

Kirkeskipets ikonografi– stadig en levende tradisjon?

Maktmiddel, utsmykking eller takksigelse?

Ivar Vik.

Masteroppgave i kunsthistorie, KVI-3900 - Mai 2018.

Innholdsfortegnelse

1	Kirkeskip finnes i mange former	1
1.1	Skip og symbolikk i et historieperspektiv	1
1.2	Problemstilling – Kirkeskip og kirkeutsmykking i endring	6
1.3	Metode og kildebruk.....	9
2	Kirkeskipets ikonografi og plass i religiøse aktiviteter	13
3	Europeisk skipsbygging og kirkeskipsutviklingen fra 1500-tallet til 1700-tallet	17
3.1	Skipsbyggingstradisjoner utvikles over tid	19
3.2	Rigg, master og seilføring - teknologiutvikling i praksis	28
3.3	Kirkeskip: en ren utsmykking, eller er det også industri- og teknologispredning?.....	30
4	Et bredt spekter av kirkeskip gjennom flere hundre år – og over hele Nord-Europa.....	33
4.1	Kirkeskip hører hjemme over hele Nord-Europa.....	36
4.2	Situasjonen i de enkelte land - forskjeller og fellestrekk	49
4.3	Kirkeinteriører og kirkeskip i Norge.....	52
4.4	Kirkeskip fjernes og kirkeinteriører blir «modernisert».....	59
4.5	Ny tidsperiode gir nye kirkeskipsformer	63
4.6	Typologisk analysemodell for kirkeskipstradisjonen	66
4.7	Kirkeskipsmalerier er også kirkeskip.....	69
5	Kirkeskipene i Troms – en levende tradisjon?	71
5.1	Kirkeskipstradisjonens omfang i Troms i 2018	71
5.2	En introduksjon – hvor finnes kirkeskip i Troms i dag?	72
5.3	Kirkeskipstradisjonen i Troms dannes i starten av 1700-tallet.....	75
5.4	Kirkeskipene i Troms - fordeling på opphengingstidspunkter.	79
5.5	Flere typer kirkeskip i Troms – analyse og kommentarer	80
5.6	Lokale kirkeskipstyper preger tradisjonen	94
6	Kirkeskip som «kunst» eller «utsmykking» over tid.....	95
	Liste over bilder:	101
	Liste over tabeller:.....	105
	Referanseliste	107
	Vedlegg 1: Katalog over kjente kirkeskip i Troms	114

Katalog over kjente kirkeskip i Troms	115
Forord til katalogen.....	3
Kart over kirkeskipenes plassering i Troms	5
Andørja kirke – Nordlandsbåt.....	9
Andørja kirke – stilisert jekt.....	10
Balsfjord kirke – fiske- og fangstfartøy.....	11
Berg kirke – tremastet marinefartøy malt i himlingen.....	12
Bjarkøy kirke – fembøring.....	13
Bjarkøy kirke – jakt.....	14
Elverhøy kirke – Nordlandsjekt.....	15
Finnkroken kapell - redningsskøyte.....	16
Fjordgård kapell – åttring.....	17
Gausvik kirke – jakt.....	18
Gibostad kapell – firmastet bark.....	19
Gratangen kirke - ishavsskute.....	20
Grøtavær kapell - åttring.....	21
Hillesøy kirke - fembøring.....	22
Husøy kapell - fembøring.....	23
Ibestad kirke - stilisert redningsskøyte.....	24
Jøvik kapell - fembøring.....	25
Kvaløy kirke - fiskeskøyte.....	26
Kåfjord kirke - fembøring.....	27
Lakselvbukt kapell - jekt.....	28
Langvassbukt kapell - firroring.....	29
Lavangen kirke - åttring.....	30
Lenangsøyra kapell - RS 66 «Skomvær II».....	31
Lenangsøyra kapell – RS 1 «Colin Archer».....	32
Lundenes kirke - fembøring.....	33
Lyngen kirke – tremastet marinefartøy.....	34
Malangen kirke - skonnert.....	35
Mefjordvær kapell – RS 66 «Skomvær II».....	36
Mefjordvær kapell - fembøring.....	37
Mjelde kapell – tremastet marinefartøy.....	38
Oksfjord og Straumfjord kapell - fembøring.....	39
Rossfjord kirke – tremastet marinefartøy.....	40

Rotsund kapell - fembøring.....	41
Salangen kirke - fembøring.....	42
Sandbakken kapell - tororing.....	43
Sandsøy kirke - åttring.....	44
Sengskroken kirke - jekt.....	45
Skibotn bedehuskapell - RS 1 «Colin Archer».....	46
Skjervøy kirke - jakt.....	47
Stonglandet kirke - fembøring.....	48
Svalbard kirke - fembøring.....	49
Torsken kirke - fembøring.....	50
Tovik kirke - motorjakt.....	51
Tromsø Museum, Kirkekunstrommet – jekt.....	52
Ullsfjord kirke - fembøring.....	53
Liste over bilder og tabell:	54
Bilder:.....	54
Tabell 1: Oversikt over kirkeskipene i de enkelte kirkene i Troms.....	56

Sammendrag

I katolske kirker finner vi ofte votivskip, i evangelisk-lutherske kirker finner vi ofte kirkeskip. Begge typer er kirkeutsmykking, begge deler er skipsmodeller som henger i kirker, det er tradisjoner som minner om hverandre, men de har forskjellig utgangspunkt og innhold. Skikken med votivskip i katolske kirker utvikles og tilpasses i evangelisk-lutherske kirker til å bli en form for kirkeutsmykking med et ikonografisk innhold. Skipet som begrep har en sterk ikonografisk plass hos oss. Tradisjonen er evangelisk-luthersk, vi finner den i Nord-Europa, hovedsakelig i Danmark, Sverige og Norge. Kirkeskipet er et begrep for menigheten, her får menigheten omsorg og plass.

Det første kirkeskipet ble hengt opp i Holland i 1550, og det første kirkeskipet i Norge ble hengt opp i 1610. Kirkeskip er en kirkeutsmykking med lav kostnadsterskel, mange i menighetene hadde anledning til å lage et kirkeskip til utsmykking i egen kirke.

Kirkeskipstradisjonen i Norge preges av tre perioder: i den første perioden, fram til ca. 1800, var nesten alle kirkeskip, uansett land, et tremastet marinefartøy med stor kanonutrustning. Så følger en mellomperiode med mindre aktivitet på 1800-tallet, og så tar tradisjonen ny fart fra ca. 1900, hovedsakelig er det nå sivile skip som henges opp. Det er flere tegn på erfarings- og kunnskaps-overføring mellom kirkeskipsbyggere i de enkelte landene, og oppgaven redegjør kort for dette.

Kirkeskipstradisjonene har utviklet seg forskjellig i de enkelte landene i Nord-Europa, og oppgaven dokumenterer først situasjonen i de øvrige nord-europeiske landene, og viser at det spesielt er en levende tradisjon i Danmark, Sverige og Norge. Kirkeskip i Norge har flere lokale trekk, jeg har utviklet en typologisk modell for å dokumentere dette, og for å vise endringene i kirkeskipstrukturen. Modellen presenteres med utgangspunkt i kirkeskipsomfanget i Aust-Agder, og brukes deretter for å dokumentere det utvidete typologiske materialet i Troms. Her brukes modellen også for å redegjøre for hvordan tradisjonen i Troms kan tolkes som en videreutvikling av tradisjonen med et sterkt lokalt tilsnitt.

Kirkeskip som kirkeutsmykking er en del av kunsthistorien, men det er ikke alltid kirkeutsmykking er kirkekunst. Oppgaven avsluttes med et kritisk blikk på forholdet mellom kirkeskip som kirkeutsmykking og kirkeskip som kunst.

Det er laget en katalog over de førtifem kirkeskipene i Troms, som er et vedlegg til oppgaven.

Forord

Tromsø, mai 2018.

Det hender jeg har tenkt at «passe voksne folk» bør ikke gå løs på et nytt studium, i alle fall ikke for å skrive en masteroppgave. Heldigvis snur det seg, det er veldig givende å fordype seg i et nytt fagfelt, og ærlig talt, det holder «de små grå» i gang. Utfordrende er det, særlig når ektefellen gjør det samme. De siste månedene har mønsteret vært å stå opp om morgenen, vi sitter i hver vår ende av huset og skriver på hver vår datamaskin, vi møtes til lunsj og middag, og er helt utslitt når dagen er slutt. Da passer det med en kopp te eller et glass rødvin. Om en av oss sitter og ser tomt ut i luften så vet den andre at det er oppgaven som kverner i hodet. Tusen takk, Liv, for at vi har «kvernet sammen». Jeg har lært mye av arbeidet ditt.

Mange gode hjelpere følger med på ferden, for det første en takk til veilederen min, Hege Olausen, som har hjulpet meg på rett veg når jeg har løpt litt løpsk. Og tusen takk til Rognald Heiseldal Bergesen, som fikk meg til å velge dette emnet. Han så at jeg ønsket å vekke skipsingeniøren i meg, selv om dette er nesten femti år siden så har det vært spennende å kunne trekke på «halvglemt kunnskap». Tusen takk også til alle forelesere og medstudenter, både «Seniorbrigaden» og «Juniorbrigaden», som villige har stilt opp for å høre på mine refleksjoner om «Kirkeskip». Jeg kommer til å savne «kaffe og vafler» i «Lillekantina», kanskje man skulle finne på et nytt studium? Men muligens en liten hvilepause først.

Noen strålende hjelpere «utenfor boblen» må også nevnes: Kjersti Kambestad og Bjørn André Langset Gjermundnes har gitt meg tilgang til Kirkebyggdatabasen hos KA, Arbeidsgiverorganisasjon for kirkelige virksomheter, en ren gullgrube av informasjon. Og jeg har fått bruke mange fotos fra den samme basen, tatt av Torild Granhaug, enda en gullgrube. Tusen takk alle tre. Jørgen Johannessen på Norsk Maritimt Museum har vært en førsteklasses diskusjonspartner. Tusen takk til deg også. Gunnar Torvund har vist hvordan kirkeskip kan framstå som moderne kunstverk, og ikke bare kirkeutsmykking. Tusen takk.

Alle studier koster litt ekstra, og jeg har vært så heldig å få tildelt midler fra «Professor Oluf Kolsrud og hustru Borghild Kolsruds legat». Jeg håper at masteroppgaven min, med tilhørende katalog over kirkeskipene i Troms, er god og nyttig lesing for legatstyret, og at resultatet står i forhold til forventningene.

Ivar Vik

1 Kirkeskip finnes i mange former

Denne oppgaven beskriver og drøfter kirkeskipstradisjonene i Norge, og i hvor stor grad skikken med å henge opp skipsmodeller i kirkene fortsatt er en levende tradisjon. Jeg beskriver også kort kirkeskipene i en Nord-Europeisk sammenheng, og diskuterer om kirkeskipstradisjonen over tid har fått lokale tilpasninger, med utgangspunkt i en analyse av kirkeskipene i Troms, og viser hvordan den kunstneriske utformingen av kirkeskip kan tilpasses moderne kirker.

Kirkeskip er skipsmodeller for utsmykking i en kirke, ofte hengende fra taket i kirken, med baugen mot alteret. Modellene er gjerne rundt en meter lange, men kan også finnes i andre størrelser. Skipsmodeller har en lang historie og tradisjon i religiøse historier og ritualer. I tusenvis av år har skip vært viktige som transportmiddel mellom bosettinger, og en viktig del av de fleste samfunn, ikke bare i Norge. Kirkeskipene er modeller av slike praktiske verktøy, men kan også tolkes som et begrep for sinnets flukt, og forbindes med guddommelighet og åndelighet.

Skipet som et symbol, som bringer menneskeheten trygt over lange avstander, kan også være en allegori for selve livet. Vi finner det blant annet i historien om Noas ark, fra begravelseritualer i det gamle Egypt og fra historien om Peters fiskebåt på Genesarets sjø.

I mange katolske kirker finnes det også skipsmodeller, der heter de oftest «votivskip». Votivbegrepet er knyttet til et løfte om at mennesket viser en gjentytelse for å ha blitt hjulpet eller berget av gud. Votivskipene har mange felles trekk med våre kirkeskip, i alle fall dette grunnleggende trekket: de henger i kirker. Så begge typer er kirkeskip.

I noen land bruker man tilsynelatende uttrykkene om hverandre, definisjonene og navnebruken av kirkeskip og votivskip likner på hverandre. Ett av disse landene er Sverige. Betyr dette at de har en annen tradisjon for kirkeskip enn den som Norge deler med Danmark, og som ble grunnlagt da Danmark-Norge var ett rike, eller er det mer en semantisk uklarhet?

1.1 Skip og symbolikk i et historieperspektiv

Steinalderens gravplasser inneholder ofte kopier av enkle farkoster, enten i full størrelse eller som mindre kopier, og en nærliggende tolkning er at disse skipsmodellene kan være transportmiddelet over til dødsriket. Slike tradisjoner finner man i det gamle Egypt, og

Larsen¹ omtaler solbåtene som ble funnet ved utgravingen av Giza-pyramiden som transportmiddelet mellom dødsriket og de levende, ved at «solbåten fører solen over himmelen, om natten opplyser den dødsriket, og den vender etter hvert tilbake til utgangspunktet i øst». I det gamle Egypt brukte man også virkelige begravelsesbåter for å frakte de døde til gravplassen, vi ser en modell av en slik båt på bilde 1.² Bruken av Osebergskipet som gravplass ved hauglegging er et annet eksempel på båten eller skipet som forbindelse mellom dødsriket og de levende.



Bilde 1: Egyptisk begravelsesbåt. National Maritime Museum, England. Fra Johansen 2005: 8.

Fra fortellinger i barndommen husker nok mange av oss fortellingen om Noahs ark, som ifølge fortellingen skulle være et stort skip, med plass til Noahs familie og to eksemplarer av alle verdens dyr. I første Mosebok (6: 14-16) fortelles det at han fikk en klar beskrivelse av hvordan arken skulle bygges. Gud ba ham så om å samle to eksemplarer av alle verdens dyr og fugler, en hann og en hunn, og ta disse med seg inn i arken. Her ville også Noahs familie, som menighet, være sikret overlevelse sammen med dyrene når Gud laget oversvømmelse på jorden.

¹ Larsen 1992: 341

² Johansen 2005: 8

Fra Matteusevangeliet (8: 23 -27) er fortellingen da Jesus, Peter og de andre disiplene dro ut på Genesaretsjøen:

Jesus la seg til å sove, samtidig som det blåste opp til storm, og disiplene ble redd for at båten skulle gå ned. De vekket ham og sa: «Herre, frels oss! Vi går under!» Han svarte: «Hvorfor er dere så redde, dere lite troende?» Så reiste han seg og truet vindene og sjøen, og det ble blikkstilte. Mennene undret seg og sa: «Hva er dette for en, siden både vinden og sjøen adlyder ham?»

På Piazza della Navicella i Roma finner vi fontenen «Fontana della Navicella», hvor Pave Leo X bygget et stilisert votivskip av marmor, basert på en tidligere statue av en romersk galei av stein. I følge legenden skal dette ha vært en votivgave til gudinnen Isis fra en gruppe sjømenn. Fontenen fikk først vann i forrige århundre.

I Osiris-kulten var Isis sjøfartens beskytter. Flere trekk fra denne kulten går igjen i den kristne Maria-kulten, og i landene rundt Middelhavet er hun kjent som de sjøfarendes beskytterinne.³ I Norge ble flere kirker i kystbyene kalt opp etter Maria, i Bergen har vi blant annet Mariakirken, som har Norges eldste kirkeskip, fra ca. 1610.⁴

Kunsthistoriske problemstillinger har ofte en grenseflate mot andre disipliner, og i vurderingen av kirkeskip kan det være naturlig å trekke inn elementer fra fagfelt som maritim arkeologi og folkloristisk kunst. Et eksempel på dette er vurderingen av skipsmodellen fra kirken i Ebersdorf, beskrevet i «Das Ebersdorfer Koggenmodell von 1400: Ein Beitrag zum nordeuropäischen Schiffbau des späten Mittelalters» av Wolfgang Steusloff.⁵

Ebersdorfermodellen er et votivskip, hvor historien beskriver hvordan korsfareren Wolfe, under retur fra et korstog til «det hellige land» ble overfalt av storm, og lovet å gi en skipsmodell fylt med gullmynter dersom han overlevde, og fikk se sin kjære igjen.⁶

Åpenbart overlevde han, om man skal tro tradisjonen, og ga senere et votivskip til kirken i Ebersdorf. Karbontesting plasserer modellen til ca. 1400 – 1430.⁷ Analyser av modellen, og sammenlikninger med samtidige hansakogger, tyder på at Ebersdorfer-modellen er en riktig

³ Luthen 1991: 7

⁴ Johansen 2005:15

⁵ Steusloff 1983: 189

⁶ Steusloff 1983: 190

⁷ Steusloff 1983: 189

modell av samtidige skip, og utførelsen er også riktig i forhold til det antatte utgangspunktet at modellen må være bygget av en person med stor fagkunnskap, ventelig en båtbygger.⁸ Det er også gjort forsøk i modelltank med en kopi av modellen for å undersøke sjøegenskapene, men disse har ikke vært så vellykkete. Dette er imidlertid et kjent problem for mange modellbyggere, erfaringsoverføring mellom modell og virkelighet er svært komplisert.

Et annet av de eldste og mest berømte votivskipene er den såkalte Mataró-modellen, fra Mataró i Katalonia i Spania. Modellen er vist på bilde 2, og står nå i Prins Hendrik Maritime Museum i Rotterdam.⁹



Bilde 2: Mataró-modellen, et tidlig votivskip. Maritime Museum, Rotterdam.

⁸ Steusloff 1983: 193

⁹ Maritime Museum, Rotterdam.

Steusloff trekker paralleller mellom Ebersdorfer- og Mataró-modellen og karakteriserer begge som votivskip.¹⁰ Mataró-modellen har klare likhetstrekk med Christoffer Columbus sine skip da han dro ut for å lete etter nye landområder, og fant det som vi i dag kaller Amerika. Hans hovedskip, Santa Maria, er en tremastet type, bygget over samme lest som denne modellen, selv om den var litt større. Christoffer Columbus sin flåte besto av tre skip, de andre to var litt mindre enn Santa Maria, og vi finner mange fellestrekk mellom alle skipene og Mataró-modellen. Modellen har også mange likhetstrekk med de såkalte «Hansakoggene», en klinkbygget skipstype brukt av Hanseatene, men også av Baskerne og av flere andre sjøfarende folkeslag i Østersjøen og Nordsjøen.¹¹ I Nord-Europa var de fleste skip klinkbygget, det vil si at plankene i skipssiden var lagt med en liten overlapp og festet i hverandre¹², mens byggemetoden i Middelhavet for slike skip var kravellbygging, som betyr sterkere spant enn i klinkbyggete skip, og at plankene i skipssiden var lagt inntil hverandre og festet til spantene heller enn til plankene i skipssiden innbyrdes.¹³ Festing var oftest gjort med treplugger.¹⁴

Karbondatering av materiale fra kjølen i Mataró-modellen plasserer trevirket til ca. 1480, og påstanden er at modellen ble plassert som en votivgave til Jomfru Maria i San Simón-kapellet i Mataró. Kirkebøkene her gikk tapt under den spanske borgerkrigen, så det er ikke mulig å få bekreftet at det er et ex-voto skip, men gitt tid og sted er dette svært sannsynlig. I modellen ser man byggemetode og detaljer. Riggeren påstås å være restaurert og kanskje endret, men uansett er riggeren på modellen tidstypisk for mindre seilskip i Middelhavet på 1400-tallet.¹⁵ Riggeren på et seilskip omfatter tre deler: den stående riggeren er barduner og vant som stiver av og styrker mastene, den løpende riggeren er tau som brukes for å heise, senke og manøvrere seilene, og selve seilføringen er den tredje delen av riggeren. I oppgaven brukes ordet som en fellesbetegnelse for disse tre begrepene, om ikke noe annet nevnes. Riggeren bør ellers vurderes tidsmessig forsiktig, selv om den kan gi en god pekepinn på tidsalderen for et skip endres rigger gjerne raskere enn skrogformer over tid.¹⁶

¹⁰ Steusloff 1983: 189

¹¹ Hansaforbundet 2018

¹² Adams 2013: 54

¹³ Adams 2013: 55

¹⁴ Adams 2013: 55

¹⁵ Steusloff 1983: 192

¹⁶ Lavery 2003: 72

Det finnes flere andre og tidlige dokumentasjoner av votivskip i katolske kirker. Et eksempel er i maleriet av Vittore Carpaccio: «Apparition of The Martyrs of Mount Ararat», fra ca. 1515, gjengitt i illustrasjonsbilde fra Independent Great Art Series.¹⁷ I maleriet ser vi flere votivgaver, det som er særlig aktuelt her er de to votivskipene som henger i taket i kirken. Originalen av dette maleriet befinner seg i Gallerie dell'Accademia i Venezia.



Bilde 3: Carpaccio: «Apparition of The Martyrs of Mount Ararat». Illustrasjonsbilde fra Independent Great Art Series.

1.2 Problemstilling – Kirkeskip og kirkeutsmykking i endring

Kirkeskipene har utviklet seg over nesten 500 år i den evangelisk-lutherske delen av Europa, fra de tidlige kjente votivskip i katolske land som Ebersdorfer- og Matarómodellene.

Reformasjonen medførte et skille mellom den katolske og den evangelisk-lutherske kirke. I en evangelisk-luthersk kirkekontekst finnes ikke votivbegrepet, man kan ikke «hestehandle» med sin Gud, nåden tilfaller alle, uten en begrensing eller kjøpslåing. Teknisk sett har likevel kirkeskip og votivskip mange likhetstrekk, både med hensyn til størrelse og plassering.

¹⁷ Independent Great Art Series 2011.

Reformasjonen i Danmark-Norge i 1536/1537¹⁸, som resulterte i innføringen av den evangelisk-lutherske kirken i Norge, representerte en form for mild «statsvold».¹⁹ Kirkene i Norge, som hittil hadde vært katolske kirker, ble nå kirker for den evangelisk-lutherske kirken i Norge, underlagt den danske kongen. Danbolt omtaler dette slik:

«I 1537 hadde dei to tvillingrika, Danmark og Norge, endra konfesjon frå den romersk-katolske universalkyrkja til den evangelisk-lutherske statskyrkja. Samtidig var Noreg gjort til ein provins av Danmark på linje med Fyn og Jylland».²⁰

Han trekker også fram at kongen mente til at man skulle gå langsomt og forsiktig fram, og la prester og andre kirkelige personer få holde fram med de gamle skikkene for å unngå for store forandringer for folk flest.²¹

I England hadde Henrik VIII sine egne behov for å frigjøre kirken i landet fra den katolske kirke, han ønsket å annullere sitt ekteskap med Katarina av Aragon, og gjennom overtakelse av de kirkelige domstolene i 1533 innførte han i praksis en statsreligion i England, underlagt kongen, og ikke paven.²² Kirkeskip i England danner en egen tradisjon, mange av de tidlige kirkeskipene er bygget av profesjonelle modellbyggere, men opphengingstradisjonen likner mye på den evangelisk-lutherske tradisjonen.²³

De første kirkeskipene i evangelisk-lutherske land og i England henges opp på slutten av 1500-tallet, og så er det en sterk utvikling til siste halvdel av 1700-tallet. Norges første kirkeskip henges opp i Mariakirken i Bergen i 1610, Danmarks dokumenterbart eldste bevarte kirkeskip i Randers er fra 1632, Sveriges eldste er fra 1592.²⁴ Det er trolig at Danmark har hatt eldre kirkeskip som nå er kommet bort, og det er et udokumentert kirkeskip i kirken i Ho som anslås til å være fra ca. 1600.²⁵ Kirkeskipene på 1600- og 1700 var nesten alltid marinefartøyer, i tråd med tanken om «en kjempende kirke», «ecclesias militans», det var jo tross alt en «statsreligion» som var innført, med kongen som øverste leder.

¹⁸ Rian 2018

¹⁹ Hustad 2017: 32

²⁰ Danbolt 2006: 100

²¹ Danbolt 2006: 109

²² Jenkins 2011:136

²³ Greiling 2015:795

²⁴ Henningsen 1950: 12

²⁵ Henningsen 1950: 12

Det er i Danmark, Norge og Sverige at man finner de fleste kjente kirkeskipene, men hvordan kirkeskipene er tatt vare på er forskjellig mellom landene. I Danmark og Sverige er kirkeskipene tatt godt vare på, Bergs kommentar er tydelig, de er bevart med pietet.²⁶

I Norge gjennomførte man endringer i kirkeinteriørene utover på 1800-tallet, det kommer en periode hvor mange av kirkeinteriørene i Norge gjøres strammere og enklere, flere av de rokokkopregete kirkeinteriører fra 1600- og 1700-tallet endres og males om i empirens grå- og bruntoner.²⁷ Dette får også følger for kirkeskipene, og i perioden ca. 1800 – 1900 fjernes flere av disse. De kastes, selges eller deponeres hos museer.²⁸

På slutten av 1800-tallet henges det igjen opp kirkeskip, men nå er det som oftest sivile skip som er utgangspunktet.²⁹ Dette passet kanskje bedre med tanken om en «fredselskende kirke». Mange av disse kirkeskipene viser seg å være skip med lokal tilknytning.³⁰ Samtidig bygges det flere nye kirker i Norge, i tråd med Kirkeloven av 1851, som fastsatte at alle kommuner skulle ha kirker som samlet hadde plass til 30 % av innbyggerne. Byggingen av flere kirker gir nye anledninger for å henge opp kirkeskip, og fører på slutten av 1900-tallet til en ny vekst i antallet kirkeskip, med en videreutvikling og videre vekst etter 2. verdenskrig.³¹

Kirkeskip har etter hvert fått en stor utbredelse i Norge, skikken er også godt utbredt i den øvrige delen av de evangelisk-lutherske områdene av Europa. Kirkeskip i forskjellige land likner ofte på hverandre, og i stor grad på store skip. I oppgaven min vil jeg trekke fram noen skipstyper som var forbilder for typiske kirkeskip i enkelte bestemte perioder og se på de spesifikke forandringene som disse skipstypene gjennomgikk over tid, og undersøke mulige erfaringsoverføringer mellom kirkeskipenes forbilder og kirkeskipene i de samme periodene.

Kirkeskip kan ha en lokal tilknytning, det kan være skipstype, navn, giver eller en historie som knytter modellen til stedet eller til kirken. I oppgaven vil jeg undersøke forskjellige utviklingstrekk ved denne delen av tradisjonen gjennom en typologisk analysemodell som jeg har utviklet, og bruker først denne for en gjennomgang av kirkeskipsomfanget i Aust-Agder med utgangspunkt i en hypotese om at det ofte er lokalt kjente skip og skipstyper som henges

²⁶ Berg 1969a: 21

²⁷ Danbolt 2006: 188

²⁸ Johansen 2005: 9

²⁹ Johnsrud 1996: 92

³⁰ Johnsrud 1996: 92

³¹ Johansen 2005: 236

opp, og at tradisjonen fortsatt er levende der. Jeg vil deretter bruke analysemodellen i en mer omfattende gjennomgang av kirkeskipstradisjonen i Troms for å vise om tradisjonen fortsatt er levende i fylket. Empirien er omfattende, jeg har kartlagt førtifem kirkeskip i Troms, mens de offentlige registrene så langt dokumenterer knapt tjue kirkeskip. Jeg vil også bruke analysemodellen for å undersøke nøyere kirkeskipene i Troms i forhold til de enkelte skipstypene som er brukt som forbilder. På denne måten er jeg i stand til å belyse den sterke lokale påvirkningen av tradisjonen, i en typologisk drøfting, og underbygge hypotesen om at det er lokalt kjente skips- og båttyper som er hengt opp som kirkeskip i fylket.

Gjennom arbeidet med dokumentasjon av kirkeskipstradisjonen i Troms har jeg også vært i stand til å dokumentere historien til det første kirkeskipet som ble hengt opp i fylket, et kirkeskip med en sterk forankring til de opprinnelige kjerneområdene for utviklingen av kirkeskipstradisjonen.

1.3 Metode og kildebruk

Når man skal forske på et materiale som er inntil 500 år gammelt, med en usikker dokumentasjon, står man overfor flere utfordringer. De eldste kirkeskipene er fra ca. 1600, og dokumentasjonen om disse er fra kirkebøker eller rapporter ved biskopsvisitasjoner. I Sverige³² og Danmark³³ er opphengingstidspunktene tidfestet fra kirkebøker og -arkiver. Dokumentasjonen av opphengingstidspunktene for kirkeskip i Norge er svakere fram til slutten av 1700-tallet, ved at det ofte ikke er oppgitt tidspunkt for opphenging. Fra starten av 1800-tallet er opphengingstidspunktene kjent for de fleste bevarte kirkeskip.

En stor del av arbeidet med oppgaven har gått ut på å sette seg inn i den litteraturen som finnes om kirkeskip. Litteraturen er ofte en beskrivelse av tradisjonen i mindre geografiske områder, med en historisk vinkling, så vidt jeg vet er det ikke tidligere gjort forsøk på å se den samlede tradisjonen i Nord-Europa under ett, og studere om utviklingen har vært forskjellig i de forskjellige områdene, kort sagt hvor levende tradisjonen fortsatt er. Tidligere studier har heller ikke i særlig grad analysert en eventuell sammenheng mellom kirkeskipsutviklingen og den maritime utviklingen i samhörrende områder i Norge. Dette er

³² Berg 1969a: passim

³³ Henningsen 1950: 149ff

også et felt jeg prøver å belyse, blant annet ved å se på sammenhengene mellom kirkeskipstypene og de lokale skipstypene på samtidige tidspunkter.

Mye av den skriftlige dokumentasjonen er for øvrig 50 til 70 år gammel, og selv om den er historisk omfattende er det utfordrende å knytte denne til nå-situasjonen. De mest omfattende verkene er Henning Henningsens «Kirkeskibe og Kirkeskibsfester» fra 1950 om kirkeskip i Danmark, Jonas Bergs to rapporter fra 1969, «Votivskepp I, inventeringen» og «Votivskepp II, utredningen», om kirkeskip i Sverige, og Even Johnsruds «Norske kirkeskip», særtrykk av Norsk Sjøfartsmuseums årsberetning utgitt i 1996. Henningsens dokumentasjon gjelder både kirkeskip og skikken rundt disse, de to andre er i stor grad en historisk rapportering om status for kirkeskipene på de respektive tidspunktene.

Det foreligger også flere mindre dokumentasjoner, hvor de enkelte forfattere behandler et bestemt geografisk område. Fra Norge er det Borghild Frimannslund som har beskrevet situasjonen på Vestlandet, nærmere bestemt Hordaland og Sogn og Fjordane i særtrykket «Votivskip i kirkene på Vestlandet», Anders Nilson har skrevet om situasjonen på Öland i boken «Kyrkskeppen berättar om Sjöfart och Historia på Öland», og Sören Strand har skrevet om «Votiv- og prydnadsskepp på Gotland».

I England er kirkeskipstradisjonen belyst gjennom et fåtall publikasjoner i de siste årene, blant annet gjennom Basil Harleys bok om «Church Ships», og enkeltstående artikler fra andre forfattere. Bygging av skipsmodeller har imidlertid en lang tradisjon i England, en tradisjon som kan grense mot kirkeskipstradisjonen. Det foreligger også flere enkeltstående dokumentasjoner om kirkeskip i Holland og Tyskland.

Et nyere verk om kirkeskipene i en spesifikk del av Norge er Øivind Johansens bok om kirkeskip i Aust-Agder, en bok han har kalt «Kirkeskip i Norge; Aust-Agder». Han gjennomgår den samlede utviklingen i Aust-Agder, fra «Andricken» ble hengt opp i Flosta kirke kort tid etter 1711, og fram til boken kom ut, i 2005. Regionale opplysninger om utviklingen av skikken bak kirkeskipene kan brukes for å sammenlikne hvordan slike skikker utvikler seg i forskjellige områder. Jeg vil bruke slike sammenlikninger for å analysere utviklingen for kirkeskip i Troms.

Jeg har fått tilgang til Kirkebyggdatabasen hos KA, hvor ett av søkekriteriene er kirkekunst, herunder kirkeskip.³⁴ Samtidig er det viktig å ha in mente at kvaliteten på alle data er avhengig av hvordan datainnsamlingen skjer, og her har jeg avdekket flere mangler i registreringen. Dette er det redegjort for i sammenlikningene mellom kjente og ukjente kirkeskip i Aust-Agder og i Troms.

Jeg har også kartlagt flere nye kilder for kunnskap om kirkeskip i andre nord-europeiske land. På bakgrunn av både eksisterende og nye kilder, og gjennomgang av det opprinnelige kildematerialet hvor jeg har sett på utviklingen siden materialet ble samlet, har jeg dokumentert at antall kirkeskip er mer omfattende enn man tidligere har trodd, og spesielt i Norge er det vesentlig flere kirkeskip enn det som er kjent så langt.

³⁴ KA, Arbeidsgiverorganisasjon for kirkelige virksomheter, er arbeidsgiverforeningen for de Kirkelige Fellesrådene. De Kirkelige Fellesrådene er arbeidsgivere for ansatte på kirkekontorene. KA har organisert en database, Kirkebyggdatabasen, med opplysninger om kirkene i Norge, www.kirkebyggdatabasen.no, og denne inneholder også en søkbar base for kirkekunst, hvor kirkeskip er en kategori. Kirkekontorene har registreringsansvaret.

2 Kirkeskipets ikonografi og plass i religiøse aktiviteter

Det opprinnelige og religiøse begrepet for kirkeskip i en katolsk kirke er votivskip. Dette begrepet stammer fra begrepet «ex voto suscepto» fra latin, «et løfte jeg gir», som er et uttrykk for at giveren er berget fra en vanskelig situasjon, og som takk for dette gir en gave til kirken.³⁵

Vi kjenner tradisjonen med kirkeskip i Norge gjennom mer enn 400 år, men selv om sjømenns situasjon var vesentlig mer farefull tidligere enn den er i dag kan man neppe regne mange kirkeskip som «ekte» votivskip, i betydningen at de er takksigelser for at giveren er blitt berget fra en farefull situasjon. Det er ventelig bare et fåtall kirkeskip i Norge som givermessig er innenfor definisjonen av et votivskip. Et utgangspunkt for diskusjonen er derfor at alle skip som henger i norske kirker er kirkeskip, men det er bare en ubetydelig del av disse som er virkelige votivskip. Og da er en teologisk diskusjon holdt utenfor.



Bilde 4: Maleri av slaveskipet «La Rochelle» som et ex-voto, 1741. Illustrasjonsbilde fra Salvatori 2001: 5.

³⁵ Salvatori 2001: 1

Votivgaver kan være så mangt, ofte et begrep eller en praktisk gjenstand som er betegnende for den hendelsen som løftet om en gave er sprunget ut fra. En typisk forståelse bak votivskipet er at giveren er berget fra en skipsulykke, men giveren kan også yte en helt annen gave, for eksempel et maleri. Slike votivmalerier følger ofte et standardisert oppsett: i et av hjørnene er den guddommelige figuren gjengitt, som her i bilde 4 i øvre høyre hjørne³⁶, mens hoveddelen av maleriet viser den aktuelle historien.³⁷

Det er brukt mange bilder og begreper for å betegne kirken eller menigheten.; kanskje er det tydeligste og mest omfattende en sammenlikning mellom «kirken» og «skipet». ³⁸ Skipet representerer den kristne menighet, de troende er om bord sammen. ³⁹ Og fra bibelhistorien vet vi godt at det var prøvende tider for menighetene i den første tiden. Ursin siterer det han kaller kirkefaderen Chrysostomus når han sier at:

Kirken er et skip som seiler gjennom denne verden. Herren er styrmann, de troende er besetning. Masten er korset, seilet er den evangeliske tro, drivkraften er Helligånd. Dreven av Ham seiler kirken inn i Paradiset og det evige livs havn. Guds ord er kompass, håpet anker, bønner ankertau og Guds trofasthet ankergrunn.⁴⁰

Tanken om masten som korset er nok det som gjør at vi ofte kan trekke en linje fra menigheten til skipsmodellen som henger i kirken, et seilskip med en enkel rigg, med én rå, likner på et kors.⁴¹

Om Vittore Carpaccio var en av de første som dokumenterte et votivskip opphengt i en katolsk kirke, er dette slett ikke det eneste tilfellet av et kirkeskip i en katolsk kirke. I dag finner vi kirkeskip, i betydningen votivskip, i kirker i Frankrike, i Østerrike, Sveits, Portugal og i mange av landene rundt Middelhavet. Særlig i Italia og Hellas, på Malta og i Spania finner vi dette, på Kanariøyene og enkelte votivskip finnes også i kirker i Brasil og på Filippinene. I norske sjømannskirker i utlandet finner vi på den annen side flere kirkeskip, i en evangelisk-luthersk og norsk tradisjon.⁴²

³⁶ Salvatori 2001: 5

³⁷ Salvatori 2001: 2

³⁸ Ursin 1949: 114

³⁹ Ursin 1949: 114

⁴⁰ Ursin 1949: 114

⁴¹ En rå er en tverrbjelke på masten, og som holder seilet oppe.

⁴² Johnsrud 1961: 26

Votivskip er bare en av flere typer votivgaver. Samtidig knyttes spesielt votivskipene til et maritimt og nautisk miljø, tolkningen er at det er en berging fra en ulykke til sjøs som er grunnlaget for takksigelsen, votivskipet. For tilfeller hvor man er berget fra andre ulykker finner vi andre votivgaver.⁴³

Votivskip i en katolsk kirke framstår som kirkeskip i en luthersk-evangelisk kirke, men fellestrekket for votivskipene er at de skal ha en votivhistorie knyttet til seg, noe som setter gaven i en annen religiøs kontekst. Et annet fellestrekk er at votivskipene i de aller fleste tilfeller er gitt av den eller de som er har opplevd historien selv, uansett om produsenten er en annen. Både Frankrike, Spania, Italia og Portugal har mange votivskip, og de finnes ikke bare ved kysten.⁴⁴ På bilde 5 er vist et eksempel på et slikt votivskip, kirkeskip og votivskip er ikke ulike.



Bilde 5: Votivskip, Chapelle Notre-Dame du Yaudet. Foto: Spendau 2013.

⁴³ Carbou 2000: 1

⁴⁴ Carbou 2000: 8

En variant av votivhistorien er der hvor gaven skal være et minnesmerke over noen som er kommet bort. Her er det en annen form for takksigelse, et håp om at de som er kommet bort skal finne frelse.⁴⁵

Skipsmodeller som ren utsmykking finnes i mange lokaler i europeiske byer. I min hjemby finnes dette også, både de kjente stedene «Skarven» og «Rorbua» har flere eksempler, og den kjente «Ølhallen» har hele åtte skipsmodeller utstilt i lokalet. Slike modeller har ofte en lokal tilknytning når man ser på modellenes navn og skipstyper. Disse kan også fungere som minnesmerker, men ventelig uten den religiøse kontekst som preger et kirkeskip.

Eisenacher-regulativet⁴⁶ fastsetter flere eksterne forhold for kirken- og kirkebygningen, biskopen og kirken fastsetter gudstjenestenes innhold gjennom liturgien. Kirkeskipet og annen kirkekunst reguleres ikke av noen av disse systemene. For gudstjenesten er det fastsatt en liturgi, vedtatt i menighetsrådet, og godkjent av biskopen. Det finnes bestemmelser i liturgien for å gjennomføre dåp, nattverd, konfirmasjon, vigsel og for å forrette ved begravelser. Alter, alterring, klede, lys og bibel er beskrevet som viktige deler av gudstjenesten, på linje med prestens messehagel.

Når medlemmer av menigheten gir gaver til kirken er det ofte en forutsetning at de skal brukes under de kirkelige handlingene, de skal være til nytte for kirken og menigheten. Sammenliknet med slike gaver er kirkeskipet en funksjonsløs gjenstand i kirken, det har ikke noen spesiell funksjon, men er en ren utsmykking. Samtidig er den et eksempel for menigheten, «her får menigheten plass og omsorg» - kirkeskipet representerer menigheten.

⁴⁵ Carbou 2000: 9

⁴⁶ Eisenacherregulativet av 1861; fastsetter fysisk kirkeordning og orienteringen av kirkebygget.

3 Europeisk skipsbygging og kirkeskipsutviklingen fra 1500-tallet til 1700-tallet

Det første kjente kirkeskipet ble hengt opp i kirken Sint-Bavokerk i Haarlem i Holland allerede i 1550.⁴⁷ Skipstypen som modellen kan være bygget etter ble tatt i bruk som marinefartøy bare få år tidligere, med det engelske fartøyet «Mary Rose» fra 1509.⁴⁸ Dette var et kravellbygget tremastet marinefartøy med kanoner og kanonporter, kanonporter var en nyvinning i utforming av marinefartøyer på 1500-tallet. Kirkeskipet ble bygget etter et kjent forbilde ganske kort tid etter at forbildet var blitt utviklet og bygget. Enkelttilfeller er kanskje ikke så betydningsfulle, men hvordan denne tradisjonen med et lite skip hengende i kirken, nesten et leketøy i manges øyne, kunne få en så stor vekst i mange land samtidig er et godt eksempel på spredningen av en idé. Kirkeskipene finnes mange steder, de er bygget i forskjellige målestokker, de minste er bare 0,5 m, de aller største er over 2,5 m lange.

Det er en etablert ikonografisk tradisjon man finner når nesten alle kirkeskip fram til slutten av 1700-tallet er like. Begrepet «kirkeskip» fra denne tiden er i praksis synonymt med et tremastet marinefartøy med stor kanonutrustning, et kirkeskip før 1800 er en helt spesifikk skipsmodell. Berg kaller dem «bevårat fregattaklat skip» i Sverige; Henningsen, Johnsrud og Frimannslund bruker tilsvarende ordvalg. De er alle tremastete marinefartøyer med omfattende bevæpning. Fra begynnelsen av 1800-tallet er det en mye større variasjon i kirkeskipstyper, og fra 1900-tallet og til i dag er variasjonen blant kirkeskip enda større.

Innen ganske faste rammer er det giveren som bestemmer hva man vil gi. Når man fram til begynnelsen av 1800-tallet har en så absolutt og samlet forståelse av hva et kirkeskip er, og en situasjon som bestemmer hvordan kirkeskipet som en giver vil gi skal se ut, blir spørsmålet hvor giveren har fått impulsene sine fra, hvor har man sett et slikt kirkeskip, og hvem definerer dette?

Det enkleste og naturlige stedet for å oppfatte idéen om et kirkeskip er selvfølgelig i en annen kirke. Der så man også hvordan kirkeskipet skulle se ut, kirkeskip på 1600- og 1700-tallet var i prinsippet nærmest kopier av hverandre. De har også dette fellestrekket, de har samme ikonografiske utgangspunkt, skipet rommer menigheten. Skipsbygging av marinefartøyer i

⁴⁷ van der Poel 1985: 5

⁴⁸ Lavery 2014: 7

stort omfang var en aktivitet som kongen holdt på med; kongene bygget krigsskip, andre redere bygget andre skip. Kongene var også kirkenes overhoder i de evangelisk-lutherske kirkene, religionen var en statsreligion i en statskirke.⁴⁹ Prestene i Norge var fra innføringen av den evangelisk-lutherske kirke i Danmark-Norge utdannet i København. I historien til Københavns universitet står det blant annet om tiden etter 1537: «I Universitetsfundsatsen fra 1537 blev universitetets rolle klart defineret ...er det nu universitetets viktigste opgave at være det ideologiske kraftcenter i den nye dansk-norske lutherske statskirke og det sted, hvor kirkens præster blev uddannet».⁵⁰ Når de første kirkeskipene ble hengt opp fra starten av 1600-tallet, og disse var krigsskip, samtidig som prestene brakte med seg en gryende kirkeskipsdefinisjon til kirkene i Norge var dette to elementer som utfylte hverandre. Den som laget kirkeskip som gave visste hvordan det skulle se ut, og visste man det ikke så kunne presten fortelle dette. Og visste ikke presten det, så kunne sikkert biskopen hjelpe til, når han kom på visitas. Det var neppe presten eller biskopen som snekret kirkeskipet selv, uansett hvor fingerferdige de kunne være, den typiske kirkeskipsbygger var helst en person med praktiske kunnskaper om sjømannskap.

Andre gaver til kirken kunne være lysestaker og dåpsfat, begge deler var verdifulle og kostbare gjenstander. Kirkeskip var på den annen side en gave med en lav kostnadsterskel, de kunne bygges med enkle og rimelige materialer og kunne lages av nesten hvem som helst som hadde tid til dette. En blokkmodell kunne i prinsippet lages av alle som hadde et trestykke og kunne bruke en kniv. Det krevdes heller ikke store skipsbyggingskunnskaper, i alle fall ikke om modellen hang høyt under taket i kirken og var vanskelig å se. Mange kirkeskip ble nok laget av sjøfolk med praktisk kunnskap fra en periode som mannskap på et skip, noe som gjorde det lettere å få aksept i menigheten og godkjenning av kirkeskipet fra prest og biskop.

Den som laget et kirkeskip var ikke alltid den som sto som giveren av det samme. I mange tilfeller kunne giveren få laget et kirkeskip som man kunne gi som gave, og kanskje ga man andre gaver i tillegg. Særlig i Sverige nevner Berg at man der har mange tilfeller hvor giverne var de samme som hadde gitt andre verdifulle gjenstander til kirken.⁵¹ Fra 1800-tallet får dette et enda tydeligere preg. I England har man en sterk tradisjon for at giveren i mange tilfeller kunne være institusjonell, med et stort islett av verft, rederier og skipperforeninger blant

⁴⁹ Statskirke 2015.

⁵⁰ Københavns Universitets historie

⁵¹ Berg 1969a: passim

giverne.⁵² I England finnes det også flere kirkeskip laget av modellsnekkere som var ansatt på marineverft og som bygget skip for marinen (Royal Navy), og skipsmodeller som ble laget for kongens godkjenning av et marinefartøy kunne også senere bli hengt opp som kirkeskip.⁵³ Kirkeskipsbyggerne gjorde det som var deres vanlige oppgaver, det var ingen bigeskjeft.

3.1 Skipsbyggingstradisjoner utvikles over tid

De tre store kirkeskipsundersøkelsene til Henningsen, Berg og Johnsrud har hovedsakelig dreid seg om å dokumentere omfanget av kirkeskip, hvor disse henger og til dels hvilke skipstyper som finnes. Berg drøfter litt forskjellige eldre skipstyper som kunne fungere som kirkeskip, men går etter min mening ikke i dybden på typene.⁵⁴ I liten grad har disse tre vurdert den kunsthistoriske delen, eller vurdert en mulig vekselvirkning mellom kirkeskipene som modeller av virkelige skip og de mulige forbildene for de samme kirkeskipene. Etter min mening har de heller ikke drøftet hvordan formidlingen av nye kirkeskipstyper kan skje. Dette er egentlig litt underlig når man ser det store utvalget det etter hvert er blitt i kirkeskipsmodellene, allerede på tidspunktet for deres undersøkelser. I dette kapitlet vil jeg diskutere nærmere hvordan kunnskap om bygging av kirkeskip kan formidles, om det kan finnes sammenhenger mellom kirkeskipsmodeller og virkelige skip som bidrar til å holde tradisjonen levende, og hvordan dette eventuelt kan dokumenteres.

Moderne skipsbygging skjer etter tegninger, beregninger og en omfattende dokumentasjon, men det er enkelt å tilpasse noen få tegninger av et virkelig skip for å få utgangspunkt for å lage en modell av skipet. Dette forutsetter selvfølgelig at modellbyggeren har nødvendig innsikt i faget, men det er ikke en komplisert prosess å lese en oversiktstegning. Slike tegningstyper er standardiserte. I noen tilfeller finner man også modeller som er bygget fra et byggesett, fra en modellskipsprodusent, hengt opp som kirkeskip.⁵⁵ Min vurdering er at dette skjer i flere tilfeller enn man kunne tro, men det er heller ikke noe stort poeng om det virkelig skjer. Menighetene ville neppe avvise for eksempel lysestaker som gaver til kirken, selv om disse er masseproduserte og importert fra Kina.

⁵² Harley 1995: 20

⁵³ Lavery 2014: 11

⁵⁴ Berg 1969b: 77

⁵⁵ Strand 1981: 21. Modell av skoleskipet «Danmark», byggesett fra Billing Boats i Danmark, i Fårö kirke på Gotland.

For mer enn fire hundre år siden, da kirkeskipstradisjonen begynte, var skipsbyggingen i stor grad preget av skipsbyggerens erfaring, praktiske kunnskaper og øyemål. Erfaringsoverføring i skipsbyggingsbransjen var et viktig område for at kunnskapene skulle kunne videreføres.

Etnologen Olof Hassløf nevner i sin artikkel «Huvudlinjer i skeppsbygnadskunstens teknologi» seks formidlingsmuligheter for kunnskap om tradisjoner innen skipsbygging⁵⁶:

- Muntlig tradisjon
- Skriftlig tradisjon
- Ikonografisk tradisjon
- Manuell tradisjon, som bilder og liknende
- Sakstradisjon, som kan være modeller og maler
- Sosial og institusjonell tradisjon, som kan være skikker i det aktuelle miljøet

Handels- og krigsfartøyer i Nord-Europa på 1400-tallet var klinkbygget, i tråd med mange hundre års fartøybyggingstradisjon, som vikingskipene, Ebersdorfer- og Matarómodellen. Videreføringen av dette er et eksempel på en muntlig tradisjon, og en byggemetode som gir relativt sjødyktige skrog som beveger seg mykt i sjøen. Byggemetoden egner seg på den annen side ikke så godt for store fartøyer, og for større krigsfartøyer med stor kanonutrusting er byggemetoden ikke aktuell. Dersom et slikt fartøy avfyrer en bredside med kanonene ville hele skipet antakelig gå i oppløsning om det var et klinkbygget fartøy. Hassløf viser også til et eksempel på en naturlig utvikling, fra 1523, hvor et klinkbygget marinefartøy fra 1515 ble bygget om til et sterkere kravellbygget skip, og betrakter dette som å være starten på kravellbyggingen av større marinefartøyer.⁵⁷

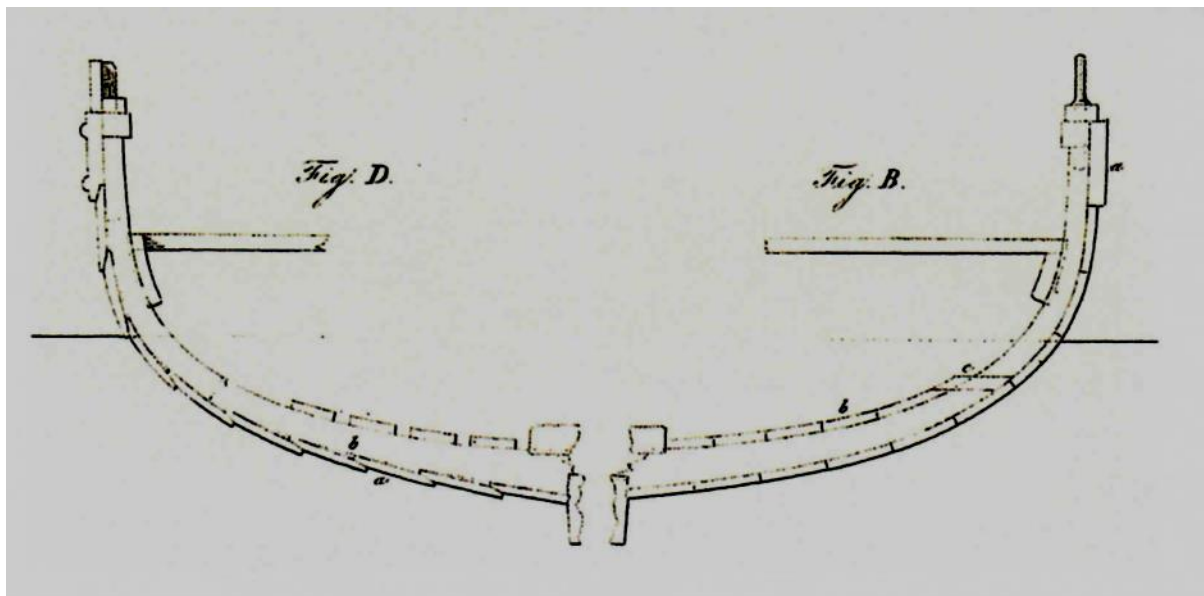
Det kan være interessant å vise en sammenlikning mellom et klinkbygget og et kravellbygget skrogutsnitt. Bilde 6 er hentet fra «Dansk Marine-Ordbog», skrevet av D. H. Funch, som var kongelig skipsbyggermester ved Holmen verft, den Danske Marines verft i København. Boken er utgitt i 1852, og tegningen er gjengitt i Anne Tone Aanbys bok om skipsbygging i Vikkilen ved Grimstad.⁵⁸

⁵⁶ Hassløf 1970: 22, mine oversettelser av begreper fra svensk til norsk.

⁵⁷ Hassløf 1970: 60

⁵⁸ Aanby 2012: 46

På bilde 6 viser Funch, på venstre side av tegningen, hvordan skipsbordene er montert på et klinkbygget fartøy, og på høyre side viser han hvordan skipsbordene er festet på et kravellbygget fartøy.



Bilde 6: Klink og kravellbygging.

Funchs beskrivelse er et eksempel på en skriftlig tradisjon. Skipsbordene på et kravellbygget fartøy var både tykkere og lengre enn på et tilsvarende klinkbygget fartøy.⁵⁹ Dette gir et mye sterkere skip, noe som igjen gjorde at skipet kunne utrustes med flere kanoner, og en sterkere skipsside gjorde også at skipet kunne stå imot en eventuell kanonild. Et sterkere og stivere skrog gjorde det også mulig å utstyre skipet med flere master og en større seilføring.⁶⁰

Kirkeskipene som Berg, Henningsen, Johnsrud og Frimannslund omtaler fram til utgangen av 1700-tallet er nesten uten unntak det man i ettertid kan kalle for et «typisk kirkeskip fra 1700-tallet»: modeller av kravellbyggete, tremastete marinefartøy med stor kanonutrustning. Modellene var typisk 60 – 100 cm lange og mange av modellene var riktignok blokkmodeller, ikke reelle kravellbyggete modeller, men dette spiller etter min mening ingen rolle for det ikonografiske uttrykket, det er bare et spørsmål om en tilpasset modellteknikk. 1700-tallet er også den perioden hvor en stor del av de kjente kirkeskipene i Norge og Sverige henges opp, Johnsrud påstår i 1960 at over halvparten av de kjente kirkeskipene på det tidspunktet var hengt opp før 1800, Berg det samme. Et av de veldig få unntakene fra det tremastete

⁵⁹ Aanby 2012: 47

⁶⁰ Aanby 2012: 47

marinefartøyet som kirkeskip i denne tiden er et kirkeskip fra Tranøy, fra 1773, som er en jekt, altså et lite lastefartøy, og som henger i kirkekunstsamlingen i Tromsø Museum – Universitetsmuseet.

I den ikonografiske tradisjonen av kirkeskipene er de synlige kanonene et viktig moment. Antall kanoner om bord på et kirkeskip varierer etter størrelsen på skipet, og det er ofte et praktisk spørsmål hvor mange kanoner kunstneren får plass til langs skutesiden, heller enn det riktige antallet på skipet som modellen var laget etter. Størrelsen på kanonene varierer også, som oftest er de overdimensjonerte i forhold til virkeligheten. Dette er en del av en optisk korrigerende som kunstneren gjorde, synliggjøringen av kanoner og rigg for å vise at dette var et spesielt skip, ikke et vanlig marinefartøy som man kunne se i en hvilken som helst havn. Kunstneren brukte også et ekstra grep for å vise kanonene, det var slett ikke noe sivilt skip som ble vist, kanonene ble trukket godt ut fra skipssiden. Noen kirkeskip har til og med kanonene montert utenpå skutesiden, de er festet rett i denne, for virkelig å synliggjøre kampsituasjonen. Dersom det skulle bygges et kirkeskip visste kunstneren virkelig hva som skulle synliggjøres i en ikonografisk tradisjon.

Krigsfartøyene fra 1460-tallet var utstyrt med mindre og lettere kanoner enn i neste hundreår, men med oppfinnelsen av kanonporten i skipssiden fra begynnelsen av 1500-tallet kunne man utvikle større krigsfartøyer med sterkere bevæpning.⁶¹ Et av de første marinefartøyene utstyrt med kanonporter og tyngre kanoner om bord var det engelske fartøyet «Mary Rose», bygget i 1509, og etter hvert utstyrt med syttiåtte kanoner.⁶² I starten var det likevel bare noen få av disse kanonene som var det som senere ble definert som tyngre kanoner. En forutsetning for å kunne sette inn kanonporter i et skrog var at det var et kravellbygget skrog, kanonportene ble plassert mellom spantene. Et klinkbygget skrog ville rett og slett ha gått i oppløsning om man prøvde å lage kanonporter i dette.

I disse marinefartøyene var det viktig å montere kanonene, som er blant de tyngste enkeltkomponentene i et marinefartøy, så lavt som mulig i skipet for å få tyngdepunktet lavest mulig, og samtidig er det viktig å unngå å ha for stor og tung overbygning. Tyngdepunktet i et skip må alltid være lavere enn metasenteret i skipet for at skipet skal kunne rette seg opp etter

⁶¹ Lavery 2014: 7

⁶² Lavery 2014: 7

krenging.⁶³ Store seilskip med høye master og stor rigg får ofte store problemer med stabiliteten. Et av de mest kjente tilfellene er det svenske krigsskipet «Vasa» som kantret allerede på jomfruturen. Skipet var 47,5 m langt i vannlinjen, 11,7 m bredt, og utstyrt med 64 bronsekanoner, hver med en vekt på ca. 1 200 kg.⁶⁴ Etter kong Gustav II Adolfs ønske ble kanonene plassert på to dekk istedenfor på det planlagte ene og nederste kanondekket, noe som førte til et alt for høyt tyngdepunkt i skipet.

Da Peter Aleksejevitsj, som senere ble tsar Peter den Store, dro tilbake til Russland etter sin store opplysnings- og dannelsesreise i Europa i 1682, hadde han med seg både bilder og modeller av hollandske og engelske marinefartøyer.⁶⁵ Disse modellene og tegningene var malene og grunnlaget for oppbyggingen av Russlands flåte på 1600-tallet, som ble en viktig maktfaktor i Østersjøen. Hollandsk, fransk og engelsk tradisjon og kunnskap innenfor byggingen av større marinefartøyer på 1600-tallet var hver på sin måte førende, men forskjellige, særlig når det gjaldt skrogkonstruksjon og utnyttning av trevirke.

Det er stor forskjell mellom tegningsgrunnlag for skipsbygging i dag og det grunnlaget man brukte på 1600-tallet. Skipsbyggeren måtte stole på sin erfaring og øyemål, arbeidsformen er ofte kalt en «ateknisk» framgangsmåte.⁶⁶ På den annen side var ikke konstruksjonstegninger et ukjent felt, særlig i England var det allerede utgitt lærebøker i skipskonstruksjon og skipsdesign. En av de viktigste personene i dette arbeidet var Anthony Deane.⁶⁷ I Sverige videreførte Fredrik af Chapman dette arbeidet på 1700-tallet.⁶⁸ Kunnskapen var på plass. Kirkeskipet kunne sees på som en miniatyr av et virkelig skip, bygget i en passende målestokk.

Mye av kunnskapsspredningen skjedde imidlertid på en praktisk måte, og ikke gjennom tegninger. I tillegg til at skipsbyggermestre gjerne arbeidet på forskjellige verft over tid og på denne måten både spredde og skaffet seg en variert erfaring hadde verftene etterhvert også skaffet seg «erfaringsbanker» i form av skrogmodeller eller halvskrogmodeller av det man visste var gode og effektive skrogutforminger. Dette var også tilfellet på norske verft, Aanby

⁶³ Metasenteret er et tenkt «samlet oppdriftspunkt» i et skrog, tyngdepunktet er tilsvarende et tenkt samlet punkt for tyngden av skipet.

⁶⁴ Wisting 2016

⁶⁵ Goplen 2017

⁶⁶ Aanby 2012: 45

⁶⁷ Lavery 2012: 126

⁶⁸ Lavery 2012: 146

har i boken «Skipsbyggmesterens tid. Skipsbygging i Vikkilen 1750 – 1920» en god gjennomgang av tidlig skipsbyggingspraksis i Norge. Hun viser til en utstrakt praksis med bruk av halvmodeller av skrog fra flere verft i Grimstadorrådet fra 1700-tallet.⁶⁹ Det var også en etablert praksis på marineverft at man ansatte erfarne skipsbyggermestre fra andre land, et slikt tilfelle er engelske og franske skipsbyggermestre som arbeidet på den Danske Marines verft i København.⁷⁰ Slik kompetanse kan også ha vært nyttig for kirkeskipsbyggingen, kanskje jobbet mange av kirkeskipsbyggerne nettopp på slike verft?

Blokkmodeller var enkle å lage, men verftene holdt sine gode modeller for seg selv, eller ødela disse etter byggingen, for slik å bevare sine «forretningshemmeligheter».⁷¹

Blokkmodeller var sjelden rigget, skrogformen var det vesentligste, som bilde 7 viser.



Bilde 7: Blokkmodell av et 70-kanoners linjeskip fra 1740. Illustrasjonsbilde fra Lavery 2014:54.

En spantebygget modell viste også konstruksjonsdetaljene i skroget, og en slik modell, som på bilde 8, ble ofte brukt for å få kongens godkjenning for et skipsprosjekt.⁷²

Denne framgangsmåten er neppe begrenset til England. Berg har skrevet en innledning til Nilsons bok om kirkeskipene på Øland, og hvor han knytter noen kommentarer til et tidligere

⁶⁹ Aanby 2012: 42

⁷⁰ Aanby 2012: 36

⁷¹ Aanby 2012: 42

⁷² Lavery 2014:11

kirkeskip som har hengt i Storkyrkan i Stockholm i slutten av 1500-tallet.⁷³ Han setter fram en teori om at denne modellen godt kan være laget av en skipsbygger som en demonstrasjonsmodell for kong Johan III, og at skipet først senere er hengt opp som kirkeskip.



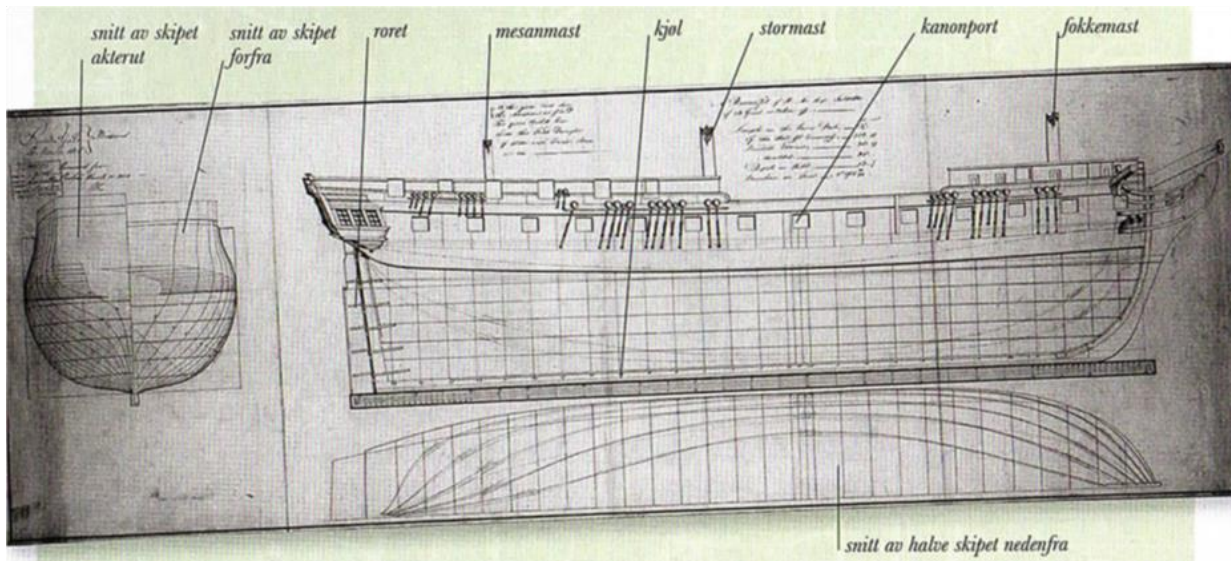
Bilde 8: Detaljert spantebygget modell av et 80-kanoners linjeskip fra 1706. Illustrasjonsbilde fra Lavery 2014: 45.

Noen blokkmodeller var beregnet for å skjæres over vertikalt på bestemte steder, for eksempel kunne skroget deles i ti like store deler og slik kunne man først kopiere, og så forstørre, spanteform og -størrelse, nettopp på disse ti stedene. Andre blokkmodeller ble laget for å kunne brukes flere ganger, de ble satt sammen av flere horisontale lag, hvert lag kalles konstruksjonsmessig for en vannlinje. I en blokkmodell som var delt horisontalt var de enkelte lagene festet innbyrdes med treplugger og modellen var beregnet for demontering. Når man demonterte blokkmodellen kunne man måle bredden ved ønskete spanteposisjoner på hvert enkelt horisontale lag, og deretter forstørre målene fra modellen til ønsket målestokk, og slik få fram bredden på de enkelte spantene ved de respektive horisontale lagene.

Dersom man på 1700-tallet alternativt skulle bygge et skip etter tegninger var dette enkle tegninger som bare viste de viktigste tingene ved skipet. Byggmesterens erfaring var verdifull, og om ikke skipene var kopier av hverandre hadde de i alle fall mange fellestrekk.

⁷³ Nilson 1980: 11

Den viktigste oversiktstegningen for et skip kalles en linjetegning, og som viser skrogformen i tre plan.⁷⁴ På en linjetegning vises skrogprofilen, vannlinjene, som vi ser nederst på tegningen, og et spanteriss, til venstre på tegningen, og som sammen viser formen på skroget. Profilen gir skipsbyggeren utformingen av baug og akterende på skipet. Disse tre tegningsdelene definerer alle punktene i skipsskroget. Bilde 9 er et illustrasjonsbilde.⁷⁵



Bilde 9: Illustrasjonsbilde av en linjetegning, fregatt fra 1800-tallet. Fra Lavery 2012: 146.

Vannlinjene får man fram ved å skjære en blokkmodell horisontalt, med like store avstander mellom snittene. Skjærer man modellen vertikalt, med like stor avstand mellom snittene, får man fram det som kalles spanteriss eller spantetegningene. En modell kan for så vidt bygges etter en slik tegning, men for et virkelig skip etter dagens krav ligger det mange andre tegninger og beregninger til grunn under prosjektering og bygging. En erfaren skipsbyggermester kunne imidlertid bygge både en modell og et virkelig skip med utgangspunkt i en linjetegning som vist i bilde 9, en tidlig linjetegning fra 1800-tallet.

En moderne modellbygger som bygger et skip etter tegning har samme utgangspunkt, det har også en kirkeskipsbygger som bygger et tradisjonelt kirkeskip i dag.⁷⁶

⁷⁴ Steen 1958: 280

⁷⁵ Lavery 2012: 46

⁷⁶ Sannerud 2002

Hassløfs begreper «manuell tradisjon» og «sakstradisjon» kan tolkes både som maler og blokkmodeller for et skrog, og som en detaljert modell av skipet. En blokkmodell viser linjene i skroget, den kan enten vise den ene halvparten av skroget, vanligvis styrbord side, eller hele skroget. En detaljert modell kan vise deler av konstruksjonen og er derfor ekstra verdifull for byggingen av skipet, og kan være en god erfaringsoverføring. Modeller var en fullt akseptert metode for å formidle kunnskap og ble brukt i stor grad, både for å videreføre kjent kunnskap, og for å prøve ut nye metoder og prinsipper.⁷⁷

Skipsbygging kan være tradisjonell og kopipreget, noe den gjerne blir hvor det viktigste er å ta vare på de erfaringene skipsbyggerne allerede har skaffet seg. Når erfaringene og resultatene er gode, og behovet er å bygge et nytt skip så likt som mulig et tidligere skip trenger man ikke å utvikle kunnskapen, da er byggingen et kopiarbeid av en tidligere bygging, og en effektiv produksjon er det viktigste. Det er imidlertid ikke bare erfaringene fra «Vasa» som viste at kunnskapene innen tekniske disipliner kunne være mangelfulle, og i flere europeiske land ble det på 1700-tallet drevet forsøk med utprøving av effektive skipstyper.

Kirkeskip på 1700-tallet var ofte kopier av eksisterende skip, eller et «modellskip» som var viktigere som type og begrep enn en direkte kopi av et skip i full størrelse. Bruk av en modell kunne være en effektiv og lettvinnt form for kompetanseoverføring og erfaringsutvikling, og både i England og Frankrike arbeidet man på 1700-tallet med en omfattende videreutvikling av skrogtyper for marinefartøyer.⁷⁸ I arbeidet ble det brukt skipsmodeller som ble trukket gjennom vann i utgravde kanaler eller tanker spesielt konstruert for formålet, og hvor man målte kraften man måtte bruke for å trekke en slik modell med en konstant hastighet gjennom vann. Mye av den matematikken man trengte for å analysere materialet ble først utviklet på midten av 1800-tallet av William Froude⁷⁹, men Christian Huygens hadde allerede tidlig på 1600-tallet vist at motstanden for en gjenstand som trekkes gjennom vann øker med kvadratet av hastighetsøkningen.⁸⁰ I Sverige gjorde Frederik af Chapman over 2000 forsøk, og presenterte disse i 1775.⁸¹

⁷⁷ Schaffer 2004: 87

⁷⁸ Roach 2008: 315

⁷⁹ Roach 2008: 318

⁸⁰ Roach 2008: 315

⁸¹ Roach 2008: 315

I England ble modellforsøkene gjennomført i regi av The Society of Arts, senere The Royal Society of Arts, som i 1760 utlovet premier for de som stilte til rådighet modeller for utprøving.⁸² Kravene til modellene ble spesifisert til å være to modeller i skala 1:48, samme skala som mange engelske kirkeskip er bygget i, og en vanlig skala for kirkeskip i flere land.⁸³

3.2 Rigg, master og seilføring - teknologiutvikling i praksis

I Danmark har man systematisert vedlikehold og restaurering av eldre kirkeskip. Det har man ikke i Norge, det er bare enkeltstående kirkeskip som er fagmessig restaurert. Seil og rigg er ofte den spinkleste og svakeste delen av et kirkeskip og derfor blant de delene som forfaller raskest, og det er nok mange tilfeldige restaureringer som har skjedd på de eldste kirkeskipene. Derfor er det nødvendig å kontrollere rigg og seilføring ekstra nøye ved tidfestingen av et restaurert kirkeskip, for å være sikker på at det er tidsmessig riktig.

Marinefartøyene kunne ha forskjellige rigger og seilarrangement over tid, utviklingen fra 1600-tallet til 1800-tallet var en periode preget av krigføring til sjøs og en rask utvikling av marinefartøyene hos de krigførende land, som England, Frankrike, Holland, Sverige og Danmark-Norge, samtidig som Russland etter hvert dominerte Østersjøen.

Det samme skipet kunne få endret rigg og seilarrangement gjennom brukstiden, skrogutforming er gjerne en mer pålitelig indikator for alderen til et skip fra denne tiden enn rigg og seilarrangement.⁸⁴ Samtidig er endringene i rigg og seilarrangementer gode indikatorer for hvilke endringer som ble gjort. Jeg vil vise forskjellene med et eksempel på seilarrangementene fra to forskjellige fartøyer, samme type og størrelse, begge er 70 kanoners linjeskip, disse er fra den engelske marine.⁸⁵ Typen er den mest populære kirkeskipsmodellen på 1700-tallet, et tremastet marinefartøy, dette er den dominerende kirkeskipstypen vi finner i alle land med kirkeskip fra denne perioden.

Rigg og seil er godt dokumentert, Lavery gjengir kopier av Admiralitetets bestillinger for de enkelte skip i Royal Navy på forskjellige tidspunkter.⁸⁶ For den Dansk-Norske flåten i samme

⁸² Roach 2008: 315

⁸³ En vanlig modellskala i England; ¼ tomme til en fot; det er 12 tommer i en fot, altså $4 \times 12 = 48$; skala 1:48.

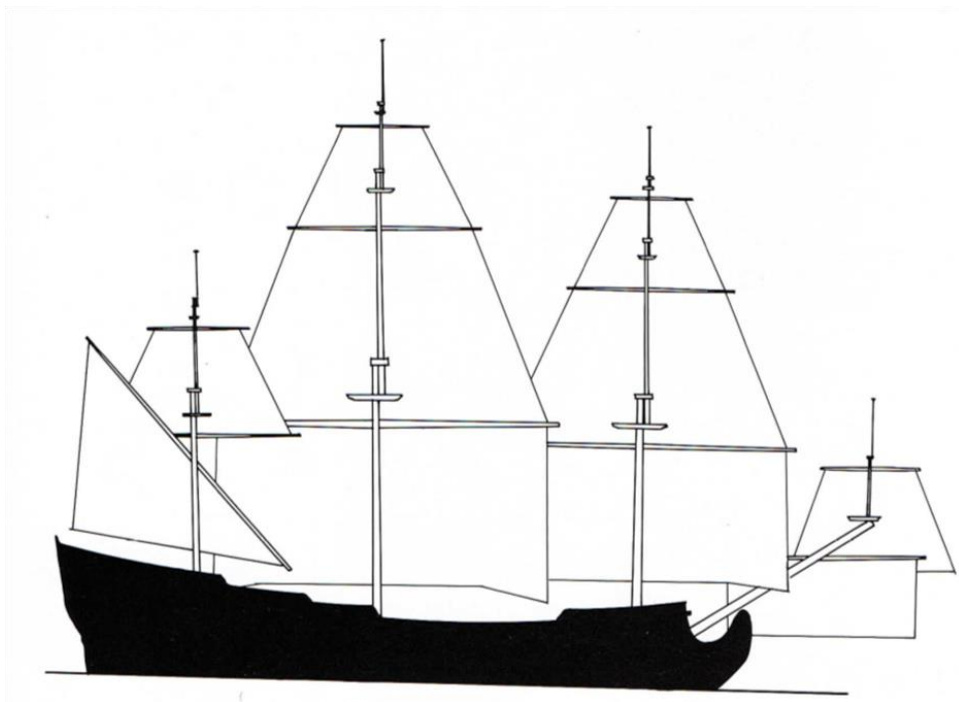
⁸⁴ Adams 2013: 49

⁸⁵ Lavery 2003: 72

⁸⁶ Lavery 2003: 87 ff

tidsrom er endringene i skrogutforming godt dokumentert i verket Danske orlogsskibe 1690-1860.⁸⁷

I eksemplet med riggen fra 1692 på bilde 10 har de to forreste mastene, fokkemasten og stormasten, tre seil hver.⁸⁸ På den akterste masten, mesanmasten, er det et skrått latinerseil.⁸⁹ Råene, eller rærne, som er de horisontale «bjelkene» som holder seilet opp, er ganske korte for de to øverste seilene på de to forreste mastene, og det øverste seilet på mesanmasten. Latinerseilet på aktermasten, holdt oppe av en latinerrå, er en overlevering fra eldre skipstyper. De to små seilene på baugsprydet var vanskelige å håndtere, særlig i sterk vind, men i et forsøk på å få størst mulig seilareal ble også disse brukt.



Bilde 10: Seilføring og rigg anno 1692. Fra Lavery 2003: 72.

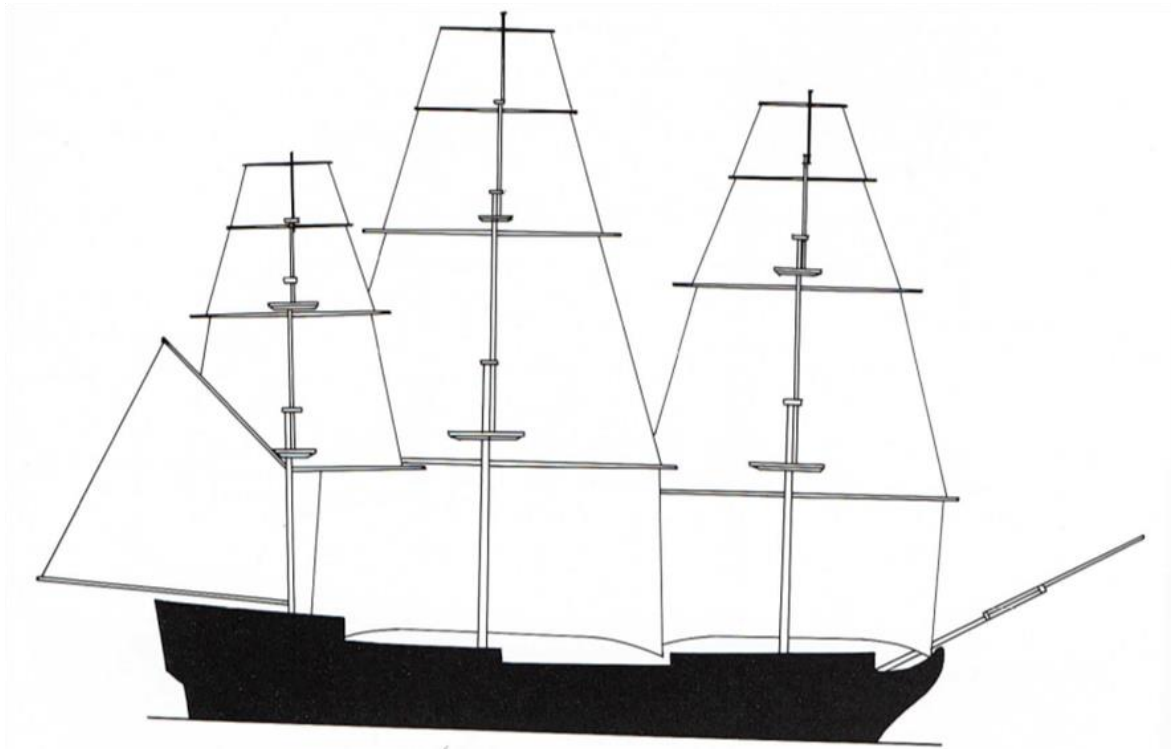
Riggen på bilde 11 fra 1800-tallet, bare ca. 100 år senere, krever mye mindre mannskap, er mer effektiv ved at man får et større seilareal, og gjør skipet lettere å manøvrere.⁹⁰

⁸⁷ Bjerg og Erichsen 1980: passim

⁸⁸ Lavery 2003:72

⁸⁹ Strand 1981: 84

⁹⁰ Lavery 2003:75



Bilde 11: Seilføring og rigg anno 1800. Fra Lavery 2003: 75.

Denne riggen har fire seil på de to første mastene, mens riggen fra 1692 bare har tre seil. På mesanmasten, den akterste masten, er latinerseilet⁹¹ erstattet av et mesanseil som holdes oppe av en gaffelbom. Dette gjør også skipet mye lettere å manøvrere.⁹² Det er heller ikke en latinerrå som går innover akterdekket, noe som hadde vært problematisk. Mesanmasten er også høyere, og seilarealet er økt. På 1800-tallet hadde man også erstattet seilene under baugsprydet med fokker, trekantete seil festet omtrent midt på fokkemasten, og ytterst, henholdsvis inne, på baugsprydet. Det er ikke vist her. Mastene ble som oftest også bygget høyere, slik at man fikk et større seilareal på alle mastene.

3.3 Kirkeskip: en ren utsmykking, eller er det også industri- og teknologispredning?

Utformingen av kirkeskipene fra midten av 1600-tallet til slutten av 1700-tallet følger samme trend som de «ordentlige» marinefartøyene. Det er disse marinefartøyene som har vært

⁹¹ Latinerseil er et trekantet seil, montert til masten på en skråstilt rå, en latinerrå.

⁹² En «gaffel» er en skråstilt bom, festet oppe i masten, og som holder og spenner ut seilet øverst

forbildene for de som har laget kirkeskipene i denne perioden. Et av de enkleste og tydeligste trekkene for en sammenlikning er å se på hva som skjer med latinerseilet, et klart periodisk 1600-tallstrekk. Alle tremastete marinefartøyer på denne tiden hadde en slik standardrigging. Vi ser også at alle kirkeskipsmodeller fra denne tiden er rigget på samme måte som sine forbilder, med et latinerseil på aktermasten. Dette trekket finner vi hos alle kirkeskip fram til tidlig på 1700-tallet, bilde 12 på side 34 er et slikt eksempel, et kirkeskip anslått til å være fra 1692. I første halvdel av 1700-tallet forsvinner etter hvert latinerseilet på marinefartøyene, man kommer fram til at det var et ineffektivt seilarrangement, og latinerseilet erstattes av et mesanseil og en gaffelbom som holder oppe dette seilet. Gaffelbommen er montert på den akterste masten, mesanmasten. Kirkeskipene ble fra nå av også bygget med denne mer effektive riggen, et eksempel er bilde 17 på side 50, «Dannebrog» fra 1780. Endringene i riggingen av forbildene kommer også til syne på kirkeskipsmodellene, Hassløf kaller dette for sosial og institusjonell tradisjon, kirkeskipsbyggerne følger tradisjonsendringene til datidens marinefartøyer.

Kirkeskip kan i prinsippet bygges av alle, modellen skal ikke bestå noen test. Når kirkeskipet bygges av profesjonelle modellbyggere på et verft eid av Royal Navy får kirkeskipsbyggingen likevel en ny dimensjon. Dette er noe av det særmerkete ved en del kirkeskip bygget i England: mange er profesjonelle byggverk, allerede fra 1600-tallet, ofte er modellene helt nøyaktige gjengivelser av marinefartøy i en passende skala, og den er nesten alltid 1:48. To hundre år senere presenteres slike skipsmodeller gjerne i glassmontere som plasseres i kirkene, nesten som museumsutstillinger, og dette er fortsatt tilfelle for mange engelske kirkeskip i dag.⁹³ Da henger de ikke i taket i kirken, men står utstilt slik at de kan beundres av menigheten. Kirkeskip i andre land i Nord-Europa er i større grad en praktisk tilnærming til originalen enn en nøyaktig kopi av et skip, og detaljrikdommen varierer. Begge deler oppfyller imidlertid det viktige poenget: det er skip for menigheten og kirken.

Kirkeskipsbyggeren med erfaring fra verft, eller fra en periode til sjøs, laget modellen sin ut fra erfaringen sin, og kunnskapen ble synlig for de som beundret modellen. Kunnskapen ble utviklet og fornyet, og modellene ble beundret og kopiert, synlige som de var for menigheten i kirken.

⁹³ Harley 1994: 62

4 Et bredt spekter av kirkeskip gjennom flere hundre år – og over hele Nord-Europa

Kirkeskipene er med på å prege utsmykningen av kirkene i dannelsen og utviklingen av den evangelisk-lutherske kirken i Nord-Europa. Den første biskop på Sjælland i Danmark var Peder Palladius, og i en av prekensamlingene sine skrev han blant annet om «... St. Peders Skib, det er om den Hellige, Christelige Kirche».⁹⁴

Godt og vel hundre år senere, i 1689, var Thomas Kingo biskop i Odense, og skrev salmen: «Jeg er en seiler på livets hav».⁹⁵

Femte vers lyder slik:

«Så lad afgrunden øse
Ald Helved-Onskab op
Og lad kun Satan løse
Ald sin Tyranne-trop
Lad Kirke-skibet faa
Ti tusind Stød på Side
Dog skal vel Jesus vide
Hvor det sin Havn skal naa».

Thomas Kingo viser her at han var fortrolig med begrepet «kirkeskip» i en evangelisk-luthersk tradisjon fra 1600-tallet.

Kirkeskipstradisjonen i Norge preges av tre tidsperioder: den første perioden går fra det første kirkeskipet som henges opp i Norge, i Mariakirken i Bergen i 1610 og fram til ca. 1800. Den neste perioden er fra ca. 1800 til ca. 1900, nærmest en periode for stillstand og avklaring og hvor få nye skip henges opp og mange av de gamle kirkeskipene tas ned, og den tredje

⁹⁴ Sandstrøm 2006-2009

⁹⁵ Johansen 2005: 11

perioden er fra ca. 1900 og fram til i dag, hvor det er hengt opp mange nye kirkeskip.⁹⁶ I Danmark er det ingen tilsvarende reduksjon i opphengingen av kirkeskip på 1800-tallet.⁹⁷

Det er stor variasjon i kirkeskip i Norge, hvert enkelt skip utgjør ofte en historie i seg selv.

Kirkeskip fra denne første tidsperioden, fra 1610 til henimot 1800-tallet, er nesten alltid et krigsfartøy, et tremastet marinefartøy med stor kanonutrustning, og ofte vist uten seil, svevende over menighetens hoder. Det samme er tilfellet i Danmark, Henningsen viser til at det bare er ett kjent sivilt kirkeskip i Danmark før 1800.⁹⁸ På mange måter kan man kalle marinefartøyet for «standardløsningen» i denne tidsperioden, uansett land, utformingen er et eksempel på Hassløfs begrep «sosial og institusjonell tradisjon», en fast definisjon av hvordan et kirkeskip skal se ut. Bilde 12 er et eksempel på et slikt marinefartøy, fra Herad kirke ved Farsund. Kirkeskipet har påtegnet initialene NPSB1692, er ventelig laget i 1692, gitt av en privatperson til kirken i 1785. Utforming og presentasjon følger også utformingen av skip i full størrelse fra samme periode.



Bilde 12: Kirkeskip fra Herad kirke. Foto fra Kirkebyggdatabasen.

⁹⁶ Johansen 2005: 9

⁹⁷ Berg 1969a: 21

⁹⁸ Henningsen 1950: 125.

I Gimmestad Gamle kirke finner vi imidlertid en annen historie, hele fortellingen om «Jona i hvalfiskens buk» som kirkeskip.



Bilde 13: «Jona i hvalfiskens buk», Gimmestad gamle kirke. Foto: Frode Inge Helland.



Bilde 14: «Jona i hvalfiskens buk», Gimmestad Gamle kirke. En detalj. Foto: Frode Inge Helland.

Historien om Jona på bildene 13 og 14 er hentet fra Det Gamle testamente, og går ut på at Jona rømte fra Gud.⁹⁹ Han mønstret på et skip som kom ut i en stor storm. Mannskapet diskuterte hvem som kunne ha skylden for stormen og Jona vedgikk at han hadde flyktet fra Gud. I et forsøk på å stilne stormen tilbød Jona seg å bli kastet over bord, noe mannskapet gjorde. Der ble Jona slukt av en stor fisk og var i fiskens mage i tre dager. De tre dagene Jona var i fiskemagen symboliserer tiden fra Jesu korsfestelse til hans oppstandelse, og er en fortelling som er like kjent i kirkekunst som på søndagsskolen. Fisken som henger under himlingen i kirken viser både hvor Jona har vært, og når man ser nøyere etter på det andre bildet kan vi se at han kommer ut igjen, fisken gulper ham opp.¹⁰⁰

Dette utradisjonelle kirkeskipet er en kirkeutsmykking som forteller en historie langt ut over tanken om å ta vare på menigheten, her er fortellinger fra bibelen synliggjort for menigheten. Kirkeskip kan brukes på denne måten også.

4.1 Kirkeskip hører hjemme over hele Nord-Europa

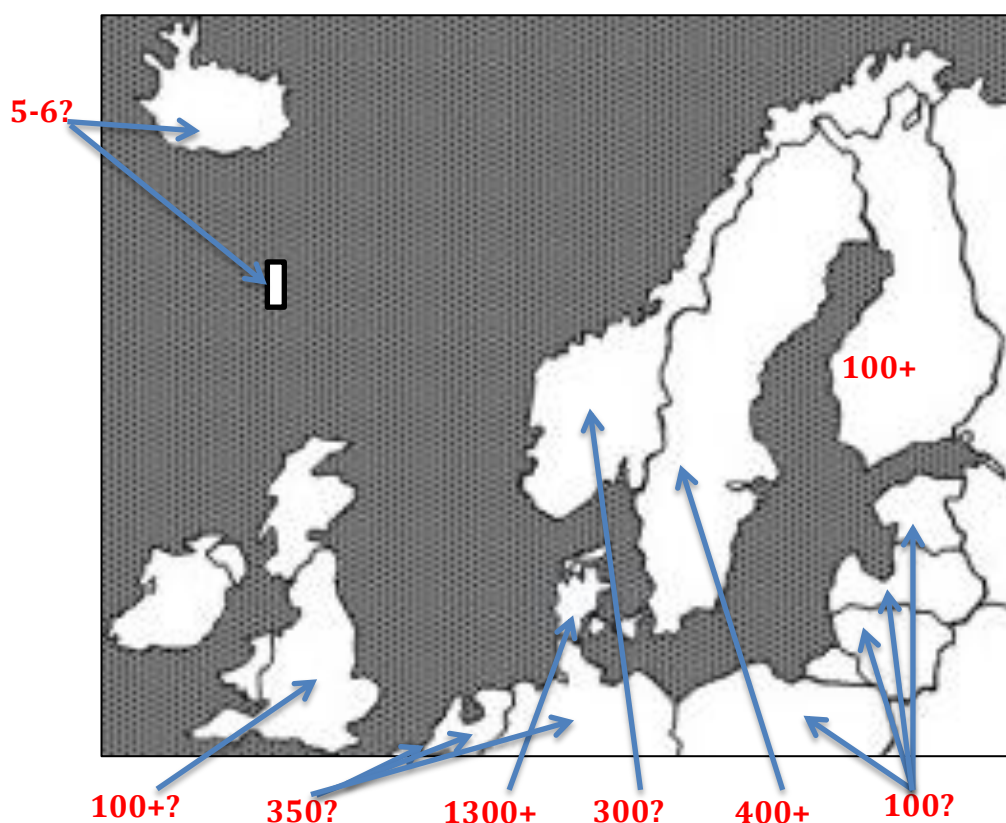
Martin Luthers arbeid i 1517 fikk i første rekke fotfeste i Nord-Europa, i praksis i områdene som i dag utgjør Holland, Nord-Tyskland, Danmark, Sverige, Finland, Estland, Latvia og Litauen (De Baltiske landene), Island og Norge. I England, Wales og Skottland hadde man et tilsvarende brudd med den romersk-katolske kirken, som førte til dannelsen av den anglikanske kirken.¹⁰¹

Undersøkelsene jeg har gjort viser at det ventelig er mer enn 2 500 kirkeskip som er hengt opp i kirker i Nord-Europa, spredd over mer enn ti land. Kartet på bilde 15 viser det omtrentlige antallet kirkeskip jeg har kommet fram til for hvert enkelt land. Tallmaterialet er en blanding av kirkeskip som har hengt i flere hundre år og kirkeskip som er hengt opp de siste årene, og det er viktig å gjennomgå situasjonen i de enkelte landene for å synliggjøre hvor aktiv og levende skikken er. Kirkeskipene som er hengt opp for flere hundre år siden er stadig en del av skikken, de henger jo der, men spørsmålet om kirkeskipstradisjonen er en dynamisk eller en statisk skikk er etter min mening avhengig av om det fortsatt har blitt hengt opp nye kirkeskip i kirkene i de respektive landene i løpet av de siste årene.

⁹⁹ Jona.

¹⁰⁰ Kirkebyggdatabasen.

¹⁰¹ Anglican church 2018.



Bilde 15: Kart over Nord-Europa, omtrentlig antall kirkeskip i hvert enkelt land. Design og produksjon: Ivar Vik.

Jeg vil kort gjennomgå kirkeskipstradisjonen og kirkeskipsomfanget i de enkelte landene i Nord-Europa, og kommentere om kirkeskipstradisjonen etter min oppfatning fortsatt er en levende tradisjon, og så behandle utviklingen i Norge separat.

Danmark

I Danmark er det sentralt blitt registrert kirkeskip for museumsformål allerede fra 1945.¹⁰² Etter 2. verdenskrig ble det tatt to verdifulle initiativer til dette: delvis startet Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg en innsamling av opplysninger om kirkeskip, og delvis startet Henning Henningsen et eget arbeid med innsamling av «hovedsakelig folkloristiske opplysninger om skibsprocessjoner i danske byer».¹⁰³ De to innsamlingene av opplysninger

¹⁰² Henningsen 1950: 7

¹⁰³ Henningsen 1950: 8

ble samkjørt, og en samlet rapport ble utarbeidet i 1950.¹⁰⁴ Henningsen ble senere sjef ved samme museum.

De fleste kirkeskipsundersøkelser i andre land har fulgt metodikken til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Henningsen, og det kan være nyttig å se hvilke resultater Henningsen fikk sammenstilt. Materialet er fra 1950, og viste da 871 kirkeskip i Danmark.¹⁰⁵

Prosentvis og absolutt fordeling etter kirkeskipenes alder pr. utgangen av 1950¹⁰⁶:

Før 1700:	1,6 %
1700-tallet:	15,1 %
1800-tallet:	25,8 %
Etter 1900:	57,5 %

Tidsperiode	Før 1700	1701 – 1800	1801 - 1850	1851 - 1900	Etter 1900
Antall	14	131	90	134	502

Henningsen anslår at det på dette tidspunkt bare var forsvunnet 7 % av de opphengte kirkeskip i Danmark, omtrent femti kirkeskip.¹⁰⁷ Den tydelige reduksjonen man ser i flere andre land på 1800-tallet er heller ikke tilfelle i Danmark, tvert imot er det fortsatt en sterk tradisjon i denne perioden, og nesten eksplosivt etter 1900.

Om skipstypene sier han: «Den foretrukne type er i ældre tid så godt som altid det tremastede fuldriggede orlogsskib; i 1800'erne kommer dertil fuldriggede koffardiskibe.»¹⁰⁸

Henningsens utgangspunkt for undersøkelsen om kirkeskip i Danmark var å undersøke det folkloristiske argumentet bak opphenging av kirkeskip. Han konkluderer med at det neppe er mye overtro knyttet til kirkeskipene i Danmark, men refererer til at man i Norge ofte hengte opp kirkeskip i tau, og at man mente at man til dels kunne se vindretningen ut fra hvordan skipet dreide seg.¹⁰⁹ Borghild Frimannslund gjennomførte i 1944 en undersøkelse av kirkeskipene på Vestlandet, og nevner spesielt konsekvensene av den forenklede opphengingsteknikken i Norge, i forhold til den som ble brukt på samme tid i Danmark.¹¹⁰ I Danmark henges gjerne kirkeskipet opp med én stålstang, med baugen mot alteret. I Norge

¹⁰⁴ Henningsen 1950: 9

¹⁰⁵ Henningsen 1950: 119

¹⁰⁶ Henningsen 1950: 118

¹⁰⁷ Henningsen 1950: 118

¹⁰⁸ Henningsen 1950: 120. «Orlogsskib» er i norsk oversettelse et marinefartøy, «koffardiskibe» er handelsfartøyer.

¹⁰⁹ Henningsen 1950: 114

¹¹⁰ Frimannslund 1944: 1

henges derimot kirkeskipene ofte opp med tau, ett eller flere, også her med baugen mot alteret, men tauoppheng er ikke like statisk som oppheng i stålstang. I tauoppheng kan skipet dreie seg, og er det litt trekk i kirkerommet kan man oppleve at kirkeskipet beveger seg.

Henningsen påpeker også en annen forskjell, når han sier at «man i Norge foretrakk orlogsskibe og ikke handelsskibe, fordi det klebet så meget verdsligt, som ikke skulle inn i kirken».

Dette er neppe holdbart, Johnsrud og Frimannslund har dokumentert at de fleste kirkeskip som ble hengt opp i Norge fram til ca. 1800 riktignok var marinefartøyer, men dette var samme tradisjon som i Danmark. Praksisen endres omtrent samtidig i begge land tidlig på 1800-tallet, men man fikk ikke samme reduksjon i opphengingsaktivitet i Danmark som man fikk i Norge.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg har fortsatt arbeidet med å registrere kirkeskip i Danmark helt opp til i dag, og fra 1993 er opplysningene samlet i en database.¹¹¹ Denne databasen inneholdt ved årsskiftet 2017-2018, etter egen undersøkelse, 1309 kirkeskip, noe som betyr at det er registrert mer enn 500 nye kirkeskip i Danmark i de siste knappe 70 år. Pr. 1. april 2018 var antallet steget til 1327 kirkeskip. Etter mine egne undersøkelser har altså antallet registrerte kirkeskip i databasen steget med 18 kirkeskip på bare tre måneder. Det er umulig å bestemme om stigningen skyldes nye opphenginger i perioden eller forsinkete registreringer av tidligere opphengte kirkeskip, eller en kombinasjon av flere årsaker. Her er to forhold som trekker hver sin veg: delvis er det tydelig at det lages mange kirkeskip i Danmark, det er nesten en industri,¹¹² på den annen side viser registreringstidspunktene i basen en jevnere fordeling. I dag viser registeret til Folkekirken at det er omtrent 2 200 kirker i Danmark, altså har mer enn annenhver kirke et kirkeskip hengende i kirken.¹¹³ Etter 1900 er det følgelig hengt opp omtrent 1 000 kirkeskip i Danmark, i tillegg til et ukjent antall kirkeskip som oppbevares på museer.

Vedlikeholdsarbeidet for mer enn 1300 kirkeskip, som strekker seg over en periode på ca. 400 år, er betydelig.¹¹⁴ Mange kirkeskip er opp gjennom årene blitt vedlikeholdt og ved behov reparert av folk som ikke nødvendigvis hadde tilstrekkelig kunnskap¹¹⁵ om skipstypene eller

¹¹¹ Kirkeskibet 1993.

¹¹² Kirkeskibsindustri.

¹¹³ Danske Folkekirke.

¹¹⁴ Kromann 1993:38

¹¹⁵ Kromann 1993: 38

for slikt restaureringsarbeid. I et forsøk på å systematisere dette er alle danske kirkeskip nå delt inn i én av tre kategorier, med hjemmel i lovgivningen for slikt musealt arbeid:¹¹⁶

«Kategori A: Bør totalfredes, må kun restaureres på anerkendt værksted. Meldeplikt til Handels- og Søfartsmuseet.»

«Kategori B: Bør kun restaureres af anerkendt modellbygger.»

«Kategori C: Ingen restriktioner.»

Det er de respektive menigheter som har ansvaret for å følge lovgivningen for kirkeskipet som henger i deres kirke.

Sverige

Den svenske kirkeskipstradisjonen har prinsipielt brukt begrepet «votivskepp» om kirkeskip helt opp til slutten av 1970-tallet.¹¹⁷ Dette kan neppe tolkes som at man i Sverige ser på kirkeskip som votivskip i katolsk forstand, men hevdes av Berg å være nyttig for å skille de opphengte kirkeskip fra det arkitektoniske begrepet «kirkeskip». Fra ca. 1980 overtar imidlertid begrepet «kyrkskepp» i stadig større grad som erstatning for «votivskepp» i litteraturen. Det er usikkert om dette utelukkende er en semantisk utvikling, ved at man adopterer ordbruken fra andre land, som «kirkeskip» i Norge, «kirkeskib» i Danmark eller «church ship» i England, eller om det også ligger en teologisk tolkning bak. Det er neppe det siste, men det er imidlertid interessant å merke seg at Svenska kyrkan påberoper seg å ha en «apostolisk suksesjon», mens den danske og norske kirken ikke gjør det.¹¹⁸ I 2018 er det 3 300 kirker i Sverige, stort sett uforandret antall gjennom de siste femti år.¹¹⁹

I «Votivskepp I, inventeringen» gjennomgår Berg alle kjente kirkeskip i Sverige, i katalogform, både de som har vært opphengt tidligere og de som henger i kirkene nå.¹²⁰ Katalogen er gruppert geografisk, og situasjonen i de enkelte områdene er delt i tidsperioder, og går fram til 1968. En oppsummering av Bergs omfattende arbeid tyder på det samme som

¹¹⁶ Kromann 1993: 39

¹¹⁷ Berg 1969a: 3

¹¹⁸ Apostolisk suksesjon betyr at en biskop utnevnes av en foregående biskop. Ved gjennomføringen av reformasjonen i Danmark-Norge ble den første protestantiske biskop utnevnt av Johannes Bugenhagen, som bare var presteviet.

¹¹⁹ Svenska Kyrkan.

¹²⁰ Berg 1969a: passim

man finner i Danmark og Norge: kirkeskipene er nesten utelukkende tremastete marinefartøyer fram til slutten av 1700-tallet. Berg poengterer også den sterke representasjon i kirker som ligger ved sjøen.¹²¹ På 1800-tallet var det en midlertidig begrenset opphenging av nye skip i Sverige, før det tar seg opp igjen utover på 1900-tallet. I Norrbotten og Västerbotten, altså lengst nord i Sverige, har det vært veldig få kirkeskip, og det er først fra ca. 1950 at det henges opp noen få kirkeskip i disse områdene. Berg dokumenterer også mange kirkeskip på vestkysten og i Stockholmsområdet helt fram til 1968, da arbeidet hans ble avsluttet. De siste tjue årene har det skjedd en renessanse også i deler av Sverige, særlig i Bohuslän på vestkysten, hvor det stadig henges opp nye kirkeskip.¹²²

Kirkeskipstradisjonen var særlig sterk i kystområdene, på Öland¹²³ og på Gotland¹²⁴, i alle fall helt fram til 1980-årene. Fra Öland refererer Nilson til tretti kirkeskip, og hvor det første ble hengt opp allerede på midten av 1600-tallet.¹²⁵ Tradisjonen nådde sitt høydepunkt midt på 1700-tallet. Utover på 1800-tallet overtar de sivile seilfartøyene, stort sett fullriggere som var modeller av lokale skip, med deres opprinnelige navn, og gitt av kjente og lokale redere.¹²⁶ Denne nære identiteten var betegnende for kirkeskipene både på Öland, som Nilson refererer til, og på Gotland, dokumentert av Søren Strand.¹²⁷

Flere av disse kirkeskipene var utstyrt med seil laget av tynne blikkplater, formet og malt.¹²⁸ Dette ser ut til å være sjeldent, og jeg har bare funnet denne utformingen av seil på kirkeskip fra Gotland. Det er en levende kirkeskipstradisjon på Gotland, som i Sverige for øvrig, og ikke bare av seilskip. I Othems kyrka finner man en modell av motortankeren M/T OTHEM fra 1954.¹²⁹ Dette kirkeskipet er levert av Rederi Volo AB til Othem kyrka, og er laget på «Öresundsvarvets modellverkstad».¹³⁰ Kirkeskip som lages på profesjonelle modellverksteder er sjeldent men ikke ukjent, spesielt i England finnes det mange slike tilfeller.

¹²¹ Berg 1969b: 6

¹²² Kirkeskip i Bohuslän 2010.

¹²³ Nilson 1980: passim

¹²⁴ Strand 1981: passim

¹²⁵ Nilson 1980: 12

¹²⁶ Nilson 1980: 95

¹²⁷ Strand 1981: 34

¹²⁸ Strand 1981: 40

¹²⁹ Strand 1981: 57

¹³⁰ Strand 1981: 57

Finland

Finland var inntil 1809 en del av det svenske riket, og har mye av den første delen av kirkeskipstradisjonen sin felles med Sverige.¹³¹ I denne første perioden var kirkeskipene spredd over store deler av Finland, med tyngdepunktet på Åland. Finlands eldste kirkeskip er fra kirken i Hauho, og ble hengt opp så tidlig som i 1609, noe som gjør dette til et av de eldste kirkeskipene i Skandinavia.¹³²

Finland har også en god tradisjon for kirkeskip i de indre delene av landet, og ikke bare fra kystområdene, men skikken gikk tilbake på slutten av 1800-tallet.¹³³

Berg dokumenterer at tradisjonen er revitalisert etter 2. verdenskrig, både på Åland og flere andre steder i Finland, etter det lange oppholdet på 1800-tallet, og kaller dette for renessanse for opphengingen av kirkeskip.¹³⁴ Berg beklager at det ikke er laget noen samlet oversikt over kirkeskipene i Finland, og så vidt jeg vet er dette heller ikke gjort i de knappe 50 årene siden Berg laget sin rapport. Undersøkelsene mine tyder på at det er hengt opp flere kirkeskip i finske kirker etter tusenårsskiftet, og jeg anslår antallet i Finland til å være over 100 kirkeskip.

Baltiske land, Polen og Tyskland

Bergs kommentar er at det er veldig vanskelig å avklare forekomstene av kirkeskip i «det baltiske området», og det er neppe så rart når man tenker på de politiske omveltningene som har preget området de siste 100 år.¹³⁵ Han klarer likevel å dokumentere et titalls skip i Estland, i det han kaller «etlandssvenske områder»,¹³⁶ og han redegjør samtidig for at etlandssvenske flyktninger har tatt med seg et par kirkeskip til Sverige, og at disse nå er returnert, men oppbevares i «stadsmuseet i Tallin».¹³⁷

Etter beskrivelsen å dømme er dette de typiske og kjente tremastete marinefartøyer, det mest kjente heter «Maria Christina» og er datert til 1747, nå restaurert og tilbakeført.¹³⁸

¹³¹ Berg 1969b: 33

¹³² Berg 1969b: 33

¹³³ Berg 1969b: 34

¹³⁴ Berg 1969b: 34

¹³⁵ Berg 1969b: 37

¹³⁶ Berg 1969b: 37

¹³⁷ Berg 1969b: 37

¹³⁸ «Maria Christina» 2018

I Latvia og Litauen er det etter min kjennskap ikke gjort noen undersøkelser om kirkeskip, men gitt den nære forbindelsen til Estland er det ikke uventet om det også finnes eldre kirkeskip i Latvia og Litauen. Jeg har imidlertid ikke klart å dokumentere noen aktiv kirkeskipstradisjon i disse landene.

Det samme er tilfelle for Polen, som av Berg behandles som deler av «Östersjöns sydkust».¹³⁹ I dette ligger at han er mest opptatt av de enkelte mindre geografiske områdene, og argumenterer for at kirkeskipstradisjonen varierer mellom de enkelte opprinnelige geografiske områdene. Henningsen gjør en tilsvarende vurdering, men delvis med andre områdedefinisjoner, og refererer til forskjellige detaljerte undersøkelser i Polen og Tyskland i mellomkrigstiden.¹⁴⁰ Østersjøens sørkyst har tilhørt flere nasjoner gjennom de siste 400 år og etter min mening er det ikke lett å bruke nyere nasjonale grenser for å definere områder som kan ha hatt forskjellige kirkeskipstradisjoner over en lang periode.

Ser man disse undersøkelsene samlet dokumenterer Berg og Henningsen at kirkeskipstradisjonen har vært sterk, særlig i Nord-Tyskland og i områder som grenser mot Danmark. Henningsen dokumenterer i et særskrift, gjengitt hos Berg, henimot hundre kirkeskip i Schleswig, hvorav halvparten fra 1900-tallet.¹⁴¹

Berg trekker også en sammenlikning med situasjonen i Sverige, særlig vestkysten¹⁴², og konkluderer med at det er mange tidlige kirkeskip i disse områdene, men ikke så mange nye i senere tid, heller ikke i Sverige.¹⁴³ Jeg vil imidlertid påpeke at et slikt utsagn viser tydelig at Bergs utredning ble utgitt i 1969, kirkeskipstradisjonen i Sverige i dag er kanskje mer levende enn det Berg tok for gitt for femti år siden. Sverige opplever en renessanse i kirkeskipstradisjonen på samme måte som Norge og Danmark gjør det, mens den neppe er like sterk i Tyskland.

¹³⁹ Berg 1969b: 40

¹⁴⁰ Henningsen; 1950: 48

¹⁴¹ Berg 1969b: 44

¹⁴² Berg 1969b: 49

¹⁴³ Berg 1969b: 49

Holland

Berg og Henningsen er samstemte i at kirkeskipstradisjonen i Holland kom i gang tidlig,¹⁴⁴ men Berg nevner at det ikke foreligger noen større undersøkelser om kirkeskipene i Holland. Her har Henningsen, i en bok som kom ut nesten tjue år før Bergs rapport, et litt annet syn, og viser til flere undersøkelser fra avgrensede områder i Holland. Begge er imidlertid enige om at kirkeskipstradisjonen er opphørt i Holland. Jeg er i tvil om dette kan fastslås bastant uten nærmere undersøkelser.

Jeg mener det mer er en tradisjon som går i bølger, noe som igjen belyses i en artikkel om «Scheepjes in Kerken» av J. M. G. van der Poel fra Rijksmuseum i Utrecht fra 1985.¹⁴⁵ Det første kirkeskipet i Holland ble ifølge van der Poel hengt opp i 1550 i Sint- Bavokerk i Haarlem, og vil i så fall være det eldste kirkeskipet i evangelisk-luthersk tradisjon. I dag henger det tre kirkeskip i denne kirken. Artikkelen omfatter knapt sytti kirkeskip i Holland, hvorav det siste som er nevnt ble hengt opp i 1982. Aldersfordelingen i artikkelen viser femten skip fram til 1700, 18 skip i perioden 1700 - 1900 og 40 skip fra 1900 til 1985, totalt noe over sytti kirkeskip.¹⁴⁶

Sammenliknet med utviklingen i Danmark, Sverige og Norge i disse over fire hundre årene er dette ikke noen stor kirkeskipstradisjon, men den følger grovt sett samme aldersmønster, med de samme typene i de respektive periodene. Det er marinefartøyer, spesielt på 1700-tallet og fram til første del av 1800-tallet, fortrinnsvis tremastere, og så sivile skip fram til 1985. Hvilken utvikling i kirkeskipstradisjonen det er etter 1985 er ukjent.

Johnsrud refererer til van der Poels undersøkelse fra 1985, men han oppdaterte tallmaterialet til 1987 og viste til nittifire skip i Holland, hvorav flere nyere bruks- og fiskefartøyer.¹⁴⁷

Et interessant trekk fra situasjonen i Holland er at man der har erstattet flere kirkeskip med kopier, hvor kopien henger i kirken og originalen er plassert på museum.¹⁴⁸

¹⁴⁴ Berg 1969b: 51; Henningsen 1950: 50

¹⁴⁵ van der Poel 1985: 1

¹⁴⁶ van der Poel 1985: 5

¹⁴⁷ Johnsrud 1996: 73

¹⁴⁸ van der Poel 1985: 2

England, Wales, Skottland

Når Berg skal kommentere kirkeskipstradisjonen i England legger han ikke fingrene imellom, når han sier at dette er «en vit fläck vad det gäller votivskeppsforskningen».¹⁴⁹ Det er egentlig litt overraskende når han samtidig refererer til Henningsens relativt omfattende dokumentasjon av kirkeskip i England, for han omtaler den likevel.¹⁵⁰ Kanskje har kirkeskipstradisjonen i England gått mer i bølger enn i enkelte andre land, eller er dette en variant av den kirkeskipstradisjonen vi har i Skandinavia, og at Berg ikke aksepterer denne som en «ordentlig» kirkeskipstradisjon, noe Henningsen gjør?

Henningsen har imidlertid et interessefelt som han ikke åpenbart deler med Berg, han er interessert i kirkeskipsprosesjoner som en del av kirkeskipstradisjonen.¹⁵¹ Fra Danmark viser han at det er klare sammenhenger mellom kirkeskip og kirkeskipsprosesjonene på 1800-tallet og fram til 2. verdenskrig, han kaller det «kirkeskibsfester», og han omtaler hvordan kirkeskipene bæres i prosesjoner i enkelte byer og bringes tilbake til kirkene for opphenging på nytt etter at det er gjennomført nødvendige reparasjoner på kirkeskipene.¹⁵² Han dokumenterer også tilsvarende prosesjoner for kirkeskip i England og Frankrike.¹⁵³

Det er åpenbart flere nyanser i vurderingene til Berg og Henningsen og som jeg vil gripe fatt i, men det kan først være interessant å sammenlikne Bergs avvisende kommentarer om kirkeskip i England med nyere dokumentasjon av hvordan situasjonen er nå.

Basil Harley utga i 1995 boken «Church Ships», med undertittel «A Handbook of Votive and Commemorative Models», og hvor han dokumenterer over femti kirkeskip i England og Skottland. Denne viser at det er en kirkeskipstradisjon i England og Skottland, til dels også i Wales, men ingen tilsvarende tradisjon på Shetland og Orknøyene. Det siste kan også være litt forbausende, gitt den tette forbindelsen man antar at det har vært mellom Norge, Shetland og Orknøyene over mange år. Harley dokumenterer et han har funnet kirkeskip i ca. femti kirker i England, men påpeker samtidig at han bare har undersøkt situasjonen i en liten del av

¹⁴⁹ Berg 1969b: 52

¹⁵⁰ Henningsen 1950: 52

¹⁵¹ Henningsen 1950: 67

¹⁵² Henningsen 1950: 79

¹⁵³ Henningsen 1950: 83

Englands nærmere ca. 10 000 kirker.¹⁵⁴ Dokumentasjonen hans sier for øvrig ikke så mye om formen på, og styrken i, kirkeskipstradisjonen i England.

Utgangspunktet mitt for denne oppgaven er at kirkeskip er «skipsmodeller for utsmykking i en kirke», enten henger de i kirken eller de er plassert der. Det er belyst at disse kan være laget og gitt av mange forskjellige mennesker med ulike syn på det religiøse innholdet bak gaven.

England hadde en stor verftsindustri fra 1500-tallet og utover, som både bygget marinefartøyer og sivile skip.¹⁵⁵ Tradisjonelt ble det alltid bygget modeller av alle planlagte marinefartøyer, enten blokkmodeller eller mer detaljerte modeller, og disse modellene ble brukt under planleggingen og godkjenningen av et nytt fartøy, også for den endelige godkjenningen av kongen.¹⁵⁶ På mange måter utfylte slike modeller, laget av profesjonelle modellbyggere, på 1600- og 1700-tallet det meget begrensede tegningsmaterialet som fantes for skipsbyggingen. Modellene var imidlertid sjelden rigget, det viktigste var skrogformen. Etter fullføringen av skipet ble modellene beskyttet og tatt vare på, og det ble bygget opp flere store samlinger av disse modellene, som tidlige museumssamlinger.¹⁵⁷ Få av disse skipsmodellene havnet imidlertid som kirkeutsmykking, de fleste er i dag på museer eller i private samlinger.¹⁵⁸

Tidsspennet for kirkeskip i England og Skottland er det samme som man ser i resten av Nord-Europa. I Trinity House, i Leith ved Edinburgh, henger et av de eldste kirkeskipene på de britiske øyer, kirkeskipet «La belle Esperance». Det er påstått å være det skipet som førte Christians IVs søster Anna fra Danmark til England, hvor hun ble gift med kong James VI av Skottland og senere England, og ble dronning der. Dette skjedde riktignok i 1590 mens skipet er anslått til å være fra 1600 – 1610. Skipet har imidlertid Christian IVs monogram på akterstevnen og historien knytter disse hendelsene sammen, og representerer slik en forbindelse til den tidlige kirkeskipstradisjonen i Danmark på samme tid.¹⁵⁹

¹⁵⁴ Harley 1995: 73

¹⁵⁵ Lavery 2003: passim

¹⁵⁶ Lavery 2014: 11

¹⁵⁷ Lavery 2014: 34

¹⁵⁸ Harley 1995: 19

¹⁵⁹ Henningsen 1950: 45

Mange av disse skipsmodellene, og de var alle modeller av marinefartøyer, ble plassert i forskjellige samlinger, et arbeid som kan være styrt av mange forskjellige interesser. England har likevel noen skip i kirker fra denne tiden, men med liten vri. Der hvor modeller av marinefartøyene fra 1600- og 1700-tallet i stor grad ender opp i private samlinger finner man til gjengjeld modeller av sivile fartøyer som kirkeskip, og de er gjerne gitt som gaver til kirken fra rederier, skipperforeninger eller fra sivile verft.¹⁶⁰

Hvor Harley har laget en oversikt over kirkeskip i England har Meredith Greiling konsentrert seg om noen få skipsmodeller. Greilings presentasjon av historien om Englands eldste kirkeskip, «The Schip», som egentlig henger i en kirke i Skottland, i St. Nicholas Kirk i Aberdeen, viser tydelig skipperforeningenes viktige rolle i kirken. Den sterke posisjonen deres vises blant annet ved at mange av skipperforeningene hadde reserverte benker for sine medlemmer i kirkene.¹⁶¹ I 1689 var det nettopp Alexander Mackie, en av de ledende skipperne i Aberdeen, som ga modellen som kalles «The Schip», til St. Nicholas Kirk.¹⁶² Gaven var en modell av et hollandsk marinefartøy.

Vi finner altså en stor spredning av skipstyper og ikke minst blant givere i England, og kvalitet og utførelse varierer like mye. Eksempler på et utradisjonelt kirkeskip og en utradisjonell giver finner man i kirken «All Hallows-by-the-Tower» i City of London, hvor kirkeskipet er en modell av Tolloppsynsskipet «Vigilant», gitt av H. M. Customs and Excise, som er navnet på det engelske Tollvesenet.¹⁶³ Modellen på bilde 16 er et profesjonelt modellbyggingsarbeid utført av Brooke Marine i Lowestoft. Vi må vel kunne tolke Tollvesenet som en institusjonell giver, hovedkontoret deres ligger også innenfor menighetens grenser.¹⁶⁴ Sammenliknet med kirkeskipenes form og rolle på 1700-tallet ville det den gang ha vært en normalsituasjon at staten ga et marinefartøy som kirkeskip, 200 år senere er det en slik sjeldenhet at det nesten aldri skjer.

I England har man fra denne tiden kanskje mer en modell- eller utsmykkingstradisjon ved hjelp av skipsmodeller enn en ren kirkeskipstradisjon, selv om flere av skipsmodellene er

¹⁶⁰ Greiling 2015:794

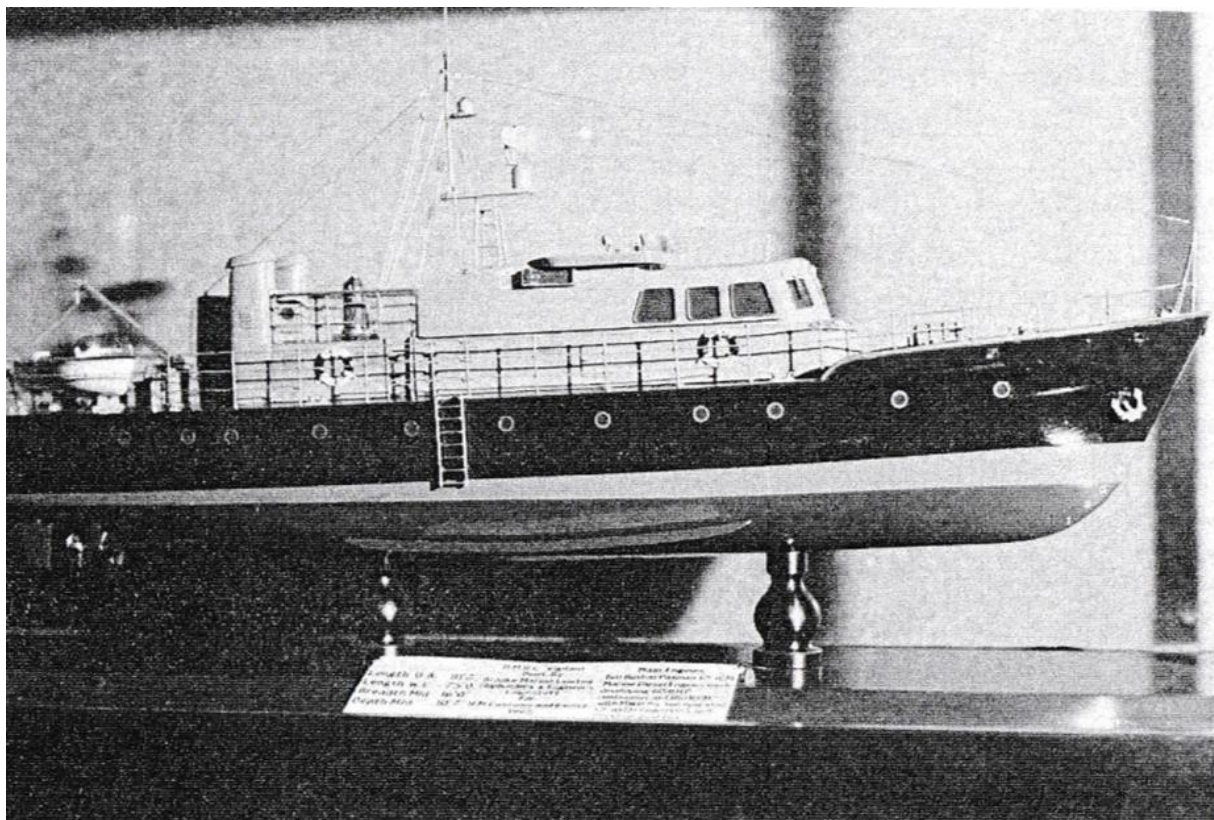
¹⁶¹ Greiling 2015: 794

¹⁶² Greiling 2015: 794

¹⁶³ Harley 1995: 64

¹⁶⁴ Harley 1995: 60

plassert i kirker. Harleys dokumentasjon viser at kirkeskip er hengt opp i alle fall så sent som 1984.¹⁶⁵



Bilde 16: HMS «Vigilant», engelsk tolloppsynsskip som kirkeskip. Illustrasjonsbilde fra Harley 1995: 64.

Færøyene og Island

Til tross for den tette forbindelsen mellom Norge og Danmark på den ene siden og Island og ikke minst Færøyene på den andre siden er det få kirkeskip i Island og på Færøyene.

Henningsen refererer til tre kirkeskip på Færøyene.¹⁶⁶ Jeg har funnet ytterligere ett kirkeskip gjennom e-postkorrespondanse med pateren i den katolske kirken i Tórshavn på Færøyene, pater Paul Marx, og hvor kirkeskipet henger, som et økumenisk eksempel.¹⁶⁷

I Island finnes det i dag to kirkeskip, ett av disse er malt på gavlen i kirken.¹⁶⁸ I tillegg er det ett tidligere kirkeskip, fra midten av 1700-tallet, som kom bort i starten av 1800-tallet. Dette var et tradisjonelt tremastet marinefartøy. Opplysningene er kommet fram gjennom min

¹⁶⁵ Harley 1995: 84

¹⁶⁶ Henningsen 1950: 44

¹⁶⁷ Personlig kommunikasjon, e-post 1/12-2017 fra pater Paul Marx om kirkeskip på Færøyene.

¹⁶⁸ Personlig kommunikasjon, e-post 15/11-2017 fra konservator Thor Magnusson om kirkeskip i Island.

korrespondanse med konservator Thor Magnusson ved Islands Nasjonalmuseum, som har fagansvar for kirkekunst der.

4.2 Situasjonen i de enkelte land - forskjeller og fellestrekk

En sammenlikning av kirkeskipstradisjonen i flere nord-europeiske land viser enkelte klare forskjeller, og fører i alle fall til noen foreløpige konklusjoner. I Tyskland, Finland, De Baltiske land og Polen er det ikke mulig å dokumentere noen stor aktivitet i opphenging av nye kirkeskip, det samme gjelder for Island og Færøyene. Dette betyr ikke nødvendigvis at skikken er opphørt, men rett og slett at det ikke finnes opplysninger om nye kirkeskip som jeg har klart å finne fram til.

I Holland og England er aktiviteten også beskjeden. I Holland byttes enkelte kirkeskip ut med kopier, og hvor originalene plasseres på museer. England har en tradisjon hvor skipsmodeller i glassmontre plasseres i kirker, men det ser ut til at aktiviteten har vært beskjeden de siste 20 årene.¹⁶⁹ Samtidig påpeker Harley at det er rundt 10 000 kirker i England, Skottland og Wales, og det ville være et enormt arbeid å oppdatere seg på dette materialet.¹⁷⁰

I Sverige er det dokumentert fortsatt opphenging av nye kirkeskip, og bare i 2009 ble det hengt opp tre nye kirkeskip på vestkysten, henholdsvis i Skredsvik, Rörö og Hallö.¹⁷¹ Dette er mindre menigheter i Bohuslän. Samtidig dokumenteres det fra samme område også flere hittil ukjente kirkeskip, kirkeskip som Berg ikke fikk kartlagt i 1968.

Danmark har stadig en sterk tradisjon i opphenging av nye kirkeskip, og de rapporteres inn i kirkeskipsbasen. Dersom man kontrollerer kjente kirkeskip mot deres registreringstidspunkt i basen finner man flere avvik. Jeg tror ikke dette betyr at det er mange ukjente kirkeskip i Danmark, det er mer et spørsmål om forsinkelser i registreringen.

Den sterke utviklingen er et resultat av mange ivrige kirkeskipsbyggere. Disse bygger fortrinnsvis skipsmodeller fra 1800-tallet, det er sivile handelsskip. Databasen over danske kirkeskip viser at den absolutt største andelen kirkeskip fra starten av 1800-tallet og fram til i dag er slike seilskip, fortrinnsvis 3- eller 4-mastete fullriggere, og enkeltstående barker,

¹⁶⁹ Harley 1995: 62

¹⁷⁰ Harley 1995: 73

¹⁷¹ Kirkeskip i Bohuslän 2010

skonnerter og brigger. Disse definisjonene gjelder seilskipsriggene, en fullrigger har skværsail på alle mastene, en bark har skværsail men gaffelrigg og -sail på den akterste masten, kalt mesanmast.¹⁷² Skonnerter og brigger er mindre seilskip enn de andre. Dette var alle sammen forskjellige typer handelsskip i bruk på 1800-tallet og litt inn på 1900-tallet, skoleskipene i Norge er eksempler på slike seilskip.

Jeg vil avslutte dette kapitlet med et eksempel på hvor levende kirkeskipstradisjonen i Danmark er. I Thyborøn, ved Viborg, ble det i 2011 bygget en ny kirke, den gamle fra 1908 hadde store setningsskader.¹⁷³ Ved vigslingen av den nye kirken hengt man opp det opprinnelige kirkeskipet, en modell av «Dannebrog» fra ca. 1780, en tremastet fullrigger med full kanonutrustning, ett av de største marinefartøyene Danmark hadde på 1700-tallet. Denne hadde hengt som kirkeskip både i den forrige kirken, og i en tidligere kirke, og er vist på bilde 17.



Bilde 17: Linjeskipet "Dannebrog" fra 1780, utrustet med 100 kanoner, kirkeskip i Thyborøn kirke. Foto fra www.kirkeskipet.dk

¹⁷²Seilskipstyper.

¹⁷³ Gössing, P. 2018.

I den nye kirken ble det hengt opp et nytt kirkeskip i tillegg til det opprinnelige, vist på bilde 18. Kirkeskipet er en modell av en moderne fiskebåt, bygget av et profesjonelt verft, Hvite Sande Skibs- og Baadebyggeri, i skala 1: 20.¹⁷⁴ Modellen er litt over 1,5 m lang.



Bilde 18: Dansk fiskebåt som kirkeskip i Thyborøn kirke. Foto fra Kirkeskipet.

¹⁷⁴ Moderne fiskebåt 2011.

4.3 Kirkeinteriører og kirkeskip i Norge

Den norske kirkeskipstradisjonen inneholder etter min mening store variasjoner over tid, og jeg mener at tiden fra det første kirkeskipet henges opp i Norge og fram til i dag kan deles i tre tidsperioder: en etablering og tidlig vekst i kirkeskipstradisjonen til ca. 1800, en mellomperiode med stillstand og begrenset reduksjon i tradisjonen fram til henimot 1900-tallet, og en ny utviklingsperiode fram til i dag.

Det første norske kirkeskipet ble hengt opp i Mariakirken i Bergen i ca. 1610,¹⁷⁵ dette er vist på bilde 19. Årstallet er litt omtvistet, forskjellige kilder har noen få års avvik fra dette.

Danmark-Norge var på dette tidspunkt ett kongerike, under Christian III, som hadde innført den evangelisk-lutherske kirke som statskirke i 1536.

I denne første perioden for opphengingen av kirkeskip i Norge er det nesten utelukkende modeller av tremastete marinefartøyer som henges opp. Denne perioden faller sammen med mange og store kriger i Nord-Europa, både de tre krigene til sjøs mellom England og Holland i 1652-54, 1665-67 og 1672-74, Den store nordiske krig fra 1700 til 1721, og Sjuårskrigen i Europa, 1756-1763.¹⁷⁶ Krigføring til havs i denne perioden førte til en rivende utvikling av flåtene i de aktuelle landene, med store forandringer i utformingen av marinefartøyene.¹⁷⁷

1700-tallet var kirkeskipenes første store blomstringsperiode i Norge¹⁷⁸, og Johnsrud regnet i sin oversikt med at nesten 2/3 av de kirkeskipene man kjente i 1965, da han hentet inn materialet sitt, var fra denne tiden.¹⁷⁹ Han dokumenterer både produksjons- og opphengingsperioder sammen med skipstypene, noe som selvsagt er viktig, det er jo ikke noe problem å produsere en skipsmodell i dag som er typologisk 200-300 år gammel. Noen kirkeskip som er hengt opp de siste årene er modeller av eldre marinefartøyer, etter min mening kan nettopp denne blandingen av skipstyper som kirkeskip være et tegn på at kirkeskipstradisjonen ikke er statisk, men gjennomgår en løpende fornying.

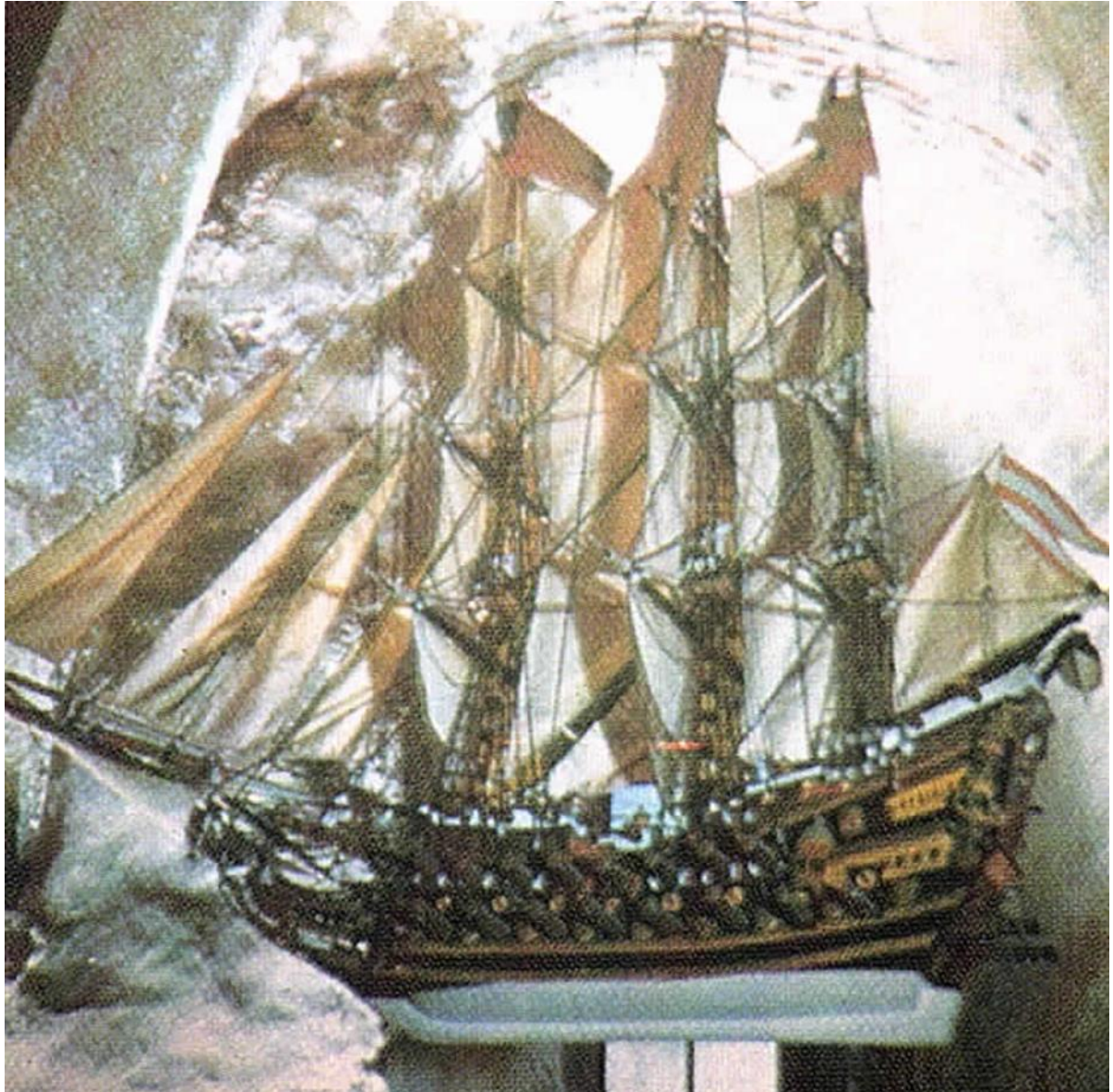
¹⁷⁵ Johansen 2015:15

¹⁷⁶ Black 1996: 86; 109;123

¹⁷⁷ Lavery 2014: passim

¹⁷⁸ Berg 1969b: passim

¹⁷⁹ Johnsrud 1996: 87



Bilde 19: Norges første kirkeskip, fra Mariakirken i Bergen. Foto fra Kirkebyggdatabasen.

Mange av kirkeinteriørene i kirker som ble bygget i Norge på 1600- og 1700-tallet var rokokkoinspirerte, og Berg tolker Johnsrud slik at han skulle mene at det var en spesiell norsk skikk med en tett sammenheng mellom rokokkoregete kirkeinteriører og utformingen av kirkeskip som utsmykking i de samme kirkene.¹⁸⁰ Dette er en litt overraskende betraktning, det er ikke noen klare forskjeller mellom norske kirkeskip og andre lands kirkeskip på 1700-tallet, verken når det gjelder form eller utseende.

¹⁸⁰ Berg 1969b: 55



Bilde 20: Kirkeinteriør i rokokko, Maihaugen, Garmo stavkirke. Foto fra Kirkebyggdatabasen.

De fleste tidlige kirkeskip er blokkmodeller, laget slik at skroget er utformet av ett trestykke som er tilpasset for å likne et skipsskrog. I noen tilfeller er modellen laget slik at den nederste delen av skroget er en tilpasset blokk, opp til hoveddekket, og så er det tilføyd skipssider eller skanseledning over dette, for ett eller to dekk. En blokkmodell er ganske enkel å lage, kunstneren har bruk for en kniv, en øks eller sag, og noe til å pusse modellen med, en fil eller sandpapir. Blokkmodeller er imidlertid ofte gjenstand for tørkesprekker, treverket sprekker fordi det tørker ujevnt. I moderne tider kan dette løses ved at trestykket sages i flere deler og limes sammen igjen, slik at blokkmodellen kan lages av en laminert blokk. En slik framgangsmåte krever imidlertid gode limtyper for at blokken skal holde sammen over lang tid. Spantemodeller unngår tørkesprekker, men kunstneren har de samme utfordringene med limkvalitet, en spantemodell kan raskt bli en haug med løse deler, som i dette eksemplet, bilde

21, fra Upplandsmuseets samlinger, av et «votivskepp i Knutby kyrka».¹⁸¹ Kanskje er dette et like representativt kunstverk som en restaurert modell ville ha vært?

En av de første spantemodellene blant kirkeskipene i Norge finner vi så tidlig som fra slutten av 1600-tallet, fra Brevik gamle kirke, og fra begynnelsen av 1800-tallet er flere kirkeskip spantemodeller, til forskjell fra blokkmodeller.¹⁸²



Bilde 21: Et stort restaureringsarbeid. Delene av et kirkeskip fra Knutby kyrka. Foto fra DigitaltMuseum.

¹⁸¹ DigitaltMuseum: Votivskepp i Knutby kyrka

¹⁸² Johnsrud 1996: 81. En spantemodell består av en kjøl med stevn og hekk, det reises spant vinkelrett på kjølen, og så kles skroget utvendig med langsgående plank. Det finnes flere varianter av denne byggemetoden.

Det er flere fargerike kirkeskip i Norge på 1700-tallet, akkurat som man finner fargerike og rokokkoinspirerte kirkeinteriører, og jeg vil ta med et eksempel på et slikt kirkeskip, fra Feda kirke. Bilde 22 viser et kirkeskip laget i Holland, datert 1747, både med hensyn til produksjon og opphenging.¹⁸³



Bilde 22: Hollandsk kirkeskip, 1700-tallet, henger i Feda kirke. Foto fra Kirkebyggdatabasen.

Det typiske kirkeskipet i Norge fra perioden fram til ca. 1800 er et tremastet marinefartøy med mange kanoner, og kirkeskipene i Norge fra denne tiden er utformet som kirkeskip i Nord-Europa for øvrig. Et hollandsk kirkeskip brøt ikke vesentlig med tradisjonen i en norsk kirke. Et lite unntak kan være fargevalget, etter min gjennomgang av norske kirkeskip fra 1700-tallet var det ikke mange kirkeskip med slike sterke farger. Konstruksjons- og utseendemessig for øvrig var kirkeskip til forveksling like, uansett hvor de kom fra. Denne tradisjonen på 1700-tallet var ikke preget av nasjonsbegrepet med ett vesentlig unntak, nemlig hvilket flagg de enkelte modellene er utstyrt med. Kirkeskip i Norge på 1700-tallet hadde danske flagg, i det neste århundret har de danske eller norske flagg, jeg har kun funnet to kirkeskip med unionsmerket i flagget.¹⁸⁴ Det finnes ingen oversikt over eventuelle

¹⁸³ Kirkebyggdatabasen.

¹⁸⁴ Unionsmerket 2017.

restaureringsarbeider som kan ha blitt utført på de norske kirkeskipene. Flagg er noe av det enkleste å fjerne eller erstatte, men kirkeskipene jeg har sett i Norge fra 1800-tallet framstår i alle fall i dag som enten dansk-norske eller norske. Ett av to unntak er vist på bilde 29, side 66, S/S «Himalaya».

I kirken kunne menigheten beundre kirkeskipet som svevet høyt over hodene deres. Kanskje var det en gudstjeneste i vinterhalvåret, man satt eller sto i halvmørket under kirkeskipet og skimtet hvordan dette hang under kirketaket. Da var det neppe så lett å oppfatte kirkeskipets proporsjoner, kanskje var det ikke en gang så lett å få med seg at det var et skip som hang der? Kunstneren måtte kanskje framheve enkelte særtrekk ved modellen for å hjelpe tilskueren til en bedre forståelse. Særtrekkene kunstneren kunne spill på var nettopp de som gjorde kirkeskipet til et kirkeskip: skipsformen, riggen med seil og master, og kanonene.¹⁸⁵

Dersom man vurderer skipsformen til disse typiske kirkeskipene fra 1700-tallet er det et tydelig avvik fra krigsskipene som kirkeskipene var modellert etter: kirkeskipenes skrogsider er relativt sett mye lavere enn i virkeligheten. Reduserer man høyden på skrogsidene er det lettere å se kanoner og riggen. Mastene ble samtidig gjort høyere og seilene ble laget større på modellen enn på det virkelige skipet, og kanonene kunne forstørres og trekkes ut fra skutesiden. På denne måten fikk kunstneren framhevet det imponerende i et stort seilskip.

Når marinefartøyene seilte, eller lå i havn eller til ankers, var som oftest kanonportene lukket igjen. Kanonportene var tydelige i skipssiden, gjerne malt spesielt eller på annen måte framhevet, under seilas var kanonene trukket tilbake bak kanonportene og disse var lukket unntatt når man forberedte seg for kamp, eller var i kamp. Det var flere årsaker til at kanonportene som oftest var lukket igjen, den viktigste årsaken var hensynet til skipets stabilitet. Seilte skipet med åpne kanonporter var det stor fare for at vann ville flomme inn gjennom disse når skipet la seg over under seiling. og da ville skipet bli ustabil.¹⁸⁶ På kirkeskipet måtte imidlertid kanonene være fullt synlige, og kunstneren kunne også vise

¹⁸⁵ Frimannslund 1944: 5

¹⁸⁶ Et praktisk eksempel som vil belyse problemet, og som alle har opplevd: fyll en flat tallerken med vann, og gå bortover gulvet. Etter få sekunder vil det for de fleste av oss være lite vann igjen på tallerkenen. Begrepet heter «fri væskeoverflate», og er det største stabilitetsproblemet for et skip.

kanonene ekstra godt ved at kanonløpene enkelte ganger ble festet utenpå skipssiden, slik at de virkelig skulle vises.¹⁸⁷

For virkelig å synliggjøre at det her var tale om et skip som kunne seile kunne kunstneren male en bølget vannlinje på skutesiden, for å illudere at kirkeskipet var til sjøs.



Bilde 23: Kirkeskip fra Gamle Glemmen kirke fra 1707. Kanoner og riggen er sterkt optisk korrigert. Foto fra Kirkebyggdatabasen.

¹⁸⁷ Johnsrud 1996: 81

Frimannslund påstår at formålet med kirkeskipet ikke nødvendigvis er å gjengi et nøyaktig skip, det er skipet som uttrykk som er det viktigste.¹⁸⁸ Da spiller det heller ingen rolle om kirkeskipet er et tomt skall og hvor mastene er festet direkte i bunnen, og med pålimte kanoner i skutesiden: det viktigste er kirkeskipet som symbol, over menighetens hoder.¹⁸⁹ Symbolet er selvfølgelig viktig, men et minimum av realisme er heller ikke dumt, mange medlemmer av menighetene hadde egne erfaringer fra sjølivet, og kunne tenkes å reagere når kirkeskipet ikke minnte om noe som stemte med deres egne erfaringer.

Det ser ut som om graden av optisk korleksjon varierer noe fra kunstner til kunstner og fra kirkeskip til kirkeskip, og skikken forsvinner etter hvert i tiden etter omtrent 1800.

4.4 Kirkeskip fjernes og kirkeinteriører blir «modernisert»

Etter «Svartedauen», som begynte sommeren 1349, var befolkningstallet i Norge omtrent halvert, og det tok henimot 150 år før folketallet var tilbake på samme nivå som før sykdommen.¹⁹⁰ Med en sterkt redusert befolkning var det ikke bruk for å bygge nye kirker før befolkningen hadde vokst igjen, og etter innføringen av en evangelisk-luthersk kirkeordning kunne man bare overta de gamle katolske kirkene og etter hvert tilpasse disse til en ny kirkeordning.¹⁹¹ Kirkeinteriørene måtte bygges om, de passet ikke i en evangelisk-luthersk kirke, men som alltid er det et spørsmål hvordan man skal finne ressursene til slike endringer.

Både av økonomiske og praktiske årsaker ble kirkeinteriører i landdistriktene i stor grad beholdt, fjerningen av «alt papistisk utstyr», som Danbolt kaller det, gikk mye raskere i byene.¹⁹² Kirkeinteriørene ble mindre fargerike, etter hvert ble dette tilfelle også i landdistriktene, det ble en kirkeutsmykking uten et katolsk preg. Skipsmodeller som votivskip var riktignok en katolsk skikk, men det er ikke dokumentert noen votivskip i Norge. Det nærmeste vi kommer er ristingen av skipsmodeller bak alteret i Trondeneskirken, men det er ingen andre kjente tilfeller i Norge.¹⁹³

Mange av 1600- og 1700-tallenes kirkeinteriører var forseggjorte og fargerike, Danbolts kommentarer til dette er:

¹⁸⁸ Frimannslund 1944: 5

¹⁸⁹ Frimannslund 1944: 5

¹⁹⁰ Orning 2015

¹⁹¹ Danbolt 2006: 105

¹⁹² Danbolt 2006: 105

¹⁹³ Westerdahl 2013: 344

Kyrkjebygget og kyrkjeinteriøret har ein relativt beskjeden plass i for eksempel Danmarks og Sveriges kunsthistorie på 1600-talet, for der hadde kongen og adelen slott, palass og store gravmæle som ofte sette kyrkjeinteriøra i skuggen. I Norge har vi, men stort sett var kyrkjebygget framleis den einaste offentlege staden der folk flest kunne sjå bilde og skulpturar.¹⁹⁴

Ved inngangen til 1800-tallet ble kirkeinteriørene forenklet og gjort mindre fargerike, dels av pietistiske hensyn og dels av en mer rasjonalistisk og forenklet teologi.¹⁹⁵ Danbolts kommentar om dette er: «Dei hadde det til felles at dei såg på kirkerommet som eit auditorium. Derfor fekk dei bygd kyrkjer som var godt opplyste av store vindauga, måla i lyse empirefargar...». ¹⁹⁶

I noen tilfeller ble dette lykkelige kombinasjoner, som i dette interiørbildet fra Beiarn kirke, bilde 24, med et kirkeskip fra ca. 1750. Kirkeskipet er optisk korrigert både når det gjelder rigg og kanoner, og har påmalt en vannlinje, noe som også er en optisk korrigering.



Bilde 24: Kirkeinteriør og kirkeskip, Beiarn kirke. Foto fra Kirkebyggdatabasen.

¹⁹⁴ Danbolt 2006: 113

¹⁹⁵ Danbolt 2006: 188

¹⁹⁶ Danbolt 2006: 188

Andre steder ble kirkeskipene tatt ned; de ble kastet, solgt eller forsvant på annet vis. I heldige tilfeller havnet de på museer, hvorfra de i noen enkelttilfeller senere ble deponert i kirker. Kirkeskipet i Mariakirken er et slikt eksempel, hvor Bergens Museum deponerte dette i Mariakirken i 1932.¹⁹⁷

Noen ødelagte kirkeskip er eksempler på kunstverk som er veldig vanskelige å restaurere, som dette fra 1762, som tidligere hang i Hammerfest kirke. Tromsø Museums egen karakteristikk av dette er: «Modell av et krigsskip, av eiketre, fra Hammerfest kirke, Finnmark, bygd 1762, innkommet til museet 1883, nu helt ødelagt (tilstanden 1883 framgår ikke av protokollen) og vil ikke kunne restaureres».¹⁹⁸



Bilde 25: Kirkeskip fra Hammerfest kirke, 1762. Foto: Mari Karlstad. Tromsø Museum – Universitetsmuseet.

Dette kirkeskipet kan ikke henges opp igjen som et kirkeskip, og jeg er sterkt i tvil om det i det hele tatt ville være ønskelig å restaurere det for et slikt formål. I denne tilstanden er dette kirkeskipet et verdifullt symbol over kirkeskipenes lange historie i Norge. En restaurering er hovedsakelig beregnet på å gjenvinne gjenstandens funksjon.¹⁹⁹ Kirkeskip har ingen spesiell funksjon i de kirkelige handlingene, det er det ikonografiske uttrykket som er det viktigste.

Noen av kirkeskipene er tatt vare på, slik som dette på bilde 26 på neste side fra Hasvik kirke fra 1778, og som nå oppbevares på Tromsø Museum - Universitetsmuseet.

¹⁹⁷ Frimannslund 1944: 6

¹⁹⁸ Kopi hos forfatteren av brev fra Tromsø Museum - Universitetsmuseet til Even Johnsrud, 2/10-54.

¹⁹⁹ Brandi 2005:47



Bilde 26: Kirkeskip fra Hasvik kirke, 1778. Foto: Mari Karlstad. Tromsø Museum – Universitetsmuseet.

En historie fra restaureringen av kirken i Austre Moland kan være betegnende for holdningsendringen.²⁰⁰ Øivind Johansen, som har skrevet boken «Kirkeskip i Norge. Aust-Agder» omtaler restaureringen av kirkerommet i Dypvåg kirke, og siterer restaureringskonsulent Finn Krafft slik:

I Dypvåg gikk bølgene ganske høyt. Da vi foretok restaureringen der levde det fremdeles en mann som hadde vært med på raseringen av kirken i 1885. Han ville ikke sette sine ben i kirken mens vi arbeidet der, men noen dager før vi var ferdige kom han likevel innom. Jeg var meget nervøs over besøket. I minst 10 minutter sto han og så seg om. Så sa han: «Var det virkelig så pent?»

²⁰⁰ Johansen 2005: 57

4.5 Ny tidsperiode gir nye kirkeskipsformer

På slutten av 1800-tallet opplever man en tilbakeføring av mange av de opprinnelige kirkeskipene til kirkene hvor de opprinnelig var blitt fjernet fra, og en opphenging av nye kirkeskip. Skikken endres ikke samtidig over hele landet, men den vokser langsomt fram.

Overgangen fra kirkeskipene i tradisjonen til en «kjempende kirke» til kirkeskipene i en «fredselskende kirke» innebar en drastisk endring av skipstyper.²⁰¹ Hvor den første perioden var preget nesten utelukkende av marinefartøyer, er den neste perioden hovedsakelig preget av sivile fartøyer. Jeg kjenner faktisk bare til ett sivilt skip som kirkeskip før 1800. Bilde 28 viser en jekt fra Træna, hengt opp som kirkeskip i 1773, som nå henger hos Tromsø Museum-Universitetsmuseet.



Bilde 27: Jekt fra Træna som kirkeskip opprinnelig i Træna kirke, nå i kirkekunstsamlingen hos Tromsø Museum – Universitetsmuseet.. Foto: Mari Karlstad. Tromsø Museum – Universitetsmuseet.

²⁰¹ Johansen 2005: 231

Dette er samme situasjon som i Danmark. Henningsen viser til at det kun var ett sivilt skip som kirkeskip i Danmark før 1800, modell av et lite handelsfartøy fra Hørning kirke.²⁰²

Nye kirkeskip er nordlandsbåter, jekter, store seilførende handelsskip og mindre robåter, redningsskøyter og tankskip – og noen helt moderne skip. De har imidlertid ett fellestrekk: det er skip som plasseres i kirker, som de tidligere kirkeskipene før dem. De dekker fortsatt den samme ikonografiske tolkning: de er skip som menigheten kan være i.

Mange av kirkeskipene er fortsatt tradisjonelle, de er ofte typiske for sine hjemsteder og menigheter, selv om de er produsert og hengt opp nylig. Det er mange forskjellige grupper eller enkeltpersoner som lager kirkeskip, og presenterer disse som en gave til sin lokale kirke. Bilde 28 viser en modell av S/S «Marie» av Fredrikstad, gitt av Østsidens eldresenters aktivitetsklubb i 2003.



Bilde 28: S/S «Marie» av Fredrikstad, Fredrikstad Domkirke. Foto: Torild Granhaug.

²⁰² Henningsen 1950: 125.



Bilde 29: S/S «Himalaya» fra Hisøy kirke, hengt opp 1862. Det er ett av to kjente kirkeskip med norsk-svensk unionsflagg i Norge. Foto: Torild Granhaug.



Bilde 30: Moderne skip kan også være kirkeskip. Dette er fra Teie kirke. M/T «Superior», rederiet er Reidar Rød & Co, Tønsberg, montert i glassmonter. En sjelden kirkeskipsløsning i Norge, men ikke uvanlig i England.

Foto: Torild Granhaug.

4.6 Typologisk analysemodell for kirkeskipstradisjonen

Jeg har utviklet en typologisk modell for analyse av kirkeskipstradisjonen, både med hensyn til hvor levende tradisjonen er, og utviklingen i skipstyper over tid. Jeg vil presentere denne modellen med et eksempel fra Aust-Agder, og senere bruke modellen på utviklingen i Troms.

Det er etter min mening to forhold man bør legge vekt på når man skal vurdere om kirkeskipstradisjonen er levende. Det første og åpenbare er tidshorisonten, altså hvor hyppig og over hvor lang tid det er hengt opp kirkeskip, og hvor lenge det er siden de siste kirkeskipene ble hengt opp. Her er det viktig å se etter mønsteret, ikke bare konsentrere seg om når det siste skipet ble hengt opp, og hvor lenge siden det er at dette skjedde.

Det andre momentet man bør legge vekt på er hvilke skip som henges opp, en typologisk drøfting. Er de kopier av 1700-tallsskip kan tradisjonen være en historisk gjenfortelling istedenfor en levende tradisjon. Kirkeskip fram til i dag har gjennom modeller ofte vist aktuelle skip fra samme tid. Historiske skip er interessante i seg selv, men den opprinnelige kirkeskipstradisjonen var å lage modeller av samtidige skip, og henge opp disse i kirkene. I boken sin om kirkeskip i Aust-Agder: «Kirkeskip i Norge. Aust-Agder», viser Øivind Johansen til at han har besøkt alle kirkene i Aust-Agder og dokumentert nøyaktig status for kirkeskipene der.²⁰³ Boken omfatter riktignok bare ett fylke, men gir en fullstendig dokumentasjon av kirkeskipsmodellene i dette fylket, og jeg bruker dette tallmaterialet i presentasjonen av modellen.

Aust Agder utgjør ca. 2 % av befolkningen og har 57 kirker og kapeller, noe som er omtrent 3 % av antall vigslate bygninger og rom i landet.²⁰⁴

Fordelingen av opphengingsårene for kirkeskipene i Aust-Agder i dag er slik:

Årstall for opphenging:	1600-1699	1700-1799	1800-1899	1900-1999	2000-2018
Antall:	0	5	4	12	3

Tabell 1: Opphengingsår for kirkeskip i Aust-Agder.

²⁰³ Johansen 2005: 226f

²⁰⁴ Kirkebygdatabasen.

Det er dokumentert ni tapte skip, med denne sannsynlige fordelingen:

1600-1699	1700-1799	1800-2018
2	7	Ingen.

Tabell 2: Tapte kirkeskip i Aust-Agder.

Litt under halvparten av kirkene og kapellene i fylket har kirkeskip hengende i dag, og rundt 30 % har fått kirkeskip etter 1900. Opphengte kirkeskip sortert på tidspunkt for opphenging og skipstyper i Aust-Agder i dag er:

	Kirke	År	Navn	Type
1	Flosta	1711	Andricken	Tremastet marinefartøy
2	Dypvåg kirke	1722	Admiral d' Reuther	Tremastet marinefartøy
3	Tromøy kirke	1751	Dronningen av Danmark	Tremastet marinefartøy
4	Dypvåg kirke	1767	Norske Løve	Tremastet marinefartøy
5	Holt kirke	1768	Ukjent	Tremastet marinefartøy
6	Vestre Moland kirke	1784	Ukjent	Tremastet marinefartøy
7	Høvåg kirke	1834	Prøven	Tremastet marinefartøy
8	Hisøy kirke	1862	Himalaya	Fullrigget handelsskip
9	Færvik kirke (alteret)	1884	Ukjent	Fullrigget handelsskip
10	Færvik kirke (inngang)	1884	Ukjent	Fullrigget handelsskip
11	Kongshavn kapell	1921	Ukjent	Fullrigget handelsskip
12	Risør kirke	1931	Najaden	Tremastet marinefartøy
13	Fjære kirke	1938	Løvendals galei	Tremastet marinefartøy
14	Øyestad kirke	1961	Reisen	Fullrigget handelsskip
15	Grimstad kirke	1967	Guldregn	Fullrigget handelsskip
16	Eide kirke	1967	Haabet (ex Hercules)	Fullrigget handelsskip
17	Trefoldighetskirken	1969	Varg	Fullrigget handelsskip
18	Stokken kirke	1972	Salterød	Bark, handelsskip
19	Austre Moland kirke	1972	Norske Løve	Tremastet marinefartøy
20	Justøy kapell	1973	Ukjent	Fullrigget handelsskip
21	Barbu kirke	1974	Ukjent	Fullrigget handelsskip
22	Landvik kirke	1998	Polykarp	Bark, handelsskip
23	Tvedestrand kirke	2005	Sørlandet	Fullrigget handelsskip
24	Laget kirke	2008	Lauget	Fullrigget handelsskip
25	Lillesand kirke	2015	Glimt	Bark, handelsskip
26	Fevik kirke	?	Ukjent	Liten tresjette

Tabell 3: Opphengte kirkeskip i Aust-Agder, sortert på kirker, tidspunkt, navn og skipstyper.

Dette innebærer at det i Aust-Agder nå henger ti tremastete marinefartøyer, fordelt med sju hengt opp i perioden 1711- 1834, to fra perioden 1931-1938 og ett er kommet til i 1972. Gjør man en antakelse om at de bortkomne skipene også har vært tremastete marinefartøyer, som

nesten alle andre skip i denne perioden har vært, kommer man fram til at det har vært hengt opp totalt nitten slike skip i fylket, hovedsakelig før 1800.

De sivile skipene, alle hengt opp etter 1862, fordeler seg med tre barker og tolv fullriggere samt en tresjekte. I kirkeskipssammenheng er det ingen forskjell på barker og fullriggere. Skipsteknisk er det et spørsmål om hvordan seilene er rigget på mesanmasten, den akterste masten. En bark har gaffelseil på denne masten, mens fullriggere er skværrigget, altså med rektangulære seil. Skrogformene er like. Ni av de femten kirkeskipene var gitt av lokale redere, og var modeller av skip som disse hadde eid. Dette gjelder nr. 8, 15 – 18 og 22 – 25. Modellene var produsert av forskjellige modellbyggere på oppdrag fra giverne, som også bekostet modellene. Disse kirkeskipene fikk både navn og rederiflagg fra sine forbilder.

Når redere gir modeller av egne skip som kirkeskip til sin lokale kirke, som i Aust-Agder, er dette ganske likt den skikken vi finner i England.²⁰⁵ Der har både rederier, skipsverft og sjømannsforeninger stått som givere av kirkeskip i flere hundre år.²⁰⁶

Kirkebyggdatabasen inneholder nå opplysninger om seksten kirkeskip i Aust-Agder, mens Johansen har dokumenterte opplysninger om tjuetre opphengte skip ved starten av 2005.²⁰⁷ To nye skip er kommet til etter 2005, ventelig også tresjekten i Fevik kirke, som jeg behandler på samme måte som de andre sivile skipene i analysen min. Ett av de eldste skipene, «Andricken» fra Flosta kirke, er deponert på Norsk Folkemuseum, men er kirkeskipet fra denne kirken.²⁰⁸

Avviket mellom det registrerte antallet kirkeskip i Kirkebyggdatabasen og det faktiske antallet kirkeskip ville normalt ha vanskeliggjort et metodisk analysearbeid, det er i et slikt tilfelle for å gjøre selvstendige undersøkelser for å kartlegge situasjonen, noe som Johansen her har gjort, og som jeg kan dra nytte av i denne analysen.

Johnsrud anslo, på bakgrunn av egne undersøkelser, at det i 1996 var belegg for at det var laget og hengt opp totalt over 308 kirkeskip i Norge, av disse var noe over 60 gått tapt.²⁰⁹ Hans undersøkelse var imidlertid på samme måte som andre tilsvarende spørreundersøkelser

²⁰⁵ Harley 1994: 45

²⁰⁶ Greiling 2015: 794

²⁰⁷ Johansen 2005: 236

²⁰⁸ Johansen 2005: 226

²⁰⁹ Johnsrud 1996: 94

avhengig av riktig rapportering om kirkeskipsstatus for de henimot 2 100 vigslate lokalene i Norge hvor det kan være plassert kirkeskip.²¹⁰ Han skrev brev til sogneprestene, og forholdt seg til svarene han fikk fra disse. Det er vel liten grunn til å tro at hans opplysninger var mer pålitelige enn de opplysningene vi selv kan ta ut av Kirkebyggdatabasen i dag.

Fra Johansens materiale må man kunne fastslå at kirkeskipstradisjonen i Aust-Agder er en levende tradisjon, det henges fortsatt opp nye kirkeskip, og i omtrent samme takt som da skikken ble innført i fylket, ved begynnelsen av 1700-tallet. Det er to hovedtyper av kirkeskip, som typologisk kan knyttes til hver sine perioder, nemlig de tremastete marinefartøyene i perioden fram til ca. 1800, og deretter sivile skip med lokal tilknytning, og hvor skikken er levende gjennom at det er hengt opp slike nye kirkeskip helt fram til 2015. Det er delvis en overlapping av skipstyper på 1800-tallet, og det er i løpet av 1900-tallet hengt opp tre tradisjonelle marinefartøy som kirkeskip. Disse bidrar etter min mening til å dokumentere rollen til det tremastete marinefartøyet som «urkirkeskipet», den opprinnelige utformingen av kirkeskipet som begrep. Dette muliggjorde den store og tidlige spredningen av kirkeskip som en del av «ecclesias militans», den kjempende kirke, gjennom kirkens aktive deltakelse. Kirker i Aust-Agder som ikke har hatt kirkeskip opprinnelig får etter hvert også kirkeskip, lenge etter at kirken er blitt bygget, en utsmykking som hører hjemme i kirken.

4.7 Kirkeskipsmalerier er også kirkeskip.

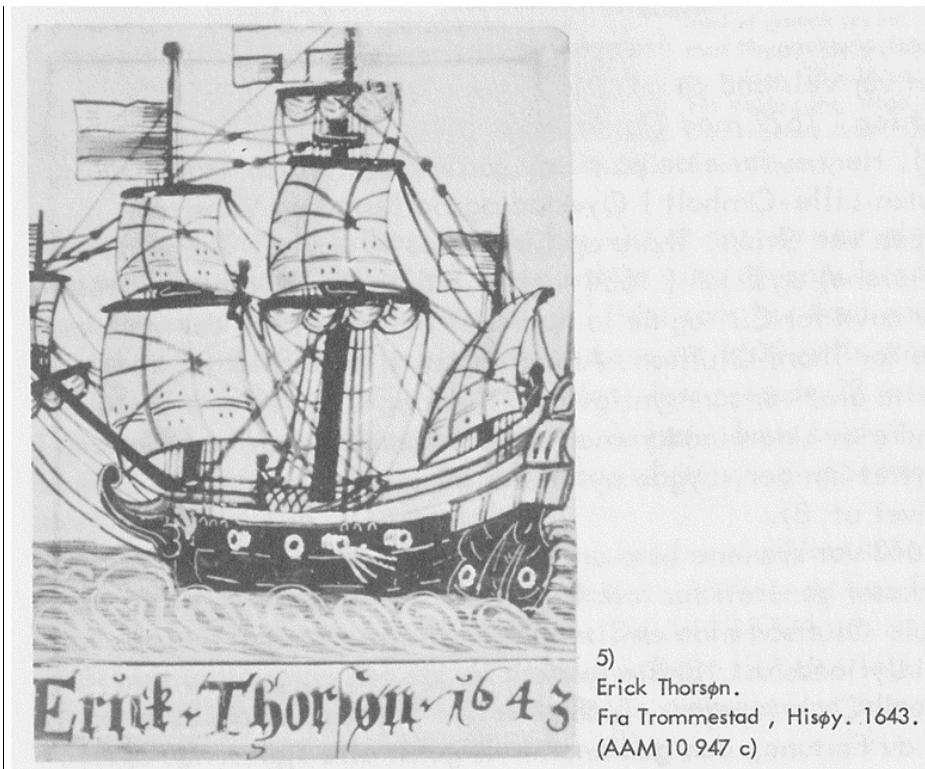
Det finnes en mindre kjent variant av kirkeskipene, og som gir en god forbindelse til danske tradisjoner, hvor kirkeskipet er malt på vindusglasset i kirken. Henningsen beskriver at dette finnes i noen danske kirker, blant annet i Skanør i Skåne, datert 1573, og fra Århus i 1600.²¹¹ Han nevner også at det fra «norske kirker kendes ligeledes glasbilleder med skibe, således i Arendal 1645 og Trommestad 1685».²¹²

Disse glassmaleriene er det heldigvis fortsatt mulig å studere. Eksempelene her er fra almueskolen i Hisøy, hvor det finnes flere slike vindusmalerier, alle fra tiden 1643 – 1685. Glassmaleriene er utstilt på Aust-Agder Museum.

²¹⁰ Kirkebyggdatabasen.

²¹¹ Henningsen 1950: 42

²¹² Henningsen 1950: 42



Bilde 31: Skipsmaleri på vindu, kirkeskipstradisjon, Trommestad, Hisøy. Foto: Thor Røssaak.



Bilde 32: Skipsmaleri på vindu, kirkeskipstradisjon, Trommestad, Hisøy. Foto: Thor Røssaak.

5 Kirkeskipene i Troms – en levende tradisjon?

5.1 Kirkeskipstradisjonens omfang i Troms i 2018

Vurderingen av kirkeskipstradisjonen i Troms starter med en gjennomgang av hvordan skikken ble etablert, og deretter gjennomgår jeg hvor sterk utviklingen har vært fram til i dag ved å vise opphengingstidspunktene for kirkeskipene, og spesielt vurdere situasjonen nærmere for de siste 25 årene. Drøftingen vil også omfatte en typologisk vurdering av hvilke typer kirkeskip som henges opp og fra hvilke tidsepoker disse er. Jeg trekker også inn i diskusjonen spørsmålet om den idémessige plasseringen, er det rimelig å finne disse bestemte kirkeskipene i det lokale miljøet for den kirken som kirkeskipet henger i? Disse aspektene påvirker hverandre. Det statistiske grunnlaget må vurderes i lys av en tradisjon som går over lang tid men uten mange tilfeller i hvert enkelt år, det er egentlig ikke så ofte man bygger nye kirker i Troms, slik at det viktigste vi får fram gjennom analysen er hovedtrekkene i utviklingen. Jeg bruker den modellen jeg presenterte i forrige kapittel for analysearbeidet.

Jeg har tidligere gjort rede for kirkeskipsutviklingen i Aust-Agder. Valget av et annet geografisk område, som Troms, gir også et godt grunnlag for sammenlikning mellom menighetenes kirkeskipstradisjoner i to ulike fylker. Et alternativ kunne ha vært å knytte vurderingen av kirkeskipstradisjonen til praksisen i et bispedømme, om det er fellestrekk i kirkeskipstradisjonen innen et og samme bispedømme. I så fall kunne jeg ha vurdert tradisjonene innen Nord-Hålogaland bispedømme, som består av Troms og Finnmark fylker²¹³ eller det tidligere Hålogaland bispedømme, som også inkluderte Nordland fylke fram til 1952. Hålogaland bispedømme ble skilt ut fra Nidaros bispedømme i 1804.²¹⁴ Jeg er imidlertid kommet til at antall kirkeskip i Troms er stort nok til at jeg kan trekke konklusjoner på grunnlag av utviklingen her, og senere i oppgaven eventuelt drøfte mangler ved dette valget. Dersom det er noen slik felles praksis ville dette ventelig også ha vært tilfelle i deler av et bispedømme. En kritikk av utvelgelsen av et geografisk avgrenset område er for så vidt samme kritikk som kan rettes mot undersøkelsene til Henningsen, Berg, Johnsrud og Frimannslund, for bare å nevne noen få. Av egen erfaring vet jeg at menighetene løpende diskuterer praksis i sine kirkelige aktiviteter innenfor rammene av liturgien og arbeider med

²¹³ Elstad 2014.

²¹⁴ Elstad 2018

egne tiltak for kirkeutsmykking, noe som i siste instans skal godkjennes av biskopen. Menighetene i et fylke har mange treffpunkter og anledninger for meningsutveksling, og jeg er derfor kommet fram til at den geografiske enheten som et fylke utgjør er en tjenlig geografisk enhet for å vurdere kirkeskipstradisjonen.

KAs erfaringsdatabase, Kirkebyggdatabasen, inneholder opplysninger om alle kirkene i Norge. Databasen er fordelt på flere kirketyper. De fire viktigste kirketyperne hvor man kan søke etter kirkeskip for analyse er bygninger vigslet for kirkelig bruk, henholdsvis private og offentlige, kirker etter kirkelovens § 17, og kirker i privat eie. I Troms er det totalt 112 bygninger som kommer inn under disse fire definisjonene.

Det er registrert nitten kirkeskip i Kirkebyggdatabasen for Troms, men en oppfølging og kontroll som jeg har fått tilgang til i alle kirker i fylket viser at det henger førtifem kirkeskip i førtien kirker i fylket. I fire av disse kirkene henger det altså to skip. Denne oppfølgingen er gjort ved direkte spørsmål til kirketjenere i menigheter, kontakt med kirkeverger og fellesrådsrepresentanter i kommuner og spesielt tilgang til fotografier tatt av Torild Granhaug, som har besøkt alle kirkene med kirkeskip i fylket for å ta bilder av disse.

Det store avviket i antall kirkeskip mellom Kirkebyggdatabasens tall, som er det nærmeste man kommer en offisiell kirkeskipsregistrering i Norge, og den så langt dokumenterte situasjonen i fylket viser at det er en stor og uoppdaget kirkeskipssamling også i Troms, som tidligere er dokumentert for Aust-Agder. Årsakene til slike avvik er nok flere. Delvis er opplysningene i Kirkebyggdatabasen avhengige av det enkelte sogns eller fellesråds arbeid, delvis må registreringen tuftes på en oppfatning hos den som registrerer opplysningene om at «dette er det verd å få med i registreringen». Uansett hvor gode retningslinjer oppdragsgiver skriver vil det være forskjellige tolkninger av disse av de enkelte personene som registrerer opplysningene. KA gjennomfører riktignok en kirkekontroll hvert fjerde år for alle kirker i landet, men fokus er her på bygninger og vedlikehold.

5.2 En introduksjon – hvor finnes kirkeskip i Troms i dag?

Analysen begynner med en enkel sammenstilling mellom hvor kirken er, ordnet alfabetisk, og hvilken type kirkeskip man finner i denne bestemte kirken. En oversikt over kirkeskipene i Troms med en grov typologisk sammenstilling er denne:

Nr.	Kirke	Type
1	Andørja kirke (I).	Nordlandsbåt
2	Andørja kirke (II).	Stilisert jekt
3	Balsfjord kirke.	Ishavsskute
4	Berg kirke.	Marinefartøy, malt i himlingen
5	Bjarkøy kirke (I).	Nordlandsbåt
6	Bjarkøy kirke (II).	Jakt
7	Elverhøy kirke.	Jekt
8	Finnkroken kapell.	Redningsskøyte
9	Fjordgård kapell.	Nordlandsbåt
10	Gausvik kirke.	Jakt
11	Gibostad kapell.	Firmastet bark
12	Gratangen kirke.	Ishavsskute
13	Grøtavær kapell.	Nordlandsbåt
14	Hillesøy kirke.	Nordlandsbåt
15	Husøy kapell.	Nordlandsbåt
16	Ibestad kirke.	Stilisert redningsskøyte
17	Jøvik kapell.	Nordlandsbåt
18	Kvaløy kirke.	Fiskeskøyte
19	Kåfjord kirke.	Nordlandsbåt
20	Lakselvbukt kirke.	Jekt
21	Langvassbukt kapell.	Nordlandsbåt
22	Lavangen kirke.	Nordlandsbåt
23	Lenangsøyra kapell (I).	Redningsskøyte
24	Lenangsøyra kapell (II).	Redningsskøyte
25	Lundenes kirke.	Nordlandsbåt
26	Lyngen kirke.	Marinefartøy
27	Malangen kirke.	Skonnert
28	Mefjordvær kapell (I).	Redningsskøyte
29	Mefjordvær kapell (II).	Nordlandsbåt
30	Mjelde kapell.	Marinefartøy
31	Oksfjord og Straumfjord kapell.	Nordlandsbåt
32	Rosfjord kirke.	Marinefartøy
33	Rotsund kapell.	Nordlandsbåt
34	Salangen kirke.	Nordlandsbåt
35	Sandbakken kapell.	Nordlandsbåt
36	Sandsøy kirke.	Nordlandsbåt
37	Sengskroken kirke.	Jekt
38	Skibotn bedehuskapell.	Redningsskøyte
39	Skjervøy kirke.	Jakt
40	Stonglandet kirke.	Nordlandsbåt
41	Svalbard kirke.	Nordlandsbåt
42	Torsken kirke.	Nordlandsbåt
43	Tovik kirke.	Jakt
44	Tromsø Museum.	Jekt
45	Ullsfjord kirke.	Nordlandsbåt

Tabell 4: Oversikt over kirkeskip i Troms, ordnet alfabetisk.

Kart over kirkeskipenes plassering i Troms:



Bilde 33: Kart over Troms med kjente kirkeskip inntegnet. Design og produksjon: Ivar Vik.

På dette kartet over Troms fylke har jeg markert hvor alle kirkeskip i Troms finnes. Numrene på kartet henviser til listen over kirkeskipene på foregående side. Kirkeskipene på Tromsø Museum-Universitetsmuseet og på Svalbard er tatt med i oversikten, men kirkeskipet på Svalbard er ikke inntegnet på kartet. Begge disse kirkene hører under Domprosten i Tromsø; Elverhøy sogn holder gudstjenester på Tromsø Museum-Universitetsmuseet.

Befolkningen i Troms utgjør knapt 3 % av befolkningen i landet, og med 112 vigslate bygninger og rom i fylket utgjør dette knapt 5 % av denne typen i Norge. De vigslate bygningene i Troms er gjennomgående yngre enn i Aust-Agder, men det er ikke sannsynlig at dette vil påvirke kirkeskipstradisjonen. Det er 112 aktuelle bygninger som kan ha kirkeskip hengende i Troms i dag, og i disse henger det 45 kirkeskip. Dette betyr at vi finner kirkeskip i nesten 40 % av kirkene i Troms. I Aust-Agder har jeg tidligere dokumentert at det er kirkeskip i knapt halvparten av kirkene i dette fylket. Det er noen små beregningsmessige usikkerheter i sammenlikningene, en av disse er blant annet om antallet kirker i fylket og befolkningsutviklingen over tid påvirker kirkeskipsomfanget. Jeg skal unngå å gjøre noen teologiske sammenlikninger mellom Troms og Aust-Agder, og hvordan slike momenter kan påvirke kirkeskipstradisjonene, men på bakgrunn av denne tidlige drøftingen vil jeg påstå at omfanget av kirkeskip er ganske likt i Troms og i Aust-Agder.

5.3 Kirkeskipstradisjonen i Troms dannes i starten av 1700-tallet

Tidspunktet for de første kirkeskipene i Troms er godt dokumentert. I 1750 dro biskop Nannestad i Trondhjem på visitas til Nord-Norge. Nord-Norge var på denne tiden en del av Nidaros bispedømme, og under visitasen besøkte han kirker som var i bruk i Troms. Han omtaler besøkene i åtte kirker, blant annet i «Lændvigens kirke» i Lenvik. I J. U. Wolffs bok om biskop Nannestads visitas, «Biskop i Trondhjem dr. Fr. Nannestads optegnelser i hans almanakk av 1750 om kirker i Nordlandene og Finnmarken», med noter og anmerkninger, dokumenteres det at Nannestad flere steder fant kirkeskip hengende i kirker. Nannestad refererer fra «Lændvigens kirke»: «... et par smaa Skibe henger i Kirken.», og fra «Nessebye kirke» i Finnmark: «2 smaa Skibe henger i Kirken.»²¹⁵ Biskop Nannestad har ingen bemerkninger utover disse kommentarene, det er tydelig at det ikke var uventet å finne skip i kirkene, sammen med annen utsmykking som altertavler og døpefonter. Han er ellers kontant nok når han påpeker flere mangler og skader ved kirkeutsmykkingen og kirkene.

Nannestad besøker også «Hamerfest Kirke» og «Hasvig Kirke» i Finnmark uten å nevne noe om skip i disse kirkene, men for begge disse kirkene er det fortsatt flere år før de får sine kirkeskip. Senere er begge disse blitt deponert hos Tromsø museum. «Lændvigens kirke» er den opprinnelige Lenvik kirke fra 1522. Det ble bygget ny kirke i Lenvik i 1822, delvis med

²¹⁵ Wolff 1941: 18

gjenbruk av materialer fra denne gamle kirken, og så ble denne kirken igjen flyttet til Rossfjordneset i 1885, som Rossfjord kirke.²¹⁶ Mye av interiøret fra Lenvik gamle kirke ble flyttet med.

I 1750 var det altså to skip i kirker i Troms, begge to hang i «Lændvigens kirke», men hva kan være det første kirkeskipet i fylket, er det ett av disse to?

I brev fra Tromsø Museum til Even Johnsrud 2/10-54 er det redegjort for hvilke kirkeskip og antatte kirkeskipsdeler Tromsø Museum har i magasinet sitt på dette tidspunktet.²¹⁷

Korrespondansen viser at museet har ti kirkeskip eller kirkeskipsdeler fra Nord-Norge, hvorav et fra Lenvik gamle kirke. Museet dokumenterer at dette er «et stort krigsskip» bygget i 1716, «innkommet til museet i 1884». Bilder av skipet ble trykket i Tromsø Museums årshäfte nr. 44 (1918), bilde 37, et tremastet marinefartøy, i tråd med andre kirkeskip fra 1700-tallet.

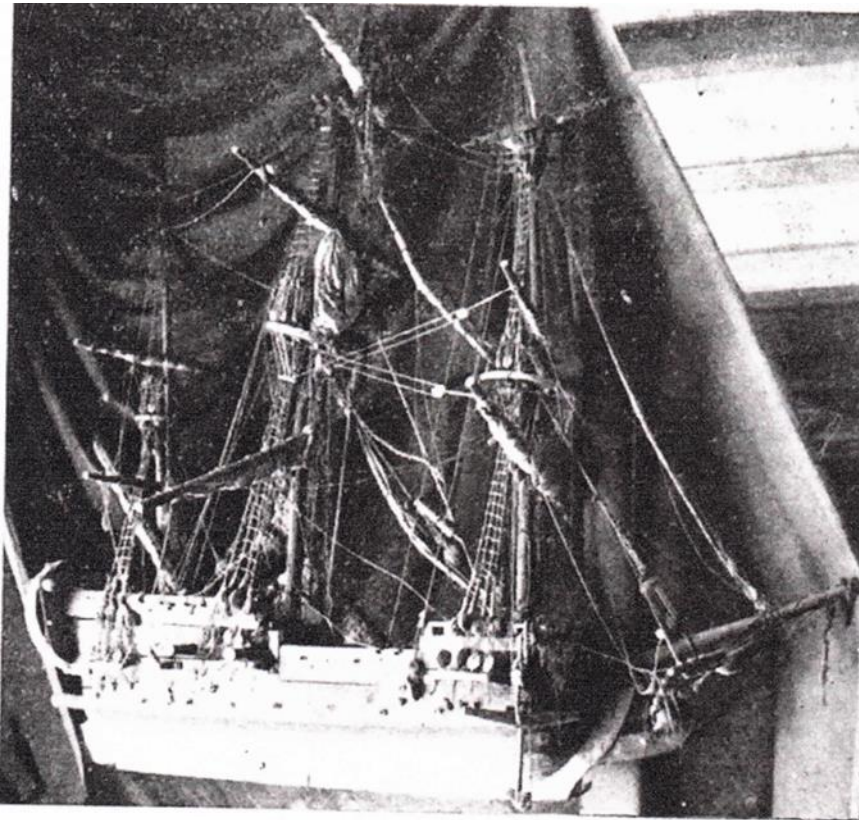


Fig. 1. Skipsmodell fra Lenvik forrige kirke, nu i Tromsø museum.

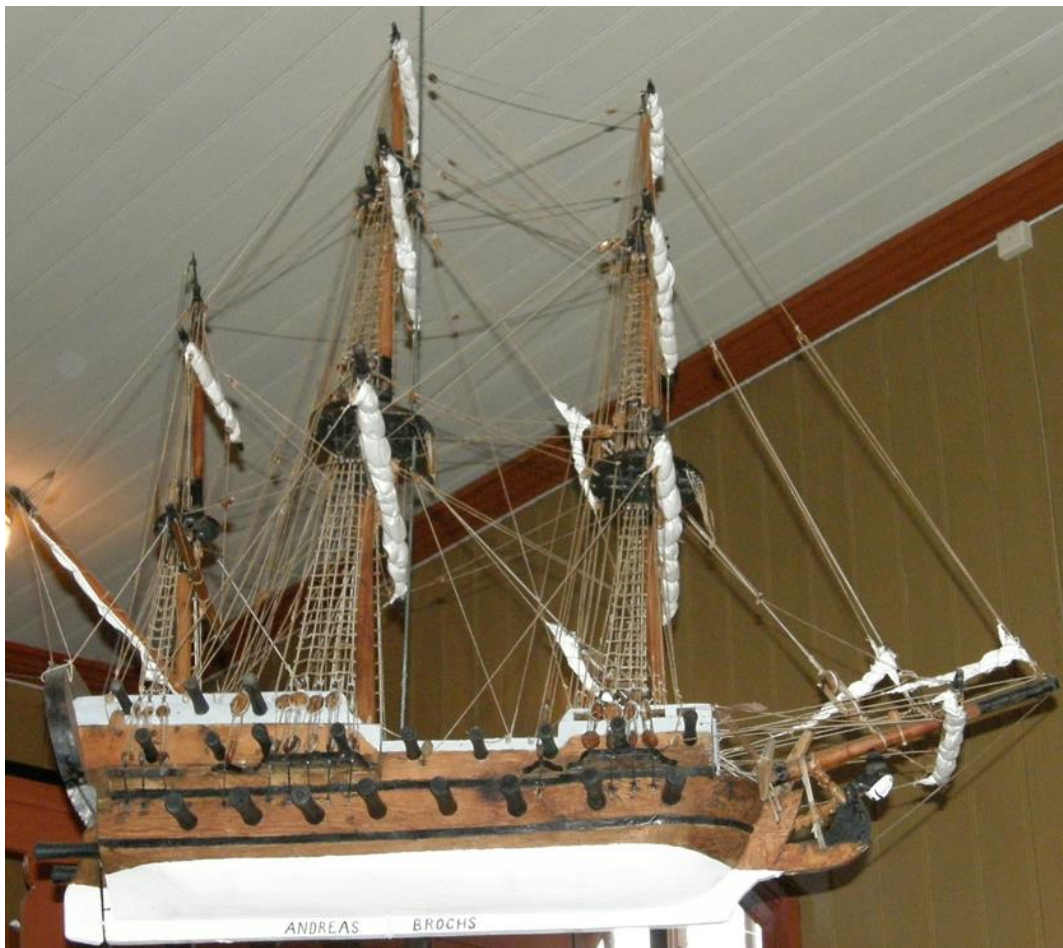
Bilde 34: Kirkeskip fra Lenvik kirke (senere i Rossfjord kirke), i Tromsø Museums årshäfte nr. 44 (1918).

²¹⁶ Kirkebyggdatabasen.

²¹⁷ Kopi av brev fra Tromsø Museum til Even Johnsrud. Utrykt kilde.

Andre kirkeskip som nevnes i brevet fra Tromsø Museum er to tilsvarende skip fra Hammerfest og Hasvik kirker, bygget i henholdsvis 1762 og 1778, det første av disse er «ganske skadd» ifølge museet. Kirkeskipene kom til museet i 1883 og 1889. En slik overføring av kirkeskipene fra kirkene til museene er det samme mønsteret som man ser i resten av Norge, kirkeinteriørene «moderniseres» og kirkeskipene fjernes. Disse to skipene er tidligere vist på henholdsvis bilde 25 og 26.

Kirkeskipet i den opprinnelige Lenvik kirke ble hengt opp i 1716²¹⁸, og kirkeskipet i Rossfjord kirke har samme utforming, påskrift og andre trekk felles med kirkeskipet som i dag henger i Rossfjord kirke. Fotoarkivar Sveinulf Hegstad hos Tromsø Museum - Universitetsmuseet bekrefter i en e-post at det er sannsynlig at det er snakk om samme kirkeskip, og altså et av de to sannsynligvis kjente skip som Nannestad omtalte som «...et par smaa Skibe i kirken» da han besøkte «Lændvigens Kirke» i 1750.



Bilde 35: Rossfjord kirke, tremastet marinefartøy. Foto: Torild Granhaug.

²¹⁸ Kirkebyggdatabasen.

På kirkeskipet i Rossfjord kirke er det påtegninger lengst nede, på det hvite feltet mellom vannlinjen og kjølen. Akter står det «Gud med oss» (på latin), på babord side står det «Solide o gloria 1716», og på kjølen på styrbord side står det «Andreas Brochs».²¹⁹ Nils A. Ytreberg nevner i boken «Nordlandske handelssteder» at «... en Andreas Brochs fra Hamburg...» hadde bosatt seg i distriktet og ga i 1716 «...et kirkeskip (fregattmodell) til Lenvik kirke».²²⁰

Riggen på skipet som er fotografert til Tromsø Museums årshefte er en typisk tidlig 1700-tallsrigg, det mest betegnende er latinerråen på aktermasten. På bildet av skipet fra Kirkebyggdatabasen ser det ut som om denne råen er montert unormalt lavt, eventuelt har løsnet og sunket litt ned. Både typologisk og med påtegningsene, med blant annet Andreas Brochs navn, er det overveiende sannsynlig at skipet som nå henger i Rossfjord kirke er et av de to første kirkeskipene som ble hengt opp i Troms og at dette skjedde i 1716. Om dette skipet virkelig er ett av de samme to skipene som Nannestad så i kirken i 1750 kan være vanskeligere å dokumentere, det er sannsynlig men det kan tross alt være andre ukjente tidlige skip.

Et interessant tilleggsspørsmål er hvordan Andreas Brochs skaffet kirkeskipet. Laget han det selv, fikk han laget det av andre med riktige kunnskaper i Lenvik, fikk han det levert sørfra, eller kanskje er det mest sannsynlig at han hadde det med seg da han kom fra Hamburg? Modellen likner til forveksling de andre kirkeskipene i Tyskland, Holland, Sverige, Danmark og Norge fra denne tiden, og hvor det enda ikke var etablert en lokal tradisjon i Troms. Til sammenlikning vet vi at «Andricken» fra Flostad kirke i Aust-Agder først ble hengt opp etter 1711. Kirkeskipene fra Hammerfest og Hasvik, over 50 år senere, har også klare trekk felles med kirkeskip fra andre steder i Norge og Danmark.

Kirkeskip er tilnærmete modeller av virkeligheten, de skal være autentiske nok til å bli oppfattet som reelle modeller, men de behøver selvfølgelig ikke å være riktige i detaljene. Dette tidlige kirkeskipet har overdimensjonerte og ekstra synlige kanoner, minst førti kanoner totalt, noe som kanskje er en optisk korrigerende. Rigg og skrog virker maritimt riktige, selv om mastene ser ut til å være i høyeste laget. En avsluttende digresjon kan være spørsmålet om hvordan vi tror at menigheten ville reagere når de så et slikt dominerende kirkeskip henge fra taket i kirken? Selv om det var en modell var det tross alt ikke ofte man kunne se slike store

²¹⁹ Kirkebyggdatabasen.

²²⁰ Ytreberg 1941: 272

skip lokalt, dette er nesten hundre år før et skip i tilsvarende størrelse, det engelske linjeskipet HMS «Horatio», deltok i slaget i «Pølsehavna» i Tromsø, i et av Nord-Norges få trefninger under Napoleonskrigene. HMS «Horatio» var et linjeskip i klasse fem, den minste linjeskipklassen i den engelske marine, utstyrt med 38 kanoner.

5.4 Kirkeskipene i Troms - fordeling på opphengingstidspunkter.

Tidspunktene for opphengingen av kirkeskipene kan fortelle noe om hvor aktiv tradisjonen er. Dersom alle kjente kirkeskip ble hengt opp for lang tid siden, eller vi finner en synkende tendens, har vi en statisk utsmykkingstradisjon, men dersom vi ser at det fortsatt henges opp nye kirkeskip, i en konstant eller økende tendens, kan man argumentere for at det er en levende tradisjon.

En oversikt over opphengingstidspunktene for kirkeskipene i Troms er vist i tabellen:

Nr.	Kirke	År	Type
1	Rossfjord kirke	1716	Tremastet marinefartøy
2	Tromsø Museum	1773	Jekt
3	Lyngen kirke	1830	Tremastet marinefartøy
4	Elverhøy kirke	1860	Jekt
5	Malangen kirke	1888	Skonnert
6	Gibostad kapell	1939	Firmastet bark
7	Kåfjord kirke	1954	Nordlandsbåt
8	Lavangen kirke	1960	Nordlandsbåt
9	Ullsfjord kirke	1962	Nordlandsbåt
10	Berg kirke	1969	Marinefartøy, malt i himlingen
11	Fjordgård kapell	1976	Nordlandsbåt
12	Salangen kirke	1981	Nordlandsbåt
13	Jøvik kapell	1985	Nordlandsbåt
14	Hillesøy kirke	1989	Nordlandsbåt
15	Grøtavær kapell	1990	Nordlandsbåt
16	Sandsøy kirke	1994	Nordlandsbåt
17	Husøy kapell	1996	Nordlandsbåt
18	Lenangsøyra kapell (I)	1996	Redningsskøyte
19	Lenangsøyra kapell (II)	1996	Redningsskøyte
20	Rotsund kapell	1999	Nordlandsbåt
21	Sengskroken kirke	2001	Jekt
22	Tovik kirke	2005	Jakt
23	Bjarkøy kirke (I)	2009	Nordlandsbåt
24	Bjarkøy kirke (II)	2009	Jakt
25	Skjervøy kirke	2012	Jakt

Tabell 5: Opphengingstidspunktet for kirkeskip i Troms, sortert på kirke, opphengingsår og type.

Oversikten viser tjuefem sikre opphengingstidspunkter for de førtifem kirkeskipene som er kjent i Troms. For de andre kirkeskipene har det ikke vært mulig å fastsette nøyaktige opphengingsår.

Tabell 5 viser at seks kirkeskip ble hengt opp fra 1990 til 1999, og fem kirkeskip ble hengt opp fra 2000 til 2012, da det siste kjente kirkeskipet i Troms ble hengt opp.

Jeg har tidligere sammenliknet kirkeskipstradisjonen i Troms med den samme tradisjonen i Aust-Agder. I Troms er det rundt 50 % flere innbyggere enn i Aust-Agder, det er omtrent dobbelt så mange potensielle steder for å henge opp kirkeskip i Troms og vi finner knapt dobbelt så mange kirkeskip i fylket som i Aust-Agder. Med dette som bakgrunn kan man sammenlikne utviklingen i tradisjonen i de to fylkene, og i utgangspunktet kunne man anta at det skulle være omtrent dobbelt så mange kirkeskip i Troms også i sammenlikningsperiodene.

Oversikten over opphengingstidspunktene viser at det ble hengt opp fem kirkeskip i Troms i perioden 2000 – 2012, mens det ble hengt opp tre i Aust-Agder. Tilsvarende ble det hengt opp seks kirkeskip i perioden 1990 – 1999 i Troms, mens det bare ble hengt opp ett kirkeskip i det samme tiåret i Aust-Agder. I perioden 1900 – 1999 ble det hengt opp tolv kirkeskip i Aust-Agder, fjorten i Troms, i perioden 1990 – 2015 elleve kirkeskip i Troms og fire i Aust-Agder.

Med bakgrunn i disse tallene vil jeg hevde at vi har en aktiv og levende kirkeskipstradisjon i Troms, men litt forskjellig fra tradisjonen i Aust-Agder. Det første kirkeskipet i Troms ble hengt opp fem år før det tilsvarende i Aust-Agder, men tradisjonen i Troms var svak og lite utviklet de første ca. 200 år, med bare tre «egne» kirkeskip. Tradisjonen skjøt fart etter 2. verdenskrig, og er fortsatt en levende tradisjon.

5.5 Flere typer kirkeskip i Troms – analyse og kommentarer

Det er mange typer kirkeskip i Troms, de forskjellige typene har oftest en lokal forankring, de fleste er skipstyper som er kjente i lokalmiljøet og i menighetene. Ved gjennomgangen av skipstypene kan det også passe å diskutere hvilke årsaker som kan ligge bak valgene av kirkeskip, har enkelte av disse en spesiell betydning i lokalmiljøet?

Lokale kirkeskip er ofte produsert lokalt, det er medlemmer av de respektive menighetene som lager og gir kirkeskipet til menigheten sin. Jeg har gruppert kirkeskipene i Troms i fem grupper, og vil bruke dette som utgangspunkt for en typologisk diskusjon og analyse om hvordan disse gruppene av kirkeskip «hører hjemme» i kirkene i Troms.

De fem kirkeskipstypene vi finner i Troms i dag er:

- Marinefartøyer
- Fiske og fangstfartøyer
- Redningskøyter
- Handelsfartøyer
- Nordlandsbåter

Kirkeskipstradisjonen i Troms er yngre enn den tilsvarende tradisjonen i Sør-Norge. Riktignok har man et tidlig kirkeskip i Rossfjord kirke, mens det nesteldste kirkeskipet i Troms er fra 1830, kirkeskipet i Lyngen kirke. Johnsrud påpekte i 1965 at godt over halvparten av de kjente kirkeskipene på den tiden var hengt opp før 1800. Denne sammenlikningen innebærer at det er en betydelig yngre kirkeskipstradisjon i Troms enn i Sør-Norge, noe som kan forklare det sterkere sivile preget i kirkeskipstradisjonen i vårt fylke. I Aust-Agder, med en eldre kirkeskipstradisjon, er omtrent halvparten av kirkeskipene marinefartøyer, de fleste av disse er hengt opp før 1800, mens i Troms er det bare knappe 10 % av kirkeskipene som er marinefartøyer og bare ett slikt kirkeskip er hengt opp før 1800. Skipene fra Hammerfest, Hasvik og Træna er ikke en del av tradisjonen i Troms, men er deponert hos Tromsø Museum - Universitetsmuseet fra andre fylker.

Den vesentligste delen av kirkeskipene i Troms henges opp etter 1850, og da er kirkeskipstradisjonen i Norge endret til at det er sivile skip som henges opp som kirkeskip. Dette reflekteres i kirkeskipstypene vi finner i kirkene i Troms, det typiske kirkeskipet er her et sivilt skip, med lokal tilknytning. Dette er i utgangspunktet det samme resultatet jeg dokumenterte fra Aust-Agder, men fordi synet er endret på hva et kirkeskip skal være er også de kirkeskipstypene vi finner i Troms andre typer enn det vi fant i Aust-Agder. Det er ikke en endret tradisjon, men en tidsforskjøvet tradisjon, og de aktuelle skipene er andre typer.

Denne tidsforskyvningen gir oss en større bredde i båt- og skipstyper. Dette gjelder både hvilke typer som er i bruk lokalt, og hvilke typer som blir gitt som kirkeskip. Ser man på de sivile skipene som er gitt som kirkeskip i Troms er dette typer som giverne ofte eier eller bruker selv. Ofte er dette Nordlandsbåter og disse utgjør halvparten av kirkeskipsvolumet, mens man i Aust-Agder oftere ser giverne med et institusjonelt preg: er kirkeskipene modeller av et skip de eier selv, eller gis kirkeskipet på vegne av en organisasjon, som et rederi?

Marinefartøyer:

Kirke	År	Merknad
Rossfjord kirke	1705	Tremastet marinefartøy, henger i taket
Lyngen kirke	1830	Tremastet marinefartøy, henger i taket
Mjelde kapell	1961	Tremastet marinefartøy, henger i taket
Berg kirke	1969	Tremastet marinefartøy, malt i himlingen

Tabell 6: Kirkeskipsmodeller av marinefartøyer, sortert på kirke, opphengingsår og plassering.

De tremastete marinefartøyene er prototypen på kirkeskipene, fra det første kirkeskipet som henges opp i Sint-Bavokerk i Holland i 1550. Dette er skipstypen i tradisjonen som sprer seg, det er marinefartøyer som er «statens skip», men den blir etter hvert justert og tilpasset lokale forhold. I Troms har vi tre slike «standardskip», det første, i Rossfjord kirke, er nevnt tidligere, men jeg skal redegjøre for to av de andre tilfellene, og en spesiell variant.

I Mjelde kapell henger et detaljert eksemplar av et kirkeskip, men laget etter 1960, som en typeriktig modell. Av skrog og rigg, blant annet latinerseilet på mesanmasten som vi ser på bilde 36, ser vi at dette er en modell som tidsmessig hører hjemme rundt 1700.



Bilde 36: Mjelde kapell, tremastet marinefartøy. Foto: Torild Granhaug.

I Lyngen kirke henger et kirkeskip fra 1830, et tremastet marinefartøy, rikelig utstyrt med kanoner. Dette er antakelig det nærmeste man kommer et kirkeskip med et visst votivpreg i Troms, historien forteller at kirkeskipet er gitt av en hollandsk sjømann som berget livet etter et forlis ved Lyngstuva. Votivskip er fremmede i en evangelisk-luthersk virkelighet, men kirkeskipet kan godt være gitt av takknemlighet over å ha blitt berget, uten å skape en teologisk utfordring for noen.

I Berg kirke finner vi et helt annet eksempel. Kirken ble vigslet i 1955, og har fått et maleri av et tremastet marinefartøy som kirkeskip malt direkte på himlingen i kirken, bilde 37.²²¹



Bilde 37: Berg kirke. «Tremastet marinefartøy med kanoner», malt i himlingen i kirken. Foto Hallgeir Hansen.

²²¹ Kirkebygdatabasen.

Fiske- og fangstfartøyer:

Kirke	År	Merknad
Balsfjord kirke	Ukjent.	Ishavsskute, henger i taket
Gratangen kirke	Ukjent.	M/K «Nyken», ishavsskute, henger i taket
Kvaløy kirke	Ukjent.	Fiskeskøyte, henger i taket

Tabell 7: Kirkeskipsmodeller av fiske- og fangstfartøyer, sortert på kirke, opphengingsår og type/navn/plassering.

Selfangst har vært en viktig næringsveg for innbyggerne i Balsfjord og Gratangen kommuner, og dette ser vi igjen i valgene av kirkeskip. M/K «Nyken» forliste under en storm i 1939, og kirkeskipet på bilde 38 har samme navn som det virkelige fartøyet. Kirkeskipet skal være gitt til kirken til minne om mannskapet som omkom. Kirkeskipet er typeriktig, med utsiktstønne i masten, og er en blokkmodell.



Bilde 38: Gratangen kirke, modell av ishavsskuten M/K «Nyken». Foto: Torild Granhaug.

Kirker er som oftest bygget med alteret i øst, i en akse øst – vest. Kvaløy kirke ligger nord – sør, men kirkeskipet i Kvaløy kirke, som er en fiskeskøyte og vist på bilde 39, er til gjengjeld hengt opp med baugen mot øst. En lokal tilpasning, kirkeskipet henger «riktig». Modellen er en blokkmodell.



Bilde 39: Kvaløy kirke, modell av fiskeskøyte. Foto: Torild Granhaug.

Redningsskøyter:

Kirke	År	Merknad
Finnkroken kapell	Ukjent.	Redningsskøyte, henger i taket
Lenangøyra kapell (I)	1996.	RS 1 «Colin Archer», henger i taket
Lenangøyra kapell (I)	1996.	RS 66 «Skomvær II», i glassmonter
Mefjordvær kapell (I)	Ukjent.	RS 66 «Skomvær II», henger i taket
Skibotn bedehuskapell	Ukjent.	RS 1 «Colin Archer», henger i taket
Ibestad kirke	Ukjent	Stilisert redningsskøyte, henger i taket

Tabell 8: Kirkeskipsmodeller av redningsskøyter, sortert på kirke, opphengingsår og type/navn/plassering.

Det er vel ikke uventet å finne redningsskøyter som kirkeskip i kirkene i samfunn som lever ved og av havet, men også blant redningsskøyter er det noen som er bedre kjent enn andre. RS 1 «Colin Archer» er prototypen av Colin Archers fartøy for Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning, senere (NSSR).²²² I omtalen av redningsskøyten påstår Norsk Maritimt Museum at dette er det mest kjente og omtalte flytende norske fartøyet. Modellen er brukt som kirkeskip i flere kirker i Norge, og to i Troms, blant annet i Skibotn bedehuskapell, og er vist på bilde 40.



Bilde 40: Skibotn bedehuskapell, modell av RS 1 «Colin Archer». Foto: Torild Granhaug.

²²² Norsk Maritimt Museum.

RS 66 «Skomvær II» er på samme måte en berømt redningsskøyte, med lang fartstid og mange redninger. Typologisk vil jeg påstå at det er en nær sammenheng mellom virkelighetens redningsskøyter og at modeller av de samme skøytene er bukt som kirkeskip for kirker som ligger ved kysten, i værharde strøk.



Bilde 41: Lenangøyra kirke, modell av RS 66 «Skomvær II». Foto: Torild Granhaug.

I Lenangøyra kapell, bilde 41, finner vi en modell av RS 66 «Skomvær II». Det spesielle med dette kirkeskipet er at det er plassert i en glassmonter, det henger ikke i taket, som de fleste andre kirkeskipene. Skipsmodeller i glassmontre, for utstilling i kirkene, er uvanlig i Norge, men en mer etablert praksis i England.

Begge redningsskøytene har vært stasjonert i Nord-Norge, RS 1 «Colin Archer» i Hamningberg ved Vardø, RS 66 «Skomvær II» i Lofoten.

Fraktesfartøyer:

Kirke	År	Merknad
Andørja kirke (II)	Ukjent	Jekt, stilisert; nyere modell, henger i taket
Bjarkøy kirke (II)	2009	Jakt, plassert i glassmonter
Elverhøy kirke	1860	Jekt, henger i taket
Gausvik kirke	Ukjent	Jakt, står på hylle i kirkerommet
Gibostad kapell	1939	Firmastet bark, henger i taket
Lakselvbukt kirke	Ukjent.	Jekt, henger i taket
Malangen kirke	1888	Skonnert, tomastet, henger i taket
Sengskroken kirke	2001	Jekt, henger i taket
Skjervøy kirke	2012	Jakt, henger i taket
Tovik kirke	2005	Jakt, henger i taket
Tromsø Museum	1773	Jekt, henger i taket

Tabell 9: Kirkeskipsmodeller av fraktesfartøyer, sortert på kirke, opphengingsår og type/plassering..

En stor gruppe sivile fartøyer som kirkeskip er fraktesfartøyer av forskjellige typer, og i Troms finner vi tolv slike skip, fordelt på tre typer. I Aust-Agder var alle de sivile skipene store handelsskip, i Troms er det mest mindre skip, og bare ett er helt av samme størrelse som i Aust-Agder. Barken som har vært modell for kirkeskipet som henger i taket i kirken i Gibostad kapell, bilde 42, har neppe vært en hyppig gjest i leia, selv om typen ikke er ukjent i Troms. Det er antakelig også betegnende at en slik skipstype er brukt som kirkeskip nettopp i Gibostad kirke, med leia rett forbi kirken.



Bilde 42: Gibostad kapell, modell av en firmastet bark. Foto: Torild Granhaug.

Nordnorske fraktesfartøyer var hovedsakelig jekter eller jakter, galeaser og noen få skonnerter, mest det første. Jektene var brede og relativt romslige klinkbyggete fraktesfartøyer med tverr hekk, jaktene var kravellbyggete og ofte slankere, og ble bygget enten med tverr eller avrundet hekk, det siste en såkalt krysserhekk.²²³ Galeaser og skonnerter var større. Skipstypene var delvis i bruk samtidig og parallelt, jaktene var i bruk lengst, helt opp til 1920-årene.²²⁴ Etter hvert ble flere av disse også utstyrt med motor, noe som forlenget brukstiden deres. Jeg har ikke funnet noen slike motorjakter som kirkeskip, heller ikke motoriserte jekter i denne rollen.

I Malangen kirke henger en modell av en skonnert, et typisk fraktesfartøy, også for lengre avstander, bilde 43.



Bilde 43: Malangen kirke, modell av en skonnert. Foto: Torild Granhaug.

²²³ Krysserhekk 2009.

²²⁴ Seilskipstyper.

I Sengskroken kirke finner vi en modell av Nordlandsjektet «Varna», et lokalt hjemmehørende fraktesfartøy, bilde 44.



Bilde 44: Sengskroken kirke, modell av Nordlandsjekt.. Foto: Torild Granhaug.

Nordlandsbåter:

Det er mange lokale båttyper langs norskekysten. I Nord-Norge er disse lokale typene samlet under begrepet Nordlandsbåt, en tradisjonell og klinkbygget båttype i forskjellige størrelser og med vertikal stevn og spisse for- og akterender.²²⁵ Båttypen ble hovedsakelig brukt som fiskebåt fra vikingtiden og opp til 1960- og 1970-tallet.

Lengden på nordlandsbåtene er fra omtrent 5,0 m til 15,0 m, og de enkelte typene har forskjellige navn avhengig av hvor mange personer båten var beregnet for og dermed

²²⁵ Nordlandsbåt.

størrelsen på båten. Dette var antall «rom», grovt sett plassen mellom to årepar, altså hvor mange som kunne ro samtidig. Båtene ble bygget over hele Nord-Norge, på mange steder, og derfor er det noen mindre avvik i enkelte av dimensjonene mellom båter med samme navn. Alle nordlandsbåter kan rigges med mast og seil, de minste båttypene har ett seil, et råseil som henger fra en rå, en horisontal bjelke, de største kan også ha et liknende toppseil i tillegg.

Kirke	År	Merknad
Andørja kirke (I)	Ukjent	Fembøring, henger i to tau, forut og akter
Bjarkøy kirke (I)	2009	Fembøring, henger i tre tau
Fjordgård kapell	1976	Åtring, henger i tre tau
Grøtavær kapell	1990	Åtring, to kjettinger og ett tau
Hillesøy kirke	1989	Fembøring, henger i to tau
Husøy kapell	1996	Fembøring, henger i tre tau
Jøvik kapell	1985	Fembøring, henger i ett tau
Kåfjord kirke	1954	Fembøring, henger i to tau
Langvassbukta kapell	Ukjent	Firroring, henger i tre tau
Lavangen kirke	1960	Åtring, henger i ett tau
Lundenes kirke	Ukjent	Fembøring, henger i fire tau
Mefjordvær kapell (II)	Ukjent	Fembøring, henger i tre tau
Oksfjord og Straumfjord kapell	Ukjent	Fembøring, henger i to tau
Rotsund kapell	1999	Fembøring, henger i to kjettinger
Salangen kirke	1981	Fembøring, henger i ett tau
Sandbakken kapell	Ukjent	Tororing, henger i ett tau
Sandsøy kirke	1994	Åtring, henger i to tau
Stonglandet kirke	Ukjent	Fembøring, står på hylle i kirken
Svalbard kirke	Ukjent	Fembøring, henger i to tau
Torsken kirke	Ukjent	Fembøring, henger i tre tau
Ullsfjord kirke	1962	Åtring, henger i to tau

Tabell 10: Kirkeskipsmodeller av Nordlandsbåter, sortert på kirke, opphengingsår og type/plassering.

Nordlandsbåtene ble bygget på lokale verft for lokalt bruk, fortrinnsvis for bruk som fiskebåter. De større modellene ble også brukt for transport over lengre avstander, eller for bruk som fiskebåter på de store fiskeriene. Det største fiskeriet var selvfølgelig Lofotfisket hver vinter og vår, hvor båt og fiskere måtte reise over lange avstander. Fra 1860-årene og utover ble de største båtene, fembøring som den største het og til en viss grad også den neststørste båttypen som ble kalt åtring, utstyrt med et lite hus eller tak akter, kalt løfting.²²⁶

²²⁶ Nordlandsbåt 2018.

En slik større båt er vist på bilde 45, en modell av en fembøring som kirkeskip i Oksfjord og Straumfjord kapell.



Bilde 45: Oksfjord og Straumfjord kapell, modell av fembøring. Foto: Torild Granhaug.

Nesten halvparten av kirkeskipene i Troms er modeller av Nordlandsbåter, tar man med jekter og jakter som også er tradisjonelle og til dels lokalt byggede båter er dette inntrykket enda sterkere. Særlig de mindre Nordlandsbåtene, som originalen til firroringen fra Langvassbukt kapell på bilde 46, ble bygget på små verft av lokale båtbyggere, om ikke «på hvert nes» så i

alle fall en reell lokal produksjon. Kunnskapene og evnene til å bygge modeller av disse som kirkeskip var åpenbart til stede i lokalsamfunnet.



Bilde 46: Langvassbukt kapell, modell av en fjorting, for fire par årer. Foto: Torild Granhaug.

5.6 Lokale kirkeskipstyper preger tradisjonen

Kirkeskipene i Troms er en del av en etablert tradisjon, både de tidlige eksemplarene som er tremastete marinefartøyer, og de senere, som er sivile skip av flere typer. De er en modellpresentasjon av skip og båter som var i bruk tidligere, men vi finner ingen moderne cabin cruisere eller hekktrålere. Dette gir et tradisjonelt preg, på samme måte som annen kirkekunst. Kirkeskipene henger i kirkene, som utsmykking, og målt ved at det fortsatt henges opp kirkeskip er dette betegnende for en levende tradisjon.

På noen måter utmerker likevel tradisjonen seg, og dette er nettopp i den sterke lokale tradisjonen. Redningsskøyter som kirkeskip er et eksempel på et daglig liv som ikke er fremmed for de som lever ved havet, tablået i Mefjordvær er spesielt innholdsrikt, hvor utsmykningen som henger i taket i kapellet er en modell av RS 66 «Skomvær II» som tauer en Nordlandsbåt til land.

Geografisk er det fire områder som viser sterke kirkeskipstradisjoner, nemlig i kirkene på øyene i Sør-Troms, i kirkene langs hovedleia i fylket, i kirkene på yttersiden av Senja og i kirkene på øyene og i fjordene i Nord-Troms. Dette er alt sammen steder hvor Nordlandsbåtene har vært den tradisjonelle og dominerende båttypen i bruk i mange hundre år. Bruken av slike båter har vært nødvendige både for kommunikasjon og næringsaktivitet, og dette ser vi igjen i den store bruken av forskjellige modeller av Nordlandsbåtene som kirkeskip.

6 Kirkeskip som «kunst» eller «utsmykking» over tid

Kirkeskip er kirkeutsmykking, men når er kirkeutsmykking også kunst? Kostnadsterskelen for å lage et kirkeskip er lav, det er mange personer i en menighet som kan lage det. Dette gir oss mange produsenter og mange givere, med forskjellige forutsetninger for å utføre arbeidet. Kirkeskip er også ofte kopier av andre og tilsvarende modeller, det ikonografiske bildet er viktig i tradisjonen.

Et sentralt poeng ved kirkeskipet som henger i taket i kirken er at det skal gi menigheten et inntrykk av et virkelig skip, og gjennom mer enn fire hundre års tradisjon er dette inntrykket forsterket. En gjennomgang av kirkeskipene fram til i dag gir et stadig sterkere preg av nøyaktighet i presentasjonen. Hvor de tidligste modellene bare var en tilnærming til et virkelig skip er kirkeskipene etter hvert blitt stadig mer nøyaktige modeller av riktige skip. Blant slike kirkeskip finner vi også modeller som er kjøpt ferdige eller bygget fra byggesett, en blanding av byggeprosjekter fra et opprinnelig og enkelt utgangspunkt uten noen forutsetninger til et ferdigprodusert industriprodukt. Materialene i et moderne kirkeskip kan like gjerne være plast som treverk og tau, og mange av delene kan være kjøpt ferdige akkurat som selve byggesettet, selv om de er tradisjonelle skipstyper. Dette kan selvfølgelig også ha vært tilfelle for de tidligste kirkeskipene, giveren er slett ikke alltid den som har produsert gaven. Hvor kirkeskipet er et resultat av en samlebåndspesess kan vi fortsatt snakke om kirkeutsmykking, elegante lysestaker i kirken er stadig en kirkeutsmykking selv om de er masseproduserte. Masseproduserte kirkeskip og lysestaker er imidlertid ikke kirkekunst. Slik kan kirkeskip ha sin plass i kunsthistorien som kirkeutsmykking, men bare i ytterst få tilfeller som kirkekunst. Bruken sitter i betrakterens forståelse.

Jeg har sett mange kirkeskip som jeg ville ha vært stolt over å ha bygget selv, den tekniske standarden på noen av disse er fantastisk. Et eksempel på en slik teknisk standardheving er at noen kirkeskipsbyggere har gått så langt at de har laget sin egen reperbane for å produsere tau med riktig utseende til modellen. Økende kvalitet på kirkeskipene er imidlertid bare en teknisk forbedring, selv om utførelsen blir bedre så blir ikke kirkeskipstradisjonen bedre.

Tidligere har jeg vist kirkeskipmalerier på glassvinduer i almueskolen på Hisøy som en form for en uvanlig og annerledes kirkeskipstradisjon. Det finnes også eksempler som kan tolkes som en brobygging mellom en katolsk og en evangelisk-luthersk kirke- eller

votivskipstradisjon, og til dels med et større kunstnerisk preg enn kirkeskipenes utsmykkingspreg. I Trondenes kirke finner vi skipsristinger bak alteret, fra katolsk tid, det finnes også slike ristinger i kirker på Gotland, og vi finner det i flere engelske kirker og herskaphus.²²⁷

I noen få kirker opplever vi at kirkeskipsuttrykket er i en ny form, og jeg skal presentere tre slike tilfeller, henholdsvis fra Eidsvåg, Lura og Nordre Ål kirker. Kirkeskipene i disse kirkene er etter min mening både kirkeutsmykking og kirkekunst, i motsetning til den tradisjonelle kirkeskipstradisjonen, med hovedvekt på kirkeutsmykking.

I Eidsvåg i Åsane, en av Bergens drabantbyer, finner vi en moderne arbeidskirke, tegnet av arkitektene Lund og Slaatto, og vigslet i 1982.²²⁸ Kirkeskipet har en stilisert utforming, som symbol i tråd med en moderne kirke, og er laget av tre og glass, bilde 47.



Bilde 47: Moderne kirkeskip i Eidsvåg kirke, Bergen. Foto fra Kirkebyggdatabasen.

Utformingen er utradisjonell, dette kirkeskipet kan neppe flyte, i alle fall ikke som et skip. Det gir likevel fortsatt et ikonisk inntrykk, på samme måte som et tradisjonelt kirkeskip, det er et skip for menigheten.

I Lura kirke ved Sandnes finner vi også et utradisjonelt kirkeskip, på bilde 48. Lura er en bydel i Sandnes kommune med knappe 9 000 innbyggere, og kirken ble bygget i 1987.

²²⁷ Westerdahl 2013, passim

²²⁸ Kirkebyggdatabasen.



Bilde 48: Lura kirke, kirkeskip i glassmosaikk, laget av Gunnar Torvund. Kirken vigslet i 1987. Foto fra Kirkebyggdatabasen.

Skulptøren Gunnar Torvund har laget kirkeskipene og altertavlene i begge kirkene.²²⁹ Torvunds kirkeskip har et annet formspråk enn de tradisjonelle kirkeskipene vi har sett så langt. Nye kirker i Norge har også et annet formspråk enn kirker bygget for et par generasjoner siden. Kravene til en kirke er endret over tid.

Nordre Ål kirke ble bygget i 1994, og allerede ved byggingen var det planlagt at kirken skulle ha et kirkeskip, og fikk endelig dette på plass i 2010.²³⁰ Dette kirkeskipet er også laget av Gunnar Torvund, jeg har fått dette bildet tilsendt direkte fra kunstneren, gjengitt på bilde 49. Arkitekt og kunstner planla allerede fra starten av hvordan altertavlen og kirkeskipet skulle passe inn i formspråket i kirken, altertavlen ble også laget av Gunnar Torvund. For kirkeskipet var finansieringsutfordringene større, slik at dette først kom på plass i 2010.

Nordre Ål ligger i Lillehammer kommune, ved Mjøsa, og kan neppe kalles en kystkommune. Menighetens langsiktige arbeid over femten år for å få kirkeskipet finansiert og hengt opp er et eksempel på at kirkeskipstradisjonen i Norge ikke bare er knyttet til kystområdene, men at det er en tradisjon med eksempler også i innlandskommunene.

²²⁹ E-postutveksling med Gunnar Torvund 13/5-2018.

²³⁰ Utgaard 2010



Bilde 49: Kirkeskip i Nordre Ål kirke, Lillehammer; laget av Gunnar Torvund. Foto: Kari Utgaard.

Det er bygget og tatt i bruk førtini kirker i Norge siden 2000, og det er registrert kirkeskip i knapt tjue av disse kirkene.²³¹ På bakgrunn av tidligere erfaringer vil jeg påstå at antallet kirker er pålitelig, mens antallet kirkeskip kan være mer usikkert. Det nøyaktige antallet kirkeskip er etter min mening ikke så viktig, sannsynligvis er det noe større enn basen viser. Tallmaterialet bekrefter imidlertid trenden om at noe over 30 % av de nye kirkene i Norge får kirkeskip, men en enkel typologisk gjennomgang av kirkeskipene i Kirkebyggdatabasen, med fokus på kirker bygget etter 2. verdenskrig, viser at kirkeskipene som henges opp fram til i dag nesten utelukkende er tradisjonelle kirkeskip. Vi finner forseggjorte fullriggere, barker, skonnerter, jakter og lokale båter, sjekter og Nordlandsbåter som kirkeskip over hele landet. Dette er det samme resultatet som vi fant tidligere gjennom analysen av nyopphenginger i Aust-Agder og i Troms. Det er kun noen få kirkeskip, som i Eidsvåg, Lura og Nordre Ål kirker, som utpeker seg, og avviker fra de kjente standardtypene. Det ser ut som om menighetene foretrekker tradisjonelle kirkeskip, vi finner få utradisjonelle kirkeskip, selv om det ventelig er noen flere enn disse tre. Det er mulig at vi over tid får to parallelle formspråk for kirkeskip, men foreløpig dominerer den tradisjonelle utformingen sterkt også blant nye kirkeskip.

²³¹ Kirkebyggdatabasen

Den samme situasjonen finner jeg ved en enkel analyse av den største tilgjengelige kirkeskipsbasen, som jeg har vist til tidligere, og som viser kirkeskipstypene i Danmark.²³²

Der er det heller ingen nyskaping eller nydefinering av kirkeskipene som begrep, de er også der tradisjonelle elementer i en kirkeutsmykking. Riktignok er den typologiske analysen jeg har gjort avslutningsmessig både for norske og danske kirkeskip ganske grov, den bygger på fotografiene av de enkelte kirkeskipene som ligger i de to basene og hvor jeg henfører kirkeskipet til én av fire kategorier:

- tremastete marinefartøyer med kanonutrustning
- større sivile seilskip (fullriggere, barker, skonnerter, jekter, jakter, fraktefartøyer)
- mindre sivile skip (fiskefartøyer, fyrskip, sjekter, Nordlandsbåter, vikingskip)
- utradisjonelle og ikonisk pregete kirkeskip.

Den fjerde gruppen ville i så fall inneholde nye kirkeskipstyper som vi ikke har sett før, eller på annen måte skille seg ut fra de mer tradisjonelle kirkeskipstypene. Hverken i Norge eller i Danmark ser vi noe som tyder på en slik endring, tvert imot. I Danmark har jeg ikke klart å finne noen kirkeskip som kan representere en slik kunstnerisk nyutvikling som kirkeskipene fra Eidsvåg, Lura og Nordre Ål kirker. Denne stillstanden i kirkeskipsutviklingen er kanskje både en styrke og en svakhet: de er en viktig kirkeutsmykking og et ikonografisk begrep, men heller ikke mer enn det.

²³² Kirkeskibet.

Liste over bilder:

- Bilde 1: Egyptisk begravelsesbåt. National Maritime Museum, England. Fra Johansen 2005: 8.
- Bilde 2: Mataró-modellen, et tidlig votivskip. Maritime Museum, Rotterdam.
- Bilde 3: Carpaccio: «Apparition of The Martyrs of Mount Ararat». Illustrasjonsbilde fra Independent Great Art Series 2011.
- Bilde 4: Maleri av slaveskipet «La Rochelle» som ex-voto, 1741. Illustrasjonsbilde fra Salvatori 2001: 5.
- Bilde 5: Votivskip fra Chapelle Notre-Dame du Yaudet. Foto: Spendau 2013.
- Bilde 6: Klink- og kravellbygging.
- Bilde 7: Blokkmodell av et 70-kanoners linjeskip fra 1740. Illustrasjonsbilde fra Lavery 2014: 54.
- Bilde 8: Detaljert spantebygget modell av et 80-kanoners linjeskip fra 1706. Illustrasjonsbilde fra Lavery 2014: 45.
- Bilde 9: Illustrasjonsbilde av en linjetegning, fregatt fra 1800-tallet. Illustrasjonsbilde fra Lavery 2012: 146.
- Bilde 10: Seilføring og rigg anno 1692. Illustrasjonsbilde fra Lavery 2003: 72.
- Bilde 11: Seilføring og rigg anno 1800. Illustrasjonsbilde fra Lavery 2003: 75.
- Bilde 12: Kirkeskip fra Herad kirke. Foto fra Kirkebyggdatabasen.
- Bilde 13: «Jona i hvalfiskens buk», Gimmestad Gamle kirke. Foto: Frode Inge Helland.
- Bilde 14: «Jona i hvalfiskens buk», Gimmestad Gamle kirke, en detalj. Foto: Frode Inge Helland.
- Bilde 15: Kart over Nord-Europa, omtrentlig antall kirkeskip i hvert enkelt land. Design og produksjon Ivar Vik.
- Bilde 16: HMS «Vigilant», engelsk tolloppsenskysser som kirkeskip. Illustrasjonsbilde fra Harley 1995: 64.

- Bilde 17: Linjeskipet "Dannebrog" fra 1780, utrustet med 100 kanoner, kirkeskip i Thyborøn kirke. Foto fra Kirkeskibet.
- Bilde 18: Dansk fiskebåt som kirkeskip i Thyborøn kirke. Foto fra Kirkeskibet.
- Bilde 19: Norges første kirkeskip, fra Mariakirken i Bergen. Foto fra Kirkebyggdatabasen.
- Bilde 20: Kirkeinteriør i rokokko, Maihaugen, Garmo stavkirke. Foto fra Kirkebyggdatabasen.
- Bilde 21: Et stort restaureringsarbeid. Delene av et kirkeskip fra Knutby kyrka. Foto fra DigitaltMuseum.
- Bilde 22: Hollandsk kirkeskip, 1700-tallet, henger i Feda kirke. Foto fra Kirkebyggdatabasen.
- Bilde 23: Kirkeskip fra Gamle Glemmen kirke fra 1707. Kanoner og riggen er sterkt optisk korrigeret. Foto fra Kirkebyggdatabasen.
- Bilde 24: Kirkeinteriør og kirkeskip, Beiarn kirke, Nordland, anslått fra ca. 1750. Foto fra Kirkebyggdatabasen.
- Bilde 25: Kirkeskip fra Hammerfest kirke, 1762. Foto: Mari Karlstad. Tromsø Museum – Universitetsmuseet.
- Bilde 26: Kirkeskip fra Hasvik kirke, 1778. Foto: Mari Karlstad. Tromsø Museum – Universitetsmuseet.
- Bilde 27: Jekt fra Træna som kirkeskip opprinnelig i Træna kirke, nå i kirkekunstsamlingen i Tromsø Museum – Universitetsmuseet. Foto: Mari Karlstad. Tromsø Museum – Universitetsmuseet.
- Bilde 28: S/S «Marie» av Fredrikstad, Fredrikstad Domkirke. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 29: S/S «Himalaya» fra Hisøy kirke, hengt opp 1862. Det er ett av to kjente kirkeskip med norsk-svensk unionsflagg i Norge. Foto: Torild Granhaug.

- Bilde 30: Moderne skip kan også være kirkeskip. Dette er fra Teie kirke. M/T «Superior», rederiet er Reidar Rød & Co, Tønsberg, montert i glassmonter. En sjelden kirkeskipsløsning i Norge, men ikke uvanlig i England. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 31: Skipsmaleri på vindu, kirkeskipstradisjon, Trommestad, Hisøy. Foto: Thor Røssaak.
- Bilde 32: Skipsmaleri på vindu, kirkeskipstradisjon, Trommestad, Hisøy. Foto: Thor Røssaak.
- Bilde 33: Kart over Troms med kjente kirkeskip inntegnet. Design og produksjon: Ivar Vik.
- Bilde 34: Kirkeskip fra Lenvik kirke (senere i Rossfjord kirke), i Tromsø Museums årsshefte nr. 44 (1918).
- Bilde 35: Rossfjord kirke, tremastet marinefartøy. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 36: Mjelde kapell, tremastet marinefartøy. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 37: Berg kirke. «Tremastet marinefartøy med kanoner», malt i himlingen i kirken. Foto Hallgeir Hansen.
- Bilde 38: Gratangen kirke, modell av ishavsskuten M/K «Nyken». Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 39: Kvaløy kirke, modell av fiskeskøyte. Foto: Torild Granhaug..
- Bilde 40: Skibotn bedehuskapell, modell av RS 1 «Colin Archer». Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 41: Lenangsøyra kirke, modell av RS 66 «Skomvær II». Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 42: Gibostad kapell, modell av en firmastet bark. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 43: Malangen kirke, modell av skonnert. Foto: Torild Granhaug.

- Bilde 44: Sengskroken kirke, modell av Nordlandsjekt. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 45: Oksfjord og Straumfjord kapell, modell av fembøring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 46: Langvassbukt kapell, modell av en firroring, for fire par årer. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 47: Moderne kirkeskip i Eidsvåg kirke, Bergen. Foto fra Kirkebyggdatabasen.
- Bilde 48: Lura kirke, kirkeskip i glassmosaikk, laget av Gunnar Torvund. Kirken vigslet i 1987. Foto fra Kirkebyggdatabasen.
- Bilde 49: Kirkeskip i Nordre Ål kirke, Lillehammer; laget av Gunnar Torvund. Foto: Kari Utgaard.

Liste over tabeller:

- Tabell 1: Opphengingsår for kirkeskip i Aust-Agder.
- Tabell 2: Tapte kirkeskip i Aust-Agder.
- Tabell 3: Opphengte kirkeskip i Aust-Agder, sortert på kirker, tidspunkt, navn og skipstype.
- Tabell 4: Oversikt over kirkeskip i Troms, ordnet alfabetisk.
- Tabell 5: Opphengingstidspunktet for kirkeskip i Troms, sortert på kirke, opphengingsår og type.
- Tabell 6: Kirkeskipsmodeller av marinefartøyer, sortert på kirke, opphengingsår og plassering.
- Tabell 7: Kirkeskipsmodeller av fiske- og fangstfartøyer, sortert på kirke, opphengingsår og type/navn/plassering..
- Tabell 8: Kirkeskipsmodeller av redningsskøyter, sortert på kirke, opphengingsår og navn/type/plassering.
- Tabell 9: Kirkeskipsmodeller av fraktefartøyer, sortert på kirke, opphengingsår og type/plassering.
- Tabell 10: Kirkeskipsmodeller av Nordlandsbåter, sortert på kirke, opphengingsår og type/plassering.

Referanseliste

Bøker og artikler:

- Adams, J. (2013). *A Maritime Archeology of Ships*. Oxford and Oakville: Oxford Books.
- Berg, J. (1969a). *Votivskepp I, inventeringen*. Stockholm: Statens Sjøhistoriska Museum.
- Berg, J. (1969b). *Votivskepp II, utredningen*. Stockholm: Statens Sjøhistoriska Museum.
- Black, J. (1996). *Warfare. Renaissance to Revolution, 1492 – 1792*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bjerg, H. C. & Erichsen, J. (1980). *Danske orlogsskibe 1690 – 1860*. København: Lademann Forlagsaktieselskab.
- Brandi, C. (2005). *Theory of Restauration*. Roma: Nardini Editore.
- Carbou, E. (2000). *Les ex-voto marins en Europe*. Hentet 12/2-2018 kl. 1730 fra <http://www.atan.chez.tiscali.fr/publications/>
- Danbolt, G. (2006). *Norsk kunsthistorie*. Oslo: Det norske samlaget.
- Frimannslund, B. (1944). *Votivskipene i kirkene på Vestlandet*. Bergen; særtrykk av Bergens Sjøfartsmuseums årshäfte.
- Greiling, M. (2015). Sacred vessels: British church ship models. *International Journal of Maritime History*, 27(4), 793-797.
- Harley, B. (1994). *Church Ships. A Handbook of Votive and Commemorative Models*. Norwich: The Canterbury Press.
- Hassløf, O. (1979). Skeppsbygnadskonstens teknologi. I Nordisk maritimhistorisk Arbejdsgruppe, ved Hassløf, O., Henningsen, H. og Christensen, A. E. (red.). *Sømand, fisker, Skib og Værft. Introduktion til Maritim Etnologi (28-73)*. København: Roskilde og Bagger.
- Henningsen, H. (1950). *Kirkeskibe og kirkeskibsfester, Søhistoriske skrifter III*. København: Høst og Søns forlag.

- Hustad, D. (2017, 12. mai). Statsvald nyttar. *Dag og Tid*, s. 32-33.
- Jenkins, S. (2011). *A short history of England*. London: Profile Books Ltd.
- Johansen, Ø. (2005). *Kirkeskip i Norge – Aust-Agder*. Eydehavn: Filadelfiamenigheten.
- Johnsrud, E. H. (1996). *Norske kirkeskip*. Oslo: særtrykk av Norsk Sjøfartsmuseums Årsberetning 1995.
- Johnsrud, E. H. (1961). *Efterreformatoriske kirkeskip i Norge*. Oslo: Meddelelser fra Kunsthistorisk forening Oslo B. 2, 3 (1961 nr. 2).
- Kromann, J. (1993). *Skibsmodeller i danske kirker*. Hentet 12/3-2018 kl. 1400 fra: <https://bibliotek.kk.dk/ting/object/870971-tsart%3A82754164>
- Larsen, F. B. (1992). *Symbolleksikon*. Oslo; J. W. Cappelens Forlag A/S.
- Lavery, B. (2003). *The ship of the Line, Vol. II*. London: Conway Maritime Press.
- Lavery, B. (2012). *SKIP. 5000 ÅR med maritimt eventyr*. Oslo: Pegasus forlag A/S.
- Lavery, B. (2014). *The Ship of the Line. A History of Ship Models*. Barnsley: Seaforth Publishing.
- Luthen, E. (1991). En eldgammel skikk – fremdeles i live. *Kysten. Tidsskrift for forbund for bevaring og bruk av eldre fartøyer og kystmiljø*, 1991 (3), 6 – 11.
- Nilson, A. (1980). *Kyrkskeppen berättar om Sjöfart och Historia på Öland*. Stockholm: LTs förlag.
- van der Poel; J. M. G. (1985). Scheepjes in Kerken. *Rijksmuseum, Stichting Het Catharijneconvent, Utrecht*, 1985. 1-8.
- Roach, A. (2008). Model Boats in the Context of Maritime History and Archeology. *The International Journal of Nautical Archeology* 37(2), 313-334.
- Salvatori, M. R. (2001). Understanding Ex Votos. I John Trimbur (ed.), *Popular Literacy: Stories in Cultural Practises and Poetics*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.

Schaffer, S. (2004). Fish and Ships: Models in the Age of Reason. I S. de Chadarevian og N. Hopwood (eds.), *Models – The Third Dimension of Science* (71-105). Stanford: Stanford University Press.

Steen, G. W. (1958). *Yrkeslære for skipsbyggere*. Oslo: Yrkesopplæringsrådet for håndverk og industri.

Steusloff, W. (1983). Das Ebersdorfer Koggenmodell von 1400: ein Beitrag zum nordeuropäischen Schiffbau des späten Mittelalters. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 1983(6), 189-208. Hentet fra <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-54145-9>

Strand, S. (1981). *Votiv- og prydnadsskepp på Gotland*. Burgsvik: Hanse Production AB.

Ursin, J. (1949). *Kristne symboler. En håndbok*. Oslo: Land og kirke.

Westerdahl, C. (2013). Medieval Carved Ship Images Found in Nordic Churches: the poor man's votive ships? *International Journal of Nautical Archeology*, 42, (2), 337 – 347. Hentet 17. mars 2018 fra: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1095-9270.12010>

Wolff, J. U. (1942). *Biskop i Trondhjem dr. Fr. Nannestads optegnelser i hans almanakk av 1750 om kirker i Nord-Norge med noter og anmerkninger*. Tromsø: Tromsø Museums årshæfter, kulturhistorisk avd. nr. 4, Vol. 54 (1931).

Ytreberg, N. A. (1941). *Nordlandske handelssteder*. Oslo: F. Bruns bokhandels forlag.

Aanby, A. T. (2012). *Skipsbyggmesterens tid. Skipsbygging i Vikkilen 1750-1920*. Oslo: KA-forlag.

Nettsider:

- Anglican church (2018). Hentet 27/4-2018 kl. 2100 fra:
<http://www.anglicancommunion.org/>
- Apostolisk suksesjon (2009). I *Store norske leksikon*. Hentet 27/4-2018 kl. 2110 fra:
https://snl.no/apostolisk_suksesjon
- Danske Folkekirke. Hentet 27/4-2018 kl. 2120 fra:
<https://www.folkekirken.dk/>
- DigitaltMuseum. Votivskepp i Knutby kyrka. Hentet 6/5-2018 kl. 1745 fra:
<https://digitaltmuseum.se/search/?q=votivskepp+i+knutby+kyrka>
- Eisenacherregulativet (1861). Hentet 5/3-2018 kl. 2000 fra:
http://kunsthistorie.com/fagwiki/Eisenacher_regulativet
- Elstad, H. (2014). Nord Hålogaland Bispedømme. I *Store norske leksikon*. Hentet 31/3-2018 kl. 1500 fra https://snl.no/Nord-H%C3%A5logaland_bisped%C3%B8mme
- Elstad, H. (2018). Nidaros Bispedømme. I *Store norske leksikon*. Hentet 20/4-2018 kl. 2100 fra:
https://snl.no/Nidaros_bisped%C3%B8mme.
- Goplen, Å. (2017). Peter Den Store. I *Store norske leksikon*. Hentet 13/3-2018 kl. 1400 fra: https://snl.no/Peter_den_store.
- Gøssing, P. (2018). Thyborøn Kirke. I *Den Store Danske*. København: Gyldendal. Hentet 22/3-2018 kl. 1200 fra:
<http://denstoredanske.dk/index.php?sideId=219077>
- Hansaforbundet (2018). I *Store norske leksikon*. Hentet 19/3-2018 kl. 1200 fra:
<https://snl.no/Hansaforbundet>.

- Independent Great Art Series (2011). Hentet 20/4-2018 kl. 1200 fra: <https://www.independent.co.uk/arts-entertainment/art/great-works/carpaccio-vittore-the-apparition-of-the-ten-thousand-martyrs-c1515-744399.html>
- Jekt (2013). I *Store norske leksikon*. Hentet 2/5-2018 kl. 1800 fra: <https://snl.no/jekt>.
- Jona. Hentet 27/4-2018 kl. 1500 fra: https://www.bibel.no/InnholdTilblivelse/Bibelens_innhold/Bibelsk-persongalleri/Jona
- Kirkebyggdatabasen. KAs opplysningsbase om kirker og inventar: www.kirkebyggdatabasen.no . Bruk av basen forutsetter at man har fått brukernavn og har opprettet passord.
- Kirkeskipet. (1993). Hentet 27/4-2018 kl. 1400 fra: <http://www.kirkeskipet.dk>
- Kirkeskibsindustri. (2017). Hentet 27/4-2018 kl. 1430 fra: <https://www.kristeligt-dagblad.dk/kirke-tro/kirkeskibe-til-foraeringspris>
- Kirkeskip i Bohuslän. (2010). Hentet 27/4-2018 kl. 1400 fra: <http://www.bohuslaningen.se/nyheter/uddevalla/nyaskepp-i-v%C3%A4stkustens-kyrkor-1.2660602>
- Kirkeskip fra Knutby kyrka. Hentet 27/4-2018 kl. 1500 fra: <https://digitalmuseum.se/011023934429/votivskepp>
- Krysserhekk (2009). I *Store norske leksikon*. Hentet 7/4-2018 kl. 1815 fra: <https://snl.no/krysserhekk>.
- Københavns Universitets historie. Hentet 21/4-2018 kl. 1545 fra: <http://universitetshistorie.ku.dk/overblik/1479-1788/reformationen/>
- «Maria Christina» (2018). Hentet 27/4-2018 kl. 1550 fra: <http://www.stmikael.ee/index.php/sv/historia/53-mariachristina>

- Maritime Museum, Rotterdam. Hentet 13/2-2018 kl. 2100 fra:
<http://www.iemed.org/dossiers-en/dossiers-iemed/accio-cultural/mediterraneum-1/documentacio/anau.pdf>
- Moderne fiskebåt. (2011). Hentet 12/3- 2018 kl. 0945 fra:
<https://www.kristendom.dk/indf%C3%B8ring/kirkeskibet-symbol-et-p%C3%A5-rejsen-fra-jorden-til-himlen>
- Norsk Maritimt Museum. Hentet 2/5-2018 kl. 1815 fra: <https://marmuseum.no/rs1-colin-archer>
- Nordlandsbåt (2018). Eldjarn, G. Nordlandsbåt. I *Store norske leksikon*. Hentet 6/5-2018 kl. 1800 fra:
<https://snl.no/nordlandsb%C3%A5t>.
- Orning, H. J. (2015). Norgeshistorie.no. «Svartedauden». Hentet 2/5-2018 kl. 1845 fra:
<https://www.norgeshistorie.no/senmiddelalder/mennesker/1001-pesten-kommer.html>.
- Rian, Ø. (2015). Norgeshistorie.no. «Det danske adelsveldet i Norge 1536–1660». Hentet 2/5-2018 kl. 1300 fra:
<https://www.norgeshistorie.no/kirkestat/artikler/1117-det-danske-adelsveldet-i-norge1536-1600.html>.
- Sandstrøm, B. (2006 – 2009). Reformationen møder folket - Peder Palladius i *Dansk litteraturs historie*, Mortensen og Schack (red.), 2006-09, Gyldendal. Hentet 12/1-2018 kl. 1815 fra:
<http://denstoredanske.dk/index.php?sideId=476463>
- Sannerud, S. (2002). *Hvordan lese en konstruksjonstegning*. Hentet 21/4-2018 kl. 1550 fra:
<https://maritimmodellklubb.wordpress.com/artikler-om-modellbygging/hvordan-lese-en-konstruksjonstegning/>
- Seilskiptyper (2009). Brudevoll, B. A. I *Store norske leksikon*. Hentet 27/4-2018 kl. 1230 fra: <https://snl.no/seilskip>

- Statskirke (2015). Christian III's forordning innebar en statskirke under kongen. I *Norgeshistorie.no*. Hentet 3/5-2018 kl. 1115 fra: <http://www.norgeshistorie.no/kirkestat/religion-og-verdensbilder/1110-reformasjon-og-statskirke.html>
- Svenska Kyrkan. Hentet 27/2-2018 kl. 1400 fra: <https://www.svenskakyrkan.se/statistik>
- Sørensen, G. (2014). *Gunnar Torvund*. I *Norsk kunstnerleksikon*. Hentet 2/5-2018 kl. 1500 fra: https://nkl.snl.no/Gunnar_Torvund.
- Unionsmerket (2017). I *Store norske leksikon*. Hentet 20/4-2018 kl. 1300 fra: <https://snl.no/unionsmerket>.
- Utgaard, K. (2010). Investerer 150 000 i kirkekunst. I *Gudbrandsdølen, Dagingen*. Hentet 14/5-2018 kl. 1645 fra: <https://www.gd.no/kultur/investerer-150-000-i-kirkekunst/s/1-934610-5396952>
- Wisting, T. (2016). I *Store norske leksikon*. Hentet 13/3-2018 kl. 1200 fra: https://snl.no/Vasa_-_skip

Utrykt kilde:

Brev av 2/10-54 fra Tromsø Museum til Even Hebbe Johnsrud om kirkeskip og kirkeskipsdeler i Tromsø Museums samlinger. Kopi hos forfatteren, original i Tromsø Museums arkiv, arkivinformasjon: 241/54.

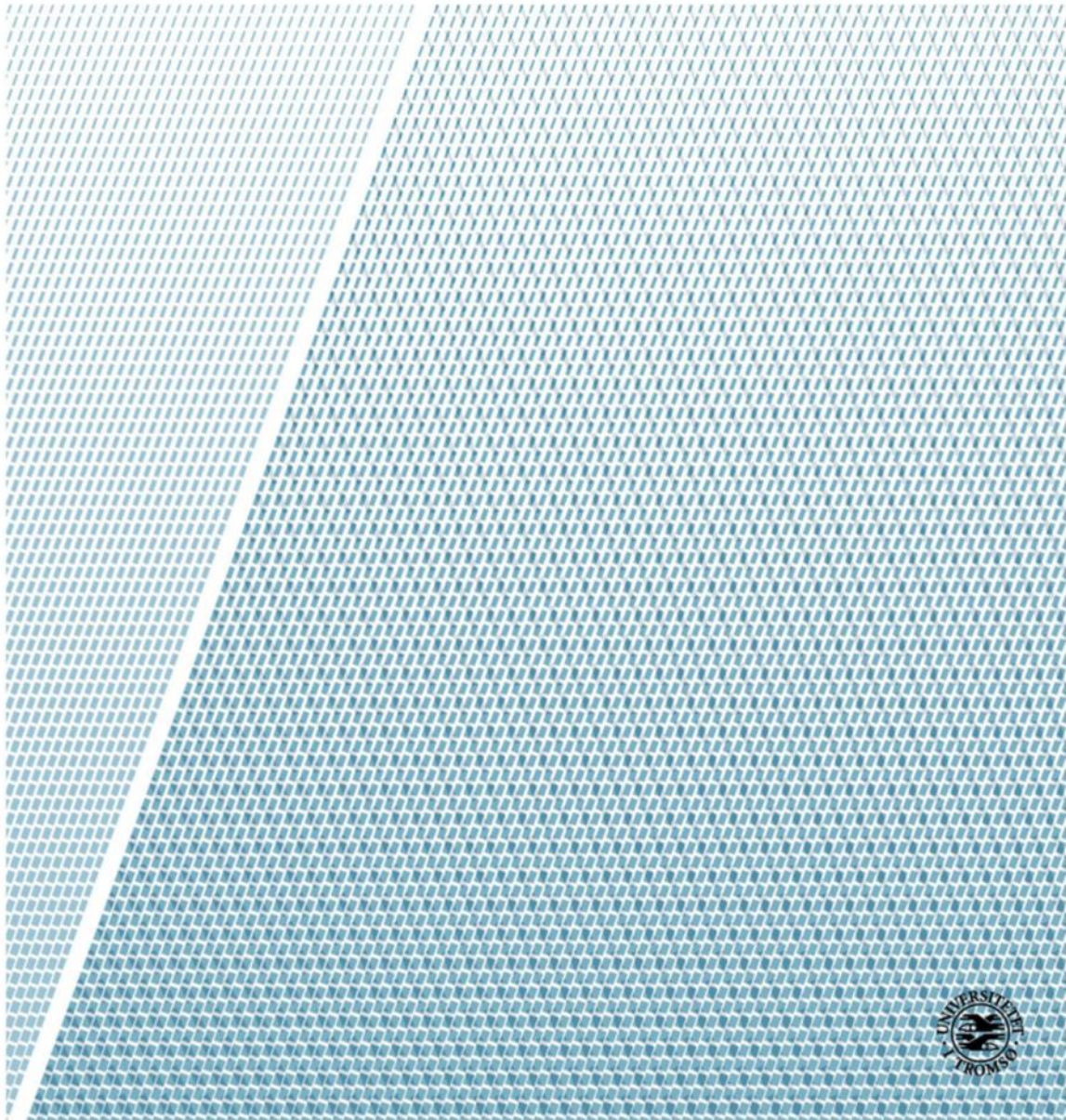
Vedlegg 1: Katalog over kjente kirkeskip i Troms

Katalogen følger fra neste side.

Katalog over kjente kirkeskip i Troms

Vedlegg til masteroppgave i
Kunsthistorie mai 2018.

Ivar Vik



Forord til katalogen

I Troms er det nå førtifem kjente kirkeskip, mange flere enn jeg trodde da jeg begynte å skrive denne masteroppgaven. Bredden i kirkeskipstyper er stor, selv om nordlandsbåter i forskjellige størrelser utgjør brorparten av kirkeskipene.

Mange av kirkeskipene er uhyre forseggjorte, en verdifull kirkeutsmykking. Det foreligger på den annen side ingen samlet oversikt over disse. For å kunne yte de enkelte kirkeskipene rettferdighet, ved at de gjøres synlige, har jeg laget en katalog over de kjente kirkeskipene i Troms, som et vedlegg til masteroppgaven min i kunsthistorie.

Mye av fortellingen om kirkeskipene ligger i bildene av de samme modellene. Det er mange som har hjulpet meg med bilder av kirkeskipene, men jeg vil rette en spesiell takk til Torild Granhaug som har lagt ned et stort arbeid i å fotografere kirkeskip over store deler av landet. Jeg har fått lov til å bruke mange av bildene hennes i katalogen, det er en ren gullgruve.

Det henges fortsatt opp kirkeskip i kirker, både i gamle og nye kirker. Dette er en kirkeutsmykkingstradisjon som stadig er levende.

God lesing!

Ivar Vik

Tromsø, mai 2018.


Kart over kirkeskipenes plassering i Troms





Bilde 1: Kart over Troms som viser kirkeskipenes plassering. Design og produksjon: Ivar Vik.

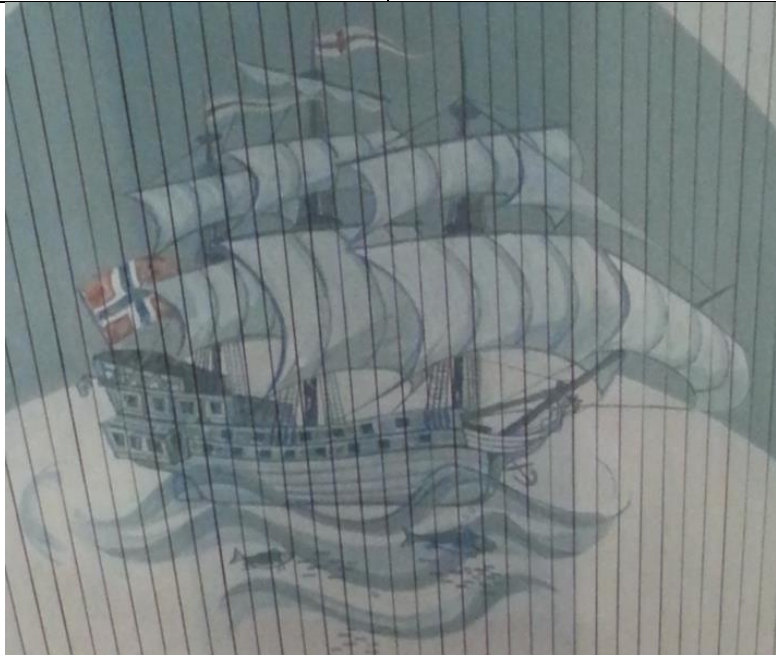
Tabellen på side 7 viser hvor de enkelte kirkeskipene er plassert, og hvilke kirkeskipstyper det er i de enkelte kirkene.


Nr.	Kirke	Type
1	Andørja kirke (I)	Nordlandsbåt
2	Andørja kirke (II)	Fraktefartøy
3	Balsfjord kirke	Fiske- og fangstfartøy
4	Berg kirke	Marinefartøy
5	Bjarkøy kirke (I)	Nordlandsbåt
6	Bjarkøy kirke (II)	Fraktefartøy
7	Elverhøy kirke	Fraktefartøy
8	Finnkroken kapell	Redningsस्कøyte
9	Fjordgård kapell	Nordlandsbåt
10	Gausvik kirke	Fraktefartøy
11	Gibostad kapell	Fraktefartøy
12	Gratangen kirke	Fiske- og fangstfartøy
13	Grøtavær kapell	Nordlandsbåt
14	Hillesøy kirke	Nordlandsbåt
15	Husøy kapell	Nordlandsbåt
16	Ibestad kirke	Fraktefartøy
17	Jøvik kapell	Nordlandsbåt
18	Kvaløy kirke	Fiske- og fangstfartøy
19	Kåfjord kirke	Nordlandsbåt
20	Lakselvbukt kirke	Fraktefartøy
21	Langvassbukt kapell	Nordlandsbåt
22	Lavangen kirke	Nordlandsbåt
23	Lenangsøyra kapell (I)	Redningsस्कøyte
24	Lenangsøyra kapell (II)	Redningsस्कøyte
25	Lundenes kirke	Nordlandsbåt
26	Lyngen kirke	Marinefartøy
27	Malangen kirke	Fraktefartøy
28	Mefjordvær kapell (I)	Redningsस्कøyte
29	Mefjordvær kapell (II)	Nordlandsbåt
30	Mjelde menighetshus	Marinefartøy
31	Oksfjord og Straumfjord kapell	Nordlandsbåt
32	Rossfjord kirke	Marinefartøy
33	Rotsund kapell	Nordlandsbåt
34	Salangen kirke	Nordlandsbåt
35	Sandbakken kapell	Nordlandsbåt
36	Sandsøy kirke	Nordlandsbåt
37	Sengskroken kirke	Fraktefartøy
38	Skibotn bedehuskapell	Redningsस्कøyte
39	Skjervøy kirke	Fraktefartøy
40	Stonglandet kirke	Nordlandsbåt
41	Svalbard kirke	Nordlandsbåt
42	Torsken kirke	Nordlandsbåt
43	Tovik kirke	Fraktefartøy
44	Tromsø museum	Fraktefartøy
45	Ullsfjord kirke	Nordlandsbåt


Nr. 1	Andørja kirke – Nordlandsbåt.	
Prosti/Sokn	Trondenes/Andørja.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1914/Lorentsen og S. Kristensen.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; lafteverk; panelt.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i to tau, tau forut og akter.
	Beskrivelse	Fembøring med full seilføring av barkete seil.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer	Ett av to kirkeskip i Andørja kirke.	


Nr. 2	Andørja kirke – stilisert jekt.	
Prosti/Sokn	Trondenes/Andørja.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1914/Lorentsen og S. Kristensen.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; lafteverk; panelt.
Kirkeskipet	Type	Fraktesfartøy.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Står på hylle i kirkerommet.
	Beskrivelse	Stilisert jekt.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer	Ett av to kirkeskip i Andørja kirke.	


Nr. 3	Balsfjord kirke – fiske- og fangstfartøy.	
Prosti/Sokn	Indre Troms/Balsfjord.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1856/Christian Henrik Grosch.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; lafteverk, panelt.
Kirkeskipet	Type	Fiske- og fangstfartøy.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i tre tau; et forut og to midtskips.
	Beskrivelse	Modell av en kombinert ishavsskute og fiskebåt. Spantebygget modell.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer	Balsfjord kommune var en av de viktigste kommunene i Troms for selfangst.	


Nr. 4	Berg kirke – tremastet marinefartøy malt i himlingen.	
Prost/Sokn	Senja/Berg.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1955/Hans Magnus.
	Kirketype/materiale	Langplan/mur; armert betong.
Kirkeskipet	Type	Tremastet marinefartøy.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Magne Hamstein.
	Presentasjon	Malt direkte på himlingen
	Beskrivelse	Tremastet bevæpnet marinefartøy, kirkeskipet er malt direkte på himlingen.
Bilde	 <p>Foto: Hallgeir Hansen.</p>	
Kommentarer	Den tekniske løsningen ved å male et kirkeskip direkte på himlingen i kirken kan delvis sammenliknes med ristinger av skipsbilder direkte på kirkeveggene.	


Nr. 5	Bjarkøy kirke – fembøring.	
Prosti/Sokn	Trondenes/Bjarkøy og Sandsøy.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1766, flyttet og gjenoppbygget 1886 (kopi)/ Ukjent/Ole Olsen Scheistrøen.
	Kirketype/materiale	Korsplan/tre; lafteverk; panelt utvendig.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsjekt.
	Opphengt	2009
	Produsent	Evald Hansen.
	Presentasjon	Henger i taket i tre tau.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer	Ett av to kirkeskip i Bjarkøy kirke.	


Nr. 6	Bjarkøy kirke – jakt.	
Prosti/Sokn	Trondenes/Bjarkøy og Sandsøy	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1766, flyttet og gjenoppbygget 1886 (kopi)/ Ukjent/Ole Olsen Scheistrøen
	Kirketype/materiale	Korsplan/tre; lafteverk; panelt utvendig.
Kirkeskipet	Type	Fraktesfartøy.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Lorentz Kristian Heløe.
	Presentasjon	Står i glassmonter i kirken.
	Beskrivelse	Jakt med full seilføring, baugspryd og gaffelrigg. Spantebygget modell.
Bilde	 <p>Foto: Torild Granhaug.</p>	
Kommentarer	Ett av to kirkeskip i Bjarkøy kirke.	


Nr. 7	Elverhøy kirke – Nordlandsjekt.	
Prosti/Sokn	Tromsø Domprosti/Elverhøy.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1803. Flyttet to ganger, 1863 og 1975/ukjent.
	Kirketype/materiale	Korsplan/tre; lafteverk; panelt.
Kirkeskipet	Type	Fraktesfartøy.
	Opphengt	1860
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i et tau.
	Beskrivelse	Nordlandsjekt med full seilføring. Blokkmodell.
Bilde		
	Foto: Ivar Vik	
Kommentarer	Kirkeskipet har to «sørgemerker» i seilet, to svarte firkanter, for å symbolisere sorg over at dikterpresten Petter Dass er død.	


Nr. 8	Finnkroken kapell - redningsskøyte.	
Prosti/Sokn	Tromsø Domprosti/Tromsøysund.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1907/ukjent.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; lafteverk; panelt.
Kirkeskipet	Type	Redningsskøyte.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i to kjettinger, for og akter.
	Beskrivelse.	Redningsskøyte, blokkmodell.
Bilde	 <p>Foto: Torild Granhaug.</p>	
Kommentarer	Muligens RS 44 «Idun», alternativt en stilisert modell.	


Nr. 9	Fjordgård kapell – åttring.	
Prosti/Sokn	Senja/Lenvik.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1976/Ric. Bjørn.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	1976
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i tre tau.
	Beskrivelse	Åttring.
Bilde	 <p>Foto: Torild Granhaug.</p>	
Kommentarer		

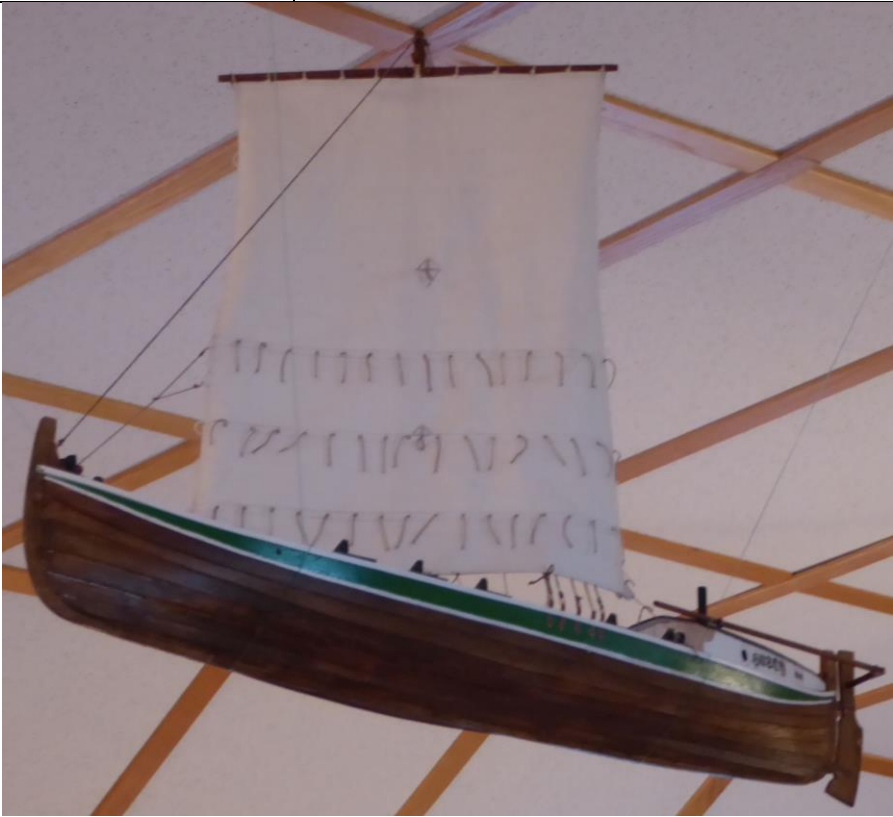
Nr. 10	Gausvik kirke – jakt.	
Prosti/Sokn	Trondenes/Sandtorg.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1979/Nils Toft.
	Kirketype/materiale	Rektangelplan/mur; armert betong.
Kirkeskipet	Type	Fraktesfartøy.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Hans Haukebø.
	Presentasjon	Står på hylle i kirken.
	Beskrivelse	Jakt med baugspryd og full seilføring.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		


Nr. 11	Gibostad kapell – firmastet bark.	
Prosti/Sokn	Senja/Lenvik.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1939/V. Ditlevsen
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Fraktesfartøy
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Karl Malnes.
	Presentasjon	Henger i taket i fire tau.
	Beskrivelse	Firmastet bark
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		


Nr. 12	Gratangen kirke - ishavsskute.	
Prosti/Sokn	Trondenes/Gratangen.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1971/Oskar F. Norderval.
	Kirketype/materiale	Rektangelplan/mur; armert betong.
Kirkeskipet	Type	Fiske- og fangstfartøy.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i fire tau.
	Beskrivelse	Ishavsskute M/K «Nyken».
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer	Kirkeskipet er bygget og gitt til kirken til minne om mannskapet på ishavsskuten M/K «Nyken» som forliste 24/2-1939.	


Nr. 13	Grøtavær kapell - åttring.	
Prost/Sokn	Trondenes/Grytøy.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1915/ukjent.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; lafteverk.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	1990
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i to kjettinger og ett tau.
	Beskrivelse	Åttring.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		


Nr. 14	Hillesøy kirke - fembøring.	
Prosti/Sokn	Tromsø Domprosti/Hillesøy.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1889/D. G. Evjen
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; lafteverk; panelt utvendig.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	1989.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i to tau.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		


Nr. 15	Husøy kapell - fembøring.	
Prosti/Sokn	Senja/Lenvik.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1957/ukjent.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	1996
	Produsent	Bjørn Jørgensen og Knut Pettersen.
	Presentasjon	Henger i taket i tre tau.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		


Nr. 16	Ibestad kirke - stilisert redningskøyte.	
Prosti/Sokn	Trondenes/Ibestad.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1881/J. A. Johansen.
	Kirketype/materiale	Langplan/mur; steinmur.
Kirkeskipet	Type	Redningskøyte.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i seks tau.
	Beskrivelse	Stilisert redningskøyte, RS 1 «Colin Archer»-type.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		


Nr. 17	Jøvik kapell - fembøring.	
Prosti/Sokn	Tromsø Domprosti/Ullsfjord.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1920/Borch og Lunde.
	Kirketype/materiale	Rektangelplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Hans Hansen.
	Presentasjon	Henger i taket i ett tau.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		


Nr. 18	Kvaløy kirke - fiskeskøyte.	
Prosti/Sokn	Tromsø Domprosti/Kvaløy.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1962/Gunnar Haugen.
	Kirketype/materiale	Korsplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Fiske- og fangstfartøy.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i to tau.
	Beskrivelse	Fiskeskøyte, med seilføring. Blokkmodell.
Bilde		
	Foto: Ivar Vik.	
Kommentarer	Kirken er orientert nord-sør, kirkeskipet henger øst-vest.	


Nr. 19	Kåfjord kirke - fembøring.	
Prosti/Sokn	Nord-Troms/Kåfjord.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1949/Kirsten Sand.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	1954.
	Produsent	Mikal Mathiassen.
	Presentasjon	Henger i taket i to tau.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		


Nr. 20	Lakselvbukt kapell - jekt.	
Prosti/Sokn	Tromsø Domprosti/Ullsfjord.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1983/Harry Gangvik.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Fraktefartøy.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i ett tau.
	Beskrivelse	Jekt.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		

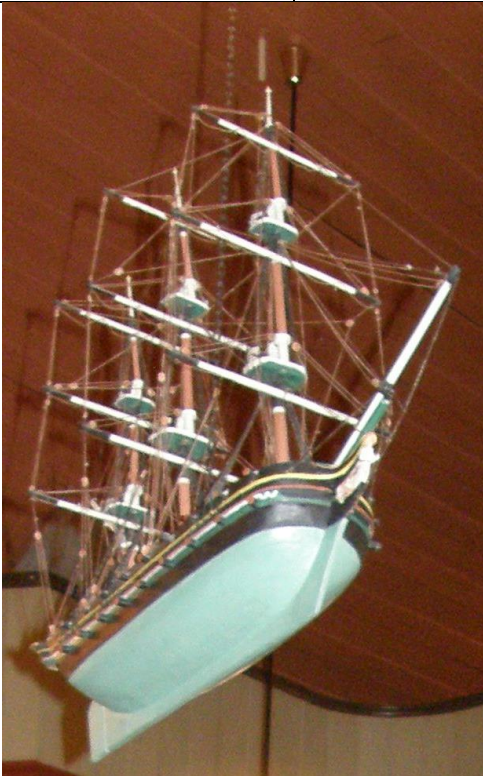
Nr. 21	Langvassbukt kapell - firroring.	
Prosti/Sokn	Trondenes/Kvæfjord.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1981/Osvald Flakstad.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Roald Bømark.
	Presentasjon	Henger i taket i tre tau.
	Beskrivelse	Firroring.
Bilde	 <p>Foto: Torild Granhaug.</p>	
Kommentarer		


Nr. 22	Lavangen kirke - åttring.	
Prosti/Sokn	Indre Troms/Lavangen	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1891/J. W. Nordan.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; lafteverk; panelt.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	1960.
	Produsent	Markus Johansen.
	Presentasjon	Henger i taket i ett tau.
	Beskrivelse	Åttring.
Bilde	 <p>Foto: Torild Granhaug.</p>	
Kommentarer	To «sørgemerker» i seilet for å vise sorg over at dikterpresten Petter Dass er død.	


Nr. 23	Lenangsøyra kapell - RS 66 «Skomvær II».	
Prosti/Sokn	Nord-Troms/Lyngen.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1996/Arkibbygg v/J. Gjerdrum.
	Kirketype/materiale	Halvvifteplan/mur; armert betong.
Kirkeskipet	Type	Redningsskøyte.
	Opphengt	1996.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Står i glassmonter i kirken.
	Beskrivelse	Redningsskøyte, RS 66 «Skomvær II».
Bilde	 <p>Foto: Torild Granhaug.</p>	
Kommentarer	Ett av to kirkeskip i kirken.	


Nr. 24	Lenangsøyra kapell – RS 1 «Colin Archer».	
Prosti/Sokn	Nord-Troms/Lyngen.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1996/Arkibbygg v/J. Gjerdrum.
	Kirketype/materiale	Halvvifteplan/mur; armert betong.
Kirkeskipet	Type	Redningsskøyte.
	Opphengt	1996.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i to kjettinger.
	Beskrivelse	Redningsskøyte, RS 1 «Colin Archer».
Bilde	 <p>Foto: Torild Granhaug.</p>	
Kommentarer	Modell av Redningsselskapets første typebåt, «RS 1», laget av Colin Archer i 1893. Ett av to kirkeskip i kirken, begge er redningsskøyter.	


Nr. 25	Lundenes kirke - fembøring.	
Prosti/Sokn	Trondenes//Grytøy.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1974/Osvald Flakstad.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket, fire tau. Har også sokkel.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde	 <p>Foto: Torild Granhaug.</p>	
Kommentarer		


Nr. 26	Lyngen kirke – tremastet marinefartøy.	
Prosti/Sokn	Nord-Troms/Lyngen.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1775 (1840)/Lydke.
	Kirketype/materiale	Korsplan/tre; lafteverk, panelt.
Kirkeskipet	Type	Tremastet marinefartøy.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i én kjetting.
	Beskrivelse	Tremastet bevæpnet marinefartøy.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer	Kirkeskipet påstås å være gitt av en hollandsk sjømann, som berget livet etter et forlis ved Lyngstuva.	

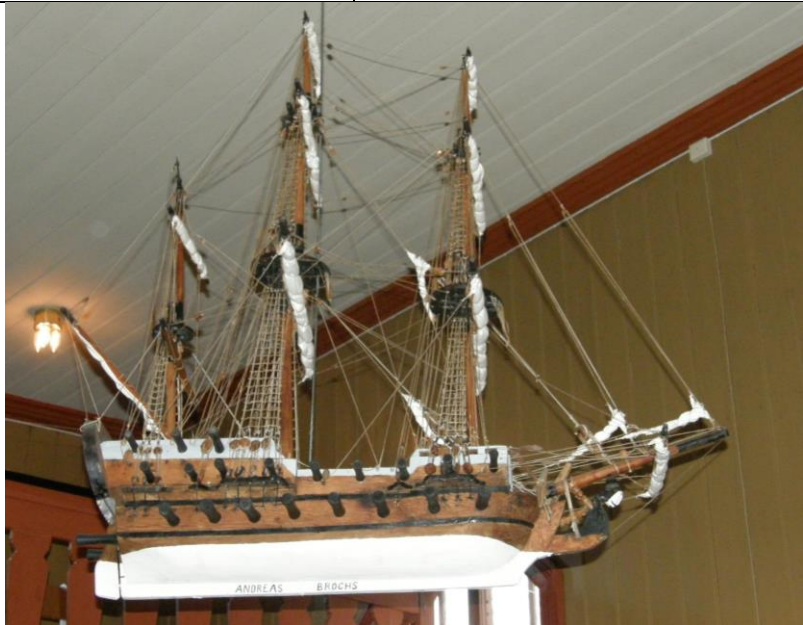
Nr. 27	Malangen kirke - skonnert.	
Prosti/Sokn	Indre Troms/Malangen.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1853/tegnet av bygdefolket.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; lafteverk; panelt.
Kirkeskipet	Type	Fraktesfartøy.
	Opphengt	1855.
	Produsent	Håkon Eliassen.
	Presentasjon	Henger i taket i ett tau.
	Beskrivelse	Skonnert, med full seilføring på to master og baugspryd, gaffelrigg.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		


Nr. 28	Mefjordvær kapell – RS 66 «Skomvær II».	
Prosti/Sokn	Senja/Berg.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1890/1917/1988/Ludvig Lorentzen (1988)
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; lafteverk; panelt.
Kirkeskipet	Type	Redningsskøyte.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Halvdan Paulsen.
	Presentasjon	Henger i taket i tre tau.
	Beskrivelse	Modell av RS 66 «Skomvær II».
Bilde	 <p>Foto: Torild Granhaug.</p>	
Kommentarer	Redningsskøyten er hengt opp sammen med en nordlandsbåt, og tablået viser at den tauer nordlandsbåten til land.	


Nr. 29	Mefjordvær kapell - fembøring.	
Prosti/Sokn	Senja/Berg.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1890/1917/1988/Ludvig Lorentzen (1988).
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; lafteverk.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Johannes Sckanke.
	Presentasjon	Henger i taket i tre tau.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde	 <p>Foto: Torild Granhaug.</p>	
Kommentarer	Nordlandsbåten er hengt opp sammen med en redningsskøyte, og tablået viser at redningsskøyten tauer nordlandsbåten til land.	


Nr. 30	Mjelde kapell – tremastet marinefartøy.	
Prosti/Sokn	Tromsø Domprosti/Hillesøy.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1927/R. Moholt.
	Kirketype/materiale	1927/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Tremastet marinefartøy.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i to tau.
	Beskrivelse	Tremastet bevæpnet marinefartøy.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer	Gitt av Thorbjørg Gerhardsen.	


Nr. 31	Oksfjord og Straumfjord kapell - fembøring.	
Prosti/Sokn	Nord-Troms/Nordreisa.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1960/ukjent.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i to tau.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		

Nr. 32	Rossfjord kirke – tremastet marinefartøy.	
Prosti/Sokn	Senja/Lenvik.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1879/Anker.
	Kirketype/materiale	Korsplan/tre; lafteverk; panelt.
Kirkeskipet	Type	Tremastet marinefartøy.
	Opphengt	1822 i Rossfjord. Tidligere hengt i Lenvik kirke, fra 1716.
	Produsent	Ukjent/gitt av Andreas Brochs.
	Presentasjon	Henger fra taket i én kjetting.
	Beskrivelse	Tremastet bevæpnet marinefartøy, etter riggen fra ca. 1700, mesanmast med latinerseil, 42 kanoner.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer	Påtegning på skroget: akter: «Gud med oss» (på latin), babord (venstre) side: «Solid e glorial 1716», styrbord (høyre) side, på kjølen: Andreas Brochs. Det eldste kirkeskipet i Nord-Norge.	


Nr. 33	Rotsund kapell - fembøring.	
Prosti/Sokn	Nord-Troms/Nordreisa.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1932/August Nilsen og Harald Sund.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	1999.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i to kjettinger.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		


Nr. 34	Salangen kirke - fembøring.	
Prosti/Sokn	Indre Troms/Salangen.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1981/Harald Hille.
	Kirketype/materiale	Langplan/mur; armert betong.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	1981.
	Produsent	Markus Johansen.
	Presentasjon	Henger i taket i én kjetting.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde	 <p>Foto: Tonje Østvik.</p>	
Kommentarer	Markus Johansen var 90 år da han laget denne modellen, som heter «Rørbakken». Han har også laget kirkeskipet i Lavangen kirke.	


Nr. 35	Sandbakken kapell - tororing.	
Prosti/Sokn	Senja/Lenvik.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1974/Torgeir Renland.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ove Olsen.
	Presentasjon	Henger i taket i ett tau.
	Beskrivelse	Tororing.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		


Nr. 36	Sandsøy kirke - åttring.	
Prosti/Sokn	Trondenes/Bjarkøy og Sandsøy.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1888/Ole Olsen Scheistrøen.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; lafteverk;
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	1994.
	Produsent	Eldor Pettersen.
	Presentasjon	Henger i taket i to tau.
	Beskrivelse	Åttring.
Bilde	 <p>Foto: Torild Granhaug.</p>	
Kommentarer		


Nr. 37	Sengskroken kirke - jekt.	
Prosti/Sokn	Tromsø Domprosti/Karlsøy.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1962/Knut P. Bugge.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Fraktesfartøy
	Opphengt	2001.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i to tau.
	Beskrivelse	Nordlandsjekt.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer	«Varna», gitt av Paul Hansen.	


Nr. 38	Skibotn bedehuskapell - RS 1 «Colin Archer».	
Prosti/Sokn	Nord-Troms/Storfjord.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1931/lokale tømmermenn.
	Kirketype/materiale	Korsplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Redningsskøyte.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i fire tau.
	Beskrivelse	Modell av RS 1 «Colin Archer».
Bilde	 <p>Foto: Torild Granhaug.</p>	
Kommentarer	Kapellet bygget i flere faser, det første allerede i 1895.	


Nr. 39	Skjervøy kirke - jakt.	
Prosti/Sokn	Nord-Troms/Skjervøy.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1728/ukjent.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; lafteverk; panelt.
Kirkeskipet	Type	Fraktesfartøy.
	Opphengt	2012.
	Produsent	Johannes Hansen.
	Presentasjon	Henger i taket i to kjettinger.
	Beskrivelse	Jakt.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		


Nr. 40	Stonglandet kirke - fembøring.	
Prosti/Sokn	Senja/Tranøy.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1896/Ole Olsen Scheistrøen.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre, lafteverk; panelt.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Står på hylle i kirken.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		

Nr. 41	Svalbard kirke - fembøring.	
Prosti/Sokn	Tromsø Domprosti/Svalbard.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1958/Hans Magnus.
	Kirketype/materiale	Rektangelplan/tre, bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i to tau.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer		

Nr. 42	Torsken kirke - fembøring.	
Prosti/Sokn	Senja/Torsken.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1784/ukjent.
	Kirketype/materiale	Korsplan/tre; lafteverk; panelt.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	Ukjent.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i kirken i tre tau.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde		
	Foto: Brith Sørensen.	
Kommentarer	Gitt av Svanhild og Fritz Wilsgård.	

Nr. 43	Tovik kirke - motorjakt.	
Prosti/Sokn	Trondenes/Tovik.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1905/N. Saxegaard.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; bindingsverk.
Kirkeskipet	Type	Fraktesfartøy.
	Opphengt	2005.
	Produsent	Lars Andreassen.
	Presentasjon	Henger fra taket i fire tau.
	Beskrivelse	Motorjakt med full seilføring.
Bilde	 <p>Foto: Torild Granhaug.</p>	
Kommentarer	Kopi av M/K «Folkvang».	

Nr. 44	Tromsø Museum, Kirkekunstrommet – jekt.	
Prosti/Sokn	Tromsø Domprosti/Elverhøy.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1961/Ukjent.
	Kirketype/materiale	Utstillingsrom for kirkekunst/mur; armert betong.
Kirkeskipet	Type	Fraktesfartøy.
	Opphengt	1773.
	Produsent	Ukjent.
	Presentasjon	Henger i taket i to tau.
	Beskrivelse	Nordlandsjekt.
Bilde	 <p>Foto: Marit Karlstad. Tromsø Museum – Universitetsmuseet.</p>	
Kommentarer	Ett av de eldste kirkeskipene i Troms, fra 1773. Opprinnelig fra Træna, nå på Tromsø Museum-Universitetsmuseet.	

Nr. 45	Ullsfjord kirke - fembøring.	
Prosti/Sokn	Tromsø Domprosti/Ullsfjord.	
Opplysninger om kirken	Byggeår/arkitekt	1862/Christian Henrik Grosch og Chr. Knudtzon.
	Kirketype/materiale	Langplan/tre; lafteverk; panelt.
Kirkeskipet	Type	Nordlandsbåt.
	Opphengt	1962.
	Produsent	Frank Berg.
	Presentasjon	Henger i taket i to tau.
	Beskrivelse	Fembøring.
Bilde		
	Foto: Torild Granhaug.	
Kommentarer	Gitt av Jenny, Aksel og Frank Berg.	

Liste over bilder og tabell:

Bilder:

- Bilde 1: Kart over Troms som viser kirkeskipenes plassering. Design og produksjon: Ivar Vik.
- Bilde 2: Andørja kirke – Nordlandsbåt. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 3: Andørja kirke – stilisert jekt. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 4: Balsfjord kirke – fiske- og fangstfartøy. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 5: Berg kirke – tremastet marinefartøy malt i himlingen. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 6: Bjarkøy kirke – fembøring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 7: Bjarkøy kirke – jakt. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 8: Elverhøy kirke – Nordlandsjekt. Foto: Ivar Vik.
- Bilde 9: Finnkroken kapell - redningsskøyte. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 10: Fjordgård kapell – åttring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 11: Gausvik kirke – jakt. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 12: Gibostad kapell – firmastet bark. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 13: Gratangen kirke - ishavsskute. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 14: Grøtavær kapell - åttring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 15: Hillesøy kirke - fembøring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 16: Husøy kapell - fembøring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 17: Ibestad kirke - stilisert redningsskøyte. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 18: Jøvik kapell - fembøring. Foto: Torild Granhaug.

- Bilde 19: Kvaløy kirke – fiskeskøyte. Foto: Ivar Vik.
- Bilde 20: Kåfjord kirke - fembøring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 21: Lakselvbukt kapell - jekt. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 22: Langvassbukt kapell - firroring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 23: Lavangen kirke - åtring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 24: Lenangsøyra kapell - RS 66 «Skomvær II». Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 25: Lenangsøyra kapell – RS 1 «Colin Archer». Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 26: Lundenes kirke - fembøring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 27: Lyngen kirke – tremastet marinefartøy. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 28: Malangen kirke - skonnert. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 29: Mefjordvær kapell – RS 66 «Skomvær II». Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 30: Mefjordvær kapell - fembøring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 31: Mjelde kapell – tremastet marinefartøy. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 32: Oksfjord og Straumfjord kapell - fembøring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 33: Rossfjord kirke – tremastet marinefartøy. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 34: Rotsund kapell - fembøring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 35: Salangen kirke - fembøring. Foto: Tonje Østvik.
- Bilde 36: Sandbakken kapell - tororing. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 37: Sandsøy kirke - åtring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 38: Sengskroken kirke - jekt. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 39: Skibotn bedehuskapell - RS 1 «Colin Archer». Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 40: Skjervøy kirke - jakt. Foto: Torild Granhaug.

- Bilde 41: Stonglandet kirke - fembøring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 42: Svalbard kirke - fembøring. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 43: Torsken kirke - fembøring. Foto: Brith Sørensen.
- Bilde 44: Tovik kirke - motorjakt. Foto: Torild Granhaug.
- Bilde 45: Tromsø Museum, Kirkekunstrommet – jekt. Foto: Marit Karlstad. Tromsø Museum – Universitetsmuseet.
- Bilde 46: Ullsfjord kirke - fembøring. Foto: Torild Granhaug.

Tabell 1: Oversikt over kirkeskipene i de enkelte kirkene i Troms.