

TRÆSKIBSBYGGERIET I HELSINGØR

Af

KNUD KLEM

Selv om Helsingør på grund af sundtoiden var en af de mest navnkundige byer i den søfarende verden, varede det mærkeligt nok længe, inden den fik en havn og et værft. Der var ellers hårdt brug for en vinter- og nødhavn og et sted for reparation af de mange havarister. Handels- og Søfartsmuseets tidligere chef, museumsdirektør Knud Klem, giver en oversigt over træskibsbyggeriet i Helsingør i 1800-tallet og over byens hjemmehørende flåde. I 1867 var den hjemsted for Danmarks største sejl-skibsrederi.

DET er såre lidt man hører om skibsbyggeri i Helsingør i ældre tid. I 1500-tallet deltog byen i udredningen af orlogsskibe, idet kongen på denne måde søgte at udbygge den danske orlogsflåde med bistand fra de danske købstæder. Ydelsen hertil omfattede i den tid, det stod på, for Helsingørs vedkommende den væsentligste del af de kommunale udgifter. I 1555–56 var det med sine 323 dl. ca. to trediedele af disse, i det følgende år med 828 dl. endog de syv ottendedele.¹ Trods sin betydning som en af de store danske købstæder skulle Helsingør dog ikke alene udrede et skib, men var sammen med andre om opgaven, i 1557 således med Roskilde, Kalundborg, Slangerup, Holbæk og Nykøbing S., men der er ingen tvivl om, at skibene ikke blev bygget i de pågældende byer, der ydede beløb hertil. I 1560'erne og 1570'erne søgte Frederik II at samle skibstømrere fra landets forskellige byer og egne til arbejde på Holmen. Der udgik årligt til adskillige byer krav herom, men fra Helsingør har der næppe været folk at regne med, da Helsingørs navn savnes i listen over de byer, man henvender

sig til. Kun i ét tilfælde, i 1564, er Helsingør med. I dette år indforskrev Frederik II Las Oppenov fra Helsingør til dette arbejde.² Vi må altså regne med, at der kun i ny og næ har været drevet skibsbyggeri i Helsingør, og det har formentlig kun drejet sig om småbåde, der let lod sig bygge på et tilfældigt sted ved kysten uden særligt værftsapparat, som vi ved det har været tilfældet adskillige steder i landet.

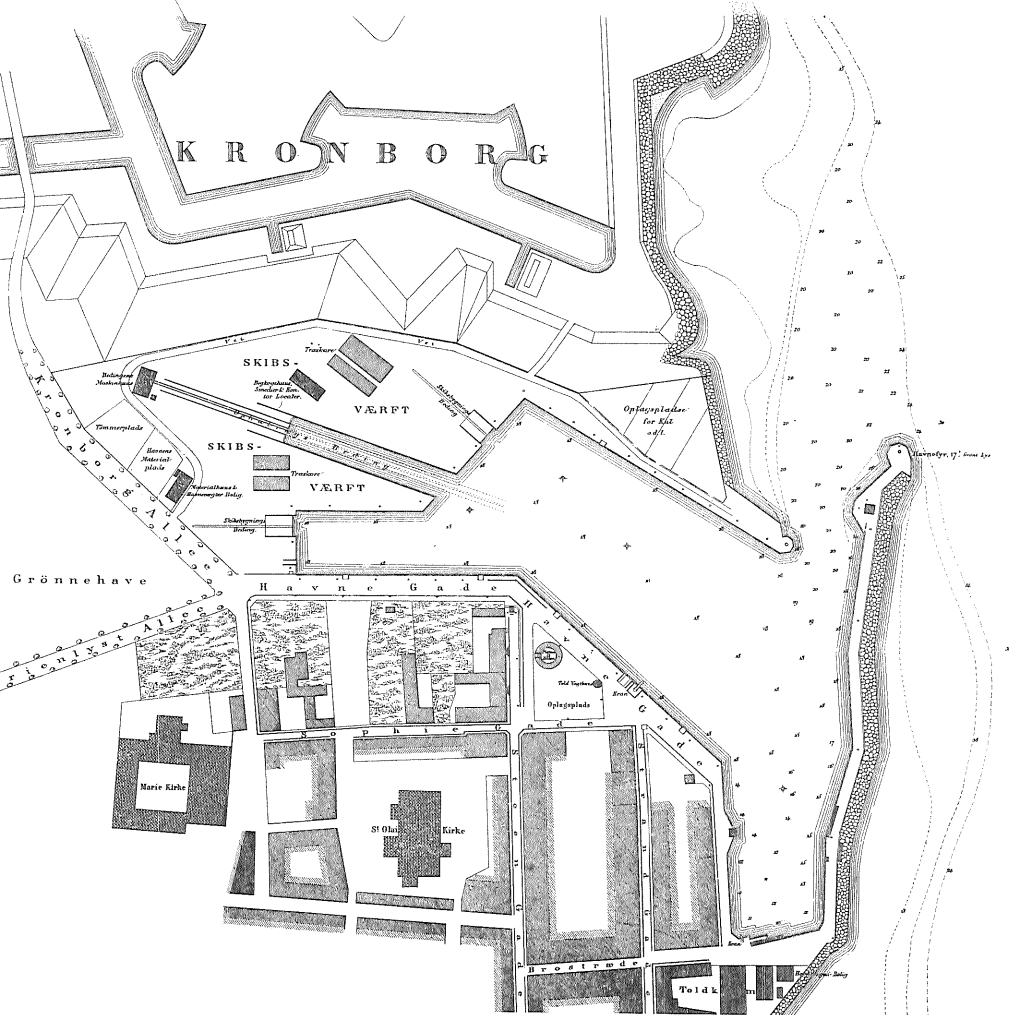
Helsingør var jo sundtoldens by, hvis borgere fik sine væsentligste indtægter fra de fremmede skippere i Sundet, men der har dog været købmænd, som havde skibe i langfart. Helsingørske købmænd deltog i kompagnihandelen, i størst udstrækning i den islandske handel, hvortil købmændene i København, Malmø og Helsingør i 1602 fik eneretten. Dette system opretholdtes dog ikke ret længe. Islandsk handelen gik i stedet over til et kompagni med sæde i København. I dette kompagni har helsingørske købmænd utvivlsomt været aktionærer i betydeligt omfang, for kompagniet kastede sin kærlighed på Sct. Olai kirke i Helsingør, overfor hvilken kompagniet optrådte som donator. I 1699 modtog kirken fra kompagniet den smukke udskårne dør, som endnu findes i midtskibets vestportal. I 1705 indrettede kompagniet i kirken det såkaldte islandske pulpitur, ligesom det i 1746 deltog i opførelsen af et nyt våbenhus. Kompagniets tilknytning til kirken fremgår af pastor L. C. Aagaards brev af 11. juni 1705 til borgmester og råd om pulpituret, i hvilket han siger, at det islandske kompagnis interessenter fra København, som i mange år har givet gaver til kirken, har ofte ønsket „en vis sted“ ved deres gennemfart til andagt ved modbør, at de ikke skal indtrænge til andre Guds børn i deres stole. For de penge, de giver, vil præsten nu gerne opsætte et pulpitur.³ Disse bemærkninger afslører utvivlsomt et nærmere forhold til Sct. Olai kirke end Asiatisk Kompagni, der direkte betalte kirkens præster honorar for fra prædikestolen at bede om god sejlads for kompagniets ostindie- og kinafarere. Under alle omstændigheder understreger begge kompagniers optræden stærkt den betydning, Helsingør havde som det sted, hvor langfarere henholdsvis tog afsked med eller sagde goddag til Danmark. Helsingør var det sidste og det første sted i Danmark, man passerede under langfart.

Selvom den direkte sejlads på Island hurtigt forsvandt fra Helsingør, fandt helsingørske købmænd andre steder, hvorpå de kunne drive deres søgående handel. Der var i slutningen af 1600-tallet simpelthen en blomstringstid på dette felt. Som det ofte var tilfældet, skyldes det naturligvis især den neutralitet, som det lykkedes Danmark at opretholde, når andre krigedes. 1688 udbrød den pfalziske arvefølgekrig med Ludvig XIV's indfald i Pfalz. Den udviklede sig hurtigt til en kamp med de tyske stater Brandenburg, Sachsen og Hannover og dermed også med England, hvor Wilhelm af Oranien samme år blev hersker, ligesom Frankrig desuden erklærede Spanien krig, og så var der naturlige muligheder for købmænd fra neutrale stater. På det tidspunkt var den rigeste købmand i Helsingør den franske konsul Jacob Hansen. Han tjente sig en formue på handel med Frankrig. 1690–94 udrustede han 11 skibe på tilsammen over 850 læster. Det var gallioter eller større skibe, hvoraf fartøjer som „Staden Elseneur“ og „Staden Helsingør“ – man var ikke bange for ens navne endog hos samme reder – var på henholdsvis 120 og 200 læster. Også købmand Bendix Hansen havde en koffardiflåde. Den var på 5 skibe med over 600 læster, og blandt de øvrige redere var borgmestrene J. Halwiin og Baltzer Garben. Næppe noget af de her omtalte skibe var bygget i Helsingør.

Denne blomstringstid for den helsingørske skibsfart blev dog kun kort, og ikke længe efter udbrød som bekendt den store nordiske krig. I 1725 var der kun en enkelt jagt i Helsingør. Den tilhørte apotekeren og fo'r på Gotland.⁴

I den følgende del af 1700-tallet finder vi kun meget spredte oplysninger om helsingørsk skibsfart og slet intet om skibsbyggeri i byen. Vi erfarer, at i 1756 var kommerceråd Andreas Claessen den eneste i Helsingør der havde egne skibe, „hvormed han brugte trafik på fremmede steder“.⁵

En interessant oplysning giver en liste over de skibe, som i 1790 var hjemmehørende i Helsingør, altså fra en tid da en langvarig fredsperiode havde skabt en opblomstringstid for Danmark, og inden kampen med englænderne kaster det hele omkuld. 20 skibe



Helsingørs havn 1863 efter udgravningen af det store bassin. På den litograferede plan ses nærmest Kronborg J. H. Løve & Søns skibsværft, i midten den nye Patent Ophalingsbedding og nærmest byen Rohmann & Co.'s skibsværft. Handels- og Søfartsmuseet.

The harbour of Helsingør 1863, with two shipyards and a slipway.

på ialt 534 læster var da hjemskrevet i Helsingør. Heraf var 11 jagter på fra $6\frac{1}{2}$ til 13 læster, 1 galease på 17 læster, 2 skonnerter på $38\frac{1}{2}$ og $49\frac{1}{2}$ læster, 1 kuf på 47 læster, 2 snauer på 42 og $82\frac{1}{2}$ læster og 3 brigger på $38\frac{1}{2}$, $41\frac{1}{2}$ og $63\frac{1}{2}$ læster. Af disse var kun et eneste

fartøj, det næstmindste, en jagt på 19 læster, bygget i Helsingør; denne jagt var 25 år gammel, idet den var bygget i 1765 – 3 andre jagter på 8, 8½ og 14 læster var bygget i Hornbæk, 1 jagt var bygget på Møen, 2 i Arnæs i hertugdømmet Slesvig og 1 i Pommern. Alle øvrige fartøjer var bygget uden for kongens riger og lande: Sverige, Finland, England eller Pommern. Kuffen var fra Holland.⁶ Endnu har der altså været drevet nogen skibsfart. Fartøjstyper som snauer og brigger var egnet til at fare både på nærmere og fjernere farvande. De mindste skibe, som snart efter kom til at dominere, benyttedes i den ret nære fart som man efterhånden klarede sig med.

Endnu har vi altså hørt meget lidt til helsingørsk skibsbyggeri. For så vidt var det mærkeligt, som man skulle synes, at de mange fremmede skibe, som stoppede op for at betale sundtold, måtte give et så stort behov for reparationsarbejde, at der var basis for at oprette et skibsværft. Der var da også planer fremme i slutningen af 1700-tallet om et sådant værft. Initiativtageren var den fremtrædende helsingørske erhvervsmand Jean Jacob Claessen. Han drev en indbringende skibsklarererforretning, og han opførte i 1783 i Bøddelgade, den nuværende Lundegade, en overdækket reberbane, hvis bygning endnu er delvis bevaret, og desuden byggede han syd for byen udenfor Svingelen en ankersmedie med tilhørende bygninger, bl. a. et smedeværksted. Da han i 1783 henvendte sig til Kommercekollegiet om støtte til disse foretagender, omtalte han behovet for et værft og meddelte, at han havde anlagt „et complet skibsværft“ med tilhørende bådebyggeri og rebslageri. Det sidstnævnte var allerede da i fuldt sving i Bøddelgade, men hvad skibsværftet angår, forholder det sig mere tvivlsomt. Claessen havde fået tilladelse til i sit smedeværksted at udføre smedearbejde til eget brug, men måtte ikke ved udførelse af smedearbejde her ud over gå det helsingørske smedelav i næringen, og da lavet mente, at han gik ud over sine beføjelser, rettede de klager imod ham, og i en af disse klager, i 1795, hævdede lavet, at Claessen intet værft havde anlagt. Skibene, han havde arbejdet for, „vare oplagt ved broen, ti han havde intet værft endnu“. Sagen er ikke helt klar, og man må naturligvis regne med, at lavet var interes-

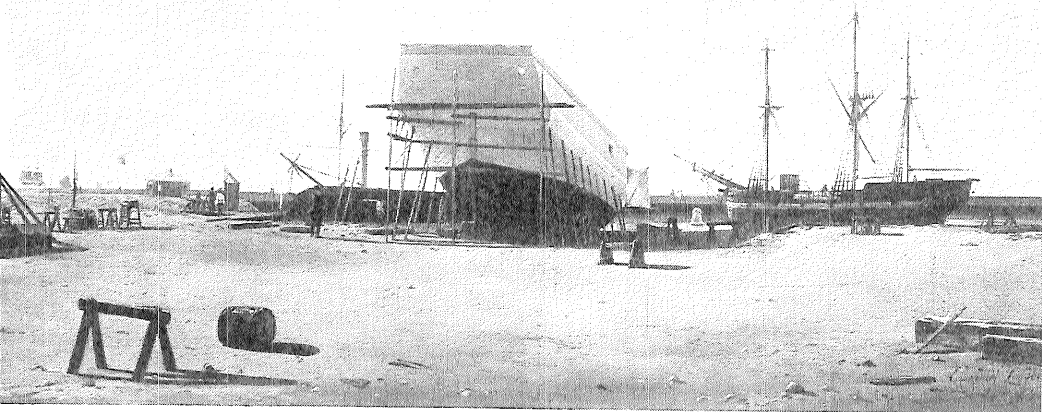
seret i at reducere betydningen af Claessens behov for eget smedearbejde. Noget må der imidlertid have været. I det samfrændeskifte, som hans enke den 12. juli 1810 fik oprettet, efter at Claessen var død i 1806, er vurderingen af hans ankersmedie sat til 15.292 rdl., der fordeler sig med 11.920 rdl. for smedebygningerne og 3372 rdl. for skibsværftet. Med en vurdering på 37.593 rdl. repræsenterede reberbanen langt større værdier. Når det ikke blev til mere med skibsværftet, er årsagen ganske afgjort den, at Claessen ønskede bygget en havn på arealerne ved Svingelbugten, netop der hvor han havde anlagt sin ankersmedie, og hvor værftet i forbindelse med en havn havde langt større udviklingsmuligheder.

Havnedrøftelser havde der været adskillige af i 1700-tallet, navnlig i 1750'erne og 1760'erne, men de var alle lagt til side.⁷ Nu rejste Claessen påny havnesagen og fremsendte en skitse til et havneanlæg udarbejdet af Holmens pælebukkermeister Statius Sørensen.⁸ Bekostningen budgetteredes til 65.000 rdl. Claessen var af den opfattelse, at der både burde oprettes en orlogshavn og en koffardihavn ved Helsingør. Kommercekollegiet var positivt indstillet overfor tanken, og en kommission nedsattes i 1788 til behandling af sagen. Kommissionen lod foretage en række undersøgelser, og arbejdet tog derfor megen tid. I 1796 genoplivede Claessen da sagen ved en ny lang redegørelse, og endelig afgav kommissionen efter 10 års forløb betænkning i 1798. Da marinen ikke havde vist sig interesseret, bortfaldt tanken om en orlogshavn, og man frafaldt tillige ønsket om at lade havnen udføre som statsforanstaltning; der burde i stedet „korresponderes med Helsingør by eller andre private folk, som på egen bekostning ville påtage sig anlæg af en handelshavn. Disse kunne vente visse benådninger og friheder for at lette og fremme anlægget, alt efter nærmere allerunderdanigst forestilling“. Der blev også foretaget sådanne overvejelser, men Claessen syntes ikke at have deltaget i dem, og et forslag i 1804 fra admiralitetskommissær Tuxen m. fl. taler om en havn nord for Helsingør. I regeringskredse faldt det ikke i god jord, at man så bort fra kommissionens forslag om en sydlig havn, og da de nye folk havde tænkt sig at skaffe penge også fra udlandet, hvad de for-

modentlig også ville have brug for, blev dette forbudt ved kgl. resolution af 28. nov. 1804, og havnesagen henlagdes derfor påny, og også Claessens skibsværft blev til intet.⁹

På et område var der imidlertid et behov, som det var rimeligt at søge dækket indenfor egne rammer, nemlig fartøjerne som tilhørte Helsingørs færgelav. Der er ingen tvivl om, at også dette behov havde man i lange tider søgt dækket udefra. Her kan vel nok Hornbæk komme ind i billedet, jævnfør den just nævnte skibsliste fra 1790, men der er næppe tvivl om, at hovedparten af bådene blev anskaffet i Sverige, hvor de var billigere; især kom de fra Viken. Også blandt fiskerbådene indførtes mange fra Sverige. I en omtale i 1825 fra færgelavsinspektør Schmidts hånd anførtes, at færgebådene i gamle dage var små usikre fiskerbåde, hvorfor der da også årligt forsvandt nogle mand på søen. I 1825 var de derimod så store, at der selv i stille vejr krævedes 12 mand for at sætte en færgjolle i søen.

Færgefolkene var utvivlsomt ofte i stand til selv at foretage adskillige vedligeholdelsesarbejder på deres færgebåde, når disse lå optrukket på „bakkerne“ langs Strandgades søside. Ja, det anføres endog at den bekendte færgemand Lars Baches yngste bror Peter var en dygtig bådebygger.¹⁰ Han hjalp andre bådebyggere med at bygge en båd til et af Lars Baches skibe og byggede derefter på egen hånd dels en såkaldt „sjotting“, dels Lars Baches bekendte båd „Makrelen“, som sønnen Niels Bache betegnede som „den bedste sejler og den smukkeste båd, der havde flydt på vandet“. Det var den båd, som Lars Bache brugte til kaperi, og som han kuldsejlede med udfor Hyllested på Stevns den 26. juli 1809, hvorved han selv og hele besætningen på 14 mand omkom. Peter Baches bådebyggerivirksomhed danner dog utvivlsomt en undtagelse. Det vedblev at være et problem, hvordan man skulle få fagfolk til hjælp til arbejdet. I januar 1812 var der en sag med to bådebyggere, matroserne Anders Pedersen Øhmann og Jens Bendsen. De var begge fritagne for orlogstjenesten for at være bådebyggere for færgelavet; de overholdt dog ikke deres forpligtelser, men arbejdede for andre. Kaptajnløjtnant Scheidtman, der på dette tidspunkt var færgelavsinspektør, indstillede til general-



Et træskib parat til søsætning på Jacob Hansen Løves skibsværft i Helsingør.
Maleri 1848 af Emanuel Larsen.

A ship ready for launching. J. H. Løve's shipyard, Helsingør, 1848.

postdirektionen, hvorunder færgelavet sorterede, at de to bådebyggere måtte få tilhold om at gøre deres pligt. Generalpostdirektionen ønskede imidlertid at gå mere fredeligt til værks og der blev derfor forelagt dem en erklæring til underskrift om, hvorvidt de ville forpligte sig til fortrinsvis at arbejde for færgelavet, men det nægtede de. Sagen var, at de var så gamle, at de ikke regnede med at blive udskrevet til orlogstjeneste. De vidste jo også meget vel, hvor svært det var at skaffe bådebyggere, og de frygtede desuden, at de ikke ville få arbejde nok for lavet, mens de hos kapere og andre kunne få rigeligt med arbejde. Scheidtman, der som søofficer var vant til at behandle færgefolkene lidt militærisk, ønskede, at de to bådebyggere simpelthen skulle have ordre til at gøre deres pligt eller i modsat fald udskrives til tjeneste på de kongelige værfter, og at to dygtige bådebyggere, der kunne bygge klinkbyggede fartøjer, blev antaget i deres

sted. Man søgte stadig at forhandle sig til rette med Øhmann og Bendsen, men det lykkedes ikke at få dem overtalt, hvorfor de blev udskrevet til kongelig tjeneste, dog på lige fod med andre indrulle-rede i overensstemmelse med deres alder og stilling i rullen, og det var jo netop en risiko de hele tiden havde taget og kunne tage med sindsro.

Man forsøgte sig i stedet med at fremskaffe en eller to af tømmer-mændene fra roflotillen ved Helsingør, som beordredes til mod billig betaling og efter inspektørens nærmere ordre at arbejde for lavet, for så vidt deres militærtjeneste ikke led derved.

Denne ordning viste sig heller ikke tilfredsstillende, og endelig dukkede der da i 1815 en mand op, som virkelig var anvendelig. Det var Jakob Hansen Løve. Han var født den 15. dec. 1783 og havde som matros været med i Napoleonskrigene i den dansk-franske flåde-afdeling på Schelden under admiral Jost van Dockums kommando. I 1815 udførte han med permission fra orlogstjenesten færgelavets og lodsselskabets bådebyggeri og reparationer, og efter at han i 1816 fik afsked fra tjenesten, kunne han helt hellige sig bådebyggerivirksomheden for disse to arbejdsgivere.¹¹

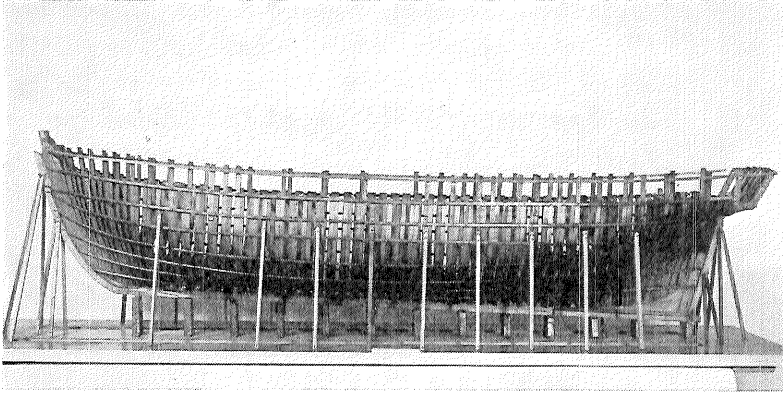
Spørgsmålet var dog ikke alene at få gang i bådebyggerarbejdet, men også at finde en plads, hvor dette arbejde kunne udføres, men også her skete der noget nyt, idet Helsingør efter mange års over-vejelse og forberedelse fik løst sin havnesag. På foranledning af en henvendelse til kongen fra Helsingørs nyvalgte borgmester I. A. Stenfeldt nedsattes i 1821 en kommission, der foreslog en havn i Helsingør, og ved kgl. resolution af 19. maj 1824 fastsloges, at havnen skulle være statshavn, og at der skulle anvendes statsmidler til et beløb af 70.000 rdl. til den længe ønskede udvidelse. Arbejdet udførtes i årene 1826–29, og havnen fik da et areal på ca. 19.700 m² og en dybde af ca. 5 m. En havneudvidelse fandt senere sted i 1838, og da der stadig var behov for mere havneplads, optog havnekommissionen i 1855 påny drøftelser om havnens udvidelse. Der fremsattes flere forslag dels om anlæg af en havn syd for den gamle, dels en nord for denne. Et tredje, billigere forslag om udvidelse af havnen

ved en udgravning i terrænet mellem byen og Kronborg vedtoges. Desværre berørte det Kronborgs udenværker, hvorved der påbegyndtes en senere fortsat indtrængen på Kronborgs område, men det havde man ikke sans for dengang. Udvidelsen gennemførtes 1859-63, og havnen fik da et areal på ca. 40.000 m² og en dybde af 5.7 m. Det var iøvrigt den eneste betydningsfulde hjælp, som det lykkedes byen at få lokket ud af staten, efter at denne i 1857 havde frataget byen øresundstolden og dermed med et slag havde forringet byens erhvervsvilkår. Ved denne sidste udvidelse måtte Øresunds Toldkammer nedrives, og den trekantede havneplads fremkom, som endnu findes udfør den østre ende af Strandgade og Stengade. Helsingør havn har udover det anførte endnu en lang historie, som imidlertid falder udenfor denne fremstilling.

Allerede inden gennemførelsen af havneudvidelsen i 1820'erne, men i forbindelse med planerne herom, lykkedes det Løve at få en skibsbygningsplads umiddelbart øst for Øresunds Toldkammers lille pavillon og vagthus.

En snes år efter Løves start fik Helsingør endnu et træskibsværft, idet Poul Barfoed (1820-1904) i 1843 nedsatte sig som skibsbygmester i Helsingør. Han var søn af pastor Thomas Barfoed, sognepræst til Jordløse og Håstrup på Fåborgkanten. Han kom efter konfirmationen i lære hos skibsbygmester Jens Møller i Falsled, der var en streng læremester, men kendt for sit fine skibsbygningsarbejde, uagtet han ikke kunne udføre konstruktionstegninger og heller ikke forstod at bygge efter tegninger, men byggede „på klamp“ eller „efter gehør“. Efter læretidens ophør i 1836 tog han i foråret 1837 arbejde hos bygmester Lars Møller, som havde sit værft på Øxenbjerg ved Christiansminde ved Svendborg. Også Lars Møller byggede på klamp, men efter Barfoeds opfattelse langt fra med den accuratesse og af det gode materiale som Jens Møller. I de følgende år var han om vinteren hjemme i Jordløse, men tog om sommeren arbejde hos R. Dyreborg i Fåborg og P. Hansen i Troense. Da han imidlertid følte trang til at lære noget nærmere om skibskonstruktion, tog han med 100 rdl. på lommen, overladt ham af faderen, til Køben-

havn, hvor han efter noget besvær fik optagelse på skibskonstruktørskolen på orlogsværftet, hvor han af konstruktør Skifter fik anvist underkonstruktør Hansen som lærer. På skolen stod han fra kl. 9 til 14 ved tegnebordet og undervistes derefter af konstruktør Hansen hver-anden eftermiddag i decimalregning og beregning af skibsdeplacement m. m. Hen på efteråret 1840 følte han sig sikker nok i konstruktion og beregning til at kunne bygge et skib, og efter at han havde fået et anbefalingsbrev fra konstruktørskolen, lykkedes det ham gennem en farbror, der var apoteker i Stege, trods sin unge alder at få i entreprise at bygge en lille skonnert til konsul Christopher Hage i Stege. Konstruktionsarbejdet foretog han i vinteren 1840-41 hjemme i Jordløse, og byggeriet foregik fra april 1841 i Stege. Afløbningen fandt sted den 29. dec. 1842. Hage blev godt tilfreds med det færdigbyggede skib. Efter at have modtaget 300 rdl. i afregning tog han med en Bogense-galease over Königsberg til Antwerpen. På vejen stod han af i Helsingør, hvor han så nærmere på havnen og på Løves værft og fandt ud af, at der her var mulighed for ham at bygge skibe, og ved hjemkomsten fra Antwerpen etablerede han sig i efteråret 1843 i Helsingør, hvor hans skibsbyggeri fik plads øst for Løves værft. Senere flyttede begge værfter efter havneudvidelsen hen på andre pladser (se havneplanen s. 127). I grundkapital lånte han 1300 rdl. af apoteker Barfoed, der iøvrigt foruden at være hans onkel blev hans svigerfar. Hans arbejdsstab bestod af to af de tømmermænd, som havde arbejdet for ham i Stege, samt et par lærlinge. Han fik hurtig berøring med nogle helsingørske skibsklarere, især Chr. Borries, der var repræsentant for nogle søforsikringselskaber. Gennem reparationer af bjærgede havarister kom han i nærmere kontakt med købmand I. S. Pontoppidan, der netop havde påbegyndt en skibsrederivirksomhed ved hjælp af sådanne billigt erhvervede, mindre skibe. I 1852 optog han sin bror Magnus som lærling og regnede med senere at optage ham som kompagnon, men da han allerede i 1856 blev nærmere tilknyttet søassurancevirksomhed, overdrog han værftet til den 23-årige skibsbygger Chr. Rohmann, der havde fået sin uddannelse hos den bekendte „mester“ Benzon i



Spantemodell i skala 1 : 24 af skonnerten „Søridderen“, efter sigende udført 1839 af skibsbygmester J. H. Løve, måske som byggemodell for selve skibet, der søsattes 1841 som det første større skib bygget i Helsingør. Handels- og Søfartsmuseet.

Frame-model of the schooner "Søridderen", built in 1839 by J. H. Løve, master shipbuilder, probably as a model for the actual vessel which was launched in 1841.

Nykøbing F. Magnus Barfoed var på dette tidspunkt kun 19 år gammel og derfor for ung til at lede værftet. Han tog i stedet nogle år til England for at studere skibsbyggeriet der, og da han som 25-årig kunne få borgerskab, blev han medindehaver af værftet, der nu kom til at hedde Rohmann & Barfoed. Poul Barfoed har fortalt nærmere om sit arbejde i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1953.

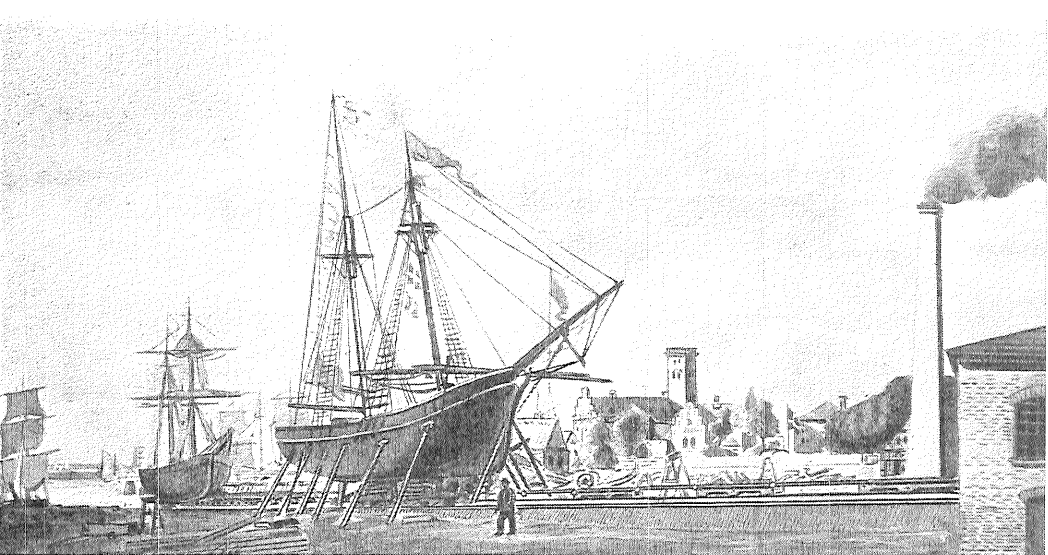
Mens Barfoed altså var i stand til at udføre konstruktionstegninger, og Rohmann må formodes at have lært det hos mester Benzons, var dette næppe tilfældet for Jacob Løves vedkommende, lige så lidt som det havde været det for Peter Bache, der endog var uden praktisk uddannelse, men blot var en naturbegavelse. Løve frekventerede ikke skibsbyggeriskolen på Holmen og var næppe heller på studierejse i udlandet. Ingen konstruktionstegninger ses at være bevarede fra hans værft, hvorimod der findes en række halvmodeller, som formentlig har været anvendt under skibenes udførelse. Løves faglige

dygtighed kan ikke betvivles. I 1832 byggede han en 23 fods egetræslodsbåd, der var bestilt til czaren af Rusland gennem den russiske konsul i Helsingør, A. v. Ebeling. Den blev besigtiget af nogle sagkyndige, der imidlertid ikke fandt den brugelig til formålet, hvorfor man kom overens om, at Løve skulle tage den tilbage og i stedet levere en 27 fods båd, der byggedes i løbet af to måneder, og den viste sig tilfredsstillende. Det var med denne båd, at den bekendte helsingørske færgemand Jens Lind foretog sin dristige færd til St. Petersborg for at aflevere båden til de russiske myndigheder.¹² Han roser den gentagne gange, men finder dog også fejl ved båden, hvilket, som han anfører, „ikke er at undres over, da den blev klappet sammen i sådan en fart“. Lind anfører dog også, at Løve var en mand, „hvis sag er skillingen uden ambition“, en hård dom, som nok må tages med forbehold, da Lind jo var lidt åbenmundet og kritisk.

Løve startede sit værft med reparationsarbejde for øje.¹³ Det første år, i 1825, var der kun 3 reparationer. Det steg i de følgende år. Således var der i 1833 24 reparationer og i perioden 1825–34 ialt 111. Han påtog sig dernæst bygningen af småbåde, bl. a. den ovennævnte lodsbåd til Rusland. Hans første større nybygning var skonnerten „Søridderen“, et partsbyggeri med 23 parter, af hvilke Løve tegnede sig for de 6. Skibet løb af stabelen 2. sept. 1841, ifølge Helsingør Avis som det første skib, der var bygget i Helsingør. Det fremgår heraf, at der i hvert fald ikke i byen var nogen erindring om tidligere skibsbyggeri i Helsingør. Afløbningen fandt sted under festligheder og med pastor Caspar Johannes Boye som taler ved skibets dåb. Skibet blev i 1848 stillet til disposition for den danske marine. Det tilhørte i tidens løb forskellige redere, bl. a. flere efter hinanden i København, men kom i 1878 til Færøerne, hvor det omdøbtes til „Kong Frode“ og forliste i 1882 under fiskeri i Rødefjord på Island.

Allerede før „Søridderen“'s bygning havde Løve optaget sin søn Jacob Vilhelm Løve (1813–75) i firmaet, der derfor nu hed Løve & Søn.

Løves byggerier kan her kun omtales kort. I 1858 byggedes skonnerten „Ida“, opkaldt efter Løves datter Ida, der ejede $\frac{1}{4}$ af skibet,



To skibe ophalede til reparation på den 1862–63 anlagte Patent Ophalingsbedding i Helsingør. T. h. maskinbygningen til ophalingsdampspillet, i baggrunden St. Olai kirke med sit kullede tårn. Farvelagt tegning af den helsingørske tegnelærer Joh. Damm 1866. Handels- og Søfartsmuseet.

The Patent Slipway, Helsingør 1866. Built in 1862–63.

„J. H. Løve“ 1866, der de første 12 år ejedes af Jacob Vilhelm Løve, skonnerten „Gylfe“ 1867–68, fiskekvasen „No. 26 B“, bygget 1870 til to fiskere i Helsingør, barken „Helsingør“ 1872, der blandt sine partsredere havde den helsingørske købmand I. S. Pontoppidan, „Michelle Selchau“ 1875 og „Ivigut“, der blev bygget i 1875 til Kryolitselskabet.

Berømtest blev vel barkskibet „Nordlyset“, der løb af stabelen i 1852 og „indviedes til bølgerne“ af sognepræsten ved Sct. Olai kirke, J. C. Johansen, som døbte det. Skibsdåb med gejstlig medvirken var meget sjældne ved koffardiskibe i Danmark, og det er derfor bemærkelsesværdigt, at dette anføres både om „Søridderen“ i 1841 og „Nordlyset“ i 1852. Det må sikkert skyldes en speciel interesse herfor hos familien Løve. „Nordlyset“ anvendtes af Grønlandske Handel i Grønlandsfarten. Dets kvalitet viser sig ved, at det først udrangeredes i 1926. Dets galionsfigur er bevaret på Handels- og Søfartsmuseet. Før skibets ophugning i 1928 foretoges en opmåling af det af arkitekt J. Friis-Pedersen, og der foreligger altså til dette skib af

denne årsag tegninger, som er blevet benyttet til den af konservator Chr. Nielsen byggede model, som findes på museet. Til udarbejdelsen af linietegninger anvendte Friis-Pedersen værftets halvmodel af skibet, som ligeledes findes på museet.

Samme år som „Nordlyset“ stod på stabel, byggede Barfoed skonnerten „Danmark“. Efter Rohmanns tiltræden kom fra dette værft en lang række nybygninger: skonnertbriggen „J. P. Lundwall“, jagten „Emanuel“ 1858–59, „De tre Brødre“ 1859, skonnerten „Falken“ 1863, „Axelstad“ 1862–63, „Johanne“ 1869, „I. S. Pontoppidan“ 1869–70. I 1870'erne fulgte endnu 6–7 nybygninger. Flere af disse skibe var bygget til købmand I. S. Pontoppidan, der blev partsreder i en række skibe og sejskibsreder i stor stil som korresponderende reder for det pontoppidanske rederi, der i 1867 var landets største sejskibsrederi med 10 sejskibe på ialt 2288 kommercelæster (ca. 4600 reg. tons). J. P. Lundwall var en helsingørsk købmand. Han var ligeledes partsreder. Hans sommerbolig „Belvedere“ er endnu bevaret, beliggende på Rogertsvej i Helsingør. Den til ejendommen hørende store have er i den sidste menneskealder udstykket, men miljøet er bevaret i Helsingør Bymuseum på Marienlyst slot i et maleri, der viser Belvedere med familien Lundwall spadserende i haven.

Den gamle Løve drev skibsbyggeriet indtil sin død i 1860. Under hans søn Jacob Vilhelm Løve (1813–75) nåede værftet sin højeste udvikling. På dette tidspunkt var der på begge værfter beskæftiget et halvt hundrede mand, og der var altid skibe under arbejde enten for reparation eller nybygning. Løves virksomhed fortsattes i tredje generation af Jacob Vilhelm Løves to sønner Jacob og Vilhelm, indtil værftet i 1882 overtoges af Helsingør Jernskibsværft og Maskinbyggeri.¹⁴

Når skibe skulle repareres i bunden, var man nødsaget til at kølhale dem, idet man i Helsingør ikke som på Jacob Holms værft i Strandgade på Christianshavn havde nogen „helling“, hvor større skibe kunne hales op af vandet i stående stilling ved hjælp af svære spil. Besværet af denne mangel ansøgte man derfor i 1841 Generaltoldkammer og Kommercekollegiet om tilladelse til anlæg af en sådan



Rohmann & Barfoeds værft, fra 1882 Helsingør Træsksbyggeri, med dampbarken „Hvidbjørnen“ på stablen, bygget til Kgl. Grønlandske Handel som værftets sidste skib 1887. Foto på Handels- og Søfartsmuseet.

The steam-bark "Hvidbjørnen" (Royal Greenland Trading Co.), built by Rohmann & Barfoed in Helsingør, 1887.

helling, men sagen vandt ikke kollegiets interesse, og der kom intet ud af ansøgningen. 20 år efter tog man imidlertid sagen op igen og fik ved et samarbejde mellem en række interesserede den 14. sept. 1861 dannet „Patentophalingsbeddingen, Interessentskab“ med det formål at anlægge og vedligeholde en ophalingsbedding. De forenede anstrengelser fremgår af den bestyrelse, man valgte. Den bestod af borgmester J. B. Olrik, købmand I. S. Pontoppidan og skibsbygmestrene Christian Rohmann og J. V. Løve. Beddingen, der fik plads imellem de to skibsværfter, påbegyndtes i foråret 1862, og den toges i brug 25. sept. 1863.

Træskibsbyggeriet i Helsingør nærmede sig imidlertid snart sin afslutning, men der var plads i byen for et skibsbyggeri efter større dimensioner. I 1881 grundlagde Mads Chr. Holm (1827–92) et nyt værft. Han var født under fattige kår, kom i skibstømmerlære og blev senere skibsbygger og var en tid i Amerika, hvorfra han hjembragte en formue. I 1871 stiftede han dampskibsselskabet „Norden“. Det fortælles, at han søgte forbindelse med C. F. Tietgen, men ikke fandt nåde for den store finansmands øjne, hvorfor han besluttede sig til at ordne sagerne ved eget initiativ. Værftet måtte opbygges ved udfoldelse af megen energi og under vanskelige lånevilkår. Det nye jernskibsværft fik arbejdsrum ved køb i 1882 af Løves værft, hvorefter det tilbageværende træskibsværft antog navnet „Helsingør Træskibsbyggeri, Interessentskab“. Chr. Rohmann knyttedes straks i 1882 til det nye jernskibsværft, idet han blev revisor i dette.

I træskibsværftets sidste år udførtes endnu en række nybygninger, bl. a. dampbarkskibet „Hvidbjørnen“. Det blev bygget 1886–87 til Grønlandske Handel og var grønlandsfartens første maskindrevne skib, idet det havde en høj- og lavtryks-dampmaskine på 60 nominelle HK. Det sattes i fart i 1888 og foretog et par grønlandsfarer om året. Det fik dog ikke så lang og glørværdig en historie som Løves „Nordlyset“, for allerede i 1895 forliste det på en rejse mod Julianehåb, hvorunder det måtte søge tilflugt for isen i en havn på sydsiden af Nunarsiuat, hvor det blev skruet ned af isen. Det havde i sin korte levetid haft en række fremtrædende søofficerer som førere, I. A. D. Jensen (Bildsøe), T. V. Garde, G. Holm, og R. Hammer.¹⁵

I 1892 blev Chr. Rohmann optaget i jernskibsværftets bestyrelse, mens han som dette værfts revisor erstattedes af sin gamle kompagnon Magnus Barfoed. Samme år døde M. C. Holm, og Rohmann blev da formand i jernskibsværftets bestyrelse. Baggrunden for tilknytningen mellem det nye og det gamle værft var naturligvis jernskibsværftets nødvendighed for udvidelse. Det blev Rohmanns opgave at tilrettelægge denne udvidelse, og det skete selvsagt ved en fusion. I marts 1896 overtog jernskibsværftet „Helsingør Træskibsbyggeri“ for en sum

af ca. 80.000 kr. Samtidig købtes ophalingsbeddingen for 150.000 kr., og dermed havde jernskibsværftet råderum, indtil det i de senere årtier dels fik sit område ved havnen udvidet, dels etablerede afdelinger andetsteds i Helsingør, senest på industrigrundene ved Kongevejen.

Minderne om de gamle træskibsbyggerier i Helsingør findes nu kun på museerne og lidt vel endnu i nogles erindring. Der findes endnu ældre helsingoranere, som erindrer villa „Sundeved“ ved Strandstien (den gamle Strandvej), der tilhørte en af de yngre skibsbygmestre Løve. Ejendommens seneste private ejer var den franske konsul Fr. Hansen. Huset blev dernæst købt af statsbanerne, der først benyttede det som overnatningssted for rejsende togfolk, i lighed med den nu forsvundne villa „Augusta“ ud mod stranden. I vore dage er også villa „Sundeved“ nedrevet og erstattet med en nyopført bygning. Måske er der også ældre folk, der kender „Rohmanns hus“, Allegade 7, hvor Chr. Rohmann boede – umiddelbart ved den arbejdsplads, han virkede ved i så mange år.

NOTER

- ¹ *Ole Jellingsøe* i „Fra Frederiksborg Amt“ 1967, 44 f.
- ² Kancelliets Brevbøger ¹²/₁ 1564.
- ³ Danmarks Kirker, Frederiksborg Amt, 191.
- ⁴ Se herom *Laur. Pedersen*: Helsingør i Sundtoldstiden II, 1929, 194 ff.
- ⁵ *Knud Klem* i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1958, 107.
- ⁶ R.A. Liste over skibe hjemmehørende i Danmark.
- ⁷ Se herom *Laur. Pedersen*, anf. skrift, I, 184 ff.
- ⁸ *Knud Klem* i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1958, 126 ff.
- ⁹ Smst. 139 f.
- ¹⁰ Den helsingørske Færgemand Lars Bache. Memoirer og Breve II, 1905, 3 f. og 170 ff.
- ¹¹ *Knud Klem* i „Fra Frederiksborg Amt“, 1935, 50 ff.
- ¹² Linds færd til Rusland og hans bedømmelse af Løves lodsbåd er behandlet i en afhandling af H. W. Harboe og Fr. Kaas: En helsingørsk Færgemands Ruslandsfart i aaben Baad i „Fra Frederiksborg Amt“, 1912, 51 ff. Karakteristikken af Jens Lind er givet i foranf. skrift Memoirer og Breve II, 88 ff. og af Knud Klem i „Fra Frederiksborg Amt“, 1935, 94 ff.

- ¹³ Om dette og det følgende se oplysninger af underdirektør Vald. Jørgensen i Handels- og Søfartsmuseet, SR-bilag.
- ¹⁴ Om Løve og Barfoed se også *M. Galschiøt: Helsingør omkring Midten af forrige Aarhundrede*, Kbh. 1960, 186 ff. samt *Barfoeds selvbiografi* i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1953, 82 ff.
- ¹⁵ *R. Tving: Træk af Grønlandsfartens Historie*, Kbh. 1944, 185 f.

WOODEN SHIPBUILDING IN HELSINGØR

Summary

There are no records extant of shipbuilding at Helsingør in earlier times. Merchants of the town traded with Iceland at a very early date, first independently then as members of the Iceland Company which made many donations to the parish church of St. Olav. At the end of the seventeenth century their ships sailed to far-off lands, France in particular, but there is no evidence that they had their vessels built in Helsingør. The famous ferrymen of Helsingør, too, ordered most of their boats from other countries, mainly Sweden.

In spite of the town's importance during the time of the Sound Dues, when foreign ships in thousands had to anchor in the roads, Helsingør had no harbour, only a few quays belonging to the various merchants. But when after a number of unsuccessful attempts the town got a harbour in 1824 there was space for a shipbuilding yard and one was founded, just east of the Custom House, by Jacob Hansen Løve. To begin with he only did repairs, mainly on ferryboats, but he soon started building small craft such as the 27 ft. boat for the Czar of Russia, which Jens Lind, one of the well known ferrymen of Helsingør, sailed to St. Petersburg. Later larger vessels began to leave his yard. The first was a schooner, "Søridderen", in 1841, and other fine ships were to follow: the schooner "Ida", „J. H. Løve" and particularly "Nordlyset", a barque built for the Greenland Company which was used on the Greenland run from 1852, when it was built, until 1926. J. H. Løve was succeeded by his son Jacob Vilhelm Løve, under whom the yard saw its best days, who was in turn followed by his two sons. There is no doubt that Løve built ships „by rule of thumb“, without drawings but on the basis of half block models. Some of these have been preserved.

In 1843 Poul Barfoed started a shipyard next to that of Løve. He was from the Fåborg district and as an apprentice he too had learned to build „by eye“, but later on he studied naval architecture at Holmen in Copenhagen. His yard, too, produced many fine ships. He himself soon went into marine insurance and left the yard in the charge of Christian Rohmann, who had received his training under E. C. Benzon, a master shipbuilder of Nykøbing (Falster), and his younger brother Magnus Barfoed. Rohmann and Barfoed

built vessels for I. S. Pontoppidan, amongst others, a merchant of Helsingør, who became the managing owner of a sailing ship company which for a time was the largest in Denmark. Amongst other merchants of the town who were part-owners was J. P. Lundwall, after whom a schooner belonging to the Pontoppidan company was named.

In 1861 Løve and Rohmann in conjunction with I. S. Pontoppidan and the town council succeeded in establishing a slipway between the two shipyards and thereby did away with the difficult process of careening.

There were potentialities in shipbuilding in Helsingør at this time. In 1881 Mads Christian Holm founded Helsingør Iron Shipbuilding Yard and Machine Works, which bought up Løve's yard in the following year. Christian Rohmann joined Holm, first as accountant and then as member and later chairman of the board after the death of Holm in 1892. In 1896 the Iron Shipbuilding Yard bought up Rohmann's yard and the slipway, thus acquiring the monopoly of shipbuilding at the harbour. The firm exists to this day.