



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

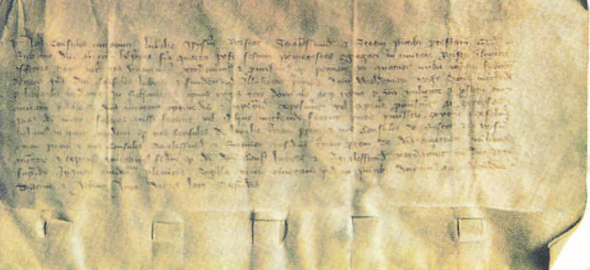
Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Henning Henningsen

Historien om Helsingørs byvåben



Henning Henningsen

Historien om Helsingørs byvåben



Helsingør 2001

Henning Henningsen: **Historien om Helsingørs byvåben**

Udgivet af Helsingør Kommunes Museer 2001

Redaktion og grafisk tilrettelæggelse:

Lars Bjørn Madsen,
Helsingør Kommunes Museer

©Henning Henningsen og
Helsingør Kommunes Museer

Trykt hos A-print, Espergærde

Oplag: 1000 eksemplarer

ISBN: 87-89120-44-2

**Udgivelsen bekostet af
Conrad Nellesmann og hustrus mindelegat.**

Illustration på omstående side:

Helsingørs ældst kendte segl findes på et brev dateret 1456, omtalt nærmere side 8.

Side 27: Akvarel af kunstneren Jørgen Birger Hansen

Forord

De ældste kendte Helsingør-købstadssegl med gengivelse af byvåbnet er på forbilledlig vis udgivet og dokumenteret af arkivar Poul Bredo Grandjean i »Danske Købstæders Segl indtil 1660« (København 1937). Den første, meget kortfattede folder om emnet blev udgivet i 1993 af Helsingør Kommunes Museer og forfattet af museets formidler Poul Korse. Den forelå også på engelsk og tysk. Et stigende antal henvendelser til museet og Helsingør Byhistoriske Arkiv fra borgere, der ønskede flere oplysninger om baggrunden for det byvåben, der i dag er blevet en markant del af Helsingørs grafiske profil, førte imidlertid til nærværende afhandling, bekostet af Conrad Nellemann og hustrus mindelegat og udarbejdet af under tegnede i nært samarbejde med museumsinspektør Lars Bjørn Madsen. Også stor tak til arkivar Nils G. Bartholdy, Rigsarkivet, og til mag. art. Otto Chr. Uldum, Marinar-kæologisk Forskningscenter, Nationalmuseet, der begge har bistået med værdifulde oplysninger.

Henning Henningsen

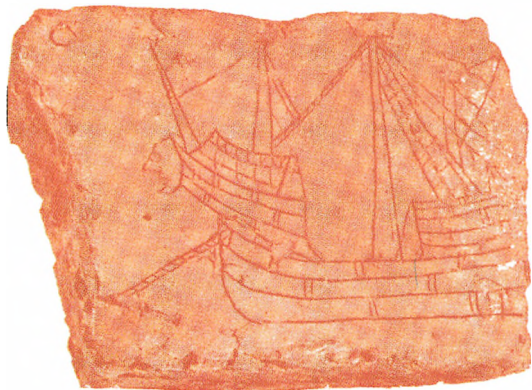
Helsingør, skibsfartens by



I svundne århundreder var Helsingør en af de mest navnkundige søstæder i den store verden. Næst efter København var den længe den største by i Danmark, og samtidig var den velkendt i hele det søfarende Europa, takket være sin centrale beliggenhed ved Øresund, som utallige handelsskibe passerede på vej til og fra verdenshavene og Østersøen. Gennem hele den katolske middelalder spillede de enestående silde-

At Helsingør valgte skibet som sit symbol, faldt ganske naturligt med den beliggenhed, byen havde ved Øresunds smalleste passage. Den hollandske maler Hans Knieper tegnede omkring 1582 Helsingør set fra Sundet, og det mest markante skib på hans tegning, der er bevaret på Nationalmuseet, er det ovenfor viste, som nærmest forestiller en sen udgave af koggen. (Udsnit af forsøgsvis farvelagt kopi, udført af Lars Bjørn Madsen 1995).

fiskerier i de sydlige danske farvande, specielt i Sundet ved byerne Skanør og Falsterbo (i det indtil 1658 danske Skåne) og omkring Bornholm, Østsjælland, Lolland og Falster en meget stor rolle. På grund af kirkens strenge påbud om faste var det forbudt de troende at spise kød af firføddede dyr på visse kirkelige tider, hvorimod man gerne - ulogisk nok - måtte sætte fisk på bordet, og denne spise sendte Vorherre gennem århundreder gavmildt ind i de danske farvande hver eftersommer, når sildeene i millional satte hinanden stævne for at gyde her. Den danske middelalderhistorie hører på det nøjeste sammen med kirkens religiøse krav. Forholdet til de tyske hansestæder var især bestemt heraf, idet disse udnyttede de naturgivne betingelser og deltog med kapital



En flot samtidig gengivelse af et skib findes på den her viste teglsten, som er fundet ved restaureringen af Karmeliterklostret og St. Mariæ Kirke. En teglstryger har i 1400-årene muntret sig med at afridse dette skib, han har set ligge for anker ud for Helsingør. Pudsigt nok blev den 3-mastede karrak Helsingørs foretrukne byseglsmotiv i et halvt årtusind. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).

og forretningssans samt mennesker i sildeventyret som stor-eksportører over hele Nord- og Mellemeuropa af Himlens helt uanselige men yderst vigtige gave til menneskeheden. Af Danmarks mange købstæder, der alle var små, ligger et stort antal ved søen, og det er ganske logisk, at disses borgere som letforståeligt »logo« og som symbol på deres lokalitet og næringsvej valgte sig et maritimt motiv, først og fremmest et skib, som klart viste hen til byens vigtige søfart, dens rolle inden for fjernhandelen og dens stedlige fiskeri.

Hvornår Helsingør har fået købstadsrettigheder og dermed har opnået sin eftertragtede selvstændighed og anseelse, vides ikke, men det må formentlig være sket omkring år 1200. I kong Valdemar Sejrs såkaldte Jordebog fra 1231, en slags administrativ oversigt over Danmark, optræder byen som købstad, selv om dens betydning dengang endnu må have været ret beskedet. Stedet har været beskyttet af den sydligt beliggende borgfæstning (»motte«) Flynderborg, hvis forholdsvis anselige jordværker - måske fra omkr. midten af 1100-årene - endnu, trods århundredernes mishandling, ses, hvor Søndre Strandvej munder ud i Flynn-

derborgvej. Byen har især ernæret sig af fiskeri og sildehandel, samt ved færgefart over Sundet til den ældre og mere betydningsfulde by Helsingborg overfor i Skåne, og ved lodsnings gennem Sundets snævre og mange steder grundede farvande. Helsingørs opstigning til at blive Danmarks næststørste by - om end stadig meget beskedet i størrelse - følger først i 1400-årene, da kongemagten følte sig stærk nok til at gennemtvinge den blandt de søfarende fra fremmede lande særdeles upopulære sundtold, med støtte i borgen Krogen eller Ørekrog (den senere Kronborg). Den nævnes første gang 1346 (Yngre sjællandske krønike), men går uden tvivl, selv om vore historikere fuldstændig har overset dette vidnesbyrd, tilbage til Erik Mendveds tid omkr. 1310-20. Den stærke borg i samspil med Helsingborg slots kærnetårn (Kärnan) overfor på den skånske side af Sundet gav kongemagten mulighed for at tvinge den internationale søfart til at betale sig en ret anselig skibstold pr. fartøj, uden at den gav noget særligt til gengæld. Danmark forpligtede sig dog rimeligvis til at holde farvandene fri for sørøvere, som i høj grad var en reel trussel, samt - omend på primitiv måde - at sikre skibsfarten ved fyr og sømærker.



Nobel, en engelsk guldmønt præget ca. 1340-1550. På begge sider er kongehuset Yorks slægtsvåben, den hvide rose, afbildet; deraf navnet »Rose-Nobel«. Møntens værdi svarer til andre af datidens guldmønter, dukat, florentin, gylden m.fl. Den engelske kongefigur står med skjold og sværd i et stiliseret fartøj, som meget ligner den holk, der prydede Helsingørs ældste byvåben. (Galvanokopi i guld på Helsingør Bymuseum).

Øresundstolden indførtes af kong Erik af Pommern, sandsynligvis i 1429, og den blev erlagt i Helsingør, eller i Nyborg for de få skibe, der benyttede Storebæltstruten. Tolden var oprindeligt en guldmønt, en rosenobel pr. skib - altså en skibstold -, men voksede efterhånden til en regelret toldafgift af den medbragte last, beklageligt nok efter urimelige og uigennemskuelige takster. Den virkede selvfølgelig fordyrende på varepriserne, og den forsinkede farten, da antallet af skibe, som måtte standse op her, vente i køen og spille kostbar tid, mens den komplicerede told blev udregnet, stadig steg. Danmark fastholdt stædigt tolden som et kongeligt regale. Den var ikke rimelig og derfor ikke velset blandt de søfarende nationer, selv om disse trods alt blev ved med at betale, indtil den endelig afskaffedes i 1857 mod en forbavsende kulant erstatning til Danmark. Antallet af passerende skibe lå i 1840-50'erne på ca. 20-24.000 årligt.

At Helsingør på mange måder fik sin gode andel af den velkomne pengestrøm, siger sig selv, og at byen kom til at spille en fremragende rolle som den typiske søfartsby med rige købmænd og skibsklarere, med stort toldpersonale og militært opbud til lands og til vands, med kontornusseri og tit hovne embedsmænd, med masser af sømandsknejper og skipperherberger, med færgemænd, lodser, kadrejer og smuglere - er da også en kendsgerning. For byen og dens borgere var sundtoldens ophævelse selvfølgelig en katastrofe, men den overlevede dog som småkøbstad, søfarts- og militærby og blev efterhånden en verdenskendt turistby, takket være dens mange seværdigheder og det maritime miljø, som gav den sin særlige charme. Kronborg slot var i mange år kaserne, men blev til sidst restaureret som renæssance-kongebolig og søfartsmuseum. Danmark skylder Saxo Grammaticus, den gamle historieskriver, død ca. 1200, og den engelske digter Shakespeare stor tak for Hamlet-sagn og -skuespil, som dog helt med urette er knyttet til slottet. Af knap så stor international værdi er det kendte folkesagn om oldtidshelten Holger Danske, der sidder og



På dette brev fra 1361 ses et smukt eksempel på vedhængte vokssegl. Seglene er fra de tyske hansestæder Lybæk, Wismar, Rostock og Stralsund, og viser dermed nogle af de mange søfartsbyer, der havde skibet som symbol. (Byen Lybæks arkiv).

slumrer i Kronborgs kasematter, til Danmark kommer i nød, hvorefter han vågner op og jager fjenden væk. Et populært vandresagn.

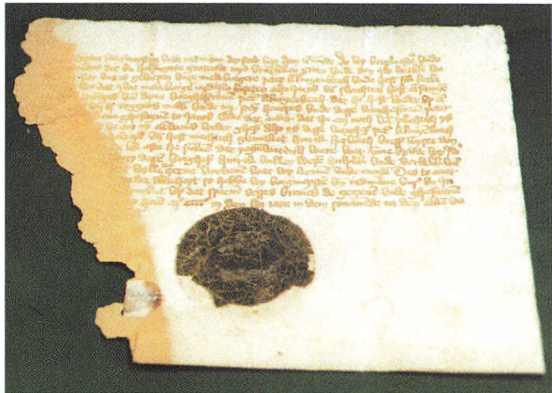
Byens segl og våben

Det har været almindelig skik fra gammel tid, at de mange købstæder i Europas lande har valgt sig et karakteristisk våbenmærke, lige som adelige familier gjorde det. Et sådant mærke, der var god identifikation for flertallet, som hverken kunne læse eller skrive, kunne anbringes på byens offentlige bygninger og ejendele, udhugget eller malet. Det blev også brugt specielt som sigiller, seglmærker, i forbindelse med stedets officielle korrespondance og dokumentudstedelse, ved at en stampe - i reglen et metalstempel - med dets indgraverede linjer, indskrift og form, hvadenten det var cirkelrundt, ovalt eller måske i skjoldform, blev præget i en smeltet voksklat under eller på bagsiden af dokumentet eller vedhængt dette. Takket være denne praksis er der bevaret et stort antal købstadssegl fra ældre tider.

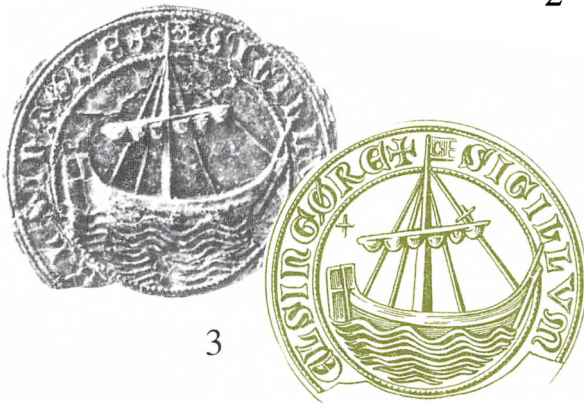
egent so Heltte by Borgmeys
 Op das spand deses Breues
 v. 1456 in den sey tane in de



1

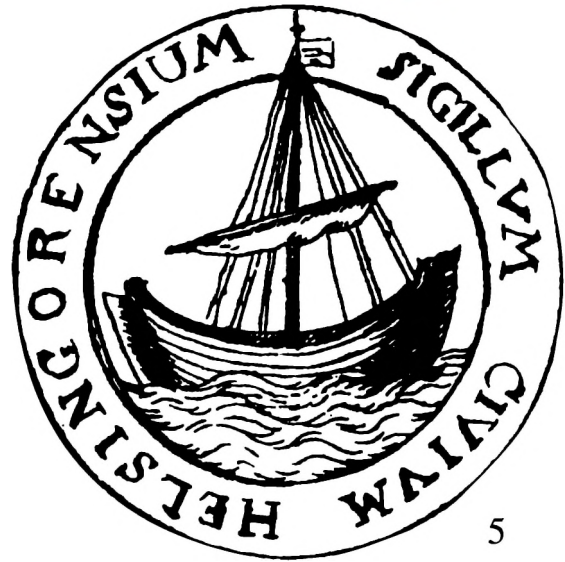
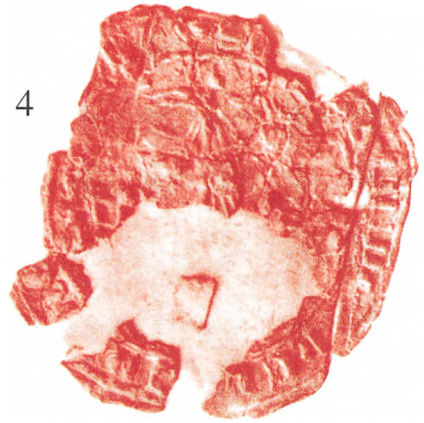


2



3

4



5

Helsingørs ældste segl er nok gået tabt, med mindre det her gengivne fra 1300-årene virkelig er det ældste (4). Desværre er der ikke meget tilbage af dette, men det har nok lignet et vokssegl fra 1456, der er bevaret på et brev i stadsarkivet i Stralsund dateret 23. oktober 1456 (1). Det 5,5 cm store segl i nu ubestemmelig mørk farve er trykt bagpå papiret. Dokumentet er i meget dårlig stand, hvilket ses af et farvefoto fra arkivet (2). (Hans-Joachim Hacker fot.).

Under dette er vist endnu et eksisterende aftryk af samme stampe samt en aftegning af dette (3). På kobberstikkene stukket 1677 til Resens Atlas Danicus er forskellige udgaver af byseglet gengivet med nogen unøjagtighed. Resens - eller måske snarere kobberstikkerens - tolkning af byens ældste segl, her i en udgave fra 1498 (5), må tages med stort forbehold, omend det fremtræder grafisk smukt i kobberstikkerens streg. Skibstypen med den så karakteristiske halvmåneform kaldtes internationalt en »holk«.

Man taler almindeligvis om købstadsvåben og -segl og går ud fra, at de udsiger noget karakteristisk om stedets art, natur, historie, be- drifter osv. og derved virker som en slags re- klame, som også ulærde folk kan forstå. Om militære våben er der som regel ikke direkte ta- le, selv om borge, byporte, voldgrave og lig- nende genstande kommer ind under begrebet. Det er en ganske naturlig ting, at Helsingør valgte afbildningen af et skib som sit mærke. Det gjorde mangfoldige andre købstæder også.

Helsingørs ældste segl er for længst gået tabt, idet segl er skrøbelige foreteelser, hvor segl- vokset nemt tørrer ind, brækker og smuldrer, men der findes bevaret beskedne rester af i hvert fald et enkelt fra 1300-årenes begyndelse, gengivet side 8, fig. 4. Desværre er under- ste halvdel af dets billedfelt næsten forsvundet, så man kun kan skimte en mastetop med flag, samt til venstre rorshovedet. Skibet er set mod styrbords (højre) side og har formodentlig lignet en senere skibsgengivelse fra et segl på et brev fra 1456. Dette segl, der er 5,5 cm i dia- meter og ligeledes gengivet side 8, fig. 1, har en latinsk omskrift, formodentlig med følgen- de ordlyd: »Sigillum Civium Helsingorensi- um« (den helsingørske bys segl). Måske er det- te virkelig byens ældste segl! Skibet er af type et énmastet fartøj, klinkbygget, med skydende stævne og højtstående ror, set mod styrbord. Masten, en pælemast, er støttet af stag og har foroven et flag, der er udfoldet for agterlig vind; råen er halvt nedfired og sejlet beslået. Det er fristende at sætte en etiket på skibet, men og- så farligt, da vi ikke præcis ved, hvad man har kaldt dets type i ældre tid. Lignende, næsten halvmåneformede fartøjer optræder af og til på segl i Nordeuropa under betegnelsen »holk« (jfr. det engelske ord »hulk«). Seglet er ual- mindelig smukt og velafbalanceret, efter mo- derne opfattelse måske det kunstnerisk bedste, byen nogensinde har haft. Men det er klart, at det på mange har virket meget gammeldags i datiden og helt uden reklamemæssig virkning i en tid, hvor skibe efterhånden blev bygget større og større, både almindelige fragtskibe og

Som noget helt naturligt blev de stole, hvori byens borgmester og rådmænd sad, når de overværede gudstjenesterne i sognekir- ken Olai, prydet med by- ens mærke, som her er et tremastet, kanonbestykket skib. Relieffet er skåret i 1560 af Lukas Snedker og er stadig bevaret i kirken. Bemærk for- og agterka- stellet skanseklædning.



især krigsskibe, som nu - omkring 1500 - blev kraftigt bestykket og bygget som bastante tre- mastere. Kong Hans lod omkring 1510 kon- struere et par af datidens største, »Engelen« og »St. Maria«, på Engelsborg værft på Slotø i Nakskov fjord, og de var virkelig i klasse med datidens slagskibe.

Siden middelalderen og langt op mod vor tid hændte det almindeligvis, at en by ret ofte ændrede sit segl, formodentlig for at dokumente- re, at den fulgte med i udviklingen. Dette gjaldt i særlig grad en stadig modernisering af skibs- billedet på seglet. Vi kan illustrere det med eks- emplet fra Helsingør. 1559 døde Christian III - og forøvrigt også den fangne konge Christian II - , og Chr. III's søn Frederik II blev den nye konge. Samme år blev St. Olai kirke i Helsing- ør by færdigbygget - årstallet 1559 samt Chr. III's og Fr. II's navne står i kalkmaleri øverst på korets indvendige østgavl, tillige med konge-, dvs. rigsvåbnet. Folk må i disse år have følt det, som om en helt ny tidsalder brød frem efter re- formationen, med ny tankegang, ny samfunds- orden, ny verdensanskuelse og ny teknik.

Samtidig var andre kunsthåndværkere i gang med at fylde den store, lyse, men tomme basi- likas prægtige indre med protestantisk inventar og udsmykning. Byens fremragende billedskæ- rer Lukas Snedker skar bl.a. i relief de kunst- fulde døre til »rådsens stole«, altså byrådets og borgmesterens fornemme kirkestol over for prædikestolen, og deraf er bl.a. bevaret et dør- stykke (herover), netop dateret 1560 og uden tvivl forestillende et af kong Hans' store or-

logsskibe, som på grund af sin styrke og kompakthed var berømt over hele Nordeuropa, rigtig en flydende fæstning, som ragede op over datidens små, ret beskedne krigsskibe. Reliefet var oprindeligt bemalet og viste et hvidt skrog, hvide sejl samt ikke nærmere beskrevne flag - vel dannebrog. Men så sent som i 1938 blev malingen uden videre skrabet af dette og de andre døre, for at de bedre kunne passe til kirkens helt nye stoleværk, der var fremstillet af lyst egetræ. Der var ganske vist blevet taget farvelagte kopier af et par af dørene i 1904, men de var forsvundet før 1959, da man ledte efter dem. Desværre er i tidens løb, selv i vor historisk bevidste tidsalder, megen værdifuld viden sporeløst forsvundet på tankeløs og unyttig måde. At skroget skulle have været hvidmalet, kom unægtelig som noget af en overraskelse for os, der havde ventet at se tjærede planker.

Ifølge den realistiske og sikkert virkelighedstro afbildning af orlogsskibet har det været solidt og robust, en utilgængelig, højtliggende klods med stejle, kravelbyggede skibssider, let buet forstævn (uden gallionsfigur) og plat agterspejl, med lavt for- og agterkastel med finkenet, hvorunder runde kanonporte med enkelte kanonløb uregelmæssigt ragede ud; til højre agterstævnsror. Skibet har tre stærke pælemaster med forenklet tegnet rig, stejlt bovspryd midt i forkastellet, fokke- og stormast med kadede (skråtstillede) ræer og beslåede sejl, mastekurve; i stortoppen lille vimpel, vævlinger med trin (tovstiger) og endelig mesanmast med en rå, hvorpå det beslåede mesansejl. Skibet ser faktisk helt skematisk og nøgternt ud, ja næsten ribbet.

Fra relieffets periode omkring 1560 følger nu et par forenkledede bysegel, som uden tvivl er påvirket deraf, om end ikke direkte kopieret. På et brev fra 1562 er bevaret et lille vokssegel (ca. 3 cm i diameter). Det synes at vise den omtalte 1560-skibstype: et tremastet, kanonbestykt orlogsskib, set mod bagbords side, øjensynlig med samme forenkledede rig som 1560-skibet. Aftrykket, der ses herover og er ledsaget af en aftegning af dette, er noget uskarpt,



men viser tydeligt, at for- og agterkastellerne er højere. Omskriften lyder: SIGNETUM CIVITATIS HELSINGORENSIS (den helsingørske bys signet).

På et brev fra 1563 finder vi det velkendte segl (gengivet herunder), som ligger til grund for vort stadig brugte Helsingørsegel. Også dette skib er set mod bagbords side og med samme identiske, tremastede rig. Skibet er uden tvivl kravelbygget og er i datiden formodentlig blevet kaldt en karrak. Skroget, altså en gammeldags type, er særdeles bastant og solidt, men plumpt - selv om det synes at svæve på søen. For- og agterkastellerne er skematisk markeret som ejendommeligt opbyggede skanseklædninger i spinkle tovværks-, trækassette- eller lignende rammekonstruktioner, en form for finkenet (jfr. fransk bastingage), dvs. en be-

Voksseglet, »karrakseglet«, fra 1563 (4 cm. i diam.) er et af grundlagene for udformningen af Helsingørs officielle segl i 1886, der blev lavet både som metalstampe til lakaftryk og som gummistempel. Se side 17.





»Karraksegl« er her anvendt som vedhæng på et dokument udfærdiget og tinglæst på Helsingørs rådhus den 5. december 1608. Seglet ses yderst til venstre; de to mindre segl er rådmændenes.

kvem »garderobe« til henstuvning af mandskabets køjetøj og under søslag brugbar som brystværn og skjul for besætningen. Skibet fører ikke kanoner, men skal uden tvivl dog forestille et orlogsskib. Til højre er antydnet et stævnrør. Skibets tre master er tegnet som pælemaster, stærkt stiliserede og til det yderste

forenklede. De er støttet af stag og vant med vævlinger (tovstiger). Storsejlet er opgivet. I stormastens top er anbragt en mastekurv til udkikken, og en bolsan (vimpel) vajer derfra. Denne bolsan, der i farvegengivelser af våbnet ofte fremstår i rødt, mens skibet og søen er blå, er pudsigt nok blevet opfattet som en ildflamme og skibet derfor anset for at være et slags fyrskib, hvad enhver kan sige sig selv er ganske absurd. Fyrskibe, om de har eksisteret på den tid, kan ikke have haft åben ild og ubeskyttede flammer, højst lanterner, og



Resen havde i 1677 til sit Atlas Danicus fundet et vokssegl på et brev fra marts 1585, som han lod gengive. Desværre var kobberstikkeren enten uduelig, eller seglet meget slidt, så resultatet blev, som man kan se herover til venstre, jammerligt. At Resen har afbildet 1563-karraksegl er klart, men at det har været læderet, er også tydeligt. Så burde det snarere have set ud som vist til højre, hvor arkitekturmaleren J. Th. Hansen i 1895 havde forsøgt sig med gengivelsen af byens segl til tredje udgave af Traps Danmark.



Seglet (aftryk i brunt voks) er et særsyn, idet det har indgraveret årstal (1582). Tydeligt nok er det kopieret efter 1563-typen. Indskriften lyder: SIGNETVM CIVITATIS HELSINGORENSIS.

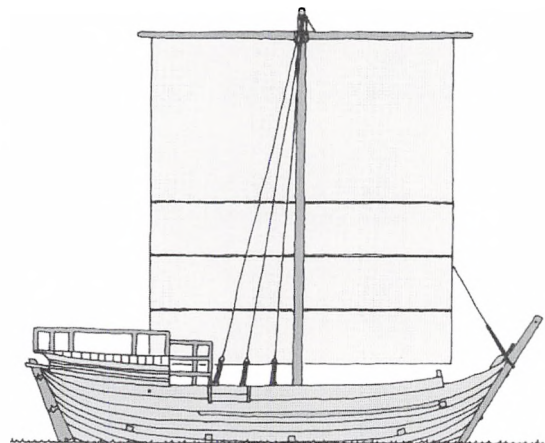
de ville selvfølgelig have været altfor brandfarlige og tilmed umulige at håndtere i blæsten. Forskibs er angivet det stejlt opragende, korte bovspryd, som vi kender det fra 1560- og 1562-seglet.

At ingen i Helsingør magistrat, hverken før eller senere har været i stand til at forklare og forstå omtalte mystiske kassetteværk, fremgår entydigt af byrådets korrespondance i 1930'erne med Indenrigsministeriet om at få »kommunevåben og -segl«¹ patenteret og registreret. Om kassetterne på det indregistrerede byvåben, der er gengivet side 21, skrives, at de »rimeligvis er at opfatte som talrige opsatte mindre skjolde«, og ingen kyndig (heller ikke i ministeriet) har øjensynlig fundet ud af, hvad der virkelig ligger bag mysteriet! Men kommunen fik alligevel lov til at få indregistreret våbnet som sit mærke. Utroligt nok! Skibet svæver øjensynlig over søen, mens den friske vind spiller med bolsanen, hvad der forekommer noget ulogisk. Men selv om man af maritime og tillige af æstetiske grunde i højeste grad må beklage, at dette segl med alle sine mangler i sin tid blev valgt som forbillede i omtegnet stand, kan man dog ikke nægte, at det trods sine iøjnefaldende svagheder alligevel forekommer ganske monumentalt, helt bortset fra, at det nu har vundet borgerret ved alderens hævd. Det har flere århundreder på bagen og blev foretrukket af byrådet allerede i 1880'erne, og i nyere tid har

formgivere og grafikere arbejdet ivrigt med det for at gøre det endnu mere acceptabelt, om end ret uvirkeligt. De omtalte kruseduller er dog stadig tilstede og vækker tvivl hos dem, der ikke på nogen måde kan begribe, hvad de forestiller, og ikke kan finde nogen, der kan forklare dem det.

Mand og mand imellem har man i umindelige tider kaldt seglets skibstype for en kogge, hvad der imidlertid i højeste grad beror på en slem vankundighed. Som nævnt er skibet af type en karrak. Koggen derimod er et tidlig- og høj-middelalderligt handelsskib, som især har været brugt af de tyske hansestæder i 1200-årene og senere, men også er blevet kopieret internationalt, bl.a. i Danmark, som værende et langsomt, men solidt lasteskib. Koggen, der er afbildet herunder, er oftest klinkbygget og ret fladbundet, med skydende forstævn og for- og agterkastel, og har i reglen kun én mast, - en pælemast. Skibet i Helsingørs byvåben har tre pælemaster og er tydeligt nok af større dimensioner end den enkle kogge. Som nævnt ligner

Koggen var hansestædernes foretrukne skibstype, fordi det fladbundede skib med skydende stævne og høje skibssider gav mulighed for transport af et stort kvantum varer som sild i tønder, korn, salt og tømmer. Koggen har dog aldrig været benyttet som skibssymbol i Helsingørs segl, omend det må indrømmes, at den for ukyndige har nogen lighed med holken i byens ældste segl. Tegning af Morten Gøthche.





Den store karrak adskiller sig fra den mindre kogge med sine tre master, sine for- og agterkasteller og det fyldige skrog. Hans Kniepers bekendte Helsingør-stik (i Braunius' *Theatrum Urbium* fra 1580'erne) viser karrakker på Helsingørs rhed (udsnit af kobberstikket).

det da også en karrak, en større senmiddelalderlig skibstype, som måske kan være udviklet af koggen. At bruge betegnelsen kogge om vort tremastede skib er således helt misvisende. Helsingør har aldrig haft nogen kogge i sit våben, men både bystyret og velsagens også byens sejlkyndige befolkning har elsket »karrakseget«. Et segl med indgraveret årstal 1582 (gengivet øverst side 12) synes at være en let modernisering deraf. Den kan muligvis nærmest betegnes som en galeon, med for- og agterkastel, bovspryd med blinderå, tre master, mastekurve og topsejlsrå; storsejlet er beslået.

Det næste i vor række af ældre bysegel fra dokumenter er første gang truffet på et brev fra

1615. Det viser en lille elegant galeon, fregratrigget, set mod bagbord, med højt for- og agterkastel, kampagnelanterne agter samt sidelanterner; de tre master støttes af vant og stag; der er fløje på for- og agtertop. Typen forekommer nogenlunde uændret på segl i den følgende tid.

Det var ikke alene byens myndigheder, der brugte byens segl. Der har måske ikke været forbud mod at godtfolk benyttede det, og vi ser da også nu og da, at en fremtrædende lokalpatriotisk borger i byen har anvendt det, som f. eks. salmedigteren Hans Christensen Sthen, der var rektor ved byens latinskole og præst ved St. Olai kirke. I sin kendte opbyggelsesbog fra 1578, »En liden Haandbog«, satte han en træskåren gengivelse af våbnet (se side 14), som viste skibet, en lille orlogsfregat i en helt uvirkelig, fantasifuld form, med kanoner på og under dæk, set mod bagbord og liggende for anker altfor let ballastet og alt for højt i søen, med kors i hver mastetop og dannebrogsbolsan i stortoppen. Indskriften - selvfølgelig på latin - siger på dansk: »Den berømte helsingørske købstads tegn [segel]«.



Grønt vokssegel fra 1615, samt en aftegning af dette, med en elegant orlogsfregat, dog af type som 1563-seglet, efter hvilket det nok er lavet. Indskriften lyder: *SECRETUM CIVITATIS HELSINGORENSIS*.



I sin kendte opbyggelsesbog »En liden Haandbog«, der blev udgivet i 1578, har rektor ved latinskolen og præst ved St. Olai Kirke Hans Christensen Sthen benyttet en træskåret gengivelse af byseglet som illustration. Enhver kan se, at stikket viser et misfoster af et skib, omend et elegant sådant, -nærmest i dukkeformat. Mon borgerne i søstaden Helsingør ikke har smilet med nogen overbærenhed over det?

Resens ualmindelig sjuskede gengivelse af det segl (herunder), som vi første gang træffer 1517, og som formodentlig forestiller et af kong Hans' store skibe, set mod bagbord (venstre). Selve originalstampen synes at have været læderet. Flere aftryk af den kendes, pudsigt nok også af det selvsamme eksemplar (brev fra 1555), som Resen brugte, da han forberedte billedstoffet til Atlas Danicus i 1670'erne. Indskrift: SIGILLVM VILLE HELSINGORENSIS.

Anderledes flot er aftegningen til højre af et tremasted orlogsskib set mod bagbord liggende i søen med indtagne sejl. Takkelagen er gengivet meget detaillert og fejlagtig. Skibet, stærkt bestykket, har en tidstypisk rundet forstævn med forkastel og et meget højt agterkastel. Indskrift: SECRETVM CIVITATIS HELSINGORENSIS. Seglet er ifølge Resen fra omkring 1660.



I det 16.-18. årh. er Helsingørs bysegel trods alle småforskelligheder dog umiskendeligt bygget på karrakseget 1563, som havde vundet myndighedernes hjerte. På side 14 nederst t.v. ser vi endnu nogle prøver på Resens Atlas Danicus fra omkring 1670, og de er ikke særlig opmuntrende. Det ret beskedne fartøj på seglet til højre fra omkring 1660 er blevet strammet op og smukkeseret - dog mest i kobberstikkereens fantasi, for i den her gengivne, detaljerede form har det næppe nogensinde rundet Kronborgpynten. Herunder er vist et segl, stukket i 1770'erne til Erik Pontoppidans Danske Atlas. Det er faldet lidt heldigere ud, omend det er dårligt, rent skibsarkitektonisk set.

I 1770'erne blev der til den i 1774 afdøde topograf, biskop Erik Pontoppidans fortjenstfulde danmarksbeskrivelse (Den danske Atlas) stukket en række desværre ret jævne og kedelige landkort, prospekter og byplaner med tilhørende købstadssegel. Det her gengivne segl ledsagede planen over Helsingør og er som de fleste andre segls skibstyper bygget over den elskede karrak. Stikkeren har forsøgt at forfine typen, men resultatet er blevet ringe. Skibet er ren og skær fantasi. Seglet har iøvrigt stor lighed med det overfor viste 1660-segl.



Det moderniserede segl

I den følgende tid kørte man stadig videre med »karrakseget« som hovedtype, idet byens magistrat øjensynlig klamrede sig til 1563-seglet, selv om en del borgere i byen formodentlig må have haft en følelse af fartøjets utilstrækkelighed, for slet ikke at tale om dets ukorrekthed. Man fordrer nu mere liv og bevægelse, et malerisk perspektiv og vel nok også mere nøjagtighed i skibsfremstillingen - det mislykkede skib hos Pontoppidan er et beklag-



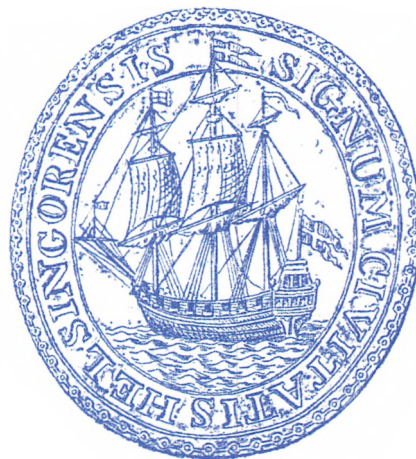
På korgitteret i St. Olai Kirke, der er udført af Claus Brahmeyer og Jens Mortensen i 1650'erne, ses et tydeligt forsøg på en modernisering af skibet. Billedskærerne har valgt at gengive skibet for fulde sejl; måske fordi det skulle se ud af noget i forhold til korgitterets øvrige topstykker, der forestiller kirkens værnehelgen St. Olav samt rigsvåbenet og de kongelige navnetræk. Torben Bill-Jessen fot.

geligt sidespring - og omkring 1800 går man derfor væk fra de stive fremstillinger og prøver at få lidt maritim-romantik ind i tegningen, som det ses herover. Mest iøjnefaldende er det, at man synes at være blevet vældig glad for et populært motiv som en lidt ældre orlogsfregattetype med splitflag, kanoner i borde og med bakkede merssejl, så skibet i virkeligheden nærmest synes at ligge stille. Denne romantiske glansbilledtype, der så tydeligt er påvirket af datidens søkrigsromaner og nationalromantikens malerkunst i 1800-årene, kender vi f.eks. fra den købstadseglttype, som Helsingør Dagblad siden 1882 har brugt og stadig bruger i en lidt mere forenklet streg (side 16, fig. 7), - uden

tvivl gående tilbage til før midten af 1800-årene. Den pyntelige fregat ses i oval seglramme agten for tværs mod bagbord, og tegningen rammer ganske præcist de fleste helsingørernes fornemmelser af hygge og maritim stolthed, selv om Kronborg slot mangler i ensemblet. Seglets latinske omskrift: »Signum civitatis Helsingorensis« (den helsingørske købstads segl) giver byen en let duft af ærværdig historie. Den strejftanke, at denne populære type eventuelt kunne være ældre end først antaget og måske være inspireret af omtalte mesterlige korgitter i Olai, er måske ikke så usandsynlig som den først lyder.



Det bør nævnes, at sølv- og guldsmedene i Helsingør op igennem tiderne har benyttet bymærker, altså købstadens insignier, som indstemplede stedmærker ved siden af deres personlige navnestempler. Således kendes der både fra 1600-, 1700- og 1800-årene bystempler (herover) med små, meget varierende skibsbildninger, som alle refererer til byseglet uden at tilstræbe ensartethed.



Dette segl, der blev tegnet til gengivelse i anden udgave af Traps Danmark fra 1872, viser det moderniserede bysegel, som blev benyttet fra slutningen af det 18. århundrede og op til midten af det 19. århundrede.

Singuer Raalpin den 16^{te} Februar 1854.
Mr N. Pihling Heden Gårdsmand Hu. Malmberg



1



4



2



3



5



7



6

Det moderniserede segl.

Fra slutningen af det 18. århundrede og op til 1880'erne benyttedes en moderniseret udgave af byseglet. Det kunne være i form af sorte eller røde laksegl på officielle dokumenter og i byrådets protokoller, eller gengivet i streg i diverse tryksager. Seglene havde alle ét fælles træk, nemlig en mere fri og lidt mere tidssvarende udformning af skibet. Til venstre er vist en række varianter af dette moderniserede segl.

1) Kobberstikkeren S.H. Petersens spinkle tolkning af seglet på sit kort over byen dateret 1833.

2) Flere udgaver af seglet var i brug hos byens eligerede borgere, borgerrepræsentationen (senere byrådet) og magistrat, og blandt de seglaftryk, bystyret indsendte til Indenrigsministeriet i 1885 (se side 18), var denne besynderlige udgave af skibet med det bakkede (drejede) diminutive storsejl - tydeligt nok taget fra den omtalte moderniserede type - og med et misfoster af et tilsyneladende klinkbygget skrog med usandsynlige for- og agterpartier, hvorfra ovenikøbet 1563-karakkens hovspryd stikker sin nok (yderste ende) op i forkastellet.

3) I flere af bystyrets protokoller optræder dette segl, hvor skibet synes at sejle væk fra beskueren trods manglende sejlføring. Midt på siden ses seglet på en protokol fra 1825. En snor går gennem alle protokollens paginerede sider, og skal sammen med seglet garantere, at ingen sider udskiftes.

4) Aage Jørgensens tegning af seglet til M. Galschiøts bog om Helsingør (1921) tager tydeligt nok sit udgangspunkt i S.H. Petersens segl.

5) Dette lille segl, hvor skibet ses mod styrbord sejlede for en kraftig medvind, blev også indsendt til Indenrigsministeriet i 1885. Det er i indskriften dateret 1769, men det er ikke lykkedes at finde forklaring på, hvad årstallet refererer til. Omskriften lyder: SIGILLVM XVI CIVIVM HELSINGORAE.

6) Dette lidt utydelige segl, som er fundet på et dokument fra 1854 (et udsnit heraf er gengivet øverst på siden), er måske et tidligt forbillede for S.H. Petersens gengivelse (1). Seglet er af den type, som er gengivet i Traps Danmark fra 1872 (side 15), og her dateres til slutningen af 1700-årene. Kun en grundig og særdeles tidskrævende undersøgelse af dokumenter og protokoller i Landsarkivet vil kunne vise, hvornår denne og andre af de her viste segltyper optræder første gang.

7) Seglet blev en del af Helsingør Dagblads logo, da avisen den 5. juni 1882 udkom i et nyt udvidet, 5-spaltet format med »flere nye og dygtige Kræfter til Redaktionen«. Det endnu eksisterende dagblad benytter stadig denne type byvåben, f.eks. i forbindelse med sportsreferater og til avisens redaktionelle »hoved«. Seglet kunne meget vel være en aftegning, eller måske ligefrem et aftryk, af den stampe, der har været benyttet til seglet på dokumentet fra 1854.

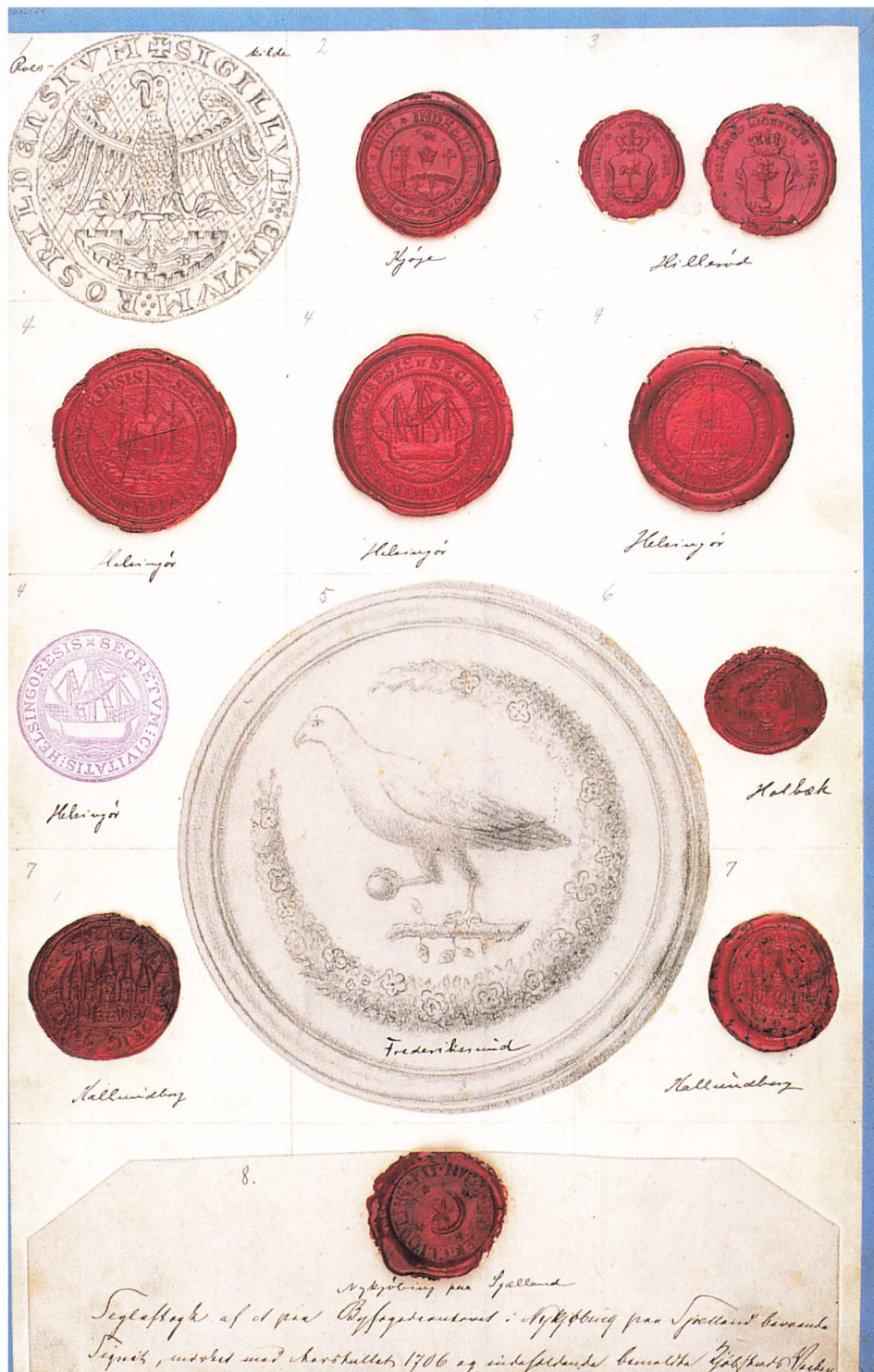
Helsingør får sit første »officielle« segl.

Byens styrelse må dog ikke have været helt tilfreds med disse mere eller mindre kunstnerisk udseende men private afvigelser, som ikke lignede byens egne traditionelle seglbilleder. Vi kan ikke her udrede alle de spegede tråde, men blot fremføre, at byrådet underligt nok stadig synes at have dyrket sin forkærlighed for 1563-typen.

I 1885 udgik imidlertid fra Indenrigsministeriet følgende befaling: »Ministeriet skulle herved tjenstligt anmode Magistraterne i Kjøbstæderne udenfor Kjøbenhavn, enhver for sit Vedkommende, om behageligen hertil at ville indsende Afbildning eller Seglaftryk i 2 Exemplarer af Kjøbstadens Vaaben tilligemed den Oplysning, der maatte kunne forskaffes om Hjemmelen for samme«. ²

Karraksegllet fra 1563, der er gengivet side 10, har dannet grundlag for udformningen af Helsingørs første officielle segl i 1886. Her ses et lakaftryk af byrådets nye metalstampe fra firmaet Ferslew & Co, der blev taget i brug i foråret 1886. Bendt Petersen fot. 2001.





Indenrigsministeriets folk klæbede de indleverede bysegl op på fine lærredsbeklædte kartonstykker til opbevaring i dertil indrettede æsker. Materialet findes nu i Rigsarkivet. Her ses det kartonstykke, hvor Helsingørs bysegl er repræsenteret sammen med Roskilde, Køge, Hillerød, Holbæk, Kalundborg, Frederikssund og Nykøbing Sjællands segl. Helsingør figurerer i 2. og 3. række. I midten ses aftrykket af det aktuelle, vedtagne segl (også gengivet side 17) flankeret af et par ældre segl (også vist på side 16). Til venstre derunder ses det lille aftryk af bystyrets nye gummistempel. (Rigsarkivet fot. 2001).

Formanden for magistraten i Helsingør, Eduard Johan Wahl, lod sagen undersøge nærmere og fandt frem til de gamle vokssegl med hjælp fra Rigsarkivet, det daværende Geheimearkiv, i København, heriblandt seglet fra 1563, som forekom ham »smukkere og mere karakteristisk end de senere benyttede«.³ Han følte sig overbevist om, at dette segl måtte være byens oprindelige, og anbefalede i februar 1886 byrådet, at »Byens oprindelige Vaaben gjenoptages, og at der anskaffes et Stempel nøjagtigt efter medfølgende Tegning, dog at Aarstallet 1426 anbringes i Kanten«.⁴ Byrådet godkendte tegningen, dog uden det tilføjede årstal, hvorefter man lod firmaet Ferslew & Co. lave en metalstampe med byens nye, officielle segl, der blev taget i brug i foråret 1886.⁵ Samtidig fik

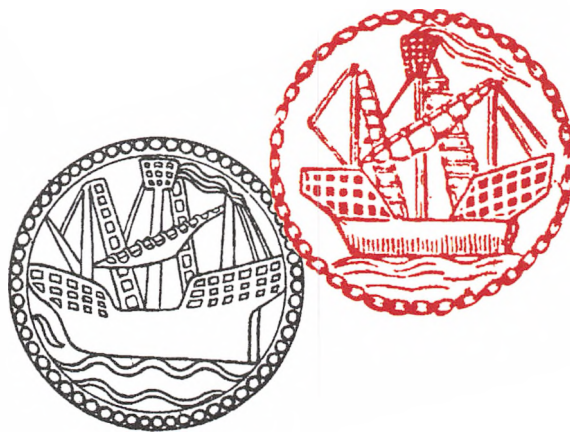


1563-seglet, der dannede forbillede ved nyttegningen i 1886, er her aftegnet efter et samtidigt vokssegl. (Herbert Ewe: Schiffe auf Siegeln, 1972)

man lavet et mere tidssvarende og praktisk gummistempel, og alle aftryk, tillige med aftryk fra de ældre metalstamper, blev tilsendt Indenrigsministeriet. Således fik Helsingør sit første officielle segl, og vi kører til dato videre med æstetisk smukke afarter af dette segl, som intet har med 1426 eller med virkelig søfart at gøre. Det er egentlig en ganske morsom, om end utrolig historie.



I foråret 1886 tog Helsingør sit nye segl i brug, og af praktiske grunde lavede man ikke kun en stampe til de laksegl, der stadig skulle bruges i protokoller og på dokumenter, men også et gummistempel til sværte. Helt op til kommunesammenlægningen i 1970 blev 1886-seglet benyttet som logo på en lang række af Kommunens tryksager.



Byens segl har ikke altid været tegnet og gengivet i overensstemmelse med de retningslinier, Byrådet indførte i 1886. Her er et par eksempler på en noget klodset og totalt misforstået udformning af skibet fra henholdsvis 1919 og 1936; sidstnævnte endog gengivet på titelbladet til bygningsvedtægten for Helsingør Kommune.

Helsingør Kommunes nuværende våben



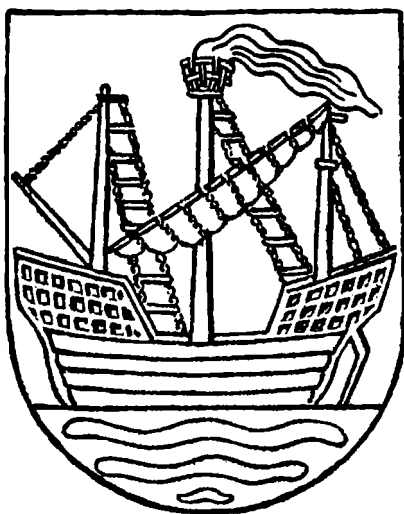
Det herover viste byvåben er trykt omkring 1900 i lithografi til en postkortserie visende farvegengivelser af danske byvåbner (Danske Byvaaben. En Samling kolorerede Postkort ogsaa indeholdende enkelte andre Vaabner. København u. år). Tegningen kunne godt have dannet grundlag for den i 1937 patentanmeldte udgave, som ses t.h. og på side 21, selv om skibet dog forekommer noget forbedret på sidstnævnte. På byvåbnet herover er bolsanen med sin røde farve at betragte som den ildflamme, man længe troede det var. Skibet er tegnet som var det en træplade og ikke et rigtigt skib, der rider på bølgetoppe. I 1937 valgte man den blå farve på en baggrund af sølv og omtegnede skibet en anelse, så den uheldige perspektivvirkning i det mindste forsvandt til fordel for en ren opstalt. Til højre ses resultatet. Denne udgave af byvåbnet benyttedes ved Helsingørs 550 års købstadsjubelæum i 1976, hvorfra den viste gengivelse stammer.

Byvåbnet ses benyttet på forskellige tryksager omkring 1900, som her på omslaget til en bog udgivet 1910. Denne vignet bliver afløst af den officielle, patentanmeldte udgave i 1937.



Hvornår det nuværende byvåben - med skibsmotivet optrædende i et heraldisk våbenskjold - opstod, ved vi egentlig ikke med bestemthed. Det voksede ud af det gamle 1563-segl og findes benyttet på enkelte private tryksager og bøger omkring 1900. I 1937 blev et byvåben i stiliseret - men beklageligt nok yderst fejlagtig - omtegning af karrakseget fra 1563 patentanmeldt og registreret året efter i





I 1937 nytegnes og patent anmeldes byvåbnet som Helsingør Kommunes officielle våben. Herover ses tegningen, der blev publiceret i Statstidende den 24. marts 1938. I teksten oplyses, at anmeldelsen er sket den 11. december 1937 kl. 11.50 og registreringen den 15. marts 1938.



form af den herover t.v. gengivne tegning.⁶ Der har rimeligvis været tale om et egentligt kommunevåben, som dermed har skullet afvige en smule fra købstadens segl fra 1886, der stadig betragtedes som det officielle og blev benyttet indtil sammenlægningen med Tikøb Kommune i 1970, om end dets anvendelse som laksegl ophørte i 1950'erne.⁷ I patentanmeldelsen fra 1937 blev det ny kommunevåbens farveholdning beskrevet som følger: »Et sølvfelt med et tremastet blå skib på blå bølger«, og det er i

Billedet t.v.: Omkring 1940 skar den helsingørske billedkunstner Otto Bülow et relief af egetræ forestillende byens våben til ophængning over indgangsdøren til rådhuset. Trods en gennemarbejdet grafisk profilering af Kommunen, har byrådet ikke fundet anledning til at fjerne det fine billedskærerarbejde. Bendt Petersen fot. 2001. Herover: Trods et patentanmeldt, officielt byvåben i 1937 benyttes dette op i 1950-60'erne stadig i flæng med 1886-seglet, som det ses af disse to skolehæfter, der begge er fra 1960.



Helsingør Kommune



Grafikeren Ole Søndergaards byvåben og logo er blevet et markant kendetegn for Helsingør Kommune, hvor det figurerer overalt, lige fra vejskilte til medarbejderens visitkort.

denne udgave, byvåbnet optrådte, da Helsingør i 1976 kunne fejre sit postulerede 550 års købstadsjubilæum (gengivet side 20).

Ved dette jubilæum, hvor byvåbnet fik en markant fremtræden på aviser, tryksager og i jubilæumsskrifter, fik Helsingør-grafikeren Ole Søndergaard idéen til en »gennemført grafisk profil« for den da 6 år gamle primærkommune. I 1978 fremlagde Ole Søndergaard sine tegninger for Kommunen, og resultatet blev den nuværende grafiske profil, hvor byvåben og logo fremtræder i hvid og »Helsingør-blå« farve og med et fastlagt, indbyrdes størrelsesforhold. Den moderniserede antikvaskrift, der skulle benyttes til logoet og byens gadenavneskilte, blev tegnet specielt til formålet og benævnt »Helsingør-Skriften«. Ole Søndergaards nyttegning af byvåbnet var en omtegning af det i 1938 registrerede våben uden skelen til de historiske og skibstekniske kendsgerninger, og

resultatet blev et grafisk gennearbejdet byvåben, der med sin karakteristiske mørkeblå farve i dag benyttes overalt, »hvor Kommunen ønsker at markere sin identitet«.⁸

For at sikre en konsekvent brug af det nytegnede byvåben udgav Kommunen håndbogen »Grafisk Profil« og heri gjorde kommunaldirektør Flemming Jensen rede for idéen med et ensartet logo og en konsekvent brug af dette: »En kommune er en helhed med mange dele. Mange møder hver dag Helsingør Kommune - møder en af de 5.550 medarbejdere eller en af de kommunale opgaver, der er sat i gang under kommunens samlede årsbudget på 2,5 mia. kr. I en virksomhed med så mange forskellige typer af aktiviteter - nogle med positiv, andre med negativ image - er det vigtigt, at det bliver helheden af aktiviteterne, der giver det endelige billede hos den enkelte borger. Det forudsætter, at Helsingør Kommune og dens

forskellige »produkter« fremstår som en helhed, der er synlig for alle. Her kommer den grafiske identitet ind i billedet. Med en gennemtænkt og gennemført grafisk profil vil Helsingør Kommune både indadtil over for medarbejderne og udadtil overfor borgere og brugere, have en fælles visuel identitet.«⁹

På historikerne virker Ole Søndergaards byvåben måske mat og uinspireret, men som et moderne logo betragtet må det omtegnede byvåben vel siges at opfylde sin mission på udmærket vis.

I 2001 foreslog grafikerer Ole Søndergaard Kommunen, at hans byvåben blev udført i en kraftig forenklet udgave til brug i avisannoncer og elektroniske medier. Han havde nemlig erfaret, at de fine streger i skibet »brændte« sammen, specielt ved gengivelse i mindre størrelser, således at det fremtrådte utilsigtet massivt. Ole Søndergaards forslag til en forenklet udgave (herunder) skal således ikke betragtes som en nytægning og afløser for det nuværende byvåben, men blot som et nødvendigt supplement.



Helsingør Kommunes gennemarbejdede grafiske profil udmønter sig også i kloakdækslerne af støbejern, der er fremstillet i Randers og dekoreret med Helsingør Byvåben. Lars Bjørn Madsen fot. 2001.

Kogge og fyrskib, finkenet og kruseduller.

Et misforstået bysegl?

Af vor beskrivelse fremgår det, at der aldrig har været nogen kogge afbildet i det helsingørske bysegl og -våben. Det herunder gengivne segl fra den engelske havneby Ipswich i 1200-årene viser dels, hvorledes en kogge ville tage sig ud, dels også, hvordan finkenettet, de omtalte »kruseduller«, blev aftegnet. Koggen, set mod styrbord (højre side), er forholdsvis lille, men på grund af sin konstruktion med ret flad bund og klinkbyggede høje sider, har den været velegnet som last- og handelsskib gennem en stor del af middelalderen. Den drives frem af det enkle sejl på stormasten. På segltegningen vises det beslået, og et par søfolk klædt i tidens så elskede kabudser med strud, den lange hale til at vikle om halsen i blæsevej, manøvrerer med det. Fra mastetoppen vajer et korsflag, som har tre tunger, men ellers minder om vort dannebrog. Seglets omskrift: S(igillvm).COMVNITATIS.VILLE:GYPEWICI: røber dog for os, at det er kommunen og byen Ipswichs segl. Denne gamle engelske industri- og havneby på Englands østkyst nord for det af os danskere velkendte Harwich i provinsen Suffolk, har nu ca. 100.000 indbyggere og gennemstrømmes af floden Gipping (jfr. seglomskriftens oprindelige navneform Gypewic(k); vic(k) er i virkeligheden det danske ord vig, bugt). Fartøjet har et meget bastant stævnrør. Over forstævnen (be-



mærk det skråstillede bovspryd, som forøvrigt går igen på karrakbilledet i Helsingørs bysegl fra omkring 1563 og lige til i dag) findes et lille forkastel, og over agterstævnen ses agterkastellet, skibets stærke forsvarscentrum, også benævnt skansen (hollandsk, tysk og skandinavisk). Dette er specielt interessant for os, idet det som man bemærker er udformet som det nævnte finkenet, altså kamufleret som et slags rammeværk, der ligner de omtalte »kruseduller«, bag hvilke man kunne stuve køjetøjet væk om dagen og søge en slags skjul under et eventuelt fjende- eller sørøverangreb.

Det var disse opbygninger, man i middelalderen kaldte »finkenet«, hvilket simpelthen må være en spøgefuld, om end noget kluntet benævnelse for de knyttede net, man af og til har brugt til at fange (bog)finker med. De har mindet om fuglebure. Det er ganske interessant for os, at man også i andre lande har kendt begrebet og ordet finkenet, som f.eks. i Tyskland - og her i Ipswich for 800 år siden! Muligvis er ordet oprindelig hollandsk. Nok er det, at hverken kyndige eller ukyndige øjensynlig har forbundet de to begreber med hinanden. Det er næsten mere end utroligt at Helsingørs regerende byfædre og stedets jævne borgere i så mange år har spekuleret over dette problem, som i virkeligheden højst kan betegnes som en ikke særlig morsom sproglig finesse. Med undren læser man om byens ma-

Denne tegning af den engelske havneby Ipswichs bysegl, som det så ud i 1200-årene, findes i Herbert Ewes fortrinlige plancheværk: »Schiffe auf Siegeln« (Berlin 1972).

gistratsmedlemmer, som i 1885 røber deres uvidenhed i deres tjenstlige indstilling til Indenrigsministeriet om ubetinget at måtte bibeholde byens segl, hvis udformning man altså overhovedet ikke forstod noget af. At ministeriets embedsmænd tydeligt nok heller ikke anede, hvad det drejede sig om, er vel knap så forbløffende. De var jo ikke sømænd med kendskab til situationen. Sådan set forekommer det måske mere usandsynligt, at magistratens formand i 1886 anbefalede sit byråd at få indgraveret årstallet 1426 i byvåbnet, idet han som de fleste andre i byen gik ud fra, at Helsingør fik sine købstadsrettigheder af kong Erik af Pommern dette år, hvilket var helt fejlagtigt. Alle rede omkring 1231 nævnes byen som købstad i kong Valdemars Jordebog. Det var der dog ikke mange, der vidste, og byen fejrede med glans og herlighed sit 500-års jubilæum i 1926 og sit 550 års jubilæum i 1976. Årstallet 1426 kom dog ikke ind i byseglet i 1885-86, da der åbenbart har været et par »byrødder« som havde kraft og viden til at holde hovedet koldt og forhindre det. Desværre var der ingen, der kunne give en fornuftig forklaring på krusedullerne, så disse forvirrer stadigvæk de fleste af os. På samme fejlagtige baggrund er stormastens bolsan (vimpel), der ofte er blevet afmalet med rød farve, nu som før blevet tolket som en fyrflamme og karrakken som en fyrskibskogge. Den gamle tro, at Erik af Pommern har bygget den første borg Krogen i 1420'erne, da han indførte Øresundstolden, lever også i bedste velgående, skønt borgen allerede er nævnt første gang 1346 (i yngre sjællandske krønike) under navnet Ørekrog (Krogen er i virkeligheden navnet på en sandaflejring ud for Helsingørpynten). Her lod Valdemar Atterdag fangne sørøvere klynge op til skræk og advarsel for Sundets kriminelle banditter. Den første bygning på stedet er måske anlagt omkring 1300

af Erik Mendved. Det nuværende pragtslot er først bygget som kongelig bolig af Frederik II i 1570-80'erne. Det var også ham, der med stolthed kaldte det Kronborg, den kronede borg. Helsingørs første borglignende fæstningsværk, en såkaldt »motte«, lå lidt syd for byen ved kysten; dets ganske store voldanlæg, som i århundredernes løb er ret ødelagt af vej- og jernbaneanlæg, er trods alt så velbevaret, at man stadig kan skønne om deres kapacitet og størrelse. Desværre véd man så godt som ingenting om deres historie. Anlægget kaldtes Flynderborg, velsagtens fordi det havde en figur af en flynder som vejrfløj. Det kan vel med nogen forsigtighed dateres til midten af 1100-årene.



Noter og Kildehenvisninger

- 1 Rigsarkivet: Indenrigsministeriets skrivelser af 3. December 1936 og 8. Marts 1937 om kommunernes deltagelse i den af ministeriet foranstaltede samlede anmeldelse for Patent- og Varemærkedirektoratet af kommunevåben og -segl. Brev til Helsingør Byråd af 9. April 1937 (journ. Nr 1936-A-2).
- 2 Ministerialtidende for Kongeriget Danmark 1885, afd. A; Administrative Befalinger af almindeligere Karakter, s. 159.
- 3 Rigsarkivet: Indenrigsministeriet 1886, journ.nr. 39. Brev af 22. Marts 1886 fra magistraten og byrådet v/E.J. Wahl og O.C. Rehling.
- 4 Uddrag af Helsingør Byraads Forhandlinger 1886, s. 3 og 10. 1426 bekræftede kong Erik af Pommern Helsingørs ældre, nu tabte privilegier, og det har givet folk den fejlagtige opfattelse, at kongen havde grundlagt Helsingør på dette tidspunkt.
- 5 Tegningen er tilsyneladende forsvundet.
- 6 Statstidende 24. Marts 1938.
- 7 RA: Indenrigsministeriets arkiv: I et brev fra Helsingør byråd af 9. April 1937 fra borgmester P. Christensen til Indenrigsministeriet fremgår det, at der er tale om »Helsingør Kommunevaaben og -Segl«, men i den til brevet vedlagte beskrivelse af våbnet benyttes udelukkende betegnelsen »Byvaabnet«, hvorfor der åbenbart ikke er skelnet nærmere mellem begreberne byvåben og kommunevåben.
- 8 Helsingør Kommune: Grafisk Profil. Hæfte udgivet af kommunen; uden år.
9. Samme; forord side 1.

Litteraturhenvisninger:

- Chr. L. Bøje: Danske Guld- og Sølv-Smedemærker før 1920. København 1958.
Poul Bredo Grandjean: Danske Købstæders Segl indtil 1660. København 1937.
Herbert Ewe: Schiffe auf Siegel. Berlin 1972.
Henning Henningsen: Skippere, klarerere og toldere. Hillerød 1959.
Laurits Pedersen: Helsingør i Sundtoldstiden, bd. 1-2. København 1926-29.
Helsingør Kommune: Grafisk Profil. U. år.



Der kan gå sport i at jagte byvåbnet, der i mere eller mindre vellykkede gengivelser ses utallige steder, som her i forhallen til Helsingør Station (1891). Lars Bjørn Madsen fot.





Den ældgamle sundtoldsby Helsingør er om nogen købstad skibsfartens by. Herfra opkrævedes Øresundstolden i mange århundreder til irritation og gene for alverdens handelsskibe, og da den endelig ophævedes i 1857 var skibsbyggeriet klar til at tage over i form af en blomstrende værftsindustri. Helt naturligt har det således været at benytte skibet som Helsingørs bomærke.

De fleste kender Helsingørs byvåben, der ses overalt i Kommunen, ligefra skilte, kommunale piecer, annoncer og kloakdæksler.

Mindre kendt er det, at koggen i byvåbnet slet ikke er en kogge og at flere skibstyper i varierende gengivelser har optrådt i bysegl og -våben siden 1300-årene.

Tidligere direktør for Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, dr. phil. Henning Henningsen fortæller her den spændende historie om Helsingørs Byvåben.

Helsingør Kommunes Museer