værft. Samtidig med udvidelsen anlagde *Jacob Hansen Løve* (1783–1860) det første rigtige værft i Helsingør 1825. Det lå syd for Kronborgs udenværker (omtrent hvor nu jernskibsværftets byggebeddinge ligger). Det var tænkt som et reparationsværft for de talrige havarister, der søgte ind til havnen, og i de første 10 år repareredes der da også over 100 skibe. Efterhånden kom Løve ind på også at bygge fartøjer selv for at beskæftige sine folk, som han skal have været lige som en fader for, i sløje tider. I 1830'erne byggede han flere dæksbåde og færgébåde, bl. a. en til Rusland 1833 (det var den, som færgemand Jens Lind dumdrigt sejlede helt til St. Petersborg). Det første større skib, der løb af stabelen, var skonnerten „Søridderen“ (1841), og senere fulgte en del andre kendte skibe, f. eks. bark „Nordlyset“ til Kgl.

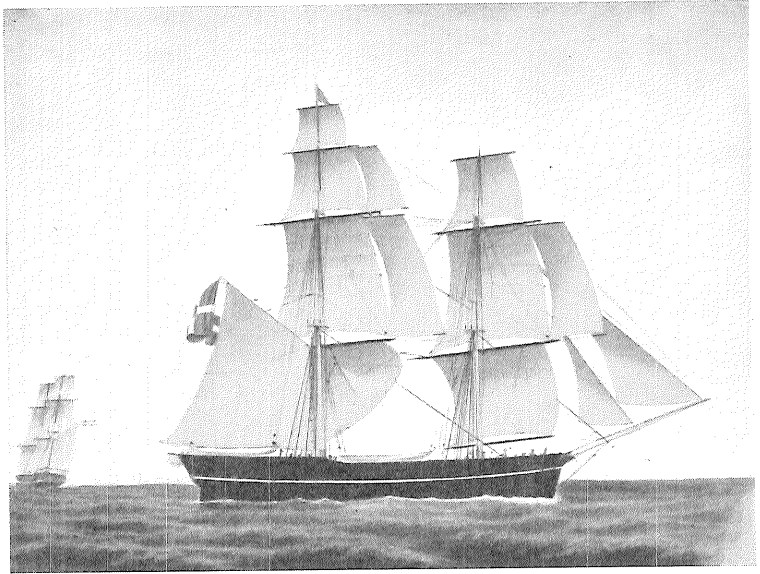


Skibsbygmester Jacob Vilh. Løve, Helsingør (1813–75). Maleri af J. F. Møller. – Handels- og Søfartsmuseet.

Grønlandske Handel (1852), skonnert „Ida“ (1858), fuldskip „J. H. Løve“ (1866) og bark „Helsingør“ (1872). Da Løves søn *Jacob Vilhelm* blev voksen, optoges han som medindchaver af værftet, og senere indtrådte dennes sønner *Jacob* og *Vilhelm* ligeledes i firmaet. Da Helsingør jernskibs- og maskinbyggeri blev grundlagt 1882 og startede med den i 1954–55 ombyggede dok, købte det det gamle Løveske træskibsværft året efter.

Der var imidlertid andre værftsanlæg i Helsingør. 1843 havde *Poul A. Barfoed* grundlagt et sådant (jfr. museets årbog 1953, s. 82 ff.). Det lå ud mod Allégade. Han overdrog det efter nogle år til *Chr. Rohmann* og broderen *Magnus Barfoed*, og disse førte værftet videre med stor energi. Der var nok arbejde for begge værfter med at reparere havarister, og desuden byggedes også her en række kendte store skibe. Først 1896 opkøbtes *Rohmanns & Barfoeds* værft af jernskibsværftet.

Endvidere var der 1863 blevet oprettet en patentophalingsbedding på initiativ af borgmester J. Olrik og flere Helsingørborgere, bl. a. J. H. Løve. Den lå mellem de to nævnte værfter og blev ligeledes opkøbt af jernskibsværftet 1896.



Hvalros- og robbefangerbriggen „Titania“ af København, ejet af Jacob Holm, ført af kapt. Chr. Møller Jørgensen. Farvelagt tegning af Jacob Petersen 1846. – Handels- og Søfartsmuseet.

Briggen, der målte $68 \frac{1}{2}$ commercelæster (senere ommålt til $74 \frac{1}{2}$ clstr.) er bygget i Flensborg 1803 eller 1804 og var oprindelig rigget som galease. Den tilhørte vekslende partsrederier og sejlede på Middelhavet og Østersøen. 1825 indkøbtes den af den energiske købmand *Jacob Holm*, der var startet som en lille urtekræmmer og havde oparbejdet en stor virksomhed i København som grosserer, skibsreder, fabrikant og skibsbygger. Skibet, der beholdt sit gamle navn, fo'r på Norge (især Finmarken), Frankrig og Portugal og var også i Nordamerika (1837). Et par gange var det chartret til fart på Grønland.

Jac. Holm havde fattet interesse for hvalfangsten. Fra 1830 sendte han galeasen „Wilhelmine“ og fra 1836 tillige briggen „Tre Venner“ til Ishavet på robbefangst, 1839 bekostede han en 2-års ekspedition til Sydhavet med barken „Concordia“ (kapt. Sødring) på rigtig hvalfangst med så godt et resultat, at eksperimentet blev gentaget. „Titania“ blev 1843 sat ind i „Grønlandsfiskeriet“, som man også kaldte robbefangsten, selv om man ikke specielt opererede ved Grønlands kyst, men nordpå ved Spitsbergen og Jan Mayen. „Robbe“ er det hollandske ord for sæl, søløve og lign. havpattedyr. Briggen fik en besætning på omtr. 40 mand i modsætning til den mindre besætning på omkr. 10 mand i fragtfarten, og kaptajnen fik – i

hvert fald i begyndelsen – titlen „kommandør“ som på de andre hvalfangere.

Robbefangsten, der endnu ved midten af 1800'erne drevs fra en del af det danske monarkis byer (foruden København også Århus, Rønne, Flensborg, Glückstadt, Elmshorn m. fl.), betalte sig en tidlang, men gav efterhånden kun et kummerligt udbytte. De årlige fangstresultater var på grund af de primitive metoder højest svingende. 1851 kunne „Titania“ således hjembringe det betydelige antal af 5000 sæler, som gav 130 fade spæk, til andre tider kun en brøkdel deraf. 1859 sattes bundrekorden med kun 232 sæler, hvad der gav et kæmpeunderskud, idet udrustningen af en sådan ekspedition selvsagt var ret kostbar. Skibet blev derfor ikke sendt ud igen, og dermed var København ude af robbefangsten. Rønne, Flensborg og Glückstadt fortsatte endnu til 1863, hvorpå den danske fangst helt holdt op. Krigen 1864 var måske også medvirkende dertil.

Efter 1859 gik „Titania“ atter i fragtfart på Østersøen, England og Portugal. 1866 ombyggedes skibet i København og måltes til 145 ½ tons. 1870 blev det solgt til H. S. Hansen, en af de større sejskibsrederer i København. Få år efter, d. 2. febr. 1876, forliste det på Lysegrunden i Kattegat, nord for Hesselø. Besætningen, 7 mand, reddedes, men vraget drev ind på kysten ved Halmstad og sønderlages.

Billedet viser briggen ud for Kronborg for udgående til Spitsbergen. Langs skibssiden ses de hvide hvalfangerchalupper. T. v. ses samme skib fra en anden synsvinkel, som så hyppigt på ældre tiders kadrejerbilleder.