

GALLIONSFIGURER OG ANDEN DANSK SKIBSORNAMENTIK INDTIL 1850

Af

HANNE POULSEN

I nyere tids folklore betragtes gallionsfiguren som en personifikation af sejlskibstidens romantik, som det ofte kvindelige væsen man ærede og elskede og som havde magt til at føre skibet frelst i havn. Gallionsfigurernes historie er dog langt fra entydig og deres udvikling må ses parallelt med tidens skiftende interesse for at ornamentere agterspejlene.

Museumsinspektør Hanne Poulsen har i sin artikel taget udgangspunktet i Rigsarkivets registrering af flere hundrede ornamenttegninger, men også de ikke få bevarede gallionsfigurer, gamle fotografier og samtidige afbildninger, samt den skriftlige og mundtlige tradition er inddraget som kildemateriale.

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 skipperkonebrev 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 søen.“¹

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

uvejr, 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.

I skibets udviklingshistorie har øjnene ingen umiddelbar forbindelse med gallionen, den forskibs forlængelse, hvis fremspringende del blev ornamentet, ligesom folk til alle tider har følt sig fristet til at udsmykke udragende bjælkeender og plane flader. På malede og indridsede billeder af skibe fra vikingetid og middelalder ses stævnen eller dennes forlængelse ofte at løbe frem i et dyrehoved, hvis betydning ved siden af at være et ornament har været at virke skræmmende på eventuelle fjender. I den islandske Ulfljot-lov findes direkte udsagn om, at de aftagelige dragehoveder på vikingetidens krigsskibe har haft dette formål. Egentlige gallionsfigurer var der først tale om i 1500 årene. Det var små figurer, ofte skytshelgener eller -engle. Ærkeenglen Rafael fra Vasco da Gamas skib af samme navn skal være identisk med en lille bemalet træfigur på Museu de Marinha i Lissabon.²

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, mønstre og også billedfremstillinger, farvelagt i sort, rødt og gult med forgyldning. Herved blev udsmykningen af forskibets gallion eller snabel til et mere underordnet led i en større helhed.

Det fladedækkende billedskærerarbejde kom først ind i stilhistorien med renæssancens sidste tid; i Norden skete det efter 1600. 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. Dele af det store rigsvåben, krigere og musicerende engle, antikke havguddomme og havets dyr, fabelvæsener og bibelske skikkelser så atter dagens lys som løsrevne fragmenter af de store kompositioner, der havde dækket „Wasa“s agterskib. Af skrogets øvrige rige ornamentering kan nævnes, at hver eneste kanonport på sin indvendige side var forsynet med en i højt relief udskåret løvemaske, 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 beskuerne ved sine farver og sin forgyldning, men også ved sit symbolske indhold, der skulle tolkes som en



Gallionsfigur fra ukendt skib o. 1850. Se fortegnelsen over Handels- og Søfartsmuseets gallionsfigurer nr. 6. Bror Bernild fot.

Figure-head of an unknown ship c. 1850. (No. 6 in the Catalogue of Figure-heads in the Danish Maritime Museum).

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.³

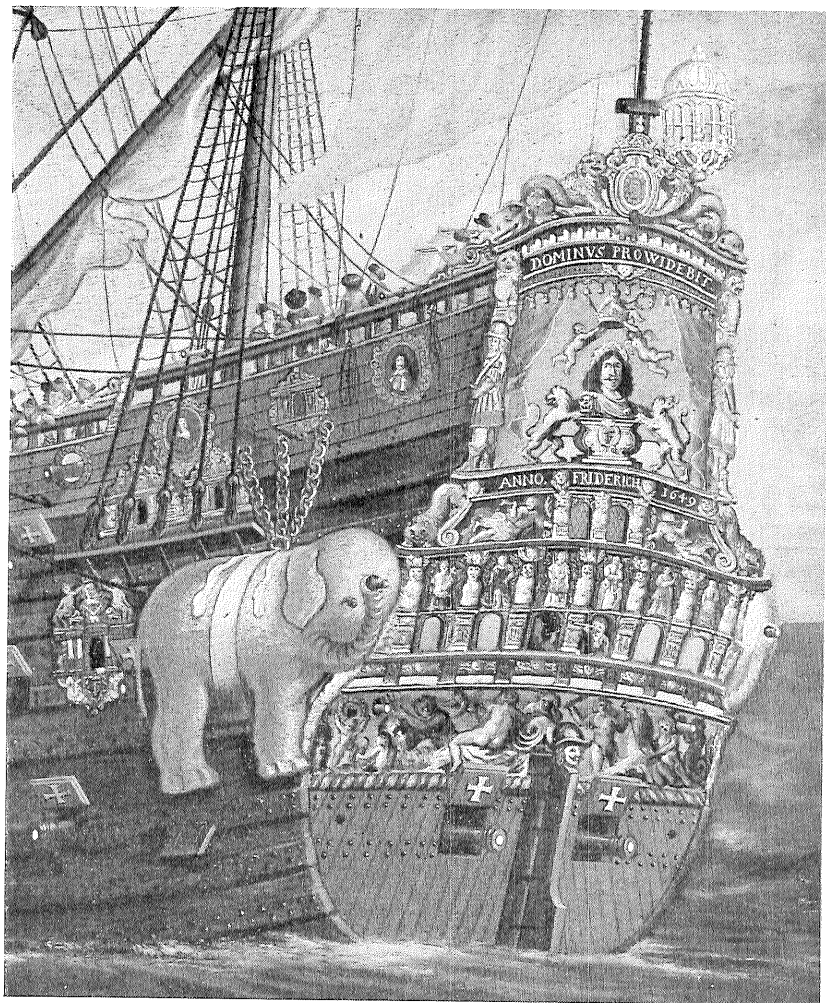
Også i Danmark blev orlogsskibene endnu langt op i 1600 årene bygget efter hollandsk tradition. Det platte agterspejl og gallerierne er

også her af danske og indkaldte nederlandske og tyske kunstnere blevet ornamenteret med bemalet og forgyldt snitværk.

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. Desværre forsvandt indholdet af Christian den Fjerdes skibssal på Frederiksborg Slot under den svenske besættelse. Selvom krige og brande har tyndet stærkt ud i den efterhånden atter righoldige modelsamling, er mange værdifulde modeller stadig tilbage. På Orlogsmuseet kan man se disse modeller og deres ornamentering, forsåvidt denne er medtaget eller kun antydet for ikke at svække modellens anvendelse til undervisningsbrug. Desuden er bevaret flere af de elfenbensmodeller, der 1651–1660 blev udført af Jacob Jensen Nordmand.⁴

Også tegninger forsynet med hovedmålene kom tidligt i brug ved flådens skibsbyggeri. Den ældste kongelig approberede tegning vi kender i dag er linietegningen til en dansk fregat. Den er fra 1664 og er blandt de ca. 20.000 tegninger, der af Søværnet er afleveret til Rigsarkivet, hvor de nu er registreret under betegnelsen Søetatens kort- og tegnings-samling. Her findes konstruktionstegninger så langt tilbage som første halvdel af 1600 årene. Dette store kildemateriale, der især dækker Henrik Gerners embedstid som fabrikmester, er nu registreret således at det umiddelbart kan anvendes, også til studier over skibsornamentikken.⁵

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 flådens genopbygning og vedligeholdelse på 200.000 rigsdaler. I 1673 blev nedsat en kommission, der kritisk gennemgik udgiftsposterne for flåden, herunder de daglønninger, der blev udbetalt til håndværkere og andre „diverse personer“, der i året 1672 havde gjort tjeneste på Bremerholm, Tøjhuset samt Proviant- og Bryggerhuset. Af årets samlede lønudgifter på 26.596 rigsdaler havde skibstømmermændene fået 15.051 rdl., blokkedrejere 678, snedkerne 1.098, smedene 3.454, rebslagerne 1.251 og malerne 443 rdl.; disse sidste fik desuden refunderet udgifterne til farve. Billedhuggerne havde modtaget 997 rigsdaler. „Mr. Bildthugger“ = billedhuggermesteren, hvis navn vi desværre ikke erfarer, er helt pænt aflønnet, lidt ringere end anden-skibsbygmester og smeden, men bedre end snedkeren og endnu bedre end sin kollega Lars Worm, men de må begge med flere andre se deres løn



Agterpartiet af orlogsskibet „Friderich“, bygget Neustadt 1649. Udsnit af usigneret maleri på Gaunø. Øverst på spejlet er Frederik III's valgsprog malet over en glorifikation af kongens billede. Dekorationen er dels udskåret, dels efter traditionen påmalet. De store i kæder ophængte elefanter symboliserer den fornemme elefantorden, ligesom senere orlogsskibe med elefantnavn er opkaldt efter denne kongelige orden. Bemærk det udskårne rorshoved. Erik Christoffersen fot.

Stern of the "Friderich", a man-of-war built in Neustadt in 1649, with carving and the traditional painted decoration. The glorified portrait of the king Frederik III symbolizes the name of the ship.

reduceret som et led i kommissionens sparebestræbelser.⁶ Lars Worm må være identisk med billedskæreren Lauritz Hansen Worm, der 1674 blev begravet i Holmens Kirke. Hans søn Tyge virkede som billedskærer på Holmen fra 1669 og nævnes i 1694 som kgl. skibsbilledskærer. I 1691 var der på Holmen beskæftiget en mesterbilledhugger og fire billedhuggere, men da var interessen for de mere overdådige skibsdekorationer i aftagende.

Efter den skånske krig 1675–79, hvor orlogsflåden under Niels Juel havde vundet en strålende sejr i Køge Bugt 1677, blev store bestræbelser sat igang for at genopbygge flåden, og en udvidelse af orlogsværftet blev skabt ved anlægget af Nyholm på Amagersiden af havnen i 1680–85.

Chefen for Holmen, admiral Henrik Span, blev fra 1690 leder af flådens skibsbyggeri, og embedet som fabrikmester og leder af Konstruktionskammeret blev besat med Ole Judichær. Formålet var at uddanne og derefter benytte danske skibskonstruktører og udvikle skibstyper, der passede for de danske farvande. Judichær var blevet undervist i matematik af Ole Rømer, og han var den første danske skibskonstruktør, der byggede sine fartøjer efter nøjagtige teoretiske beregninger og undersøgelser. Sammen med Judichær virkede viceadmiral von Stocken, der i 1691–92 havde studeret skibsbygning i Frankrig. Hans to konstruktioner, søsterskibene „Prins Wilhelm“ og „Prins Carl“, blev bygget efter de store franske forbilleder „Le Soleil Royal“ og „Royal Louis“, der begge var overdådigt ornamenterede. Judichær tegnede ornamenterne til de to danske skibe, og i overensstemmelse med fransk tradition lå hovedvægten på udsmykningen af spejl og gallerier. Modellen af „Prins Wilhelm“ er brandskadet men bevaret. Gallionsfiguren er en „romersk“ kriger med hjælm og kappe, ridende på en havhest.⁷

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 orlogsmåner“, således skrives fra kongens kancelli i 1692.⁸

Franskmændene havde længe været foregangsmænd på skibsornamentikkens 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 be-

klædte til 1659. Traditionen fortæller at han skar så pragtfulde ornamenter og figurer i tidens svulmende barokstil til Ludvig den Fjortendes orlogsskibe, at tovværket blev fisket i 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.

Også fra England fortælles historien, i det mindste var udgifterne til udsmykningen af de engelske orlogsskibe uforholdsmæssigt store, så store at det engelske admiralitet i 1703 som gallionsudsmykning søgte at få anerkendt løven som standardfigur. Omkostningerne til løvefigurens fremstilling afhang af skibets type og rang.

Løven havde dog længe været foretrukket som gallionsfigur i mange lande, især efter at den med barokstilen kom på mode som dørvogterfigur og skjoldholder. Fra vraget af „Wasa“ blev det meste af en mere end tre meter høj løve bragt op af mudderet. Spor efter forgyldning sad endnu tilbage i mankens lokker. Også brudstykker af en dansk gallionsløve er af det svenske søfartsmuseums dykkere hentet op fra svensk farvand; det var kroppen af den prægtige hanløve fra linieskibet „Enigheden“, bygget i Kristiania 1650 og i 1679 sænket som led i en spærring af Kalmarsund. Denne løve synes at have holdt en drueklase i forpoterne, måske en mindelse fra figurens stilmæssige oprindelse, den kinesiske løve, der holder en kugle mellem poterne.⁹

En anden og mere velbevaret løve, der efter sit stilpræg også må være skåret midt i 1600 årene, er måske ikke dansk. Den sad på et skib, der forliste ved Jyllands vestkyst. Herremanden på Dejbjerglund mellem Skern og Ringkøbing lod træfiguren kløve og naglede de to halvdele fast på hver side over en port. Gennem Frilandsmuseet kom løvefiguren i 1958 til Handels- og Søfartsmuseet, hvor den efter at være blevet sat sammen, restaureret og malet op af museets konservator nu hører til blandt samlingens pragtstykker. På orlogsskibene bar løverne ofte krone, men noget generelt kan ikke siges herom. Meget få danske skibe uden for orlogs- og kompagniskibenes rækker har dengang haft gallionsfigur og mere end en beskeden udsmykning af agterspejlet. De tidlige løvefigurer synes at være de mest naturalistiske; kunstnerne har fra menagerierne vidst hvordan en løve så ud, og kunne gengive dens muskelspil 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 er sikkert gennem årtier også blevet skåret sådan, men figurerne er ikke bevaret. En anden type er den vrede løve med rynket pande og sammentrukne bryn.

Som gallionsfigur lånte løven sine egenskaber som en modig og hurtig angriber til sit skib. Strålende af forgyldning, med ildrøde opspilede gab og sammenkrummede til spring har løverne på de nordeuropæiske orlogsskibe nærmet sig hinanden. Var gallionerne så ens, at endog skibenes nationalitet her var vanskelig at identificere, så gav agterspejlene i et rigt billedsprog besked for den indviede om skibets navn og nationalitet. Som en rebus stod figurer, heraldiske våben, kongemonogrammer og flag i friser over spejle og gallerier. Fra Christian den Fjerdes tid hører vi dog eksempler på at skibsnavnet har stået malet på agterspejlet.¹⁰

Agter i skibet boede officererne, og efter skibets type sad en, to og på linieskibene tre rækker vinduer over hinanden. Foran vinduerne kunne løbe en åben vægtergang. De vinduer, der vendte ud mod styrbords og bagbords sider agter, lå fremme i karnapper for at bedre udsynet, og disse gallerier blev sammen med spejlet dekoreret som en arkitektonisk helhed. Ornamenter i tidens stil indrammede vinduerne, og større sammenhængende friser adskilte vinduesrækkerne. De ældre skibstypers højsiddende spejl bar den væsentligste dekoration i form af billeder og symboler valgt i relation til skibets navn.¹¹

Skibets stævn blev bygget med rund kontur, men som en forskibs forlængelse af skroget uden egentlig at være en del af dette, anbragtes gallionen. Den bestod hovedsagelig af ribbeværk, de såkaldte reilinger og sløjknær og forrest 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. På skæggets afslutning blev gallionsfiguren anbragt. Sålænge skibenes bovspryd tjente som en slags liggende mast med blindesejl og bovenblindesejl, var gallionen en nødvendig arbejdsplatform for betjening af bovsprydets takkelage. Da stagejil i løbet af 1700 årene afløste bovsprydets små råsejl blev også disse betjent fra gallionen, hvortil fald og vaterstag var fastgjort. For at holde bovsprydet nede i den rette vinkel blev det med en og på større skibe to solide vulinger surret til skægget. Desuden tjente gallionen som aftrædelsessted. Især på 1600 årenes lavtliggende, åbne gallioner har et besøg her ikke været uden risiko.

Selvom løven optrådte som gallionsfigur langt op i 1700 årene, blev



Gallionsløve o. 1650. Fra ukendt skib forlist ved den jyske vestkyst. Se fortegnelsen over Handels- og Søfartsmuseets gallionsfigurer nr. 1.

Figure of a lion c. 1650, from an unknown vessel wrecked off the coast of Jutland. The figure-head was split into two and erected over the entrance to a manor house in West Jutland. Presented to the museum by the Danish Open Air Museum. (Catalogue of figure-heads No. 1.).

dens, man kan næsten sige monopolstilling her i landet brudt kort efter århundredskiftet, således at fregatten „Havfruen“, bygget 1701, fik en havfrue på gallionsskægget, og lineskibet „Justitia“, bygget 1707, fik den allegoriske figur for Retfærdigheden, Justitia med vægten og rettens sværd samt bind for øjnene for at vise sin upartiskhed. Disse eksempler er blandt de første, der viser at gallionsfiguren i 1700 årene kom til at overtage den rolle, agterspejlsdekorationen før havde haft, nemlig at symbolisere skibets navn. Princippet blev dog aldrig helt gennemført, blandt andet fordi så mange orlogsskibe bar navne af samme indhold, og variation skulle der jo være. Derfor havde fregatten „Hvide Ørn“, bygget 1753, en løve som gallionsfigur, mens ørnene løftede deres vinger på hakkebrættet, hvor de flankerede kongens monogram mellem skråt-stillede flag.

De skiftende fabrikmestre havde stor indflydelse på det enkelte skibs ornamentering og gav ofte selv det første udkast til ornamentstegningerne, der ind i 1700 årene kom til at høre til det approberede sæt, som bestod af en sidetegning med spanterids, et middelspant, et gennemsnit og en sejltegning.

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 er opbevaret ca. 50 af disse voksfigurer, der dækker et anseligt åremål, nemlig fra 1711 til 1861.

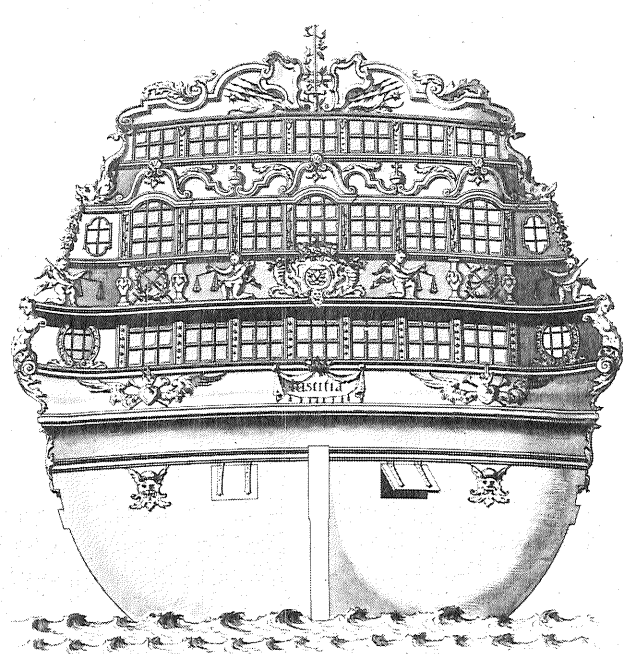
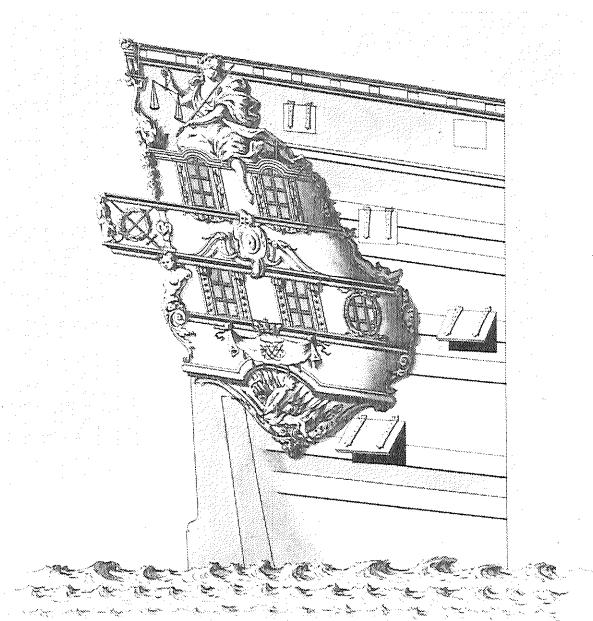
Der var meget billedskærerarbejde at udføre på selv de mindre skibe, der blev bygget på Holmen, men de figurkompositioner, der blev placeret på lineskibenes skæg, var arbejder af en større kunstnerisk kvalitet end skibenes øvrige udsmykning. Just Wiedewelt, fader til en mere bekendt søn, beklædte embedet 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. Gallionsfiguren til „Cronjagten“, fregatten „Falster“ fra 1742 forestillede den kronede Jupiter med tordenkilerne, ridende på sin ørn. Dette motiv blev gentaget flere gange som en hyldest til kongefamilien. En mere voluminøs figurgruppe var bestemt for lineskibet „Fredericus Quintus“, der løb af stabelen 1753. Det var monarkens buste over et kronet skjold med det kongelige monogram og støttet af to skikkelser, en

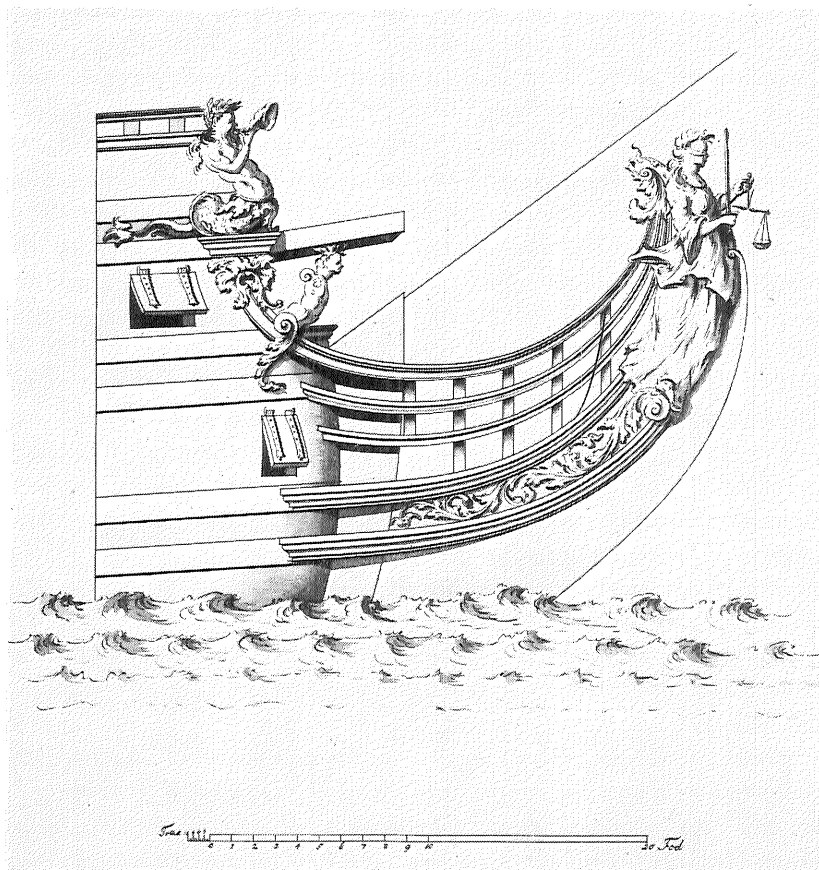
ældre muskuløs mand „Styrken“ og gudinden Athena, „Visdommen“. Kompositionen blev dog ikke benyttet til skibet.¹²

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. Derfor var hans gallions- og gallerifigurer endnu præget af den nederlandske barokstil.

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 hjemland. Også i udformningen af flådens ornamentik blev elementer af den nye stil ret hurtigt 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 midtfor over de symmetriske dekorationer. Friserne blev udfyldt af antikke ornament, der selv hørte hjemme i arkitekturen: borter som mæanderer (à la grecque'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 ophængte draperi. Andre almindelige nyklassicistiske ornament var den antikke urne og fascies, d.e. stave sammenholdt ved krydsede eller skrålagte 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 ornament på fregatten „Tranquebar“ og hukkerten „Saltholm“. Skibenes spejle og gallerier blev fra skib til skib ret ensartet udsmykket, meget brugt var en rokokopræget „gitter“ornamentik, og på gallionsskægget blev sat en figur, der skulle symbolisere skibets navn. Blandt mange enkeltstående eksempler på dette sidste kan man foretrække at 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





Et sæt ornamenttegninger udført af Ole Judichær til lineskibet „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 retsinsignier til skibsnavnet. RA. Søetatens kort- og tegningssamling.

Designs for ornamental carving for the „Justitia“, a ship of the line built in 1707. The side galleries and the stern form a whole and the carving and sculptures of earlier times are largely replaced by ornamental lists. The figure of Justice on the gallery and at the bow and the many insignia of the law refer to the name of the vessel.

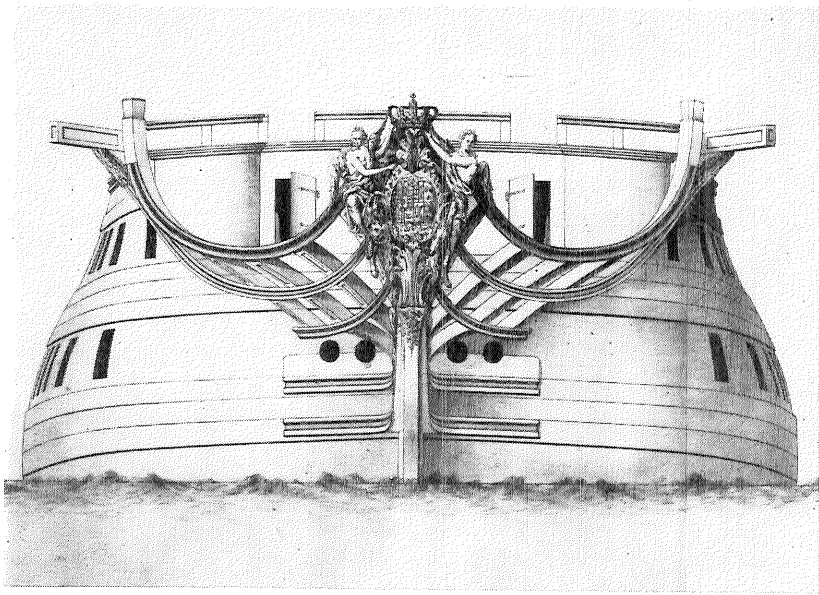
figur, anbragt på en rocaille. Her ses navnet på fartøjet og dettes symbol sat i umiddelbar forbindelse: „Modet“ — en løve, „Dristigheden“ — en hest, „Mandigheden“ — et skægget mandshoved, „Alvorligheden“ — en bjørn, „Forskrækkelsen“ — en haubits, „Den gloende“ — en brandbombe, „Cometen“ — en stjerne, „Dragen“ — et dragehoved.¹³

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 [c: 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. Nyeholm 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

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 hæderstegn, men da havde han også grundfæstet sin position som 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



Kgl. approberet tegning af lineskibet „Dronning Louise“, bygget 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, selvom skroget fortsætter et stykke op bag de tremmelignende reilinger og knæ, har blottet forskibet betydeligt i forsvarsmæssig henseende. RA. Søetatens kort- og tegningsssamling. Orlogsmuseet fot.

A design, given royal approval, for the "Dronning Louise", a ship of the line, 1747. Looking towards the stem and head of the ship.

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 handelskibe talte trods store fælles interesser ikke helt det samme billedprog. Hvor orlogsskibene taler om mod, dristighed og styrke, anråber handelskibene handelens gud Merkur, og taler om den rigdom der vindes ved klogskab, enighed og forsigtighed. Således lyder Gerners forklaring over

ornamenterne til den partikulære ostindiefarer, fregatten „Enighed“, bygget 1777 af Eskild Eskildsen på Bodenhoffs Plads:¹⁵

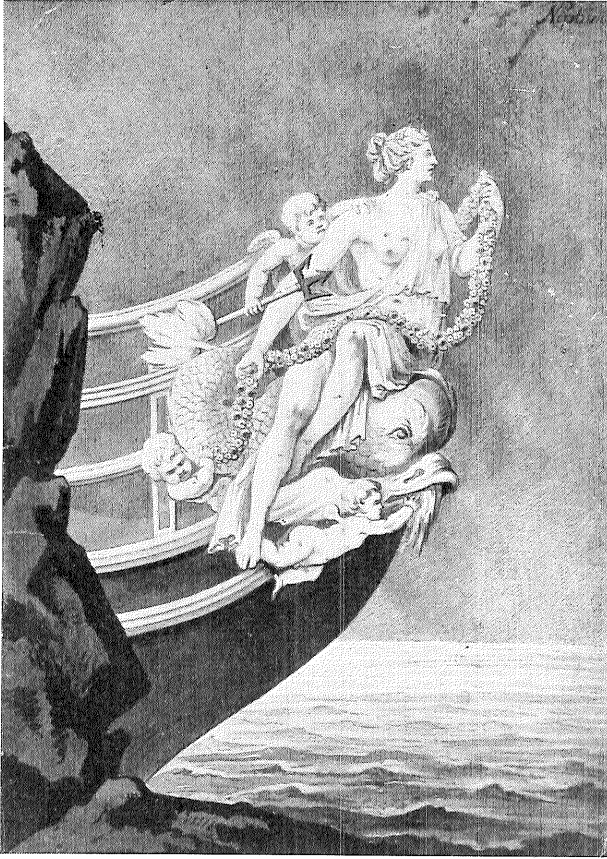
- I gallionen *Enighed*, forestillet ved et fruentimmer med en oliekrans om hovedet, holdende i den højre hånd en skål med et granatæble og i den venstre et scepter på hvis spids var blomster og frugter.
- I hakkebrættet en medaillon med et forgyldt anker i rød bund, på siderne af samme tvende i hinanden snoede overflødighedshorn, betegnende at ved enighed kan have håb om overflødighed.
- 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*.
- 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 *Vis 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 galleribuerne anbragte to figurer, oftest kvindelige sindbilleder, mens en tredje figur, der symboliserede skibets navn, blev anbragt forrest på gallionen.

Orlogsskibene blev navngivne efter et bestemt system. Især blev de betegnet efter landsdelene i Rigsvåbnet og andre lokaliteter inden for monarkiet, 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.

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 sagtid, 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.¹⁶

Blandt de geografiske navne symboliseredes vande som „Det store Bælt“ 1782 ved som gallionsfigur at have en mand, der hælder vand ud



Gallionsfigur til lineskibet „Neptunus“ 1789: Neptuns dronning Amfitrite ridende på en delfin omgivet af putti. Laveret tuschtegning udført af billedhuggeren F. C. Willerup. Handels- og Søfartsmuseet.

Figure-head of the “Neptunus”, a ship of the line, 1789. Wash drawing by F. C. Willerup.

af en krukke.¹⁷ Landsdelenes frugtbarhed sammenlignes gerne ved en kvinde, der frembærer frugter, blomster og kornneg i kurve og overflødighedshorn. Lineskibet „Fyen“ fra 1705 fik som gallionsfigur en tvehalet havfrue, der balancerer en kurv fyldt med blomster og frugter på sit hoved, hjulpet af en puttofigur.¹⁸ På lineskibet „Ditmarsken“ 1780 havde kvindefiguren kornneg og overflødighedshorn, og for at

fuldstændiggøre 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 tilbagevendende motiver. Heraldikken spillede en betydelig rolle i valget af ornamenter til det offentlige skibsbyggeri. Helt overvældende virker den heraldiske ornamentik på linieskibet „Oldenborg“, der løb af stabelen 1779.¹⁹ 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 blomsterkranset yngling med kappe over skulderen og to pilekoggere, favn og hænder har han fulde af symboler på lykke og frugtbarhed.

Da viceadmiral F. C. Kaas ved sin fratræden 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.“²⁰ Det synes at være mådelige arbejdsforhold for 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 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 af linieskibe og fregatter. Der var dog ikke kun tale om approbation eller forkastelse. Undertiden blev approba-

tionen betinget af en ønsket ændring. Som et eksempel herpå kan nævnes den betingede approbation af ornamenttegningerne til lineskibet „Odin“, bygget 1788.²¹ Dens gallionsfigur var en kriger i fuld udrustning, og agter på hver galleribue stod en norne, en kvindelig tilhyllet skikkelse. Midt på hakkebrættet var en liggende oldingeskikkelse ved en påklistret 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 medaillonon 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 krigsskibene kunne bygges så økonomisk som muligt. 1: Man skulle kun have een klasse lineskibe. 2: Så få klasser mindre skibe som muligt. 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 fabrikmester, 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“.

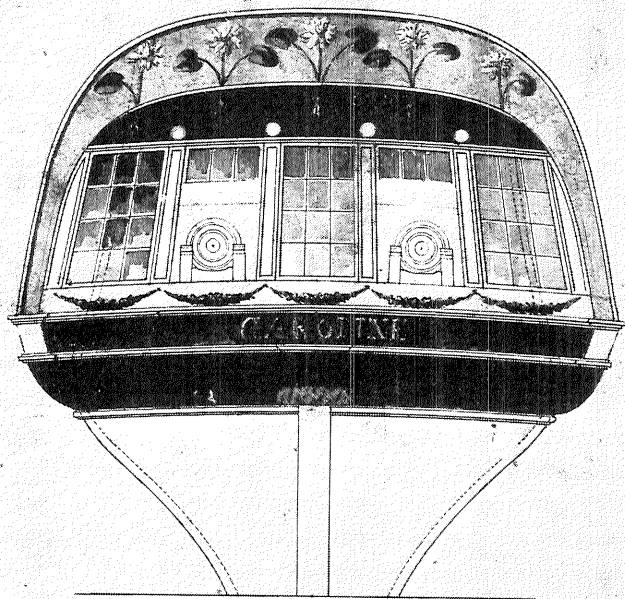
Det mest karakteristiske ved Hohlenbergs skibe var ændringen af skrogets form, så kanonerne i agterskibet nu kunne ramme mål længere agter, end de før havde kunnet. Ved at afskaffe alle overflødige vægte som prydelser for og agter kunne skibene i det hele bære en kraftigere armering. Sin kære læremester Gerners interesse for skibsornamentikken søger Hohlenberg at forklare eller rettere bortforklare over for den nye tids skibskonstruktører: „Omendskønt salig fabrikmester 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 fabrikmester Gerner ville anse gallionsfigurerne afskaffelse med samme bifald som de franske konstruktører.²² 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.

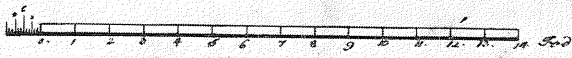
I 1700 årene havde fregatterne haft navne efter de danske landsdele og besiddelser som Bornholm, Møen, St. Thomas og Tranquebar. Fra 1790erne bar fregatterne kvindelige navne, de blev hovedsagelig opkaldt efter kvindelige guddomme. Navne efter danske og danskejede landsdele blev nu givet til de lette brigger, den nye type hurtigtsejlende let-armerede 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.²³ Vinduerne blive alle blinde og maskerer kanonportene, fra hvilke lysningen falder.“²⁴

Hohlenberg hældede til den gamle opfattelse, at agterspejlsdekorationen skulle vælges i relation til skibets navn, så kunne man til gallionen vælge et standardornament. Som forslag til et sådant gallionsornament gav maleren 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.²⁵ Denne ide blev dog ikke fulgt op, i stedet lod Hohlenberg gallionen løbe frem i en volut, en „krølle“, der blev ornamentet med bladværk eller en guirlande eller kombineret med et skjold, hvorpå var motiver med sindbilledlig betydning. Også eksisterende figurer blev udskiftet. I 1801 blev gallionsfiguren på lineskibet „Kronprins Frederik“, bygget 1784, erstattet af en krølle. Også den prægtige figur på lineskibet „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.“²⁶

Udsætt
 Som viser Spejlene til den nye Fregat ...



Na
 Distancen
 vilde
 i skid
 et salg
 managt
 saa, for
 givende
 omme
 skee her
 den lopi
 ned at
 gan den
 Olamp
 og fæst
 Den
 mæst
 fæstning



Fabrikmester H. Hohlenbergs udkast til agterspejl til en ny fregat med foreslået navn „Caroline“. Han påpeger i den i artiklen citerede tilskrift, hvorledes de sarte nøkkeroser og violer svarer til fregattens pigenavn og symboliserer skibets egenskaber. Udat. RA. Søetatens kort- og tegningssamling.

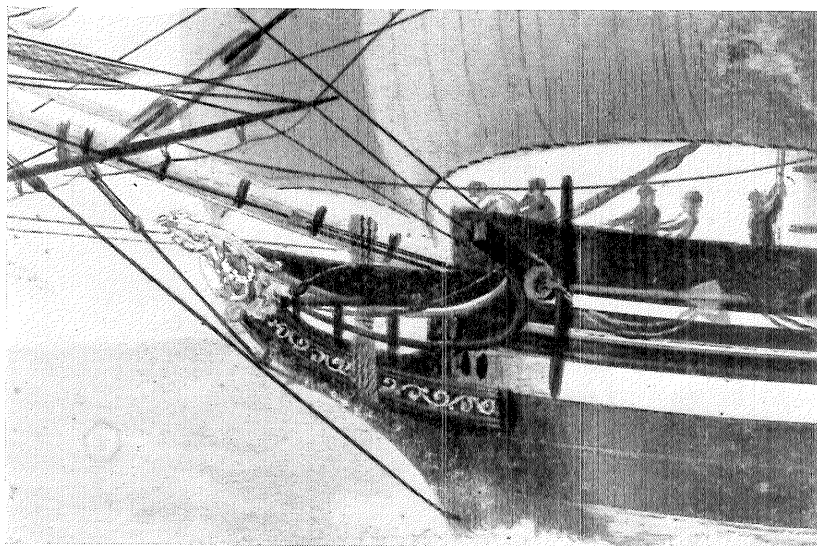
Stern design for a new frigate. An example of the simpler, standardised ornamentation introduced in the Danish navy about 1800.

Efter Hohlenbergs afsked i 1803 fortsattes hans bestræbelser på at forenkle skibsornamentikken. Maj 1804 blev det approberet at „de gamle skibe, som indsættes i dokken, enten til hovedreparation eller opholdende reparation, skal entlediges de betyngende ornamenters for og agters og gives andre lettere og passende i stedet.“²⁷

I årene 1804 og 1805 blev gallionsfigurerne borttaget på lineskibene „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 gallionskrøller, den ene med skjold under hjælm foran trofæer, den anden med et ørnehoved, der har en perle i næbbet, bærer teksten: „Udkast til gallionsornamenter af billedhuggermester Willerup til en 36ve kanonsfregat efter „Venus“ tegning.“²⁸ 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 lineskibet „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 lineskibet „Svanen“ 1730. Havguddommene på „Prinsesse Caroline“s gallion blev gentaget på spejl og gallerier. På hakkebrættet blev den unge navnemoders portrætmedaillon 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 billedhugger.²⁹

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.“³⁰ Måske har Willerup, som hans talsmand skriver, tænkt på de mistede skibe, men en gallionsfigur som for eksempel „Kærlighed til Fædrelandet“, en sindbilledlig mandsfigur, som



Gallionsornament på fregatten „Montreal“ af København: ørnehoved med guirlander over skjold. Skibet blev i 1806 indkøbt fra England, men gallionskrøllen er næsten identisk med Willerups tegning til det nye gallionsornament til linieskibet „Lovisa Augusta“. Udsnit af farvelagt tegning på Handels- og Søfartsmuseet.

Ornament for the ship "Montreal" of Copenhagen. The scroll-head is almost identical with a scroll-head drawn by Willerup for the ship of the line "Lovisa Augusta".

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 1811.³¹ Dette blev en af Willerups sidste selvstændige opgaver

for Admiralitetet. Skibsbyggeriet blev fortsat under krigen, men kun i beskeden målestok. I februar 1816 blev embedet som mesterbilledhugger på Holmen nedlagt, og den 74 årige 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 rdl., betalt i april 1816 til F. C. Willerup.³²

Flådens skibe var Danmarks ansigt udad mod den øvrige verden, og de er gennem historien blevet udsmykket efter de til enhver tid gældende kunstneriske normer. Det samme gjaldt kompagnifartens skibe, hvorimod sagen har stillet sig anderledes for den private koffardiflådes skibe. Meget få og upretentiøse billedfremstillinger findes på 1600 årenes mindre fartøjer, der ejedes af private købmænd og partredere. Ingen af disse synes at have været udsmykkede, kun fløjten ser ud til at have båret en billedfremstilling, ofte en bibelsk scene, på spejlet på det høje, smalle agterkastel.³³

Med hensyn til ornamenteringen i sidste halvdel af 1700 årene viser de bevarede tegninger, at der ingen væsentlig 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. De mindre skibe var fortsat uden væsentlig udsmykning.

På Handels- og Søfartsmuseets mange portrætter af handelsskibe er skibenes ornamentik også karakteriseret. De tidligste billeder af to af Asiatisk Kompagnis fregatter, malet i 1760erne, viser skibene mod agterspejlet, hvorfra de efter tidens skøn har præsenteret sig bedst. Mod århundredets slutning blev skibene set mod siden og en gallionsfigur blev skildret som type og gengivet i sin brogede, naturalistiske farvelægning. Gallionsfigurerne kunne efter billederne også være forgyldte eller malet

Hakkebord, hollandsk: bovenspiegel, af hollandsk fløjte hjemmehørende i Hindelopen, men strandet i Jylland. Fremstillingen af Abrahams offer angiver skibnavnet og byvåbnet skibets hjemsted. „Abrahams offer“ har også været navnet på flere danske skibe i 1600 og 1700 årene. Sdr. Harritslev kirke, Hjørring amt. Nationalmuseet fot.

Taffrail of a Dutch fluyt from Hindelopen, stranded on the westcoast, of Jutland. The representation of the sacrifice of Abraham symbolized the name of the vessel and the coat of arms its home port.



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 o. 1780. På slup „Delphinen“ af København, bygget her 1782, var en forgyldt figur: en lille dreng ridende på en delfin. Brigantinen „Haabet“, også af København, tegnet o. 1790, havde ingen dekoration på skæg og forskib, derimod bar den på spejlet mellem et par dobbeltvinduer en malet fremstilling af den allegoriske figur Håbet med ankeret.³⁴

Uden for København og Slesvig-Holsten var kun få danske skibsbygmestre i stand til at tilfredsstille de private købmænds efterspørgsel på større skibe. Mange måtte derfor købes fra udlandet, og ikke altid har køberne her kunnet eller villet sætte specielle ønsker igennem med hensyn til ornamenteringen. Blandt mange brogede helfigurer er den kække jæger forrest på kompagnifregatten „Norge“ en af de mest charmerende. Han er iført knæbukser og har sit gevær i højre hånd, mens han med den venstre løfter sit bytte i vejret. „Norge“ ex „Cromhout“ var oprindelig et hollandsk skib, der blev taget af englænderne som prise og solgt til Asiatisk Kompagni 1798.³⁵

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. I løbet af 1800 årene blev forskibet i almindelighed mere fyldigt, og mange skibe fik en mere ret bov. Ikke sjældent manglede gallionen her eller den var inskrænket til et vulingsknæ. Et sådant knæ lod sig med en minimal arbejdsindsats og lidt maling forvandle til en søslange eller en grøn krokodille. Denne form for gallionsfigur, af en nordamerikansk kollega kaldet „the dragon knee-type figurehead“³⁶, var i Europa især almindelig i Slesvig og Holsten. Omkring 1800 var den almindelig på fregatter herfra³⁷, men moden bredte sig til Elbens og vadehavets fladbundede everter og galeaser. Szymanski kan i sin bog om everter følge krokodille-gallionens fremgang i dette område.³⁸ På briggen „Maria“ af København, ex „Minerva“, bygget i Åbenrå 1805 er knæet udformet som en søslange.³⁹

Bertel Thorvaldsens fader, billedskæreren Gotskalk Thorvaldsen, arbejdede lejlighedsvis for skibsbygmester Erich Eskildsen, der bestyrede Østersøisk-Guineisk kompagnis plads bagved Amalienborg. Hvorledes



Voksmodel efter Eckersbergs tegning til gallionsfigur for lineskibet „Waldemar“ 1828. Figuren forestiller Valdemar Sejv med det fra himlen nedfaldne dannebrog.
Orlogsmuseet. J. P. Sørensen fot.

Wax model of figure-head for a ship of the line the “Waldemar” 1828, from a design by the celebrated Danish painter C. W. Eckersberg.

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,



*J. M. Wilson
of Boston
after Comstock's engraving July 1830*

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 1780erne 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 Bertel 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“.⁴⁰ Omgående sendte Bertel to tegninger, og måske er de blevet ført ud i livet — måske ikke.

Nedlæggelsen af billedhuggerembedet 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 økonomisk fallit skal genopbygge en flåde. Før havde billedhuggeren arbejdet ud fra tegnerens, fabrikmesterens eller egne tegninger, og han havde

←
Tegning til gallionsfigur: krigsgudinden Bellona, til fregatten „Bellona“ 1830. Kopi af I. D. Petersen efter Eckersbergs ikke bevarede originaltegning. Efter o. 1820 blev gallionsfigurerne gerne tegnet set fra begge sider og ofte også forfra på samme blad. Handels- og Søfartsmuseet.

Design for figure-head for the frigate "Bellona", 1830. Contemporary copy of Eckersberg's original drawings which no longer exist. After about 1820 drawings were often made of figure-heads seen from both sides and, sometimes, from the front, on the same sheet of paper.

haft ansvaret for dekorationernes udførelse. Nu blev hovedvægten lagt på udformningen af tegningerne, hvis figurer og ornamenter derefter skulle skæres af flådens håndværkere. 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 genopbygningen af flåden 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. 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:

- 1828 23. august Arbejdet på en plantegning af et lineskib hele dagen. Capt. Schifter bragte udkast til ornamenter og figurer til det nye lineskib, som skulle efterses.
27. august Tegnet for Capt. Schifter figurer etc. til lineskibet „Waldemar“.
21. septbr. Tilbageleveret til konstruktør Pihl de sidst lånte tegninger til et lineskib, en fregat og en bog over perspektiven.

I Søetatens kort- og tegningssamling på Rigsarkivet findes Eckersbergs originale tegninger til gallionsfigurer og spejlornamenter til fregatten „Freia“ 1819, briggen „St. Jan“ 1821 og fregatten „Rota“ 1822.⁴¹ 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 små voksmodeller til mange af de øvrige gallionsfigurer, Eckersberg vides og menes at have tegnet.

Også den private skibsbygning interesserede Eckersberg. Fra 1827



Gallionsfigur fra fregatten „Calcutta“ af Åbenrå, i 1855 på sin jomfrurejse forlist ved Læsø. Privateje. Th. Lawaetz fot.

Figure-head of the ship "Calcutta" of Åbenrå, built and wrecked in 1855.

tegnede Eckersberg en lang række ornamenttegninger for sin ven Jørgensen, skibsbygmester Peter Jørgensen, der byggede for grosserer Jacob Holm på Christianshavn.

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:

- 1830 17. januar ... siden hos Jørgensen for at se det nye dampskib, som nu næsten var rejst i spanter.
5. februar 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. februar 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.

Også H. W. Bissen (1798–1868) skal have givet udkast til et par gallionsfigurer, havguden Nereus' datter Galathea til korvetten af samme navn, bygget 1831, og sagnkongen Skjold til „Skjold“, Danmarks sidste linieskib fra 1833. Da Bissen var i Rom fra 1824 til 1834, må tegningerne være sendt hjem herfra, og udkastet til Skjold blev let omtegnet af Eckersberg. Den rige ornamentik med egeløv og akantus under figuren er udført af I. D. Petersen.

Johan Daniel Petersen havde besøgt Søetatens underofficersskole, hvor han især udmærkede sig i tegning, og dette anlæg fik han yderligere udviklet ved at blive undervist af G. H. Hetsch på Akademiets ornamentskole. I 1824 blev han assistent ved Søetatens konstruktionskammer og i 1827 efterfulgte han Hetsch som leder af Akademiets ornamentskole. Som det var sædvane øvede han sig ved at kopiere approberede ornamenttegninger og adskillige af disse signerede kopier er bevaret. Som underkonstruktør udførte han fra 1840 og frem til 1848 flere tegninger til gallionsfigurer og ornament, og når han 1840–41 underskriver sig billedhugger, kunne det tyde på at han selv har medvirket til at føre ornamenttegningerne ud i livet.

Den tyskfødte G. A. 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. Friskulpturen var dog stadig ikke I. D. Petersens stærke side, således skriver Eckersberg for 31. juli 1844: „Tegnet en gallionsfigur for I. D. Petersen.“ Det kan 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. Under krigen 1848–50 gik flåden i hurtigere takt over til damp, og Magnus Petersen leverede tegninger til spejlornamenter og gallionsfigurer til blandt andre skruekorvetterne „Thor“ 1851, „Najaden“ 1853 og „Heimdals“ 1855 samt skruefregatterne „Sjælland“ 1858 og „Jylland“ 1860. 1949–50 erhvervedes til Handels- og Søfartsmuseet flere af disse tegninger til gallionsfigurer og agterspejle, udført af I. D. Petersen og Magnus Petersen, sammen med kopier udført efter andre kunstnere.⁴² Magnus Petersens gallionsfigurer var tætte, kraftfulde skikkelser fra den danske sagntid og virker på sin vis langt bedre end Eckersbergs unægtelig noget vege skikkelser. Skruekorvetten „Dagmar“ 1861 blev bygget med krølle og fik først en gallionsfigur i 1867. Denne figur blev modelleret af professor Dahlerup og skåret af billedskærer Ulrik Bjørn.

På orlogsskibene genoptog man gallionsfiguren, fordi man ved en beskeden ændring af gallionen kunne gøre denne og figuren mindre og lettere. Mere betydningsfuld var dog den mentalitetsændring, der bragte figurerne frem på orlogsflådens og handelsflådens skibe, mens spejlornamenterne blev begrænset til det nødtørftigste. Denne fremhævelse af gallionsfiguren var i overensstemmelse med folketroen: „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.“⁴³ Sådan skrev 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.

Efter Englænderkrigen begyndte samtidig 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 sløjfede gallionen foran en fyldig bov og satte en sluttet, rund krølle, ofte forgyldt, på skæggets øverste afslutning. Gamle søfartsbyer var Flensborg, Åbenrå, Helsingør og København, men mod slutningen af århundredet fik de konkurrence fra steder som Fanø, Marstal og Svendborg. Denne forøgelse af de mindre byers sejlskibstonnage betød sammen med andre faktorer i ud- og indland en borgerliggørelse af gallionsfiguren. Den æggende, halvnøgne kvindefigur var sjælden. På gallions-skæggene stod nu rederen selv, hans hustru og børn, en sømand eller en eksotisk figur, en indianer eller en morian, som repræsentant for de fjerne lande, hvorfra man hentede sine rigdomme.

Stadig var mange figurer malede i naturalistiske, klare farver, men i et afgrænset tidsrum fra sidst i 1830erne og frem til århundredets midte blev mange figurer, som man før ville have malet hvide, strøget over med okkergult. En af gallionsfigurerne på Handels- og Søfartsmuseet, „Nordlyset“, skabt på J. H. Løves værft i Helsingør 1852, havde under mange overmalinger sit oprindelige okkergule farvelag. Venerationen for gallionsfigurerne gav sig på Orlogsværftet det praktiske udslag, at man ikke som før lod dem hugge op, men man skar dem fri og lod dem senere opstille på Holmens areal. Adskillige af Søfartsmuseets gallionsfigurer er ligeledes ved skibets ophugning reserveret for museet. Også når private skibe var udtjente, blev der taget vare på gallionsfiguren, ligesom den efter strandinger og forlis blev regnet blandt det mere værdifulde strandingsgods.

Mange af disse senere stævnpnydelser er endt på museer og i private samlinger. Også de fleste af de femten gallionsfigurer og -ornamenter på Handels- og Søfartsmuseet stammer fra tiden efter 1840–50. Et langt tidsrum skiller dem således fra samlingens kendteste figur, løven, hvis tilblivelse som tidligere nævnt kan sættes så tidligt som midten af 1600 årene.



Udkast til gallionsfigur: den nordiske gud Heimdal med gjallerhornet og årvågenhedens hane, af J. Magnus Petersen 1848. I store træk blev den stærkt nationalromantiske tegning virkeliggjort i gallionsfiguren til korvetten „Heimdal“ 1856. Handels- og Søfartsmuseet.

Design for a figure-head: Heimdal, a Norse deity, 1848. The main features of this design were carried out in a figurehead for the corvette "Heimdal" in 1856.

FORTEGNELSE OVER
GALLIONSFIGURER OG ANDRE STÆVNORNAMENTER
PÅ HANDELS- OG SØFARTSMUSEET

Materialet er angivet, hvor det ved figurens restaurering på museet er blevet erkendt.

1. Helfigur fra ukendt skib, sandsynligvis fra midten af 1600 årene: løve med rynket pande, åbent gab og store runde øjne. Hviler med forpoterne på gallions-skægget. Fyrretræ. Restaureret efter fundne farvespor: rødbrun krop, sort manke, rødt gab, hvide tænder, hvid hage og hvide øjne. Længde 200 cm, største frontbredde 30 cm. Mus. nr. 760:73. Af Frilandsmuseet deponeret på Søfartsmuseet 1958. Ill. s. 83.

2. Mandlig halvfigur u. arme fra ukendt skib: yngre mand med kort lokket hår og lange bakkenbarter iført modedragt fra o. 1810: toradet frakke med afrundet revers, vest og skjorte med opstående krave og halsbind med lille sløjfe foran samt kalvekrøs. Draperi danner overgangen mellem figur og postament formet som volut. Fyrretræ. Hvidmalet på sort postament. Længde 120 cm, st. frontbredde 60 cm. Mus. nr. 761:73. Havde i mands minde stået i en have i Humlebæk, skænket til Handels- og Søfartsmuseet 1958. Ill. s. 111.

3. Helfigur fra orlogsbrig „Ørnen“ bygget Orlogsværftet 1842, ophugget 1871: ørn, smal figur med opslåede vinger, delvis skåret i eet med skægget. Hver klo hviler på en dobbeltvolut i relief. Fyrretræ, brunpatineret forgyldning, rød tunge i det halvåbne næb. Længde 205 cm, bredde 55 cm. Mus. nr. 765:73.

4. Dobbeltfigur fra ukendt skib: moder med barn. Kvindelig halvfigur, hvid karnation, brunt hår opsat i løs frisure, blå kjole med korte vide ærmer. Holder foran sig et nøgent brunkrøllet barn. Synes at stamme fra midten af 1800 årene. Lodret stilling. Længde 80 cm, bredde 55 cm. Mus. nr. 768:73. Ill. på omslagets forside.

5. Mandlig halvfigur fra ukendt skib: sømand med brunt, ret kort hår og kort fuldskæg. Naturlig karnation, rød langærmet bluse med blåt knyttet halsbind. Fra midten af 1800 årene. Højre letknyttede hånd løftet halvt i vejret. På grønmalet volutornament, lodret stilling. Længde 80 cm, bredde 40 cm. Mus. nr. 769:73. Ill. på omslagets bagside.

6. Kvindelig knæfigur fra ukendt skib, på grønmalet volutornament. Efter hår og dragtmode fra midten af 1800 årene: lysebrun karnation med røde kinder, brunt hår samlet bagtil med en rød rose og et bredt ad ryggen nedhængende bånd. Blågråt nedringet kjoleliv med halvlange ærmer besat med ultramarinblå agramaner, bred hvid blondekrave hvorpå forgyldt broche med lyseblå sten, hvide underærmer. Rød nederdel. Højre hånd mod venstre bryst. Forgyldte arminge og knapper. Venstre arm fornyet. Længde 125 cm, bredde 45 cm. Mus. nr. 767:73. Ill. s. 77.



Gallionsfigur fra ukendt skib: halvfigur af typen rederen. Beg. af 1800 årene. Se
fortegnelsen over Handels- og Søfartsmuseets gallionsfigurer nr. 2.

*Figure-head probably representing the ship's owner. From an unknown vessel,
beginning of the nineteenth century. (Catalogue of figure-heads No. 2).*

7. Mandlig knæfigur: personifikation af Nordlyset, fra Grønlandske Handels bark „Nordlyset“ bygget Helsingør 1852, ophugget 1931. Ældre mand med halvlangt tilbagestrøget hår og kort fuldskæg, iført kjortel. Løfter pegende højre arm, i venstre hånd en fakkell. Begge arme af eg ellers af fyr. Faklen ved restaureringen på museet 1958 tilføjet efter originaltegningen. Okkergul, opmalet efter inderste farvelag. Længde 180 cm, bredde 50-85 cm. Mus. nr. 762:73.

8. Mandlig helfigur på volutornament: Tjalfe, guden Thors følgesvend. Fra Grønlandske Handels brig „Tjalfe“ bygget Troense 1853, ophugget 1950. Skægløs yngling med lange lokker og rund hjælm, knækort kjortel med bælte, kappe og sko med spænder. På venstre arm skjold med Grønlands våben: Den hvide bjørn på blåt felt. Højre arm med draget sværd senere påsat. Venstre arm af eg, ellers fyr. Hvid med gul staffering. Længde 200 cm, bredde 70 cm. Mus. nr. 763:73.

9. Kvindelig knæfigur fra Grønlandske Handels bark „Ceres“, bygget Troense 1867, ophugget 1931: Ceres, den romerske gudinde for jordens frugtbarhed. Ung kvinde med langt tilbagestrøget hår og olivenkrans om hovedet, todelt kjole, holder neg over venstre skulder og kornsegl i den højre hånd. Fyrretræ, hvidmalet med okkergul staffering. Den ene arm fornyet. Længde 100 cm, bredde 35 cm. Mus. nr. 770:73. Figuren skåret 1869 af billedhuggeren W. E. Møen. Seglbladet fjernet af Grønlandske Handel, da det fiskede tovværket.

10. Kvindelig helfigur fra ukendt skib forlist på Læsø i sidste del af 1800 årene: valkyrie med lange korngule lokker, sølvgråt brystharnisk og tilsvarende hjælm, rød kortærmet bluse med tungede skøder, mørkeblå lang nederdel. I venstre hånd et stående skjold med de tre blå løver og røde hjerter på en oprindelig forgyldt bund. I højre hånd en lang aftagelig lanse. Fodpartiet dækket af grønne akantusblade, soklen et sort volutornament. Længde 170 cm, bredde 60 cm. Mus. nr. 764:73. Ill. s. 113.

11. Kvindelig helfigur fra ukendt skib. Sort opsat frisure, gullighvid karnation, blågrå højhalset kjole med sølvfarvet, oprindelig hvid besætning, holder i højre hånd en rose under brystet. Fra slutningen af 1800 årene. Længde 140 cm, bredde 45 cm. Mus. nr. 84:45. Købt i Århus 1945, hertil er figuren kommet fra Viborg. Restaureret og opmalet på museet 1958.

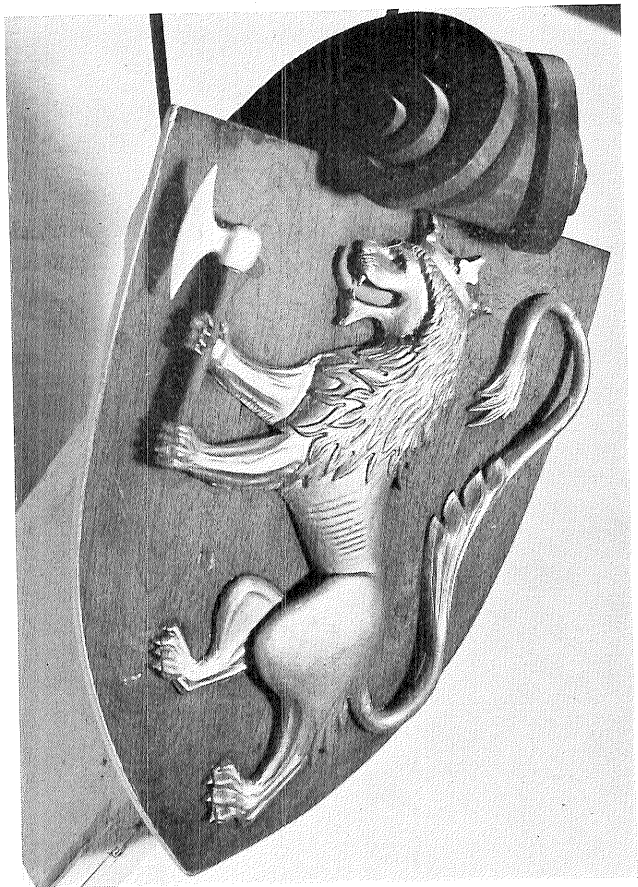
12. Lille kvindelig knæfigur fra lystskonnerten „Hiawatha“ af Horsens, bygget Cowes (Wight) 1879, ophugget 1926. Navnet lånt fra H. W. Longfellow's berømte digt om indianerhøvdingen af samme navn, 1855. På okkergult volutornament en buttet indianerpige (Minnehaha?) med langt sort hår og løvkrans om hovedet. Nedringet okkergult kjoleliv, rødbrun nederdel. Højre arm holder bladrig gren mod brystet. Løs halskæde af forgyldte træperler. Længde 60 cm, bredde 25 cm. Mus. nr. 1197:53.

13. Brudstykke af gallionsornament fra Grønlandske Handels skib s/s „Hvidbjørn“, bygget Helsingør 1887, forlist ved Itivedliatsuak: øverste del af riflet



Gallionsfigur fra ukendt dansk skib: valkyrie med det danske våben. Sidste del af 1800 årene. Se fortegnelsen over Handels- og Søfartsmuseets gallionsfigurer nr. 10. Bror Bernild fot.

Figure-head from an unknown Danish ship. One of the Valkyries of Norse mythology bearing the Danish coat of arms. Second half of the nineteenth century. (Catalogue of figure-heads No. 10.).



Gallionsornament: krølle og skjold med norske løve. Fra S/S „Sørfareren“. Se
fortegnelsen over Handels- og Søfartsmuseets gallionsfigurer nr. 15.

Bror Bernild fot.

*Scroll and shield with the Norwegian coat of arms of the S/S "Sørfareren", of
Kristiansand, Norway, purchased in England in 1912. (Catalogue of figure-heads
No. 15.).*

skjold, med forgyldt og foroven buet kant, herpå bjørnehoved i profil mod venstre, rester af hvid bemaling. Mål: 65 × 25 × 10 cm. Mus. nr. 1080:53. Fundet foråret 1898 som vragedel i Kangak.

14. Kvindelig knæfigur fra s/s „Hans Tavsens“ ex „Iona“, bygget Sunderland 1889. Købt 1902 af D/S Fionia, København: fyldig yngre kvinde med midterskilning og nakkeknude, iført løs draperet klædning i antik stil, armene delvis afbrudt. Fyrretæ, hvidmalet med forgyldt diadem og forgyldt besætning på dragten. Postamentet med forgyldt rankeslyng på sort bund. Længde 185 cm, bredde 60 cm. Mus. nr. 766:73. Efter ejerskifte 1918 er skibet fotograferet uden gallionsfigur.

15. Gallionsornament fra fuldskibet „Sørfareren“ af Kristiansand, bygget Southampton 1888, 1912 købt til Norge, 1923 solgt til ophugning i Danmark: volut med skjold hvorpå i relief Norges heraldiske løve mod venstre med åben krone og i forpoterne økse. Forgyldt figur med rød spillende tunge mod mørkt træ. Skjold og „krølle“ af teak, figuren af fyr eller lind. Længde 130 cm, bredde 65 cm. Mus. nr. 772:73. Ill. s. 114.

16. Et forarbejde i gips til gallionsfiguren på skoleskibet, 5-mastet bark „København“, bygget Skotland 1921, borteblevet 1928: Københavns grundlægger, Absalon i ringbrynje med tilhørende hætte og lang kappe. Ligger i flere stykker, samlet længde 200 cm, bredde 75 cm. Mus. nr. 771:73. Gallionsfiguren blev støbt i bronze.

LITTERATURLISTE

- Altonaer Museum*: Gallionsfiguren. Sonderausstellung. Hamburg-Altona 1961.
- Ahrens, Hermann, und W. Rittmeister*: Neptuns hölzerne Engel. Hamburg 1958.
- 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.
- Bjering, K. B.*: Stävdekorationerna genom tiderna. Særtryk af Halland 1963, 41–111.
- Brewington, M. V.*: Shipcarvers of North America. Barre, Mass. USA, 1962.
- Grove, Peter*: C. W. Eckersbergs Billeder af Krigsskibe og Tegninger til Gallionsfigurer. Kunstmuseets Aarskrift, 6. Bd., Kbh. 1920, 41–54.
- Henningsen, Henning*: Gallionsfigurer. Søens Verden 1949–50, 324–343.
- Holck, P.*: Afhandling over den historiske Modellsamling på Holmen. Duplik. ms. 1939.
- Loughton, L. G. C.*: Old Ship Figure-Heads & Sterns. London 1925.
- Leander, Ulla*: Galjonsbilledhuggeren Johan Törnström 1743–1828. Særtryk af Blekingebogen 1943, 1–82.
- Magnus-Petersen, J.*: Minder fra min Virksomhed 1845–1908, Kbh. 1909.
- Olsen, I. Munk*: Holmens billedhugger F. C. Willerup, B&W-bladet sept. 1952, 17. årg. nr. 5, 110–111.

- Petersens dagbøger, G. A.* (heri om I. D. Petersen). Særtryk af Historiske Meddelelser om København 1973, 74–162. Udg. af E. Skall.
- Pinckney, P. A.*: American Figureheads and their Carvers. New York 1940.
- Rogers, C. N.*: Ships Figureheads. Selections from the Collections of The Mariners Museum. Særtryk af „Shipyard Bulletin“, Newport News, Virginia. Vol. XV, 4, (1–7).
- Schultz, J. H.*: Den danske Marine 1814–1848, bd. I, Kbh. 1930.
- Thiele, Just Matth.*: Thorvaldsens Ungdomshistorie 1770–1804. Kbh. 1851.
- Weilbachs Kunstnerleksikon*, 3. udg. 1947–52.

Utrykte kilder:

- Rigsarkivet. Søetatens kort- og billedsamling.
- C. W. Eckersbergs dagbøger 1819–1853. Kgl. Bibl. Add. nr. 1138 c-d, 4°.

NOTER

- 1 Karen Blixen: Vinter-Eventyr, 1942.
- 2 Afbildet i Brandt Aymar: A Pictorial Treasury of the Marine Museums of the World. New York 1967.
- 3 Regalskeppet Wasa, udstillingskatalog 1963, 19–22.
- 4 Bedst kendt er modellen af fregatten „Norske Løve“ søsat 1654, på Rosenborg.
- 5 Arkiv 4, 1973, 209–231.
- 6 Tidsskrift for Søvæsen 1895, 301, 350.
- 7 Holck s. 20.
- 8 Sjællandske Tegnelser 1657, d. 23/5 nr. 277, cit. efter Barfod s. 86.
- 9 Deponeret på Orlogsmuseet fra Statens sjöhistoriska museum, Stockholm.
- 10 Henning Henningsen i Longitude 4 (1969), 48 ff.
- 11 Om skibsnavne se Otto Ludwig i H&S årbog 1952, 137 ff.
- 12 Voksmodellerne til de to nævnte skibe findes på Orlogsmuseet.
- 13 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. G 2898.
- 14 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. G 2901; a la grecque'en fremgår ikke af tegningen, i stedet er et muslingeskalsornament.
- 15 RA. Søetatens kort- og tegningssamling. Fabrikmesterens arkiv, pakke nr. 77. Stavemåde og tegnsætning nænsomt normaliseret.
- 16 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. B 71.
- 17 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. B 88.
- 18 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. B 1005.
- 19 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. G 2923-24.
- 20 Manuskopi, Handels- og Søfartsmuseet nr. K 3441.
- 21 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. B 72.
- 22 Cit. efter Schultz I, s. 47.
- 23 Arveprinsesse Caroline f. 1793.
- 24 RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. C 105. Stavemåden let normaliseret i citatet.
- 25 Cit. efter Schultz I, s. 48.

- ²⁶ RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. B nr. 77i og 196.
- ²⁷ Cit. efter Schultz I, s. 84.
- ²⁸ RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. G 2989.
- ²⁹ RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. G 2973-74.
- ³⁰ H&S 102-120:45. Titlen på omslaget synes skrevet af heftets senere ejer, maleren Frits Nordahl Grove (1822-85), hvis moder var født Willerup.
- ³¹ RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. G 2988, farvelagt tegning des. C 403 a, b, c, samt tegning i Kobberstiksamlingen, Statens Museum for Kunst, Td. 521, 75.
- ³² J. Lehmann: Jacob Holm. Kbh. 1944, 162.
- ³³ Relief i Sdr. Hærtslev kirke må have været udsmykning på en fløjtes smalle spejl. Se illustration.
- ³⁴ Billederne af de nævnte skibe er under følgende numre registreret på H&S. Asiatic Kompagnis skibe: 392-393:63, „Damerne“: K 4127, „Delphinen“: 456:49, „Haabet“: K 528.
- ³⁵ „Norge“ H&S 186:49.
- ³⁶ Brewington, 49.
- ³⁷ Typen ses på tegning til en snau, Glückstadt 1780, afbildet i Benny Christensens artikel i nærværende årbog.
- ³⁸ H. Szymanski: Der Ever der Niederelbe. Lübeck 1932, 174.
- ³⁹ H&S K 891.
- ⁴⁰ Kronik i Berlingske Aftenavis 8-8-1940 af prof. G. Kamban: Thorvaldsen — Fader og Søn.
- ⁴¹ RA. Søetatens kort- og tegningssamling, des. C 445 b, des. B 149 e og des. B 142 f. Ingen af tegningerne er signerede.
- ⁴² H&S 2380-2392:49, 375:51.
- ⁴³ Kronik af Anna Sonnichsen i Vestkysten 20-8-1962.

FIGUREHEADS AND OTHER DECORATION ON DANISH SHIPS BEFORE 1850

Summary

There was a considerable increase in Denmark's merchant shipping during the nineteenth century, both in number and in tonnage. Until then there had not been much private shipping and from the few pictures of them which exist the small vessels do not appear to have been decorated to any appreciable extent. So any account of figureheads and other decoration on Danish ships before 1850 must be largely concerned with ships of the navy and those belonging to the trading companies.

Carving gradually took the place of decorative painting during the seventeenth century. The imagery on the stern symbolised the name of the vessel and the figure at the head was only subsidiary ornament. Lions were popular as figureheads in the seventeenth century and until well into the eighteenth. Ships of the line often had such lavish decoration that in the 1690's Denmark tried to

restrict the amount of carving on vessels, both for financial and practical reasons. The beginning of the eighteenth century saw the figurehead taking over the role of symbolising the ship's name and this tendency increased throughout the century.

At the end of the eighteenth century the Danish admiralty decided to go in for standardisation: fewer types of vessels, and dimensions and materials to conform. The armament of the stern was also to be improved and for many reasons too lavish decoration was frowned upon. Plans for a small standard prow ornament came to nought but all new vessels built for the navy were given scroll-heads and, after March 1804, whenever old men-of-war were in dock for repairs they were given new, lighter ornamental carving.

In 1807 the English seized most of Denmark's naval and merchant fleet. After the Treaty of Kiel in 1814 state and private initiative combined to get Danish shipping on the seas again. Once again figureheads, though of a lighter, different type, became the fashion on naval ships and many private merchants adorned their vessels with figureheads or purchased ships abroad which had figureheads and other decoration. There was much more variety, too, in the way the bows were decorated. Many had scrolls on the cutwater, others a globe or a crown, often gilt. Just as frequent as full length figures were half figures, or busts, some of mythological or exotic beings, but in the later part of the nineteenth century it became more and more usual that ships were named after the owner or a member of his family, who were then models for the figurehead. One particular kind of figurehead was the dragon knee type which originated in Schleswig and became popular during the nineteenth century.

Until 1816 the Naval Dockyard in Copenhagen employed a sculptor who was responsible for carving figureheads and other forms of decoration. One name in particular has come down to us: F. C. Willerup, who was sculptor to the fleet from 1776-1816. He also did carvings for private shipowners and one of his pupils was the young Bertel Thorvaldsen, who helped his father, himself only a very indifferent woodcarver. When the Naval Dockyard ceased to employ its own sculptor the responsibility for decorating naval vessels was given to the Academy of Fine Arts. Professor C. W. Eckersberg, the celebrated artist often called the father of Danish painting, drew many figureheads and other forms of decoration, mainly for the navy but also for a private shipbuilder of Copenhagen who was a friend of his.

Figureheads enjoyed a new vogue about the middle of the nineteenth century and were to be found on many small vessels from Danish provincial ports. The old idea of the figurehead as the guardian spirit of the ship persisted but it was never in Denmark surrounded with the aura of romance which is found in the folklore and literature of countries such as England and France.