

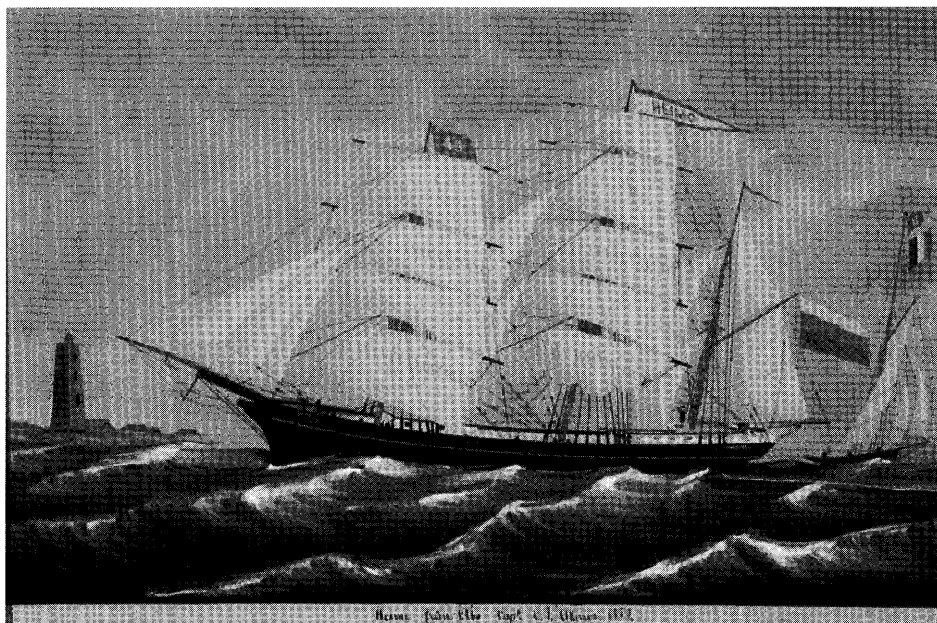
THOMAS WILMAN

Skeppsporträtt och kaptenstaylor i Sjöhistoriska institutets vid Åbo Akademi samlingar

I och med grundandet av Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi den 3 januari 1936 påbörjades en intensiv insamling av föremål och arkivalier till museet. Dels mottogs mängder av donationer, dels köptes bl.a. ett stort antal skeppsporträtt och kaptenstaylor in av både privatpersoner och antikhandlare. Tanken var att det sjöhistoriska museet i Åbo inte bara skulle representera staden och Åboland utan också beakta sjöfarten på riksplån och representera hela landet. Man skulle enligt stadgarna vid Sjöhistoriska museet vid Åbo Akademi "insamla, konservera och i mån av utrymme utställa föremål, modeller och avbildningar, som

belyser den nordiska och särskilt den finländska sjöfartsnäringens historia i såväl äldre som nyare tider" (Storå 1986, 5 ff.)

Till intendent för museet valdes fil. kand. Sven Andersson som innehade tjänsten mellan åren 1936 och 1970. En lokal omfattande tre rum vid Stora Tavastgatan 30 ställdes till museets förfogande. Verksamheten satte igång och den 8 april 1936 bokfördes de första föremålen i samlingarna. I katalogen över föremål infördes som nr 1 ett skeppsporträtt, en gouache av konstnären Aristides de Clerk, också kallad "Rembrant från Antwerpen", föreställande barken "Heimo" som byggts i Ha-



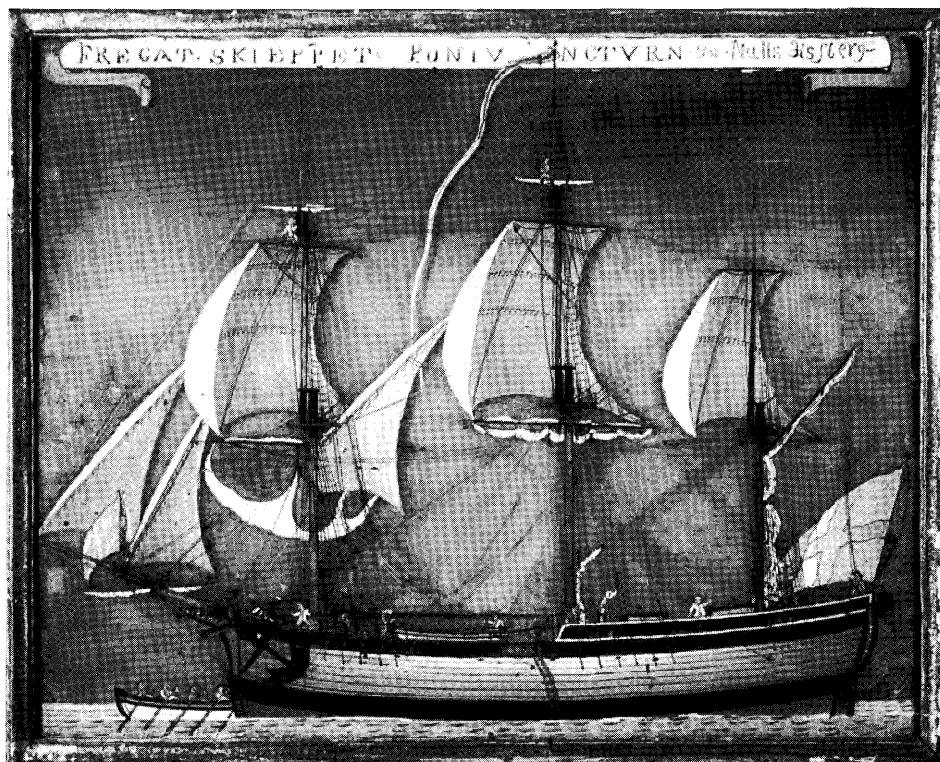
likko 1866 och som tjänat sjöfarten i både Angelniemi, Kimito, Åbo, och på Åland.

Samlingarna växte snabbt och redan efter ett år var de tre rummen i museet fulla. Till och med trappuppgången var fullhängd med målningar och fotografier. Under det första året hade över 500 föremål inkommit och bland dem ett 50-tal skeppsporträtt och kaptenstavlor. År 1939 omfattade samlingarna ca 100 konstverk. (Storå 1986, 14 ff.)

I dag består samlingen, som är unik på våra breddgrader, av över 210 verk föreställande segel- och ångfartyg mellan åren 1775 och 2001. Den äldsta kaptenstavlan i samlingarna har en datering från 1775 och föreställer Coniuncturen med Matts Issberg från möjligtvis Wasa som skeppare. Tavlan, felstavad Poniuinctvren är en hinterglasmålning, också kallad under- eller bakomglasmålning (*Fixé sur verre* eller *églomisé*) i litet format och representerar en sårbar teknik där de flesta verk gått för-

lorade under åren genom att de gått sönder eller fått vattenskador och flagnat av.

De nyaste tillskotten i samlingen representeras av Vasakonstnären Göran Hammarström med fullriggaren Grace Harwar (2000), och fyrmastaren Pamir (2001). Tavlorna har sedan 1985 varit deponerade i Åbo sjöfartsmuseum, dagens Forum Marinum. Denna tidigare rätt så styvmoderligt behandlade konstform betingar i dag allt högre värden ute på den öppna marknaden. Tavlorna ställdes för första gången ut i större omfattning i februari-mars år 1971 då knappt hälften av dem visades på Åbo Konstmuseum i utställningen "Nautica". Ett omfattande konserveringsprojekt inleddes våren 2005 för att åtgärda tavlorna. Ett tiotal uppsatsade verk kunde sedan beskådas i den utställning som visades i Forum Marinum under ett års tid, där man försökt plocka fram ett så vitt spektrum av skeppsporträtt och kaptenstavlor som möjligt. Då kunde man hänga upp 99 tavlor längs väg-



garna i utställningslokalen och dessa kom samtidigt att representera ett 40 tal olika konstnärers syn på denna konstgen.

Från vikingatida skeppsavbildningar på runstenar till 1800-talet kaptenstavor och skeppsporträtt

Konsten att avbilda fartyg har gamla traditioner, allt från hållristningar av våra förfäder i Norden under bronsåldern till fartyg på vikingarnas runstenar. Hela den kulturella utvecklingen byggde på handel och sjöfart. I kustområdena med fiske och skeppsfart hade sjöfarten en stor betydelse för människorna i bygden. Vi ser skepp avbildade i kalkmålningarna på väggarna i våra gråstenskyrkor och votiv- och kyrkskepp hänger under valven i flera av kyrkorna.

”Skeppsporträtten kännetecknas i allmänhet av en minutiös verklighetstrohet. Varje detalj i rigg och skrov är återgiven med yrkesmannens kritiska, funktionsmedvetna blick. Ja t.o.m. på ett fartyg med bottenrev i rykande storm sitter varje block och fall på plats. Dessa bilder har en strikt saklig poesi: varje skenbar obetydlighet har en motivering, inget finns där för effektens skull.

Det var en genre med sina egna specialister och man rationaliserade framställningen så gott man kunde. Vatten och bakgrund var ofta serieproducerade. Därför går vågorna så ofta på parad och därför är ”miljöerna” så ofta identiska. Till standardiseringen hör naturligtvis också att fartygen genomgående ses från samma vinkel och under liknande väderleksbetingelser; tvärs från lä, under fulla segel, i laber bris och smult vatten, med god gång och alla flaggor och rederivimplar satta (gärna oproportionerligt stora) under en klarblå himmel. Trots det knappologiskt stereotypa i utförandet är det bilder som verkligen lever: seglen drar med stinn och härlig buk, bogskummet fräser, kölvattnet

sorlar, man känner suget i den höga riggen, krängningar och den lätta vibrationen i det tunga skrovet när det ljudlöst skjuter fart genom sjön.” Så beskriver Folke Edwards skeppsporträtten i ”Hav-Segel”.

Från oljemålningens första tid på 1400-talet till in på 1800-talet fanns i varje stad på kontinenten porträttmålare. Familjeporträtten blev en fast tradition. Traditionen spreds efter hand till sjöfarare som ville föreviga sina fartyg. (Randier 1975, 41 f) Man vet inte var och när de första fartygsporträttörerna var verksamma men så småningom träder fartygsmåleriet fram som en underavdelning till marinmåleriet, som i sin tur har sina traditioner i 1500-1600-talets mellan- och syd Europa med havet och landskapet som ett centralt element där man avbildat ofta till namnet kända örlogsfartyg.

I slutet av 1700-talet började de italienska kyrkmålarna i kuststäderna måla fartygstavor. Dessa skilde sig från marinmålningarna genom att fartygen fick huvudrollen och avbildades i stort format som dominerade hela uppställningen. Främst var det fartygens ägare som ville ha bilder på sina farkoster, vilka de inte såg mycket av när skutorna var ute till havs. Traditionen spred sig till Frankrike och vidare ut över kontinenten. I England kom genombrottet i mitten av 1800-talet.

De som målade var konstnärer med inriktning på kust- och skeppsbilder. Kända kustersilhuetter som användes var Vesuvius och hamnpiren i Neapel i Italien, Château d'If vid Marseille i Frankrike, Dovers klippor i England, Helgoland vid Nordsjökusten och Kronborgs slott i Öresund, Danmark. Med hjälp av en bakgrund i bilden kom perspektivet fram. Djupet i bilden kunde också stärkas med t.ex. en boj eller fåglar i förgrunden. Det är just genom dessa detaljer som man ofta kan identifiera osignerade konstverk och tillskriva dem namngivna konstnärer. Gränsen mellan

skeppsporträttmåleriet och marinmåleriet blev allt svårare att dra. När skeppsporträttören tar fram noggranna fartygsstudier lägger marinmålaren ner mer tid på studier av de naturliga elementen.

Under 1800-talets senare del började en ny skara målare dyka upp i hamnarna. I Italien var det flera familjer som engagerade sig i skeppsmåleriet. Hela familjer, även barnen, deltog ibland i målandet. Detta märks tydligt i t.ex. Genua och Neapel. Man målade i akvarell och gouache. Dessa italienska "pirmålare"¹ kännetecknades bl.a. av överdrivna vågor runt fartygen där man ivrigt använde vit täckfärg för att framhäva de skummande vågtopparna. Ofta hade konstnärerna ett förflutet som sjömän med anlag för att teckna och måla. (Händel & Riirt 1999, 7)

Kaptenstavlan skiljer sig från skeppsporträttet, genom att konstnären lagt till fartygets-, befälhavarens- och hemortens namn och ett årtal i ett avgränsat fält längst ner på tavlan. Dessa beställdes ofta i samband med att en ny befälhavare tagit över fartyget och i samband med de ville ha ett porträtt av skutan hängande på paradplats hemma i salongen. Tavlorna utgjorde också ett slags statusymboler, som uppvisade makt och framgång vid sidan av förmögenhet. Varje skeppare ville ha ett porträtt av det fartyg han förde befäl över och detta ledde till att det ofta fanns flera porträtt av till och med samma konstnär men med olika befälhavares namn införda i textbandet längst ner. Skepparen kunde lämna rigggritningar och signalflaggornas bokstavskombinationer åt en konstnär i en hamn där man lossade på färden söderut,

¹ En benämning på okända konstnärer som målat osignerade tavlor.

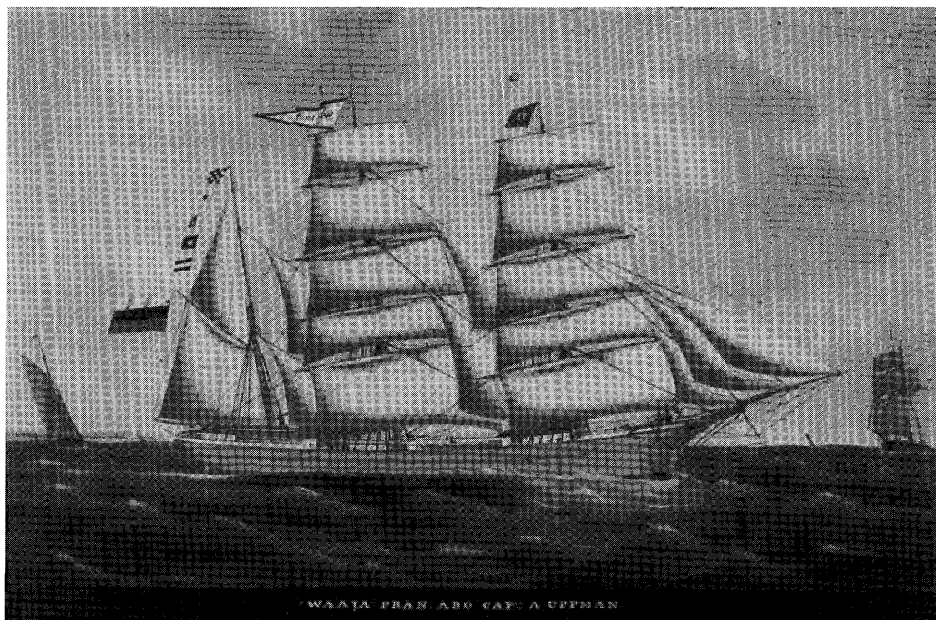
och komma överens om att konstnären när fartyget på hemvägen norrut passerar samma hamn, levererar en färdig tavla. Ofta hade konstnärerna färdiga bakgrunder med himmel och hav målade på dukarna, sedan skissades färger och detaljer på papper. Det kunde gå till så att konstnären, först efter det att skepparen visat sig vara nöjd med skeppsporträttet, lade till texten i ett fält längst ner på tavlan. I och med detta blev verket en kaptenstavla. Om skepparen inte var nöjd med vad han såg kunde konstnären försöka sälja verket till någon annan i besättningen. Tavlor utan text nertill, men med fartygsnamnet synligt på skrovet eller på en vimpel och därtill en redarvimpel, kallas skeppsporträtt och kunde ha beställts av någon av redarna. Konstnärerna målade i olja, gouache och akvarell, ibland i blandteknik med inslag av tusch och krita.

Att på äldre dagar kunna se sitt gamla fartyg "segla fram på väggen" i hemstugan skänkte säkert många sjöbjörn ro och kunde få honom i meditativ stämning.

Hur man avläser symbolerna i ett skeppsporträtt

Det var viktigt att alla symboler och detaljer i porträttet framträdde så tydligt som möjligt. Bakgrunden utgjordes ofta av en bekant kustsilhuett. Fartyget avbildades från sidan i stort format, ofta också som dubbelporträtt med samma fartyg sett akterifrån i mindre skala seglande i fjärran i annan riktning (ej på denna tavla).

Konstnärens signatur syns ofta i det nedre högra hörnet. I detta fall And. Lind, London 1878. Trots att tavlorna ofta är osignerade känner man lätt igen konstnären på hans speciella manér och egna stil.

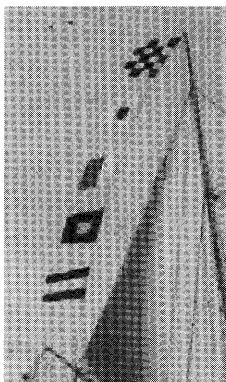


3-mastade barken Waaja, Olja på duk, 51 x 76 cm "Waaja" från Åbo. Captn: A. Uppman." Signerad: And. Lind London 1878 (Vimpel Waaja och 33. A tergo: "Reeves & Sons, Manufacturers, 113 Cheapside, London") Byggt 1872 i Sagu, lästetal 250, 484 registerton, zinkad. Dimensioner: 43,05 x 9,71 x 5,05 m. Redare (1872-80) B. Wikström m.fl., (1882-87) I.W. Rautell, (1892-97) K. Lindberg, (1902) J.V. Karlsson, (1903) Johan J. Söderström. Befälhavare (1872-78) A. Uppman, (1880-87) O.E. Högman, (1892) K. Dahlqvist, (1897) J.H. Holmberg. Hemhamn (1872-80) Sagu/ Åbo, (1882-87) Åbo, (1892-1901) Nagu, (1901-02) Jomala/ Mariehamn, (1902-03) Raumo. Förliste 1903 på sin andra resa som Raumofartyg.

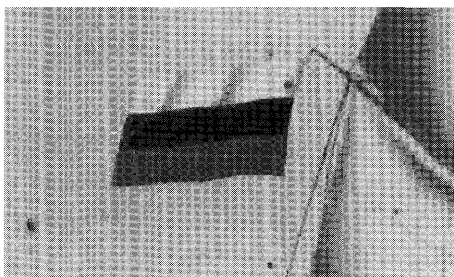
Sjöassuransföreningens i Finland flaggnr: röd, 33. Fartygets officiella signalflaggor: R.D.F.Q. , (1892) T.F.M.Q. På tavlan: N.S.H.P.J. (5 st. signaler)



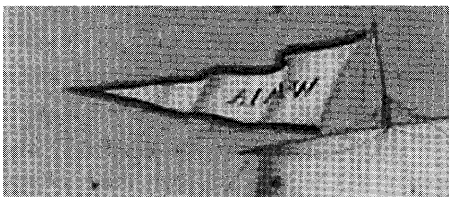
I bandet längst ner ser man fartygets namn, befälhavarens namn och fartygets hemort i varierande ordningsföljd. Därtill var tavlan också ofta daterad



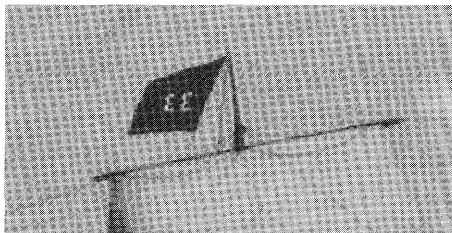
Fartygets signalflaggor avbildas i mesanmasten.



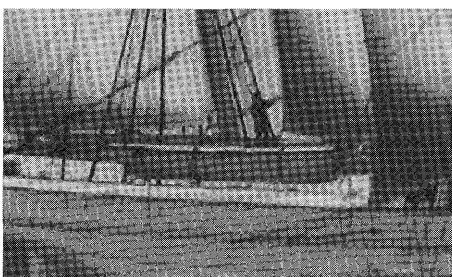
Man ser nationsflaggan i aktern.



I stormasten ses vimpeln med fartygets- eller rederiets namn eller en nationsflagga som visar vart fartyget var på väg.

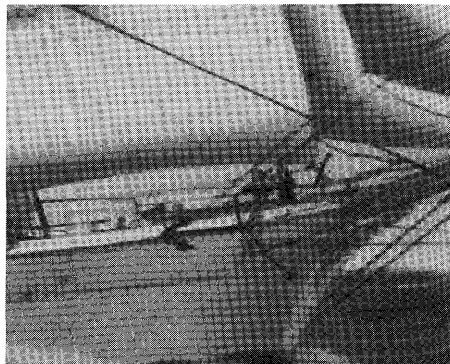


I fokmasten syns försäkringsbolagets numererade flagga där de olika färgerna syftade på olika försäkringsbolag och numret i sin tur identifierade fartyget i de tryckta fartygsregistren. I detta fall en röd bottenfärg och nr 33, vilket är Sjöassuransföreningens i Finland flaggfärg.



Från Pellegrin till Kensington. En typisk segelfartygsavbildare och en som också hann uppleva de maskindrivna fartygens frammarsch

Den franska skeppsporträttören Joseph Honoré Maxime Pellegrin (1793-1869) verksam i Marseille under 1800-talets andra och tredje kvartal är väl representerad i institutets samling med hela åtta verk. Han var en av traktens kända akvarellister, kanske något stelare i sitt utförande än mången annan. Han producerade upp till 1200 porträtt av skepp från hela världen. (Holm-Petersen 1967, 155) Skeppet som upptar halva ytan ses i en eller två positioner, under fulla segel eller för ankar med den lokala kusten, hamnen och andra skepp i bakgrunden. Själva fartyget är mycket noggrant återgivet och det klara solskenet ser inbjudande ut. Skeppets och kaptenens



Man ser besättningen jobbande på däck.

Kepparen står ofta på kajuttaket på utkik med en tubkikare.

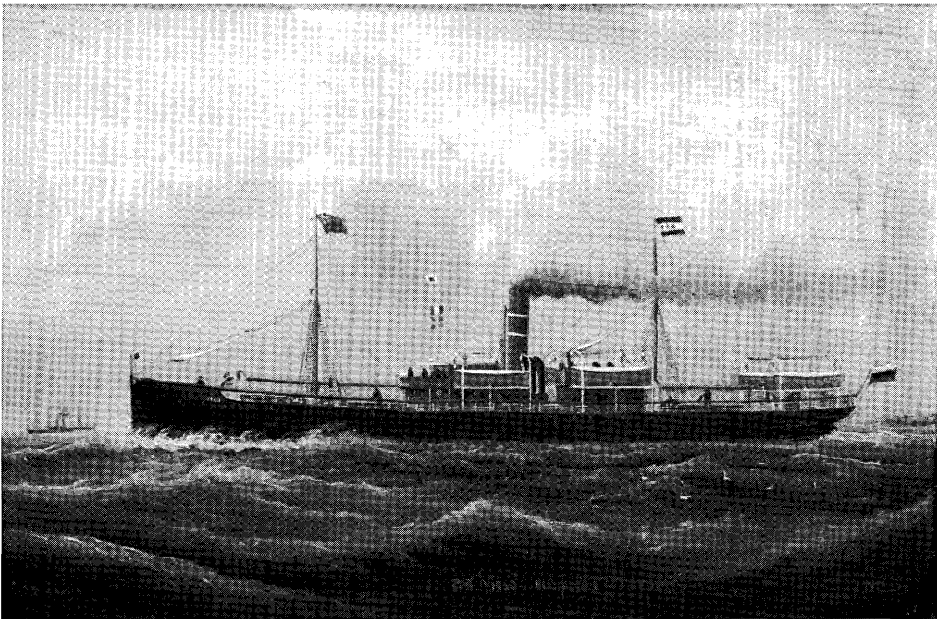
namn återges med vita bokstäver i en separat nedre del. Osignerade verk kan förväxlas med Roux familjens målningar från Marseille. (Buchholtz 1997, 103)

I institutets samlingar ingår 8 kaptenstavlur utförda av Pellegrin föreställande fullriggaren Atlas den Andra (1835), tremastade barken Solide (1840), barken Gustaf (1845), barken Pallas (1858), tre stycken porträtt av briggen Wänskapen (1836, -37,-47), och slutligen fregatten Zakrewsky (1840), samtliga målade i Marseille.

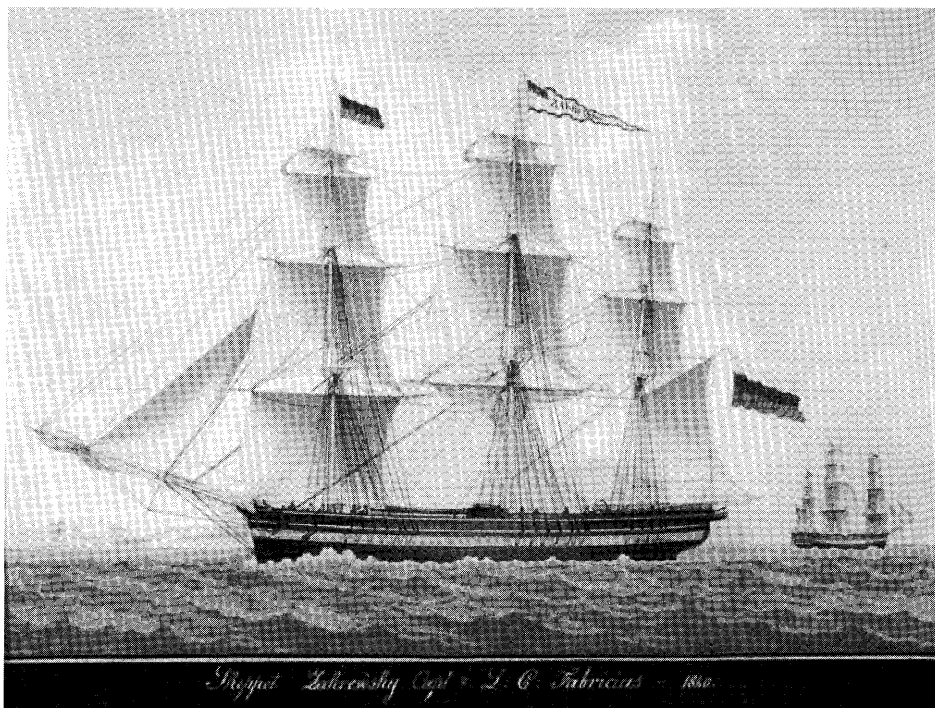
Den brittiska konstnären C. Kensington, var verksam mellan åren 1880 och 1920. Han var född i London, och en av stadens "pirmålare", som jobbade i akvarell, gouache och olja. De flesta av hans verk är små eller medelstora. Hans större verk uppnår medelmåttlig kvalitet. (Buchholtz 1997,



Briggen Wänskapen Akvarell 43 x 54 cm. "Capitän J.J. Seth med Briggen Wänskapen i Hoofden den 29 November 1836." Signerad: Hré Pellegrin à Marseille an 1837.
Byggt 1830, 112 ½ läster. Redare (1838-46) Carl Gustaf Wolff. Befälhavare (1836) J.J. Seth, (1838) A.G. Grönroth, (1839-46) J. Backer. Hemort Wasa.



S/s Virgo. Olja på duk, 29 x 44 cm "S/S "VIRGO" HELSINGFORS." Signerad: C. Kensington. (Vimpel F.Å.A.)
Byggt i Norge 1906 i stål, 1091,42 brutto, 623,67 nettoton, 880 ind.hk.. Dimensioner: 62,83 x 9,46 x 6,0 m. Redare Finska Ångfartygs A.B. Hemhamn Helsingfors. Fartygets officiella signalflaggor: S.Q.T.R.



Fregatten Zakrewsky. Akvarell 43,5 x 56 cm. "Skeppet Zakrewsky. Captn L.C. Fabricius, 1840." Signerad: Hré Pellegrin à Marseille. 1840.

Byggt 1825 i Uleåborg, lästetal 150, högst 16 mans besättning. Redare (1838-42) kommerserådet Gustaf Bergbom, (1842-43) Fredrik Wacklin. Befälhavare (1825-33, 1834, 1835-36) J.W. Callmeijer, (1834) Johan Simulin, (1836, 1837, 1838) C.F. Stjerncreutz, (1837) J.I. Bränholm, (1838-39) Anders Mathlin d.ä., (1839-40) Carl Gustaf Ryselin, (1840-42), L.C. Fabritius, (1843) Lars Neuman. Besättning: styrman (1825-26) C.G. Ryselin, (1826-28) J.O. Spolander, (1828-32) C.F. Stjerncreutz, (1833) Carl Erik Lundberg, (1834-35) Johan Grönholm, (1837) J.H. Tillgren, (1836-38) Anders Mathlin, (1839) Albert Montin, (1839-41) Abraham Forss, (1841-42) C.H. Wilholm, understyrman (1829-30) J.O. Spolander, (1834-38) Olof Mathlin, (1837) Jacob Fellman, konstapel (1830) Daniel Grönmark, (1831-32) H.E. Höckert, (1839-42) Olof Mathlin, Matros (1834) Petter Heickell, (1837) C.H. Högman, kajutvakt (1831-33) Frans Callmeijer, (1834-35) August Grönqvist, (1837-39) Anders A:son Mathlin, (1830-41) Abraham Meuman, (1841-42) Anders J:son Mathlin. Hemhamn Uleåborg.

Callmeijer seglade 1829-30 till Liverpool, Grimsby och Cadiz. Dessa hamnar besökte också Stjernceutz, därtill Köpenhamn och Riga. Stjerncreutz som sistsnämnda år var på väg från Köpenhamn till Marseille, dog 17.4.1838 i Catte. Styrman Anders Mathlin tjänstgjorde som tf befälhavare efter det. Mathlin var 1839 i Liverpool och hämtade hem en last salt. Ryselin seglade 1839-40 i Köpenhamn och kom sistsnämnda år till Uleåborg. Efter honom blev Fabritius befälhavare Han seglade till Marseille och Ibiza 1841 och återvände samma år till Uleåborg. Det meddelades att fartyget lidit skeppsbrott 29.5.1843. (Snellman 1974, 35 och 47)

72) Kensington samarbetade med skandinavens Geo Johansen, vilket går att avläsa i målningarnas likhet och att båda använde samma gotiska skrift på befälhavare och fartygsnamn, något de var ensamma om bland Londonmålarna. (Händel & Riart 1999, 8 f.)

I institutets samlingar återfinns sex av Kensingtons verk: barken Albino (odaterad), tremastade barken Mathias (tillskriven, osignerad), barken Njaal (1915), s/s

Virgo (odaterad), barken Wiria (odaterad) samt tremastade barken Preciosa (1897, tillskriven, osignerad).

KÄLLOR OCH LITTERATUR

Litteratur

Buchholtz, Kasper 1997: Ship Portrait Artists. Hamburg

Edwards, Folke 1961: Hav-Segel. Paletten I.

Holm-Petersen, Frode 1967. Skibsportrættmalere. Odense.
Händel, Sture & Riert, Johnny 1999: Skutemålare. Uppsala.
Nautica. 200 år skeppsporträtt och fartygsmodeller ur Sjöhistoriska Museets vid Åbo Akademi samlingar. Åbo Konstmuseum. Åbo 1971.
Randier, Jean 1975: Nautiska antikviteter. Milano
Snellman, P.W 1974: Oulun laivoja ja laivureita 1816-1875. Uleåborg.
Storå, Nils 1986: SJÖHISTORISKA MUSEET VID ÅBO AKADEMI 1936-1986. Åbo.

SUMMARY

The Institute of Maritime History at Åbo Akademi University was founded in 1936 as the very first maritime history museum in Finland and it was intended to represent the whole of Finland.

Sven Andersson, B.A., was the first curator from 1936 to 1970. The first object registered was a ship portrait of the Heimo bark, a gouache by Aristides de Clerk. Today, the collection consists of over 210 paintings of sailing ships and steam ships, painted between 1775 and 2001. The paintings are stored at the sea centre Forum Marinum in Turku, along with the collection of objects. An extensive preservation process was carried out in connection to an exhibition of 99 of the paintings in 2005.

The tradition of reproducing ships in the Nordic countries can be traced back to rock carvings and runic characters as well as to frescos in our medieval churches. The European traditional portrait painting with human motifs started in the 15th century. Out of this art form, the ship portraits developed into a sub-category to the marine paintings. The tradition then spread to Italy in the 18th century when paintings of

ships were starting to become more common. The art form furthermore spread to France and all over the continent, and finally reached England in the middle of the 19th century.

Famous coastal silhouettes decorate the paintings, for example Vesuvius and the pier of the port in Neapel, Chateau d'If in Marseille, the rocks of Dover, Helgoland and the castle of Kronenbourg. These motifs, with sea birds, buoys and pilot boats in the foreground, bring out perspective and depth in the paintings.

The portraits of captains differ from the paintings of ships due to the addition of the name of the ship, the captain and the domicile at the bottom of the painting.

The captains could place an order for a portrait in a port on their way towards the south. The artist were given the blueprints of the rig and the combination of letters on the signal flags and on the way back up north, a ready painting was delivered; a new status symbol to be hung on the wall in the parlor at home.

A large amount of symbols can be found in the productions: the coastal silhouette, the double portrait (the same ship sailing in the opposite direction), the name of the ship and the captain, the national flag, the signal flag, the flag of the shipping company and insurance company, the flag of the country of destination, pennants with names, the skipper on the roof of the cabin, the crew at work and finally the signature of the artist.

Two artists can be mentioned to illustrate this art form: Honoré Pellegrin (1793-1869) from Marseille to represent the golden age of the sailing ships with eight works in the collection, and C. Kensington, an Englishman who painted from 1880 to 1920, to represent the merchant marine's transition from sailing ships to steam ships. Six of his works are part of the institute's collections.