

Jes Kroman: Skibsmodeller i danske kirker

Med Henning Henningsen som igangsætter, har Handels- og Søfartsmuseet siden 1945 målrettet interesseret sig for emnet, og museets nuværende sagkyndige, arkitekt Jes Kroman, giver her en oversigt over museets rådgivning vedrørende denne spændende maritime kulturhistoriske specialitet.

Siden Handels- og Søfartsmuseet i 1945 begyndte at registrere skibsmodeller i vore kirker, er der sket meget på området.

Museet udsendte over en årrække spørgeskemaer til alle landets kirker, og fik svar fra de fleste. Skemaet indeholdt spørgsmål om skibets type, alder, oprindelse, hvem der havde bygget det, og hvornår det var hængt op, og ligeledes om det havde været restaureret. Altsammen spørgsmål af en relativ simpel karakter; men alligevel frembød skemaerne problemer. Ofte havde man ikke fået noteret ned, hvem der havde bygget/skænket skibet og hvornår. Kirkeskibene opfattede man ikke som kunst eller kultur på lige fod med det øvrige kirkeinventar. Dette afspejledes direkte i en række af de svar der fremkom, idet mange af spørgeskemaerne var returneret med mangelfulde oplysninger og bemærkninger af typen: "Slet udført model uden nogen interesse".

Denne artikel skal redegøre for, hvordan

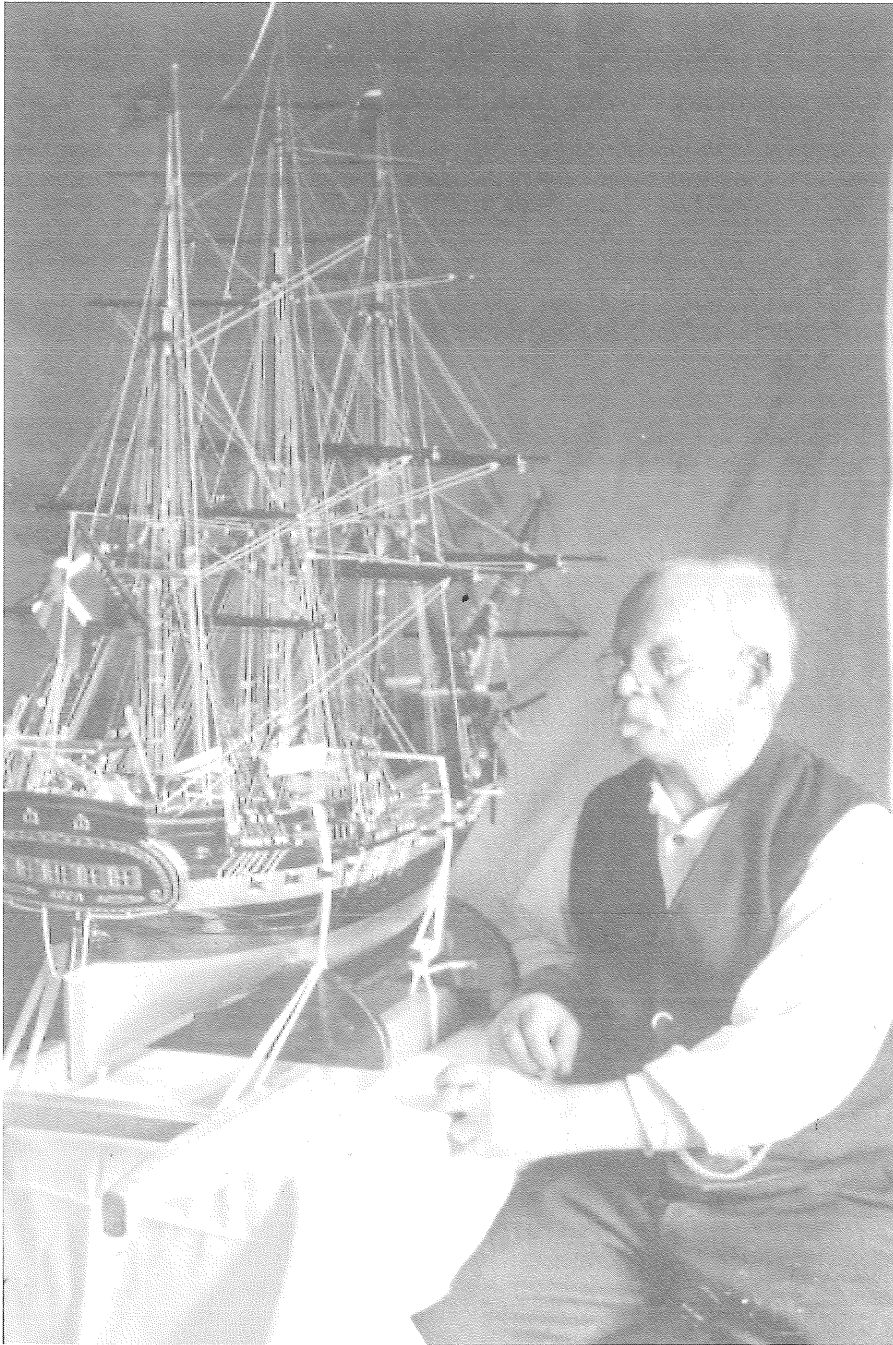
museet har bidraget til at øge forståelsen for betydningen af, at vi behandler vores kirkeskibe med den fornødne respekt.

Set i et bevaringsperspektiv, har den stadig levende tradition med at ophænge skibsmodeller i kirker, både stærke og svage sider. De gamle modeller kan fortælle lokal maritim kulturhistorie, som de aktive deltagere, fiskere og sømænd, har udformet den.

Men det kan være en svaghed, hvis de samme skibe måske 100 år senere har været eftersat og repareret af andre søfolk. Det har i flere tilfælde betydet, at en ødelagt rigning er blevet udskiftet med en nyere, der ikke svarer til det originale skib.

Kvaliteten af disse gamle skibsmodeller er naturligvis stærkt vekslende, og der ses både meget smukke og veludførte modeller, men også kluntet udførte modeller. Der er faktisk alle grader af skønhed repræsenteret i landets kirkeskibsmodeller.

Efterhånden som sejlskibssøfarten ophørte, blev der længere og længere mellem de folk, der havde et førstehåndskendskab til sejlskibene. Et antal modeller lavet omkring 1930'erne og 1940'erne er således første generation af modeller produceret af helt andre erhvervsgrupper, ofte uden megen forståelse for skibets udseende og funktion.



1. Modelbygger
Bertel Clausen
Jensen med model
af skibet ROTA.
*Model builder
Bertel Clausen Jensen
with a model of the
ship ROTA.*

Resultatet af museets indsamlingsarbejde blev i 1950 publiceret i Henning Henningsens bog, "Kirkeskibe og Kirkeskibsfejer" Denne medførte en fornyet interesse for kirkeskibene, og den var også medvirkende til at ændre traditionen i vor tid.

Mange mennesker brugte bogen som håndbog ved kirkeskibsrejser ud til landets kirker, og flere nye modelbyggere blev interesseret i emnet.

Enkelte modelbyggere var meget flittige og fik i den følgende periode produceret så mange modeller, at det næsten lignede en industri. Tidligere havde det mest været de kystnære kirker der havde skib, mens der var et stort antal kirker længere inde i landet, hvor nye modeller kunne afsættes.

Det blev efterhånden praksis, at kirkerne via Stiftsøvrigheden, forespurgte Nationalmuseet, de Kgl. Bygningsinspektører og Handels- og Søfartsmuseet om tilladelse til at ophænge en skibsmodel. Denne ordning havde ikke tidligere været nødvendig, men i og med at der pludselig kom en ny generation af modelbyggere på markedet, viste der sig et klart behov for at udøve et kvalitetsskøn. Arbejdsdelingen mellem de tre institutioner var klar. Nationalmuseet tog sig af de fredningsmæssige hensyn i kirken, de Kgl. Bygningsinspektører tog sig af det arkitektoniske og Handels- og Søfartsmuseet skulle tage stilling til modellernes kvalitet. Men heldigvis kunne institutionerne som regel støtte hinanden, hvis man af en eller anden grund syntes, at en model ikke burde hænges op.

Desværre var det ikke alle kirker, der var lige omhyggelige med at rapportere til Stiftsøvrigheden, og det viste sig, at der

blev ophængt adskillige skibsmodeller, som museet aldrig fik kendskab til. Dette viser sig i dag, når et menighedsråd henvender sig for at få oplysninger om kirkens skib, som man har nedtaget for restaurering. Så er museet ikke i stand til at hjælpe med oplysninger. Vi støder også på det nu, hvor museet er i gang med en stor kirkeskibsrevision, hvor oplysninger om samtlige landets kirkeskibe indføres på EDB.

Den fornyede interesse for skibsmodellerne medførte også en interesse for at "restaurere" disse ofte meget gamle modeller. Og her er meget gået galt i årenes løb, når ukyndige har tilbudt menighedsrådet at "restaurere" modellen eller friske den lidt op. Menighedsrådene havde ikke nødvendigvis forudsætninger for at vurdere dette tilbud, og herved forringedes mange skibsmodellers kulturhistoriske værdi. Andre gange henvendte menighedsrådet sig til en af de i området kendte modelbyggere, der jo var kendt for at bygge fine nye modeller. Desværre kunne resultatet også her blive et overgreb mod skibet, da en restaurering kræver helt andre forudsætninger end en nybygning.

Holdningen til kirkeskibsmodellerne var, og er desværre stadig nogle steder, at selv om de er spændende, så har de ikke samme kunstneriske eller kulturhistoriske værdi som kirkens øvrige inventar, og derfor behandles skibsmodellerne desværre ikke altid med den rette omhu.

Efterhånden har museets sagkyndige fået et godt kendskab til adskillige modelbyggere som kan anbefales, hvis et menighedsråd henvender sig for at få hjælp med en nybygning eller en restaurering. Der

har været et ønske fra flere modelbyggere om at få en autorisation, men museet er meget tilbage herfor, da der nemt kunne findes udmærkede modelbyggere, man i så fald aldrig fik kendskab til. Det har desuden været praksis, at intet arbejde kunne godkendes på forhånd, uanset hvem der lavede det. Arbejde godkendtes efter forevisning af model eller fotos. Denne praksis sikrede tillige, at museet fik vedligeholdt sit arkiv både over restaurerede skibe og nybygninger. Dog med det forbehold, at der stadig var enkelte kirker, der ikke meldte til museet.

Bedømmelsen af modeller har nu strakt sig over næsten 50 år, og det er indlysende, at kriterierne for godkendelse har ændret sig. Der er idag meget god litteratur til rådighed om emnet, ligesom værktøjet også er blevet mere avanceret. Kravene er ikke blevet slækket, bare fordi der i dag ikke er mange der ved hvordan et skib egentlig bør se ud. Bedømmelse af en kirkeskibsmodel skal tage hensyn til modelbyggerens indsigt, håndværk og kærlighed til arbejdet. Disse faktorer giver tilsammen modellen sjæl.

Da jeg i 1988 overtog dette arbejdsområde, var min første tanke, at det egentligt var noget mærkeligt noget at beskæftige sig med, og at det ikke ville tage lang tid. Men det skulle senere vise sig at blive meget mere omfattende, ligesom det også viste sig at være langt mere interessant end forventet.

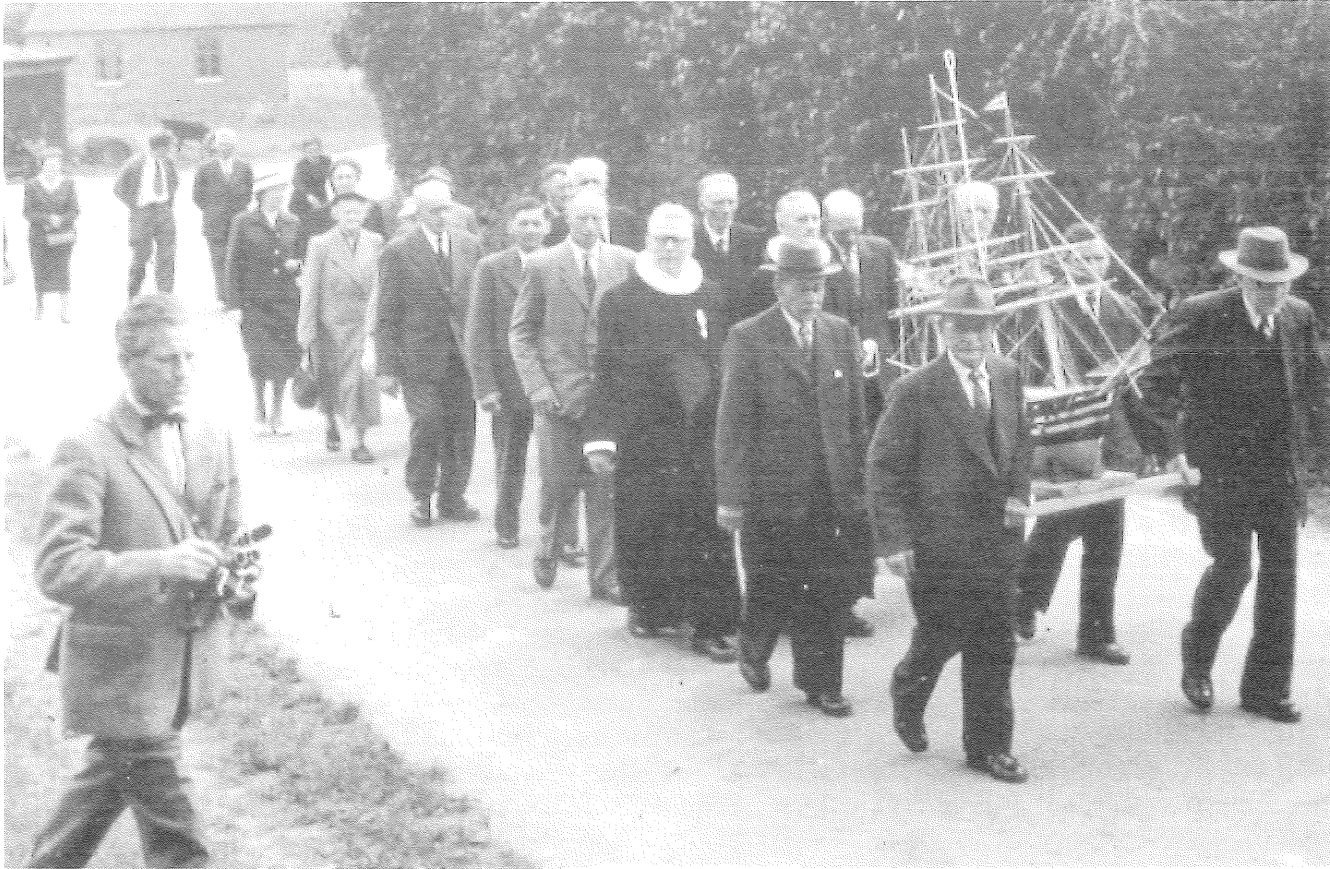
Den første tid gik naturligvis med at orientere sig og lære nogle af de involverede modelbyggere at kende. Efterhånden fremstod der et billede af systemet som det fungerede, og det var naturligt, at jeg selv

begyndte at gøre mig nogle tanker, om den praksis jeg ville følge.

Da det er en folkelig tradition vi beskæftiger os med, er det vigtigt at folkeligheden bevares, men det er tillige vigtigt at få styret arbejdet, så der ikke bare hænges underlødigt tingel-tangel op i vore kirker. Det har vist sig at være en særdeles svær balancegang, og uoverensstemmelser har ikke kunnet undgås. Det er indlysende, at menighedsrådene internt ikke altid er enige i alle beslutninger. Det kan således let give problemer at afvise en ellers velment gave, hvis den kommer fra en slægtning til et medlem af menighedsrådet. I disse tilfælde har Handels- og Søfartsmuseets konsulenttjeneste været den uafhængige instans, der har kunnet træffe den ubehagelige beslutning om at takke ja eller nej til en tilbudt skibsmodel.

I de fleste tilfælde har menighedsrådene været glade for rådgivningen, og flere ønskede indtil 1992 også rådgivning ved restaureringsopgaver.

Som en direkte følge af det efterhånden gode samarbejde med kirkerne, udgav museet i 1991 folderen "Vejledning om skibsmodeller i folkekirkens kirker". Den blev via Kirkeministeriet distribueret til samtlige danske menighedsråd. Folderen beskriver kort, hvorledes museet kan hjælpe de enkelte menighedsråd med at passe på deres unikke skibsmodeller. Folderen fik henvendelserne fra kirkerne til at stige yderligere, og der blev behov for flere modelbyggere, der var gode til at restaurere. Når der dukkede nye folk op, tog jeg derfor ud og besøgte dem for at se, hvad de kunne præstere. Mange var gode til nybygninger,



2. Kirkeskibsprocession på Endelave i 1958. En folkelig tradition der efterhånden er glemt. *Church ship procession at Endelave in 1958. A popular tradition which has gradually been lost.*

færre var gode til reparationer, og enkelte til begge dele. Samtidig kunne det konstateres, at der også var nogle, der var absolut uegnede til modelarbejde. Enkelte kunne komme videre med hjælp og vejledning, men nogle måtte helt afskrives.

Desværre er der ikke, og har aldrig været en formel beskyttelse af kirkeskibene, og det betyder, at flere uegnede modelbyggere faktisk har frit slag til at arbejde med skibsmodeller i kirker.

Restaurering af en skibsmodel kræver stor praktisk og teoretisk indsigt, men det er i høj grad også et spørgsmål om holdning til det at restaurere. Og det er oftest her, det går galt. En skibsmodel er en kulturhistorisk værdifuld genstand på linje med det øvrige kirkeinventar. Mange af vo-

re ældre skibsmodeller er klenodier, der aldrig burde havne hos ukyndige. Man bliver ikke nødvendigvis kyndig, fordi man har "restaureret" 20 skibsmodeller.

Som tidligere nævnt udviklede systemet sig godt med flere henvendelser fra menighedsråd og stiftsøvrigheder.

Desværre har glæden ikke været vedvarende, idet folketinget i 1992 vedtog en ny lov om folkekirkens kirker. Her har menighedsrådene en højere grad af selvbestemmelse over kirkerne og deres inventar. Det gælder dog for skibene, at der skal spørges om tilladelse til at nedtage en model, hvis den er over 100 år gammel. I disse tilfælde skal der rettes henvendelse til Nationalmuseet! Da oplysningerne om skibene ofte er sparsomme, kan det være nyttigt tillige at rette henvendelse til Handels- og Søfartsmuseets arkiv, men det er indlysende, at det er let at glemme.

Den nye lov har kun været i kraft i et halvt år, men det kan allerede nu konstateres, at antallet af henvendelser er dalet kraftigt. Men fra museets lokale rapportører rundt om i landet meddeles det samtidig, at der stadig foretages ophængninger og restaureringer, som vi aldrig får meddelelse om.

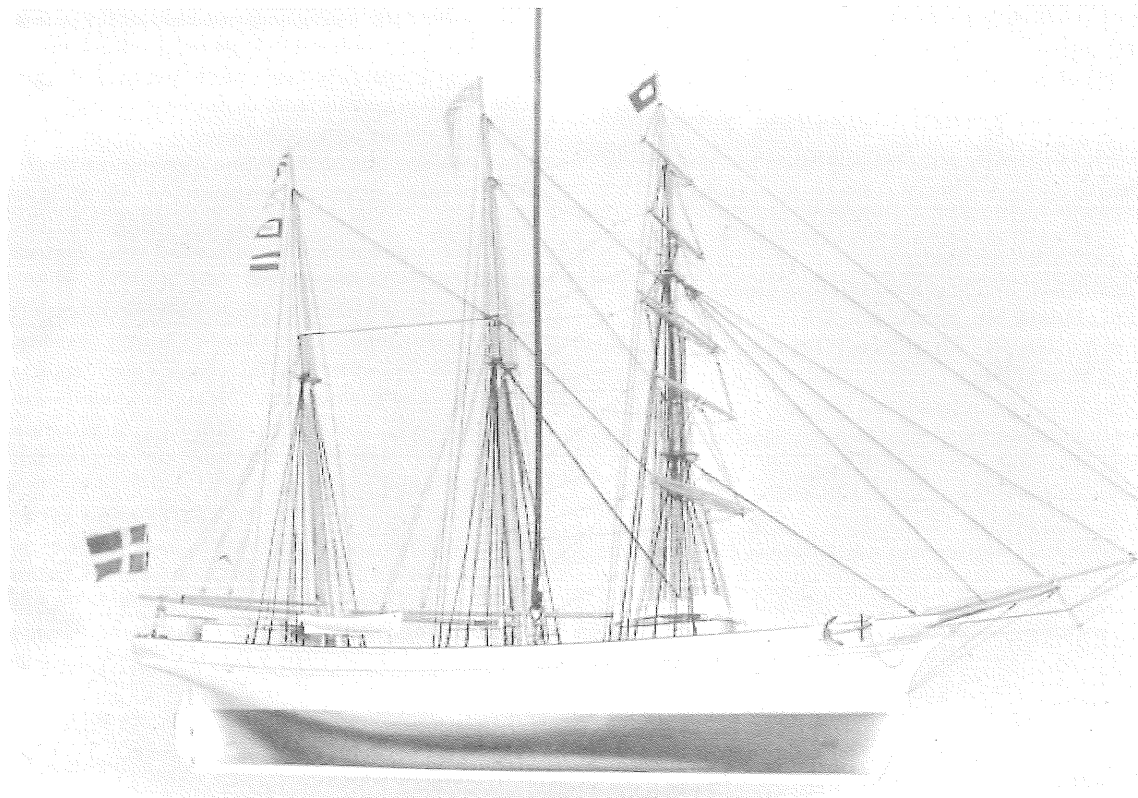
En direkte følge af den nye lov er, at der nu kan hænges hvad som helst op i en kirke; det gælder også byggesætmodeller, som man tidligere konsekvent afviste. Resultatet kan blive, at skoleskibet DANMARK, som er en af de hyppigst sete modeller, på længere sigt kan komme til at hænge i et flertal af danske kirker. Der ses allerede nu eksempler på skibsmodeller af så ringe kvalitet, at man må undre sig, og det er

trist at flere generationer af kirkegængere skal trækkes med en model af ringe kvalitet.

Men den værste og desværre helt uoverskuelige følge af loven er, at mange gamle meget fine skibsmodeller vil lide en betydelig overlast i hænderne på måske ukyndige modelbyggere. Det kan give skader, der aldrig senere kan rettes op på.

I flere stifter siger man rent ud, at man er ligeglade med hvad kirkerne gør, men i et enkelt, nemlig Ribe, er man til gengæld gået den modsatte vej. Her har man meddelt kirkerne, at de skal bruge kirkeskibskonsulenten, og at de skal følge de råd der gives. Det er naturligvis en udvikling, som man kunne ønske at andre stifter ville følge.

På denne baggrund fandt jeg det påkrævet, at få opdateret museets arkiv over kirkeskibene, og tillige få lavet et mere brugbart instrument, der på en let måde kunne give overblik over landets skibe. Samtidig ville det være naturligt at lave en klassifikation, der kunne danne grundlag for fremtidige diskussioner om restaurering af modeller. Der blev oprettet en database, hvori de mest almindelige oplysninger om skibene kunne indtastes. Oplysninger om sted, skibsnavn, type, bygmester, byggeår, giver, ophængningsår, evt. tidligere restaurering, sejl, skibspapirer og endelig en klassifikation. Programmet er opbygget, så der kan søges på en del af oplysningerne. Indtastning af oplysninger sker samtidig med at modellen kontrolleres på fotos stillet til rådighed af forskellige rapportører. Klassifikationen tager ikke kun udgangspunkt i modellens alder eller



3. Kirkeskibsmodel, barkentine MARIE. *Church shipmodel, the barquentine MARIE.*

kvalitet, men også i den indsats der kræves til en forsvarlig restaurering

Modellerne er inddelt i 3 kategorier:

- A. Bør totalfredes, må kun restaureres på anerkendt værksted. Meldepligt til Handels- og Søfartsmuseet.
- B. Bør kun restaureres af anerkendt modelbygger.
Meldepligt til Handels- og Søfartsmuseet.

C. Ingen restriktioner.

Der er til dato indtastet data for Sjælland, Møn, Lolland-Falster, Bornholm og Samsø, samt for Ringkøbing og Ribe Amt.

Dette meget omfattende arbejde forventes afsluttet i løbet af 1993.

Når materialet således er indtastet, og hele landets bestand af kirkeskibsmodeller er revideret, vil der være mulighed for at begynde en bearbejdning af stoffet.

Det vil herefter blive lettere at besvare individuelle spørgsmål, at ajourføre registrets oplysninger, og få et samlet overblik over den spændende maritime kulturhistorie,

som skibsmodellerne i vore kirker kan fortælle.

Det kan derfor anbefales menighedsrådene at bruge den gratis konsulentbistand, som Handels- og Søfartsmuseet kan tilbyde.

Kirkeskibslitteratur

Henningsen, Henning: Kirkeskibe og kirkeskibsfester. - Kbh.: Høst & Søn, 1950.

Petersen, Jens Ole: Kirkeskibe i Thisted Amt. - Nykøbing Mors, 1978.

Pods, Anngret: Kirkeskibe i Danmark og de tidligere hertugdømmer Slesvig og Holsten. (På dansk v. Henning Henningsen). - Rendsburg, 1989.

Rønn, Gunnar & Jens Krogh: Kirkeskibe i Ringkøbing Amt. - Hardsyssel Håndbog 3. - (Udg. af Historisk Samfund for Ringkøbing Amt). - Holstebro, 1992.

Thalund, Henning: Fynske kirkeskibe. - Skrifter fra Svendborg & Omegns Museum. Bind 27. - Svendborg, 1989.

Udlandet

Poel, J.M.G. van der: Scheepsmodellen in Nederlandse Kerken. - Enkhuizen, 1987.

Szymanski, Hans: Schiffsmodele in niedersächsischen Kirchen. Göttingen: Schwartz & Co., 1966.

Shipmodels in Danish Churches

Summary

The tradition of suspending a model of a ship from the ceiling in Danish churches is several hundred years old, and has primarily been practised in coastal areas, where people have lived off the sea as well as close to it. The models were often built by people who had some connection with the sea.

The end of the sailing ship era also saw the end of the people with first-hand knowledge of the ships. The ships which were built after this period were often of poor quality and often lacking the finer touches of the art of shipbuilding.

In 1945 the Danish Maritime Museum formed a committee to gather information on all of Denmark's church shipmodels, about 1500 in all. The committee sent out questionnaires to every church and most of them responded.

In time, the Maritime Museum became the expert advisor in this field to the Danish Church Ministry. This meant that churches to a large extent sought the guidance of the museum when new models were to be suspended, but it also meant that the museum was given the authority to approve the shipmodels before they were hung up.

The result of the museum's first period of information gathering was published in 1950 in Henning Henningsen's book "Church Ships and Church Ship Festivities". This book marked the beginning of a renewed interest in church ships, which in turn led to an increase in the number of ships being suspended.

In addition the growing interest in the ships also entailed a desire to restore the old models. This was a development which was much harder to control, and since proper restoration makes heavy demands on the skill of the model builders, it was decided that the museum would work even more closely with the latter. In time, contacts were established with a large number of model builders, and the museum set itself the aim of giving them advice and guidance in the often difficult work of restoration.

When the museum sent out its folder called "guidance on Shipmodels in the Churches of the Established Church" in 1991, it resulted in several church vestries recognizing their responsibility towards their church shipmodels, and a growing number of inquiries to the museum.

In 1992 the Danish Parliament passed a new law on the buildings, fittings and furnishings of the Established Church, a law which amongst other things gave church vestries the right to exercise control over their shipmodels, and not least how to treat them.

After only ¼ of a year the results of this new law can already be seen in the falling number of inquiries to the museum, and the consequences will be irreparable damage to the shipmodels, caused by a number of unskilled amateur model builders.

The museum has now begun to put the extensive church ship archives on EDP, in order to have an easily accessible register from which to extract statistical data for use in individual inquiries and national surveys.