



Fig. 4. Agterpartiet af linjeskibet Friederich, 1649. Udsnit af usigneret maleri på Gavno. Efter Poulsen 1984.

Stern of the ship of the line Friederich, 1649. Detail of an unsigned painting in the Castle of Gavno, Zealand, Denmark.

Afskrækkelse, emblem, repræsentation

Skibet som transportør og bærer af billeder

Carsten Bach-Nielsen

Title Deterrence, emblem, and representation. The ship as transporter and bearer of images

Abstract Since the dawn of naval history, ships have been decorated in order to show their power, to secure protection from the gods, and to demonstrate a specific geographic or topographic origin. Taking the famous Nike of Samothrace (ca 200 BC, now in the Musée du Louvre) as a point of departure, examples of painted and sculpted decorations – mainly figureheads from the prows of 18th and 19th century vessels – are presented and placed in context. Once they no longer served their purpose, through wreckage or scrapping, such items often ended up as church decorations or in collections of various kinds. Finally, the author draws attention to the modern equivalent of figureheads on ships: the hood ornaments of automobiles. For instance, Charles Sykes' *Spirit of Ecstasy*, designed for the Rolls-Royce radiator in 1911, continued and transformed the classic naval iconography of victory and mobility into a modern emblem of luxury and speed.

Keywords Naval History, Naval Iconography, Ship, Figurehead, Car, Hood ornament, Power Mythology, Power Emblem

Author Associate prof. in Church History and Practical Theology, Aarhus University, Denmark

Email teocbn@cas.au.dk

ICONOGRAPHISK POST

NORDISK TIDSKRIFT FÖR BILDTOLKNING • NORDIC REVIEW OF ICONOGRAPHY

NR 1/2, 2017, PP. 48–67. ISSN 2323-5586

Fra Nike af Samothrake til vikingernes langskibe

Det er velkendt, at skibe siden de tidligste tider har været dekoreret, fordi de har skullet vise magt; enten i forhold til det levende, truende hav eller andre fjender, skaffe beskyttelse hos guderne, eller markere et

geografisk eller topografisk tilhørsforhold. Galionsfiguren er den, vi i dag først tænker på: det billedelement, der udgør skibets ansigt. Sejren over havet, over fjenderne, over rivalerne er klart og ikonisk

udtrykt i skulpturen fra ca. 200 før Kristus af Nike fra Samothrake (nu i Louvre) (fig. 2). Her står kvindefiguren imponant på skibets stævn, giver så at sige fartøjet vinger – er et potent udtryk for mobilitet. Skulpturen har indgået i et monument over en sejr til søs og været opstillet ved et bassin med vand, der skulle simulere havet. Den er gengivet som om vandet og vinden har fået klædningen til at slutte sig meget tæt om gudindens krop. Artiklen vil til slut vende tilbage til dette kunstværk.¹

Ved Nordisk ikonografisk Symposium i 1988 gæstede deltagerne Tingelstad Kirke på Hadeland. Siden tog Erla Hohler imod symposiets medlemmer på Universitetets Oldsaksamling i Oslo. Her var Tingelstadfløjen bragt frem, og Erla Hohler løftede den op, så alle kunne fornemme, hvorledes den engang i sin første anvendelse havde prydet en skibsstævn (fig. 3).² Siden havde den altså fået en sekundær anvendelse som vindfløj på en norsk kirke. Der er flere eksempler herpå, og disse norske skibsidekorationer, der bliver kirkeudsmykninger, må være et præmieeksempel på materialitet og mobilitet. Her er tale om genstande, der faktisk har været ude at rejse i mere end en forstand. Motivet på Tingelstadfløjen er interessant, fordi det handler om styrke og redning. Ifølge Martin Blindheim forestiller det David, der trækker lammet ud af løvens mund (1. Sam. 17, 34–36) – eller ”dødens gab”, som han malende skriver.³ Den stærke David er et godt emblem for krigsskibet og dets besætning af vikinger. I en maritim sammenhæng er Jonas, der slap ud af hvalfiskens, udyrets, mund, en umid-



Fig. 2. Nike fra Samothrake, skulptur ca. 200 f. Kr. Louvre, Paris. Foto M.-L. Nguyen, Wikim. com.

Nike of Samothrace, sculpture ca 200 BC. Musée du Louvre, Paris.

delbart relevant parallel – skønt den fortælling jo ikke rummer en stærk helt som David.

I kalkmalerierne i den sjællandske Skamstrup Kirke fra ca. 1350 vises Sankt Olavs skib med dragehoved forrest og ulvehoved bagerst, hvilket kan være et forsøg på at signalere ”old times” – vikingetid – for skibet til venstre er jo et moderne og tidssvarende handelsskib med for og agterkastel (fig. 4). Olavs skib er her mere i stil med et sigil fra Bergen fra 1200-tallet, der viser et skib med to hoveder. Et i hver ende.⁴



Fig. 3. Tingelstadfløjen, Universitetets Oldsaksamling, Oslo. 12. århundrede. Foto Kulturhistorisk museum, UiO. Wikimedia commons (CC BY-SA 4.0).

A ship's weathervane from Tingelstad, 12th Century. University of Oslo, Museum of Cultural History, Norway.

Fig. 4. Kalkmaleri af skibe i Skamstrup Kirke, Sjælland, Danmark 1375–1400. Foto O. P. Jensen. Mural depicting ships in Skamstrup Church, Zealand, Denmark, 1375–1400.



Galionsfigurens opkomst

Vi ved ikke meget om, hvor udsmykkede og bemalede, skibene var i middelalderen. Fundet af Kong Hans' skib "Gribshunden", der sank i 1495, på havbunden ud for Blekinge, og identifikationen af det i 2013, viser, at dette skib havde en endog meget imponerende galionsfigur, nemlig en grif. I midten af 1500-tallet har vi sikrere tegn på, at skibe, der ikke alene var kongeskibe, i høj grad dekoreres. Krigsskibe udstyredes med galionsfigurer og stærkt udsmykkede agterspejl. Senere fulgte handelskibene – oftest i modificeret form. De tungt udsmykkede krigsskibe kender vi fra et anonymt maleri på Gavnø Slot, nemlig af linjeskibet *Friedrich*, der blev bygget i Neustadt i 1649 (fig. 1). Dekorationen er dels udskåret, dels påmalet.⁵ Øverst holder en art sø-løver kongevåbenet oven over kong Frederik III's ofte brugte motto "Deus providebit", "Herren vil i sit forsyn tage vare på alt". Derunder ses mellem løver og drabanter kong Frederik III's buste, som åbenbares bag forhæng, der er trukket til side. Over kongen ses svævende putti med krone og scepter.

Længere nede på agterspejlets dekoration ses et lag med Fama-figurer udstyret med trompeter, og derunder mødes en arkaderække med dydefigurer. Endelig ses nærmest vandspejlet antikke mytologiske kampe mellem havets hel- og halvguder. På agterkastellets sider ses ovalt indrammede mandsportrætter og to enorme elefanter – det danske kongesymbol, der under Frederik II udmøntede sig i oprettelsen af Elefantordenen. At de ikke blot er malet

på skibet, antydes af, at man kan se snablen af den anden elefant, der var på styrbords side. Alt dette skal selvfølgelig vise kongens og hans flådes magt, vise landets styrke, dets slagkraft. Det er martialske, det er repræsentativt. Det handler om prestige. De store skibes ikonografi sætter også deres mærke i kirkerummene gennem de stadigt oftere ophængte kirkeskibe. Et af Danmarks ældste kirkeskibe hænger i Ho kirke (Vester Horne Herred, Ribe Amt) og er fra 1600-tallets begyndelse. Det viser tidens typiske, stærke dekoration såvel i skulptur som i farve.⁶ Kongemagtens og dermed stats- og krigsmagtens symboler invaderer menighedens rum og lægger et lag til den siden oldkirken udbyggede allegorese om skibet som billede på kirken.

Løven blev i 1600-tallets England, Holland og Spanien den foretrukne galionsfigur, et udtryk for den kongelige magt. Sådan ser vi det også på det i 1628 kængrede svenske orlogsskib *Wasa*, hvis tre meter lange galionsfigur allerede blev hævet i 1959 – to år før selve skroget. Den forestiller en løve med Vasaslægtens våben mellem sine poter. *Wasa* havde over 700 skulpturer og ornamentter og en bemaling i stærke farver.⁷ Det engelske orlogsskib *Sovereign of the Seas* løb af stablen i 1637. Det var tidens mest dekorerede skib. En sjettedel af udgifterne til bygningen var forbeholdt dekorationen!

Det var overvejende store krigs- og handelsskibe, der havde dekoration på boven. I Spanien var det ikke ualmindeligt at fremstille den hellige familie eller helgener. I Holland var det ofte bibelske motiver, man

Fig. 5. C. W. Eckersbergs galionsfigur fra korvetten Fortuna 1825 monteret på det tidligere orlogsmuseum i København. Foto Carsten Bach-Nielsen.

C. W. Eckersberg's figurehead from the Danish corvette Fortuna, 1825, now on the exterior wall of the Danish Naval Museum of Copenhagen.



så på selve skibet eller på dets flag. I 1700-tallet udvikledes repertoire, nye billeder kom til, og ofte knyttedes galionsfiguren og skibets navn sammen. Man fik flerfarvede figurer, der var klædt i samtidens dragter – eksempelvis skibsrederen eller hans kone.⁸ Til tider kunne de fjerne destinationer inspirere til hele eksotiske scenerier på agterspejlet.⁹

Nyklassicismens frembrud henimod 1800 betød en opblomstring af antikke, mytologiske motiver, og allegoriske figu-

rer, der pegede tilbage på græsk skulptur – og derfor var hvide. Det var ofte tidens førende kunstnere, der stod for at udtænke og tegne skibsdekorationer. I Danmark var det ikke mindst C. W. Eckersberg, hvis herlige allegoriske galionsfigur til *Fortuna* både kan ses inde i orlogsmuseet og frem til 2016 også ude i bybilledet – nemlig på Søkvæsthuset på Christianshavn (fig. 5). I navnet *Fortuna* ligger ønsket om en heldig færd, en sikker rejse. Det er Fortuna, der skal føre skibet frem. Fortuna kan jo – som

vi ved fra renæssancens ikonografer – netop slå sit sejl ud og sejle på sin kugle på det oprørte hav. Hun bringer lykke i form af overflod. Derfor bærer hun også overflødhornet som attribut.

I Orlogsmuseet findes en række fine tegninger til galionsfigurer fra 1780'erne. Tegningerne skyldes F. C. Willerup, og de var nødvendige, fordi kongen siden begyndelsen af 1700-tallet skulle approbere, godkende galionsfigurerne.¹⁰ Ofte blev de forkastet eller forlangt lavet om. Mange er vist med rolig sø i baggrunden, men et motiv som Jupiter på ørnen med tordenkilen i hånden, der ofte blev anvendt på flådens skibe, er omgivet af mørke skyer og havet er i oprør. Jupiter, verdensaltets hersker, skal dog nok kunne tæmme bølgen. Her er det guden mod naturen og som ved *Fortuna* kommer det ondtaværgende til udtryk. Skibet skal føres gennem kaotiske elementer; til styrkelse af det håb tjener galionsfiguren.

Efter nyklassicismen følger en national og historiserende periode, hvor de nordiske guder får en fremtrædende placering på skandinaviske skibe. Ikke bare Hejmdal, Skjold, Valkyrien, Skirner, Saga, Holger Danske og Thor, men også mere præcist udtænkte figurer såsom Gefion, der jo i den nordiske mytologi af Odin blev sendt ud efter land. Den svenske kong Gylfe lovede hende så meget land, som hun kunne pløje på et døgn. De fire okser for hendes plov var hendes sønner, som hun havde fået med en jätte – til dette specifikke formål. I fregatten Gefions galionsfigur fra 1843 ses dog ingen okser, men fire mande-

hoveder, som Gefion styrer med en tømme – samtidig med at hun holder en plov i den anden. Den er dog blevet væk. Det lykkes jo ifølge mytologien Gefion at pløje hele Sjælland ud af Sverige. Det afgørende er her den materielle og symbolske lighed, der er mellem en plov, der skærer i jorden, og skibskølen, der pløjer havet.¹¹

Det egentligt nationale ses, når for eksempel Dannebrog gøres til galionsfigur (fig. 6). Det er selveste Julius Magnus-Petersen, der senere kastede sig over restaurering af kalkmalerierne i danske kirker, som har lavet den figur, vi ser her. Han overtog arbejdet som billedskærer på Holmen efter sin far i 1849. Når skibet *Dannebrog* stævnedes ind i fremmed havn, skulle det være en magtdemonstration. Allerede i 1862 blev figuren dog taget af skibet og sat på Gerners Plads på Nyholm, da *Dannebrog* blev bygget om til panserskib.¹² Det må have været en magtdemonstration når et skib med navnet Thor – udstyret med billedet af den blonde nordiske gud med sin altødelæggende hammer – mødte et fjendtligt skib med en anden mytologisk figur på boven.

Handelsskibene fik nok af samme grund en mere fredelig dekoration med eksempelvis Hermes, Merkurstave, varebaler eller lignende. Man kunne komme sine handelspartnere i møde, hvis man på agterspejlet eller hakkebordet viste en scene fra eksempelvis Java eller som på det store dampskib "Empress of Japan, The Queen of the Pacific", der fra 1892 og til 1922 gik på fast rute mellem Vancouver i Canada og Fjernøsten, monterede en herlig lang



Fig. 6. J. Magnus-Petersens galionsfigur fra linjeskibet Dannebrog fra 1850. Den placeredes i 1862 på Holmen i København. Foto Carsten Bach-Nielsen.

J. Magnus-Petersen's figurehead from the Danish ship of the line Dannebrog, 1850. Dismantled in 1862 and placed at the Naval Arsenal on Holmen, Copenhagen.

japansk drage som galionsfigur. Tidligere stod den udendørs som vartegn i Stanley Park, Vancouver, men er nu på byens Søfartsmuseum.

Lord Nelson, hans skib og hans endeligt

I slutningen af 1700-tallet kunne ikonografien i danske orlogsskibes galionsfigurer

være uhyre kompleks. Som følge af manglende adgang til Orlogsmuseet i København, der i 2015–2016 var under flytning, vil jeg give et ikke-nordisk eksempel herpå nemlig fra et engelsk orlogsskib, *HMS Victory*, det berømte flagskib, hvormed Lord Nelson vandt slaget ved Trafalgar, 1805. Skibet var på det tidspunkt gammelt, byg-



Fig. 7. Model af den oprindelige galionsfigur fra HMS Victory fra 1765, i National Maritime Museum, Greenwich, London. Efter Treasures of the National Maritime Museum 2004.

Model of the original figurehead of HMS Victory, 1763, in the National Maritime Museum, Greenwich, London.

get i 1765, men siden ombygget og nydekoreret. Vi kender modellen til den oprindelige galionsfigur fra 1765, fordi den opbevares på National Maritime Museum, Søfartsmuseet, på Greenwich (fig. 7). Den grundlæggende og oprindelige ikonografiske ide er Englands sejr over Frankrig og Spanien i Syvårskrigen (1756–1763). Her handler det om den globale betydning af de engelske sejre og briternes håb om fred og velstand. Øverst ses en buste af George III i romersk klædning og under denne unionsflaget, Union Jack, som holdes oppe af de fire vinde. På styrbords side, som ses her, er Moder Britannia med murkrone afbildet, og hun krones yderligere af Freden. Hun træder på hoveder af de overvundne laster: misundelse, uenighed og indbyrdes strid. Desuden ses hovederne af Europa og Amerika og af overflod. På bagbords side er det Sejren og Berømmelsen, der træder op-røret under fode. Her er også allegorier på Afrika og Asien samt på selve søfartskunsten. Alt dette blev hugget ned, da Nelson skulle bruge skibet under Napoleonskrigene. Da var denne ikonografi allerede forældet – og kongen var blevet en anden.

Nu var det jo sådan, at Lord Nelson, som faldt under slaget ved Trafalgar, blev konserveret i et fad rom – og returneret til Portsmouth og siden London, hvor han fik en statsbegravelse den 9. januar 1806. Han lå på lit de parade i Royal Greenwich Hospital i fire dage, hvorpå hans kiste blev fragtet op ad Themsen. Vognen med kisten placeredes på en pram, der roedes af søfolk. Vognen blev sat i land ved Whitehall og kørtes gennem de med mennesker tæt-pak-

Fig. 8. Galionsfiguren fra Horatio Nelsons begravelsesvogn, 1806, i National Maritime Museum Greenwich, London. Efter Treasures of the National Maritime Museum 2004.

Figurehead from Horatio Nelson's funeral carriage, 1806, in the National Maritime Museum Greenwich, London.



kede gader fra Whitehall til St. Pauls Cathedral, hvor begravelsesceremonien tog fire timer. Kortegeen var lige så lang som selve denne distance. Vognen, hvorpå kisten stod, og som faktisk havde stået forrest på det fartøj, der fragtede den fra Greenwich til Whitehall, var en tilstræbt kopi af HMS Victory, og den var udstyret med en miniaturegalionsfigur, der skulle vise sejren, ryet

og sandheden i én kvindelig allegorisk person (fig. 8). Skibet transformeredes altså til en vogn udformet som kopi af admiralens flagskib – med en til lejligheden passende dekoration, sejrns gudinde, der netop var skibets navn, *Victory*.¹³



Fig. 9. James Clark Hook, *Catching a Mermaid*, 1883, maleri i National Maritime Museum Greenwich, London. Foto Carsten Bach-Nielsen.

James Clark Hook, *Catching a Mermaid*, 1883, painting in the National Maritime Museum Greenwich, London.

Skibsdækorationer og forlis

James Clark Hook malede i 1883 *Catching a Mermaid* (fig. 9). Det er et sjovt billede, der leger med betydningen af det at fange en havfrue i det moderne, nemlig at finde en ilanddrevne galionsfigur i havstokken.¹⁴ Og det var ikke småting, der drev i land. Det gjorde der også på den jyske Vestkyst. Ejeren af Skagens Hotel købte i begyndelsen af 1900-tallet en masse ilanddrevne genstande og udsmykkede sit hotel med dem, hvilket en række dokumentationsfotos viser.¹⁵ Der er på Jyllands vestkyst kirker, der har kirkeklokker, som op-

rindeligt var engelske skibsklokker, men der ses også ilanddrevne genstande, som stammer fra skibes udsmykning.

I Sønder Hjarritslev Kirke ved Hjørring (Vennebjerg herred, Hjørring Amt) finder man således et træskåret relief fra 1639 (fig. 10). Dets form afslører, at det er et hakkebord – det øverste af agterspejlet – fra en hollandsk fløjte, der er forlist på Vestkysten. Vi ved endda, hvorfra fløjten kom, for byens våbenskjold ses tydeligt. Det drejer sig om Hindelopen i Ijselmeer i Nederlandene. Grunden til, at det er endt i kirken er sikkert dets motiv: Abraham

der vil ofre Isak – et godt motiv også for søfolk, da det handler om redning i sidste øjeblik.¹⁶

I Østergarn Kirke på Gotland findes over en dør i nordsiden af koret bekroningsrelieffet fra en smakkes agterspejl (fig. 11). Det er et relief med motiv på begge sider, der dog på grund af monteringen nu kun kan ses fra den ene side. Smakkens navn var Christina Eleonora. Motivet på relieffet er to kvinder, hvorover der ses et skriftbånd med navnene Christina og Eleonora, delt af et punkt. Det gør det sandsynligt, at navnene knytter sig til de to afbildede kvinder. De er omgivet af årstallet



Fig. 10. I Sønder Hjarritslev Kirke ved Hjørring opbevares dette træskårne relief fra 1639 forestillende Abraham og Isak. Foto Niels Clemmensen.

Wooden ornament from a Dutch ship, dated 1639, depicting Abraham and the Sacrifice of Isaac. Sønder Hjarritslev Church, northern Jutland, Denmark.

Fig. 11. Bekroningsrelief fra agterspejlet af smakken Christina Eleonora, 1720, i Østergarn Kirke på Gotland. Foto Carsten Bach-Nielsen.

Stern ornament of the smack ship Christina Eleonora, 1720, now in Østergarn Church, Gotland, Sweden.





Fig. 12. Galleria Colonna i Palazzo Colonna, Rom, ca. 1700. Efter Strunck 2007.

Galleria Colonna in Palazzo Colonna, Rome, about 1700.

1720 og mellem dem læses Alfa og Omega – begyndelsen og enden. Endelig holder to engle, en krone over deres hoveder, og det hele indrammes af en laurbærkrans. Det er sandsynligt at smakken er opkaldt efter og viet til de to piger – eller til mindet om dem.

Skibet forliste i 1739, og vraget strandede på grunden ved Katthammarsvik. Relieffet skal ifølge en samtidig beretning være doneret af skibets kaptajn til kirken. Vi står her over for et minde om to kvinder. De har givet navn til og udgjort dekoration på et skib, som nu også er forlist og ”dødt”. Det er sandsynligt, at kaptajnen har

foræret relieffet til kirken, fordi det er del af en erindringsmanifestation uden at være et egentligt epitafium. Uden skibet må kirken opfattes som et relevant hjemsted for mindet. De kommemorative kvaliteter, relieffet rummer, herunder den tematisering til liv og død, begyndelse og ende, det viser, har været rigelig kvalifikation til ophængning i en kirke.¹⁷

Representation og salon

Hvad vil en nation, et land, vise, når dets tekniske vidundere besejrer havene og anløber fremmed havn? En nation kan helt enkelt og basalt, som antydet ovenfor, vise



Fig. 13. Salonen i luksuslineren Conte di Savoia bygget i Trieste 1932. Efter Eliassen 1939.

The salon of Italian luxury liner Conte di Savoia built in Trieste 1932.

sin nationale ærgerrighed, sin kulturelle styrke gennem sine skibe.

Italien er og bliver en ung nation, der først blev samlet i perioden mellem 1861 og 1871, i den proces, der går under betegnelsen *Il Risorgimento*.¹⁸ Det var svært at finde en heraldik, et symbol, en ikonografi, der kunne binde den nye italienske nation sammen – for den måtte jo ikke være for katolsk, men den skulle også være nogenlunde fælles. I en artikel ”The Marvel Not Only of Rome, But of all Italy” har den tyske kunsthistoriker Christina Strunck analyseret Galleria Colonna, dets tilblivelse og billedprogram fra 1611 til 1700 – samt

dets emblemkarakter for det samlede Italien.¹⁹ Det fantastiske barokinteriør med malerier båret af illusionsarkitektur konvergerer i det store maleri i salens midte, der viser Marcantonio II Colonna som admiral i slaget ved Lepanto 1571, hvor den spansk-veneziansk-pavelige flåde besejrede den osmanniske (fig. 12). Lepantoslaget blev straks et ikonisk slag i italiensk historie; hver by fik med respekt for sig selv fik efter 1871 en Via Lepanto. Da man i 1932 under fascismen byggede luksuslineren *Conte di Savoia* i Trieste ansås det for et nationalt prestigeprojekt. Lineren på 48,500 tons, der skød 28 knob, var luksuri-



Fig. 14a. Dagfinn Werenskiolds relief "Norsk Natur" i North Cape Bar på lineren M/S Sagafjord, 1965. Efter Norsk Sjøfartsmuseum, Årbok 2007.

Dagfinn Werenskiold's relief "Norwegian Nature" in the North Cape Bar on the liner M/S Sagafjord, 1965.



Fig. 14b. Interiør på lineren M/S Sagafjord, 1965: North Cape Bar. Efter Norsk Sjøfartsmuseum, Årbok 2007.

Interior on the liner M/S Sagafjord, 1965: the North Cape Bar.

øs. Ikke mindst imponerende var skulptursalonen, der var en tro kopi – nedskaleret – at det mægtige Galleria Colonna i Rom – og så endda med det regerende savoyiske kongehus' våben på gulvet – lige under det store maleri af Marcantonio Colonnas sejr over Vesterlandets fjender (fig. 13). Så kan symbolikken i det repræsentative ikke blive tydeligere. Dertil kommer mobilite-

ten: ikke blot det fra sin sammenhæng løsevne ikonografiske motiv men en kopi af hele det romerske palads sejler rundt på verdenshavene og repræsenterer det nye Italien. Nordmanden Georg Eliassen har suverænt og indsigtfuldt beskrevet skibsinteriører og de signaler, de skal sende og transportere.²⁰

Norsk Sjøfartsmuseums årbog for 2007



Fig. 15. Den spansk-schweiziske luksusbil Hispano-Suiza H6 udstyret i 1927 med en kølerfigur af den franske billedbugger Francois Victor Bazin. Efter Chapman 2005.

The Spanish-Swiss luxury car Hispano-Suiza H6 was in 1927 equipped with a hood ornament created by the French sculptor Francois Victor Bazin.

beskriver en række fine eksempler på nyere norske saloner. Her er der grund til at henviser til Dagfinn Werenskiolds relief "Norsk Natur", der tjente som udsmykning i North Cape Bar i passagerskibet *MS Sagafjord* fra 1965 (fig. 14 a–b).²¹ Skibet tilhørte den Norske Amerikalinje. Det er udført i groft tilhugget fyrretræ og har rød baggrund. Vi ser her fugle, der spiser bær af rønnebærklaser – og nogle der flyver rundt. Næsten et paradismotiv. De andre relieffer er også fra norsk natur, hunde, blomster og fugle. Denne norske motivkreds føres til Amerika: Det er disse motiver, folk ser på, medens de nedsvælger eksotiske drinks på de otte dage over Atlanten. En slags langtidspåvirkning. Lineren var en enestående chance for at vise det ypperste i norsk kunst fra 1930'erne til 60'erne. Reklame og national repræsentation går hånd i hånd.

On the road ...

Erwin Panofsky publicerede i 1963 sin berømte studie "The Ideological Antecedents of the Rolls-Royce Radiator". Heri underkastede han kølergrillen og kølerdækslet på Rolls-Royce "Silver Lady", der har eksisteret siden 1905, en filosofisk-æstetisk analyse. Det er blandt andet den palladianske tempelfacade, han ser afspejlet i Charles Sykes' design. Nu var kølergrillen ikke det eneste, Charles Sykes lavede for Rolls-Royce. Han skabte også en kølerfigur, der skulle blive verdens første seriefremstillede.

Bilernes kølerfigurer er arvtagere fra galtungsfigurerne. De skal ikke blot være udtryk for et *brand*, men de skal sælge drømme, overbevise om soliditet, hurtighed og mobilitet. Bilens ungdom faldt sammen med den i begyndelsen af 20. århundrede florerende jugendstil og 1920'erne og 30'er-



Fig. 16. Bonnie Lemm skabte i 1928 kølerfiguren til den amerikanske bil Pierce-Arrow, A modellen. Efter Chapman 2005.

Bonnie Lemm designed the hood ornament of the American car Pierce-Arrow, A model, in 1928.

ne med den herskede art *déco*, hvis udøvere var sig stærkt symbolsk og allegorisk bevidste. Kølerfigurerne blev derefter. Lad os kort betragte nogle.

Den spansk-schweiziske luksusbil Hispano-Suiza udstyredes med en kølerfigur af den franske billedhugger Francois Victor Bazin på baggrund af en tegning af en ingeniør ved de franske fabrikker (fig. 15). Fabrikken i Paris lå på Rue du Capitaine Guynemer, der med sit navn skulle ære denne franske pilot fra Første Verdenskrig. Han styrtede med sit fly ned i 1917. Hans fly bar som mærke og talisman en stork, da storke var hyppige i Alsace, det områ-

de, som franskmændene ville tilbageero- bre fra tyskerne.²² Det er et frihedssymbol fuld af kraft og bevægelse – lige så meget et symbol på mobilitet som bueskytten på den amerikanske Pierce-Arrow (fig. 16, se også billede s. 3).²³ Figuren var oprindeligt skabt i 1918 for en operadiva, Mary Garden, men blev relanceret i 1928 som en nøgen mandsfigur af Bonnie Lemm, der arbejdede for General Motors. Hun var inspireret af Auguste Rodins værker, skønt hun brugte en ung mand fra kontoret som model. Pilen udtrykker firmanavnet Arrow, men betegner også fart og mobilitet. Mærkeligt nok har den tjekkiske fabrik Skoda siden



Fig. 17. Charles Sykes' kølerfigur Spirit of Ecstasy skabt for Rolls-Royce i 1911. Her på en Rolls-Royce Silver Cloud I, 1957. Foto Christian Jansky. Wikimedia Commons (CC BY SA 2.5).

Charles Sykes' hood ornament Spirit of Ecstasy was created for Rolls-Royce, in 1911. Here on a Rolls-Royce Silver Cloud I, 1957.

The Silver Lady, The Spirit of Ecstasy, der ikke blot blev et emblem for en bil, for fart, men for frihed og mobilitet (fig. 17).

Det var den tyske kunsthistoriker Gerhard Woeckel, der i 1970, syv år efter Panofsky, skrev den ultimative ikonografiske analyse af denne figur.²⁵ Hans analyse peger på dansen som vitalismens fortrukne motiv, men anden del af analysen knytter til ved det udgangspunkt, der her har været vort, nemlig sejrsskulpturer, her under specifikt skulpturen af Nike fra Samothrake. Woeckels analyse skaber forbindelsen mellem fortidens, antikkens sejrsmotologi og 20. århundredes fascination af teknikkens sejr. Hvad der binder dem sammen er triumfen for den snilde, der prægede grækerne i 200-tallet f.Kr. og den moderne verden, der kan overvinde det statiske. Bilen og dens teknik, dens skaberes vilje til mobilitet og dermed sejr, er en direkte afledning af den græske søfarts bedrifter og hele ide. Med dette vitalistiske, mytologiske og ikonografiske blik er vi bragt hjem igen efter en stor tidsrejse og et krydstogt i mobilitetens og billedernes verden.

1923 benyttet et rent *déco*-motiv, udkastet af en amerikansk tjener af indiansk afstamning hos familien Skoda: indianerens fjerprydelse kombineret med pilen.²⁴ Det benyttes stadig.

Verdens berømteste kølerfigur er sikkert Charles Sykes' *Spirit of Ecstasy*. Sykes fik af Lord John Scott Montagu – en ven af Charles Rolls – til opgave at illustrere forsiden af salgskataloget for Rolls-Royce i 1911. Han tegnede nu figuren af kvinden med de udstrakte arme, der holder den folderige kjole, der blæser i vinden. Det er nok kun en myte, at det var firmaets sekretær, Eleanor Thompson, der stod model, men den akademiuddannede Sykes kendte sin kunsthistorie og sin samtids stilistiske tendenser, da han skabte emblemet til

Noter

- 1 Andrew Stewart, 'The Nike of Samothrace: Another View', *American Journal of Archaeology*, 120: 3 (2016): 399–410. Se også: http://musee.louvre.fr/oal/victoiredesamothrace/victoiredesamothrace_acc_en.html
- 2 Se Pentz 2014, passim; Blindheim 1982.
- 3 Blindheim 1982, 103.
- 4 Bondevik 2007, 106.
- 5 Poulsen 1976, 11.
- 6 *Danmarks Kirker, Ribe Amt* 1984, 1377–78.
- 7 Ohrelius & Kvarning 1972, 84–93.
- 8 Mainz 1968, passim; Poulsen 1976, 149–166.
- 9 *Norsk Sjøfartsmuseum*, Årbok 2017, 140–141; Poulsen 1976, 115.
- 10 Poulsen 1976, 29–41.
- 11 Riise Kristensen 2001, 41–44.
- 12 Riise Kristensen 2001, 53–56.
- 13 *Treasures of the National Maritime Museum* 2014, 126–137.
- 14 *Treasures of the National Maritime Museum* 2004, 112.
- 15 Poulsen 1976, 168–181; Poulsen 1984, 7–11.
- 16 Poulsen 1976, 14.
- 17 Strand 1981, 75.
- 18 Med *Il Risorgimento* ("återuppståendet") avses hela den italienska enhetsrörelsen, med början efter Wienkongressen 1815 och med betydelsefulla etapper revolutionsåret 1848, utropandet av kungariket Italien 1861 och annekteringen av Rom 1871. Ibland inräknas också perioden fram t.o.m. första världskriget, eftersom Sydyrolden tillföll Italien som följd av detta. Red. anm.
- 19 Strunck 2007, passim.
- 20 Eliassen 1939, 56.
- 21 *Norsk Sjøfartsmuseum*, Årbok 2017, 144–145.
- 22 Chapman 2005, 122.
- 23 Chapman 2005, uden sideangivelse.
- 24 Chapman 2005, uden sideangivelse.
- 25 Woeckel 1970, passim.

Litteratur

- Blindheim, Martin. "De gyldne skipsfløyer fra sen vikingetid. Bruk og teknikk", *Viking* 46 (1982): 85–111 (Oslo 1983).
- Bondevik, Hjørdis. "Gallionsfigurer fra Norsk sjøfartsmuseums samling", *Norsk Sjøfartsmuseum*. Årbok, 2007: 102–139.
- Chapman, Giles. *Car Badges. The Ultimative Guide to Automotive Logos Worldwide*. London & New York: Merrell, 2005.
- Danmarks Kirker, Ribe Amt*, vol. XIX, bind 2. København 1984.
- Eliassen, Georg. *Skibet og sjøveien*. Oslo 1939.
- Mainz, Manfred. *Altonaer Museum in Hamburg. Schausammlungen des Altonaer Museums, Führer durch die Abteilung Schiff und Kunst*, Heft 4. Hamburg 1968.
- Mondfeld, Wolfram zu. *Historische Modellschiffe*. München 1980.
- Ohrelius, Bengt & Lars-Åke Kvarning. *Wasa, kungens skepp*. Stockholm 1972.
- Panofsky, Erwin. "The Ideological Antecedents of the Rolls-Royce Radiator", *Proceedings of the American Philosophical Society*, vol. 107, nr 4 (1963): 273–288.
- Peter Pentz. "De lange skibes tid", *Skalk* 3 (2014): 6–10.
- Poulsen, Hanne. *Gallionsfigurer og ornamenter på danske skibe og i danske samlinger*. København 1976.
- Poulsen, Hanne. *Gallionsfigurer og skibsornamentik på Bangsbo*. Frederikshavn 1984.
- Riise Kristensen, Jens. *Flådens ansigt. Gallionsfigurer fra Den Danske Marine*. Stenstrup 2001.
- Strand, Sören. *Votiv- och prydnadskepp på Gotland*. Visby 1981.
- Strunck, Christina. "The Marvel Not only of Rome, But of All Italy': The Galleria Colonna, its Design History and Pictorial Programme 1661–1700", *Art, Site and Spectacle. Studies in Early modern Visual Culture*, ed. David R. Marshall, Melbourne Art Journal 9–10 (2007): 78–102.
- Treasures of the National Maritime Museum*, ed. Gloria Clifton & Nigel Rigby. London 2004.
- Woeckel, Gerhard. "The Spirit of Ecstasy. Die Rolls-Royce-Autokühlerfigur von Charles Sykes, I–II", *Alte und Moderne Kunst*, 15. Jahrg., 108 (1970): 19–27; *Alte und Moderne Kunst*, 15. Jahrg., 109 (1970): 24–31.