

Identifisering av fartøypotretter

BRIT BERGGREEN

Denne artikkelen har primært det rent praktiske formål å være til hjelp ved katalogisering av fartøyavbildninger i kulturhistoriske museers billedsamlinger. Fartøybilder er etter hvert blitt ettertraktete antikviteter, og de er sterkt etterspurt også utenom spesialistenes og museenes kretser.

Artikkelen er blitt til i nært samarbeid med fylkeskonservator Erik Vea. Sommeren 1973 begynte vi å diskutere problemer og spørsmål i forbindelse med fartøybilder under arbeidet med å registrere sjøfartssamlingen ved Dalane Folkemuseum i Eigersund. Vi har begge stått overfor disse problemene tidligere, og funnet frem til en del hjelpemidler gjennom arbeid på Norsk Sjøfartsmuseum, og håper at andre kan dra nytte av de erfaringene vi har gjort.

Emnet er spennende og fører til mange problemstillinger. Fartøybilder kan hjelpe til med å besvare noen spørsmål, men er kanskje med på å reise enda flere.

Vi vil her legge hovedvekten på å analysere fartøyavbildninger som er fremstilt innen den genre som kalles skutebilder eller fartøypotretter. (Se definisjon på side 77.) Vi kommer til å trekke frem og henviser til de hjelpemidlene som vil være aktuelle når man skal identifisere et fartøy og plassere det tilnærmet kronologisk ut fra en avbildning.

Ikonografi og ikonologi

En rekke humanistiske vitenskaper beskjeftiger seg med billedmateriale, som studiefelt eller som kilde til forståelse av fortiden, nær eller fjern. Det gjelder kunsthistorie der selve avbildningen står som det sentrale, og ellers gjelder det historie, arkeologi og etnologi.

Når det gjelder ordene ikonografi og ikonologi som tekniske termer, er det tydelig at de har vært lite anvendt innen norsk billedforskning. Ordet ikon forbindes av de fleste med russiske helgenbilder eller med helgen- og madonna-bilder. Ordet kommer av gresk *eikon* som betød bilde uten noen antydning om innhold. Sammenstillingene med -grafi og -logi er lærde konstruksjoner. Poul Eller nevner første gangs bruk av ordet ikonografi på italiensk fra 1625. Han skriver videre at ordet ikke synes å ha vært «meget levende», og at bruken alltid har vært usikker. I en fotnote gir han utdyping av dette med referanse til bruken av ordet ikonografi på italiensk der det kunne bety pantograf (tegneapparat med fire forskyvelige linjaler), fransk bruk som gikk på kobberstikk, og engelsk i betydningen læren om ikoner.¹

Erwin Panofsky er den første som i nyere tid har brukt ordene i forbindelse med studiet av billedmateriale generelt i boken *Studies in Iconology*.² Det er hans bruk som danner grunnlag for den fremstilling som her skal gis. Da vil *ikonografi* stå for en rent beskrivende vitenskap som foretar undersøkelser bilde for bilde og forsøker å finne sammenheng mellom dem, altså ren klassifikasjon. På fortolkningsstadiet, når bildet skal settes i forbindelse med samtidens øvrige kulturytringer og knyttes til dem, blir det *ikonologi*.

Ikonografien omfatter enhver form for billedmessig formidling, *visuell kommunikasjon*, også den tredimensjonale, uten å ta standpunkt til eventuell kunstnerisk eller teknisk kvalitet. Som kilde til historisk kunnskap må avbildninger underkastes de samme strenge regler for kildekritikk som annet kildemateriale.

Avbildningen som historisk dokument

Ved registrering av billedmateriale i sjøfartshistoriske museer og samlinger vil det være en del spørsmål som stadig går igjen. Allerede ved innførsel i akseksjonsprotokoll kan det være et problem å avgjøre om det man har for seg vil ha betydning som bilde eller som gjenstand. Dette gjelder særlig der sammenblandingen er åpenbar. Tallerkener kan ha fartøydekor, og kan primært være beregnet opphengt på en vegg. Ved andre former for dekketøy kan nyttefunksjonen være mer klar, som for kopper, krus og boller. En gruppe for seg danner de tredimensjonale fartøybildene som kalles *skilderimodeller*. Disse ser ut som riggete halvmodeller montert i glass og ramme. Deres portrettverdi kan være vekslende. Kapp-bladene som blir nærmere omtalt senere, kan være fremstilt som bokmerker.

Enhver gjenstand vil være av ikonografisk interesse dersom den er utstyrt med en avbildning. Omfatter avbildningen et maritimt motiv kan den gjennom

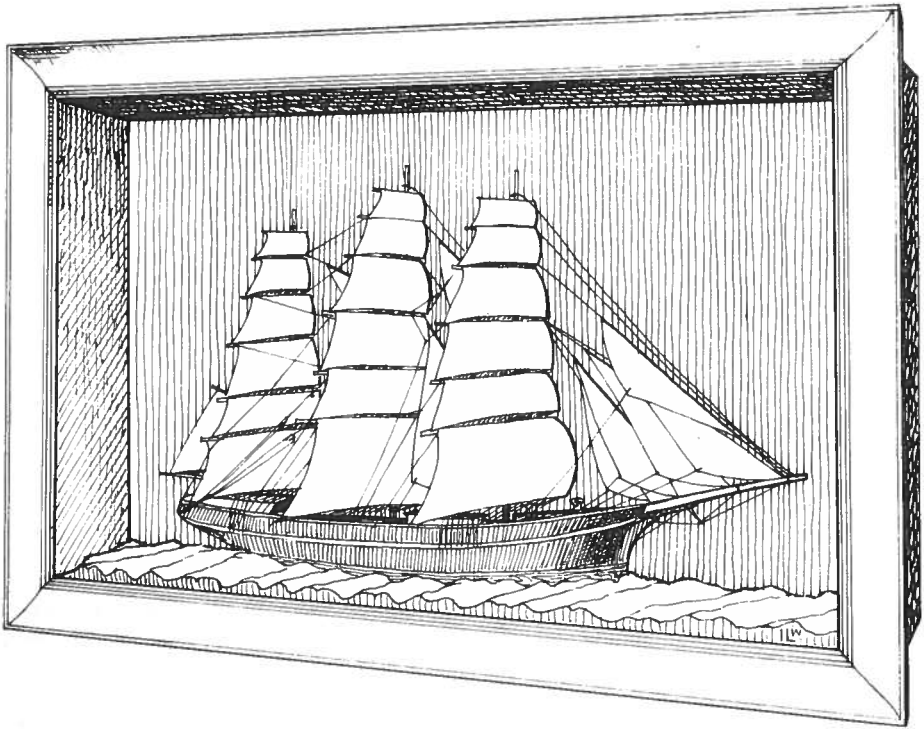


Fig. 1. Skilderimodellen eller panoramamodellen er et tredimensjonalt skutebilde i glass og ramme. Skilderimodellene er som regel sjømannsarbeider uten det profesjonelle preg som fartøyportrettene har. (Prinsippskisse.)

The panorama model or picture model is a hybrid of the ship portrait and a half model. These are generally seaman's work without the professional impression carried by the ship portraits.

kritisk vurdering nyttes som kilde til forståelse av forskjellige aspekter ved sjøfartskulturen. En avbildning er ofte den eneste levning etter noe som har eksistert. En fartøyavbildning er også et tidsdokument og ledd i en håndverkertradisjon med sine konvensjoner og særegne teknikker. I hvilken grad en gjengivelse av et fartøy er pålitelig som kilde til kunnskap om sjøfartens og skipsbyggingens historie, veksler med bildets art og pretensjoner. Det finnes på den ene side nitid utførte dokumentariske tegninger, og på den annen side bilder som bare er nyttet dekorativt.

De malte fartøybildene hører stort sett til i perioden 1814—1914, og det er disse årstallene som vil danne rammen om denne fremstillingen. Vi kommer også til å konsentrere oss om norske forhold, men selve emnet tilsier likevel

at mye vil ha internasjonal gyldighet. Ingemann omtaler fartøyer som «Gjenstander af en saa omskiftelig Natur»,³ og sikter til deres store mobilitet, men også til at både utseende og eierforhold kan skifte, slik at fartøyer blir vanskelige å holde styr på som historiske fenomener.

Norske fartøyer har vært å finne i alle farvann, og noen av dem er gått over på utenlandske hender. Tilsvarende har det vært en stor tilvekst av utenlandske fartøyer i den norske handelsflåten. Mens tallet på norskbygde fartøyer var det dominerende ved midten av forrige århundre, steg andelen av second hand utenlandsk tonnasje mot århundreskiftet.⁴

Ikke så få av de verdensberømte windjammere er kommet i norsk eie. Ofte har de vært rigget om og er blitt barker i stedet for fullriggere. I mange tilfeller har de skiftet navn også. Et fartøy kan ha lang levetid, og kan ha vært avbildet atskillige ganger under skiftende forhold. Hjemsted, eier, bemaling, rigg, navn og flaggføring har vekslet. Men i internasjonal fart måtte fartøyene følge internasjonale regler, og for fartøyportrettenes vedkommende har dette gitt seg utslag i synlige signaler.

Som en omfattende og mer generell innføring i problemstillingene omkring fartøyportrettene som genre kan vises til Gösta Webes artikkel «Fartygsporträt — kaptentstavlor» i *Sjøfartshistorisk Årbok*, Bergen 1971. Artikkelen har en fyldig bibliografi, men de fleste bøkene og artiklene som er med i den er enten monografier over de enkelte malere eller oversikter med maleren som ordningsbegrep.

Vi ser her mest mulig bort fra kunsthistoriske problemstillinger, og forsøker å skissere en tilnæringsmåte der et maksimalt antall opplysninger trekkes ut av selve bildet.

Forsøk på noen avgrensninger

En rekke fartøyavbildninger er uten andre pretensjoner enn å være til pryd. Skipet er også et hyppig nyttet symbol. Livets seilas må helst representeres ved et seilfartøy, avhengig av elementenes luner. I slike tilfeller er de korrekte tekniske detaljer av mindre betydning, og det kan oppstå tidsforskyvninger i forholdet mellom avbildningens datering og den fartøyfremtoningen avbildningen viser. Sjøfolk lot seg for eksempel tatovere med seilskipsmotiv lenge etter at dampskipene hadde tatt over i sjøtransportsektoren. Bildets funksjon må her være å uttrykke at bæreren er sjømann, og det er vel tvilsomt om noen seriøst ville nytte fartøytatoveringer som kilde til seilskipsbyggingens historie.

De to betegnelse akademiskunst og folkekunst danner ytterpunktene i en skala av ytringer der kunstnerens evner og intensjoner har virket sammen om

resultatet. Innen genren fartøypotretter finnes her glidninger fra teknisk og estetisk ambisiøse bilder med tydelige innslag av akademisk marinemalertradisjon til stiliserte og ofte naivistiske fremstillinger.

De kolorerte verftstegningene danner en kategori for seg. De kan forveksles med fartøypotretter, men deres funksjon har vært en annen. De er prosjekter som er gått forut for selve fartøyet. Innen fartøyet ble bygget, kunne mye være endret. Ikke sjelden er flere fartøyer bygget etter samme tegning, og stundom er tegningen forblitt på prosjektstadiet. De kolorerte verftstegningene er tekniske tegninger, og kommer i gruppen konstruksjonstegninger. Deres kildeverdi er av skipsarkitektonisk art.

Trekk fra skipskonstruksjonstegningene kan man imidlertid finne også på fartøypotrettene, særlig de eldre i akvarell. Der er det ikke sjelden en skala i underkanten som viser den målestokken som er nyttet.

Fartøypotrettets særpreg

Med fartøypotrett menes her en malt avbildning av et fartøy som en gang har eksistert. Karakteristisk for fartøypotrettet er at det viser fartøyet sett fra siden. Bildet har en dokumenterende målsetting. Det skal fremstille et fartøy slik det så ut, og tilstreber likhet, samtidig som det skal virke flatterende. Man har for seg en idealisert fremstilling av et fartøy. Fremstillingen skal gi så mye informasjon som mulig, enten gjennom tekst eller ved detaljer i den billedmessige presentasjon, slik som bestilleren ønsket det, eller som kunstneren kunne regne med at kunden ville ønske. Kjøpere av fartøypotretter var som regel skipsførerne. Dette forhold har ført til at bildene på tysk kalles Kapitänsbilder.⁵

Den informasjon fartøypotrettene gir, omfatter slike data som fartøyets navn og hjemsted, skipperens navn og året da bildet ble malt. Bildene har nesten alltid en staffasje som er karakteristisk for en bestemt lokalitet: et fyr-tårn eller en molo, Munkholmen, Dyna fyr, klippene ved Dover, Chateau d'If ved Marseilles, Markusplassen i Venezia, eller en kinesisk djunke dersom fartøyet er blitt malt i slike farvann. Enkelte kunstnere viser ved siden av hovedfremstillingen av fartøyet også det samme fartøyet sett aktenfra (tvillingpotrett).

Fartøypotrettene fra før 1850 er for det meste akvareller, og konvensjonene som oppsto for genren er preget av den rike anledning kunstneren hadde til å formidle opplysninger ved hjelp av tekst skrevet under selve bildet. Etter hvert som oljemaleriet ble en vanligere fremstillingsmåte for fartøypotretter, fikk

teksten på bildene en mindre fremtredende plass. Det er også mindre tekst totalt sett. På akvareller står for eksempel fartøynavnet ofte med store bokstaver under selve bildet. På oljemaleriet må det ikke sjelden leses av navnebrettet på fartøyets skrog, eller på vimpel med fartøynavnet. Oljemaleriene beholder den samme dokumenterende verdi selv om det er sparsomt med tekst, fordi opplysningene formidles gjennom flagg og vimpler, staffasje, kunstner-signatur og datering. Disse data er med på å plassere fartøyene i en historisk ramme.

De ulike typer fartøypotretter. Tekniske varianter.

Formålet med fremstilling av fartøypotretter er som nevnt å dokumentere fartøyenes eksistens. Presentasjonen av fartøyene varierer med utformingen av fire hovedkomponenter: Fartøy, sjø, himmel og staffasje.

Fartøymalerne har hovedsaklig benyttet vannfarger eller oljemaling, med en viss kronologisk fordeling, slik at akvarellene dominerte i begynnelsen av forrige århundre, mens oljemaleriene ble mer vanlige i siste halvdel.

Foruten disse to dominerende hovedgruppene finnes det også malere som har nyttet en del andre tekniske uttrykksmidler ved presentasjon av fartøyene når det gjelder materialvalg. Disse andre fremstillingsteknikkene omfatter underglassmaleri, Kapp-blad og bøyebilde. I tillegg kommer silk picture som ikke var malt, men applikert og brodert.

Akvarell

Vi har valgt å nytte betegnelsen akvarell både om rene akvareller, tempera og gouacher, samt bilder i blandingsteknikk. Akvareller med strektegninger i tusj var den vanligste typen fremstillingsteknikk, særlig i den første delen av den hundreårsperioden vi behandler her.

I motsetning til oljemaleriene er akvarellene alltid rammet inn under glass. De har ofte et tekstfelt under selve bildet. Det er verdt å være oppmerksom på at dette feltet som regel er borte på de mange reproduksjonene som er laget av fartøypotretter. Derved er de opplysningene bildene opprinnelig formidlet redusert til det som kan leses av selve bildet.

Oljemaleri

For fartøypotretter i olje gjelder de samme konvensjonene som for fartøypotretter generelt. Teknikken tillater stor detaljrikdom i fremstillingen, men

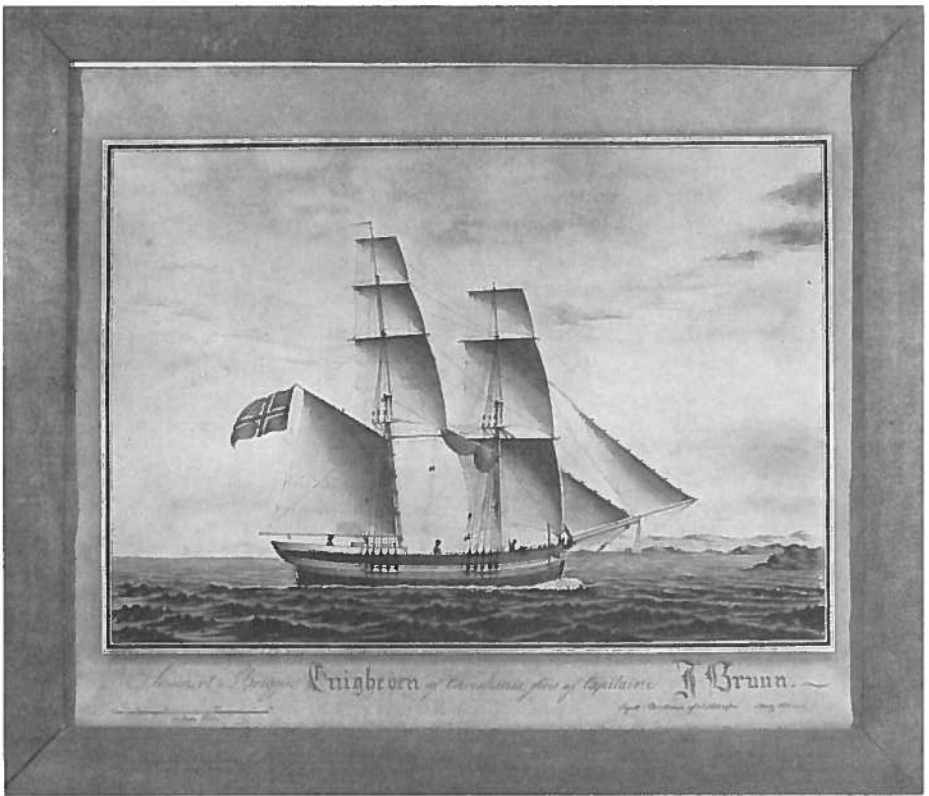


Fig. 2. Fartøyportrett. NSM 314 med teksten: «Skonnertbriggen ENIGHEDEN af Christiania, føres af Capitaine J. Bruun. Tegnet i Christiania af A. Halvorsen. Marty 1824».

Akvareller, særlig de eldre, bærer ofte informasjon om fartøyet i tekst under bildet.

Ship portraits in water colour often bring their information of the craft in a written text beneath the painting. This text is very often omitted on reproductions, thus reducing their value as historical documents.

den utfyllende teksten er gjerne mindre fremtredende enn på akvarellene. På oljemaleriene må dokumentasjonen derfor i mange tilfeller leses ut av selve bildet.

Underglassmaleri

Underglassmaleriet som fremstillingsmåte for fartøyportretter kan som regel knyttes til Peter Weyts og hans sønn Carolus Ludovicus som malte i Antwerpen fra 1820 til 1870. Bildene er malt speilvendt på baksiden av glass i en



Fig. 3. Oljemaleri av bark JESSY av Drammen, kaptein Otto J. Nickelsen. Bildet er signert W. H. Yorke 1894. I dette tilfellet er signaturåret en feilkilde da fartøyet gikk ut av signalisten allerede 5 år tidligere. Se mer om bark JESSY på s. 93 ff. (NSM 1270.)

Oil painting by W. H. Yorke, dated 1894. In this case the dating is misleading as the ship went out of the shipping registers in 1889. Thus JESSY has been portrayed after having been condemned or sold.

teknikk som gir anledning til stor detaljrikdom. De er relativt sjeldne, både fordi de har vært en spesialitet for få utøvere, og fordi de lett går i stykker. På Weytsbildene er vindmøller gjerne med i staffasjen.

Bøyebildet

Bøyebildene har fått sin betegnelse etter rammen. Denne er utformet som en livbøye i miniatyr. Bøyebildene har som regel dampskip som motiv, og er datert like før og etter århundreskiftet. Bildene skal ha vært rimelige å skaffe seg og har vært kjøpt av vanlige sjøfolk. Det er ikke uvanlig med avfotograferte fartøypotretter eller fotografier i bøyeramme.

Kapp-blad

Kapp-blad er betegnelsen på blader av en busk som vokser på Taffelberget. I Cape Town ble disse sølvskindende bladene påmalt miniatyrprospekter og fartøypotretter. De bærer sterkt preg av å være ledd i en souvenirindustri. De er ofte klebet opp på farget kartong, og mange ganger med et glansblide som skjuler overgangen mellom stilk og blad.

Silk picture

Med silk picture menes her et fartøypotrett der fartøyet er dels applikert, dels brodert på stoff som er spent på en blindramme. Seilene er av silke som



Fig. 4. Bøyebildet har navn etter innrammingen, en livbøye, i miniatyr. Selve bildet kan være et oljemaleri, fotografi eller et kolorert fotografi. På grunn av det beskjedne formatet kunne bøyebildene kjøpes til en rimelig pris også av vanlige sjøfolk. (Tegnet etter NSM 773.)

Life buoy pictures have got their designation from their frames which are life buoys in miniature. The pictures themselves may be oil paintings or photographs. Being small, these pictures have been sold at moderate prices.

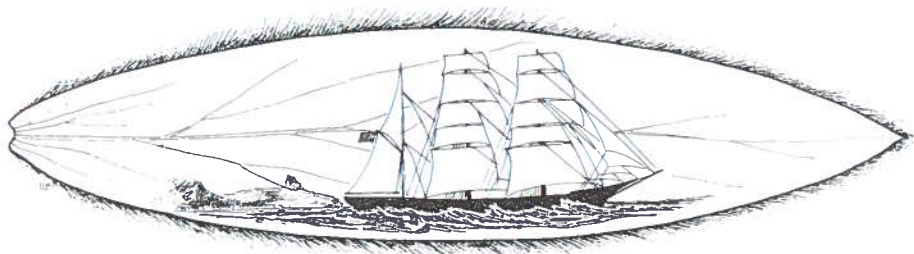


Fig. 5. Kappbladet er blad av en busk av neriumslekten som har sitt voksested på Taffelberget i Cape Town. Bladene ble påmalt prospekter, eller som her, fartøypotretter. Kappbladene var ledd i en regulær souvenirindustri.

Silver leaf (Cape leaf) with a ship portrait in miniature. These leaves stem from a bush of the nerium family which grows on the Table Mountain in Cape Town. They were products in a regular souvenir industry and were painted with ship portraits or panoramas of the Table Mountain.

er trukket over buet papp eller spon. Derved får seilene bus, og bildet får en viss plastisk effekt. Bakgrunnsfargen er gjerne falmet på de bildene man finner i dag, men den har opprinnelig vært friskt himmelblå.

Bildene ble fremstilt i perioden 1870—80, og kan føres tilbake til en produsent, Thomas Willes i New York. Han pleide å utstyre bildene sine med navn og forretningsadresse på baksiden, men selv uten dette vil de være lett å tilskrive samme opphav, da de er ganske stereotype.

Vi har valgt å nytte betegnelsen silk picture her, selv om det kunne være fristende å oversette det med silkebilde, et ord som ville gli lettere inn i en norsk tekst. Grunnen er at disse fartøypotrettene er av amerikansk opprinnelse og bare knyttet til denne ene produsenten.

Identifiseringskriterier

Fartøypotrettene formidler opplysninger både gjennom tekst og selve billedfremstillingen. Disse opplysningene, den visuelle og verbale kommunikasjon, omfatter de vanlige identifiseringskriteriene som kan leses ut av bildene:

Fartøyets navn.

Fartøyets hjemsted.

Skipsførerens navn.

Datering.

Stedet hvor bildet ble malt.

Malerens signatur.

Tilsammen utgjør de seks punktene ovenfor det som vanligvis utgjør et fartøys maksimale verbalkommunikasjon, altså det som leses direkte ved hjelp av teksten på bildet. Dersom tekst mangler, helt eller delvis, vil det allikevel være mulig å komme frem til en hel del faktiske opplysninger om fartøyet ved å studere forskjellige detaljer på bildet: Navnevimpel, byflagg, rederiflagg og signalflagg er de viktigste teksterstatningene.

I dag er det få som umiddelbart kan se på et fartøy og si om det er en jakt, en galeas, brigg, skonnert, bark eller fullrigger. For det publikum fartøyportrettene var beregnet på, var dette helt elementært, og det som mest umiddelbart falt dem i øynene. Når seilskutefolk beretter om sin tid til sjøs, refererer de til fartøyets type, navn og hjemsted, og til skipperens navn og hjemsted. Årstall sviktes lett av hukommelsen, men anløpstedet blir gjerne nevnt. Samtlige data ville kunne verifiseres eller kontrolleres gjennom andre kilder.

Vi forutsetter at en viktig funksjon for fartøyportretter er å dokumentere historisk virkelighet. Derved skal det avbildete fartøyet kunne settes i for-

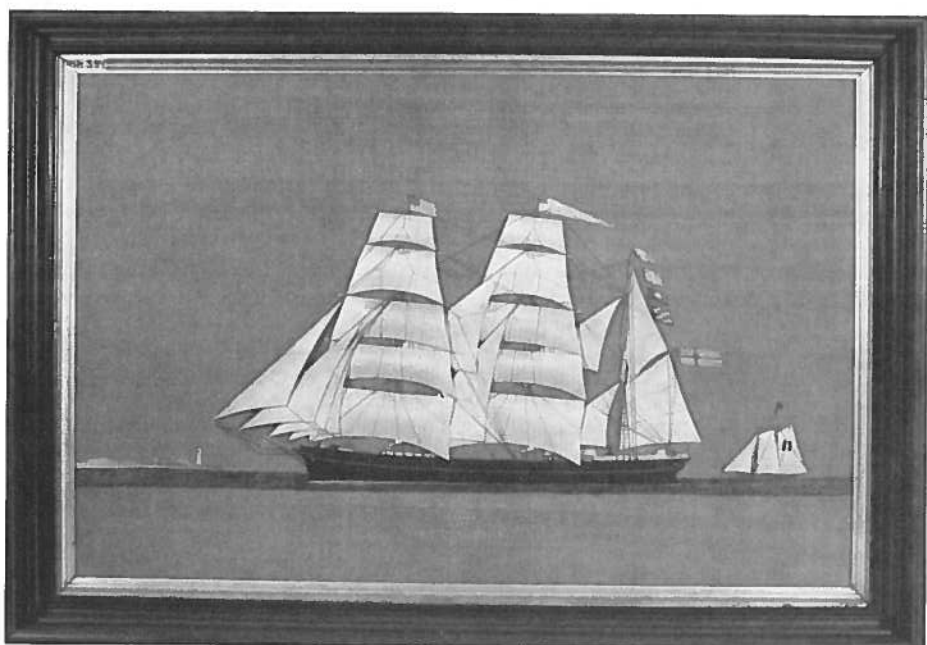
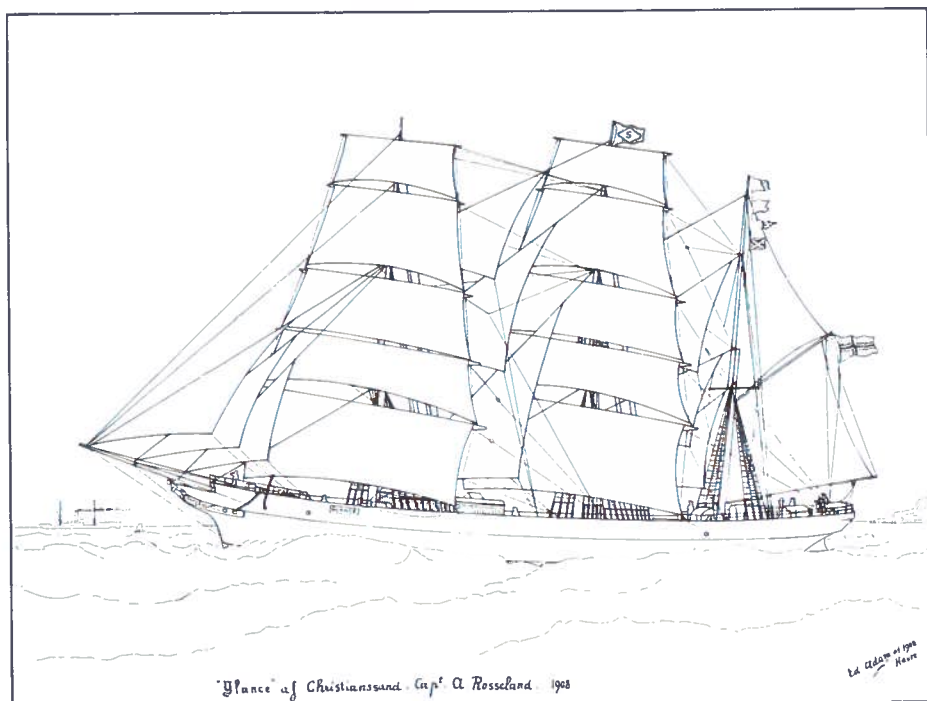


Fig. 6. Silk picture. Motivet er dels brodert, dels applikert på en bakgrunn som enten består av blå silke eller er malt på lerret. (NSM 354. Foto: NSM.)

Silk picture. The subject is partly embroidered and partly appliqued on a background of blue silk. In other cases the background can be painted canvas.



112-74

Fig. 7. Fartøyportrettet består av 4 hovedkomponenter: fartøy, sjø, himmel og staffasje. Utformingen av disse komponentene får gjerne et stereotypt preg hos den enkelte maler, og kan derved bidra til å identifisere maleren selv om signaturen skulle mangle.

Fartøyportrettet bringer informasjon om fartøyets type, navn og hjemsted. Bildene har som regel malersignatur, årstall og kapteinens navn.

Fartøyportrettene skal kunne føres tilbake til fartøyer som har eksistert eller eksisterer. De må betraktes som historiske dokumenter, men med disses krav til kildekritikk.

A ship portrait consists of the four main components: the craft, the sea, the sky and the decorative elements characteristic of the harbour or landscape (Norwegian: "staffasje").

These elements may be a lighthouse, a mole, a fortress etc.

Each painter generally has a stereotype way of shaping these components. This helps to identify the painter even when his signature is lacking.

The ship portrait informs us of the ship's type, name and port of registry. As a rule the pictures also contain the painter's signature, year, and the name of the ship's master.

bindelse med et fartøy som man ut fra andre kilder vet har eksistert. Disse kildene kan være offentlige dokumenter som *målebrev*, utstedt av tollvesenet, *bilbrev*, som ble utferdiget av notarius publicus, og ellers tollvesenets protokoller og offentlige eller private skipsregistre.

De sikreste identifiseringskriteriene for et fartøy er navn, byggested, byggeår og drekthet. Fartøyportrettene angir bare det mest usikre av disse, nemlig navnet. Navnebruken har vært stereotyp, og det kunne være flere, til dels ganske mange, fartøyer med samme navn. Det hendte ikke sjelden at fartøyer skiftet navn med eieren. Det kan følgelig by på et omfattende arbeid å slå definitivt fast hvilket fartøy en avbildning gjengir. Arbeidet består for øvrig også i å *utelukke* muligheten for at et avbildet fartøy kan være det man tror eller ønsker.

Kronologisk plassering av fartøyportrettet.

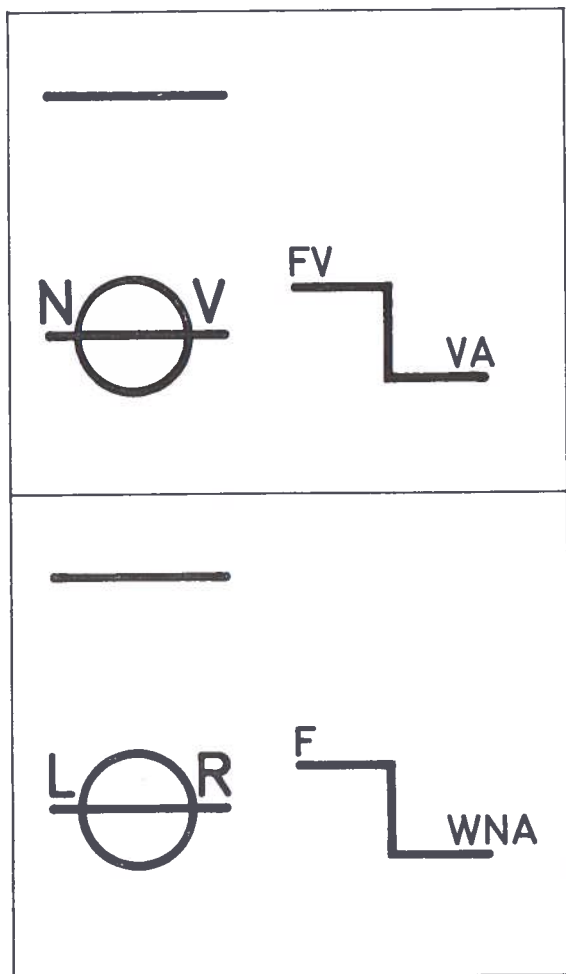
Ved tidsbestemmelse av et fartøyportrett må det være klart at det er et skille mellom bildet og det som er avbildet. Fartøyet kan ha eksistert både lenge før og lenge etter at det ble avbildet. Det bildet dokumenterer eller sannsynliggjør, er at fartøyet eksisterte da det ble avbildet, eller på det tidspunktet som kan leses ut av dateringskriterier i bildet.

Disse kriteriene må legges til grunn for en kildekritisk gjennomgåelse. Dateringskriteriene er av to slag. Vi kan skille mellom de som er følgen av offentlige påbud, og de som er bestemt av privatøkonomiske forhold og interesser.

De offentlige påbud omfatter bruken av flagg og signalutstyr, og plassering av sikkerhetsutstyr ombord. Bestemmelser om slike forhold blir gjerne gjort gjeldende fra en bestemt dato, slik at for eksempel flaggføringen kan hjelpe til med å plassere fartøyportrettet kronologisk.

Det viser seg i praksis at det stort sett er flagg og signalutstyr som kan anvendes som dateringskriterier med noenlunde pålitelighet. Redningsutstyr ble bare i liten utstrekning tatt i bruk på norske fartøyer før det på et sent tidspunkt kom bestemmelser om det. Inntil 1903 var det eneste påbudte sikkerhetsutstyr for sjøfolkene en redningsbøye som i følge lov av 7. mai 1857 skulle finnes ombord i alle fartøyer i utenriks fart! Fra 1903 fikk Norge offentlig skipskontroll, og det er først fra da av at det blir lovfestet at fartøyer skal ha livbåter i daviter. En annen synlig detalj, lastelinjemerket, kommer med lov av 18. september 1909. Har man for seg et fartøyportrett der fartøyet har livbåter i daviter, kan det være et innkjøpt fartøy, det kan være at det ikke er norsk, eller det kan ha en sen datering.

Langt mer usikre er dateringskriterier som utgår fra detaljer i skrog, rigg, seil eller på dekk. I alder kan fartøyer nå høyt, og det kunne seile fartøyer bygget omkring 1830 samtidig med fartøyer fra 1850 eller 1880. Alderdomlige detaljer på et avbildet fartøy kan datere fartøyet langt tilbake i tid, men ikke



Dekkslinje

Fersk vann

Vinter, Nord-Atlanteren

Fig. 8. Fribordsmerker.

Øverst Det Norske Veritas fribordsmerke fra 1910 (NV).

Nederst fribordsmerke for fartøy i Lloyd's (LR.)

Freeboard marks.

Above the Norwegian Veritas' freeboard mark from 1910. (NV.)

Below the mark of Lloyd's Register (LR.)

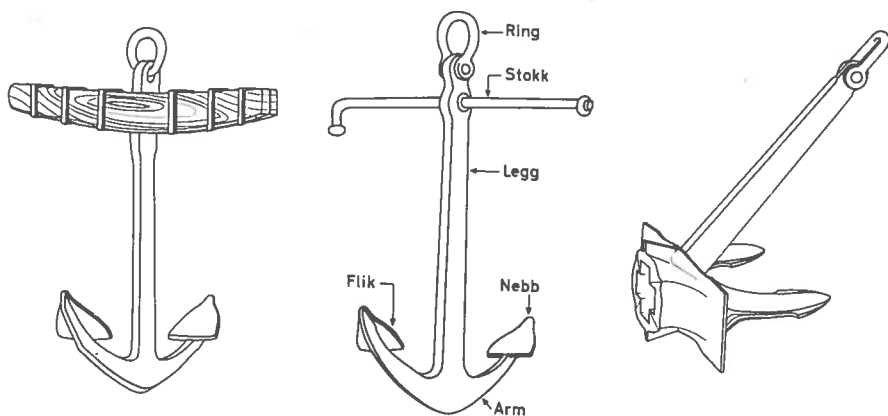


Fig. 9. Ankerets utforming alene gir et spinkelt grunnlag for datering av fartøyer, men holdt sammen med skrog- og riggform, dekkshus, flagg- og vimpelføring, kan ankeret være med blant dateringskriteriene. Fra venstre stokkanter med trestokk, med jernstokk og patentanker.

The anchor's design gives only a rough basis for the dating of a vessel. Together with the design of the hull, the rigging, the deck houses, and the flags, however, the anchor may add useful information.

nødvendigvis bildet. Det kan også forekomme teknisk avanserte fartøyer av relativt høy alder dersom byggherre og konstruktør har vært på høyde med tidens mest fremskredne teknologi, og har hatt økonomisk anledning til å ta den i bruk.

Nesten alltid må flere detaljer i bildet virke sammen for å gi det helhetsinntrykk man kan datere det etter. Anker med trestokk har vært brukt side om side med anker med jernstokk, og stokkankere har vært brukt lenge etter at de første patentankerne kom. Patentankere kunne bare brukes når fartøyet hadde klyss, og selv om patentankere forekommer fra 1850, tok det lang tid før de ble vanlig brukt, og da på fartøyer av jern eller stål.

Skrogformen kan være en noenlunde pålitelig indikator når det gjelder å fastslå fartøyets alder. Særlig kan den fortelle om fartøyet er fra før 1850 da skrogformen var rund og bred. Eplekinnskuter er slike fartøyer blitt kalt. De amerikanske klipperne dannet forbildet for nye, smale skrogtyper til mer hurtigseilende fartøyer etter 1850. Skrogformen er ellers den delen av et fartøy som det er forbundet med mest arbeid å forandre på, men det skjedde. Særlig kjent er det at jakter ble skåret over på midten, forlenget og rigget om til galeaser.

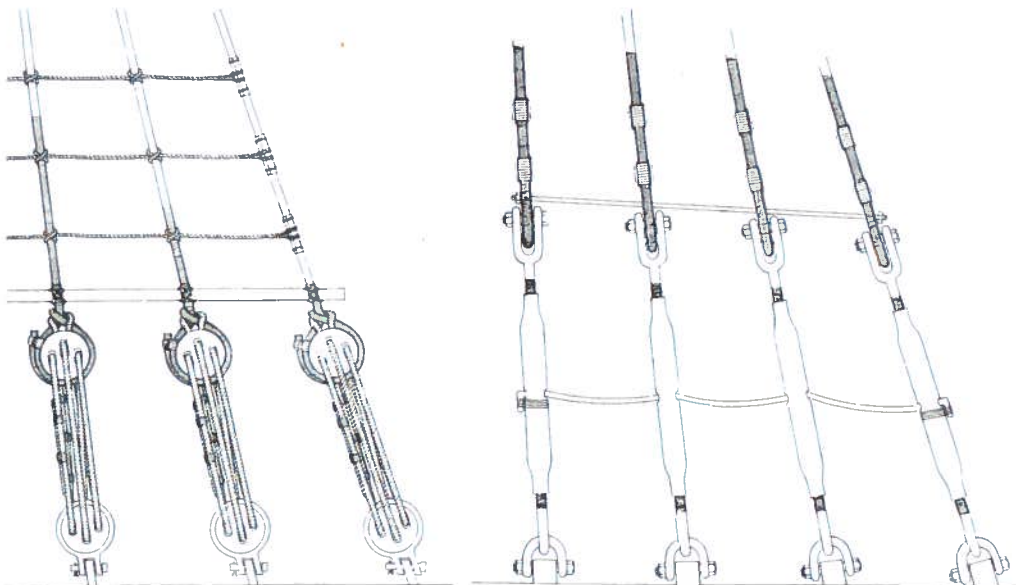


Fig. 10. Til venstre vant av hampetau med jomfruer. Fra ca. 1880 ble det vanlig at større fartøyer fikk vant av wire med vantskruer, «strekfisker» (t.h.). Fartøyer bygget i Storbritannia fikk wirerigg noen årtier tidligere. (Etter Nautisk billedleksikon.)

Shrouds of hemp rope with dead eyes (left) used on large vessels until about 1880 when wire and galvanized iron were used. British-built vessels got wire rigging about two decades earlier (right).

Fra 1880 kom wirerigg i bruk, og det ble nyttet vantskruer (strekfisker) i stedet for taljereip i vantene. Dette er en detalj som vanligvis kommer godt frem på fartøypotretter. Om mersseilene er hele eller delte, nyttes også som dateringsgrunnlag da delte mersseil hører hjemme i annen halvdel av 1800-tallet.

Hvorfor datering?

Det kan kanskje være grunn til å spørre hvorfor man skal forsøke å datere et fartøy når man har navnet på det eller kjenningssignalet. Det vil umiddelbart virke enklere å slå navnet/kjenningssignalet opp i et fartøyregister eller signallisten. Dette kan imidlertid bli et møysommelig arbeid fordi man må arbeide seg gjennom årgang etter årgang av disse hjelpemidlene. En tentativ, eller forsøksvis, datering vil derfor lønne seg fordi man kan nøyes med å slå opp innen det tidsromm fartøyet er datert til. Både i Bergen og Oslo har sjøfartsmuseene for øvrig fartøykataloger som er utskrifter av Bjørns og Ingemanns

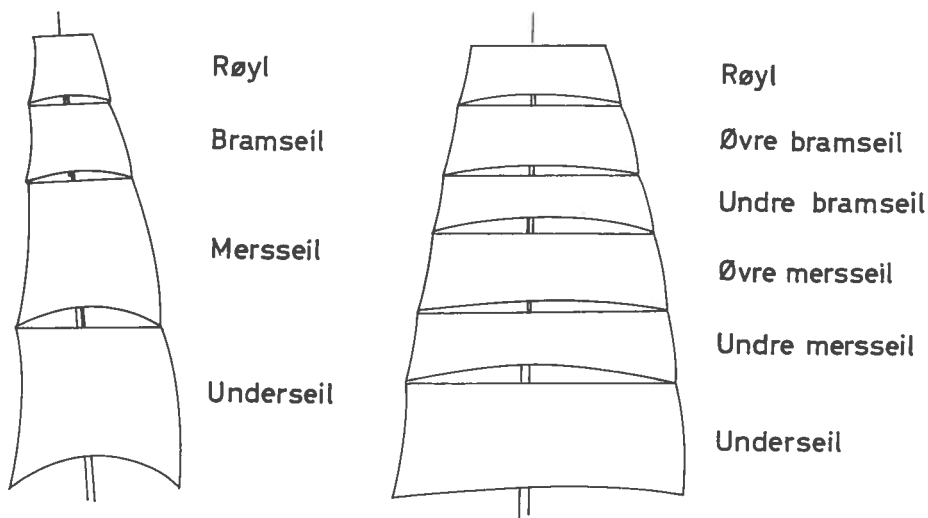


Fig. 11. Seilbetegnelser på en skværrigget mast. Hovedskillet mellom de to typene går ved 1850 da det ble vanlig med delte mersseil. Mot slutten av århundret ble enkelte større skip rigget med delte bramseil. Underseilet fikk navn etter mastens plassering: Regnet forfra: fokk, storseil og bergine (på fullrigger).

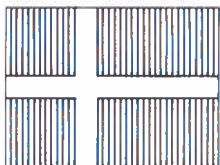
The form of the rigging gives an indication of the age of a vessel. The rig on the left indicates a vessel from before 1850, while the rig on the right belongs to a large vessel of the late 19th century.

registre for de eldre fartøyene (fra 1829) og fra Det norske Veritas Klasseregister fra 1865. Lokale museer kan ha tilsvarende kataloger for distriktets egne fartøyer. Utenom de norske registre kan det føre frem å søke etter fartøyer i det britiske *Lloyd's Register of Shipping*, det franske *Bureau Veritas* eller det tyske *Germanischer Lloyds* klasseregister da det forekom at også norske fartøyer ble registrert der.

Flagg, vimpler og standere

Nasjonalflegg, navnevimpler, signalflegg, standere og reder- eller kompaniflegg er blant de detaljene som gir informasjon om et fartøy, og det eksisterer knapt et fartøyporett der fartøyet ikke i det minste viser et nasjonalflegg.

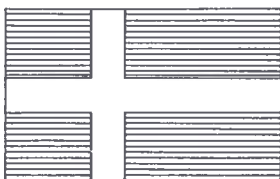
Måten flaggene er brukt på kan også gi informasjon. En skikk i handelsflåten går ut på å heise flagget til destinasjonslandet på fortoppen (forreste mast) når skipet går ut av havn, og når det går inn i utenlandsk havn. Dette



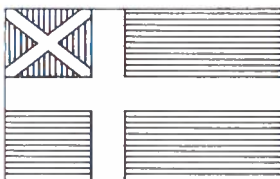
Dannebrog. I bruk på norske fartøyer inntil 1814.



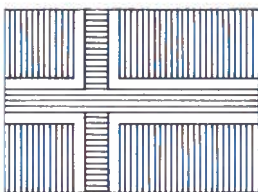
Dannebrog med norsk våpen. Nyttet fra 1814 til 1821 nord for Kapp Finisterre.



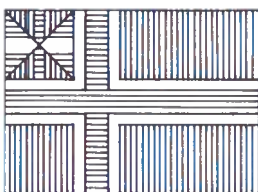
Svensk flagg. Nyttet fra 1814 til 1844 på norske fartøyer sør for Kapp Finisterre. Bruken kunne alternere med unionshandelsflagget (se nedenfor) etter 1818.



Unionshandelsflagget. Nyttet fra 1818 til 1844 sør for Kapp Finisterre.



Handelsflagget av 1821. Erstattet Dannebrog med løve-merke fra 1821 til 1838. En kongelig resolusjon av 11. april 1838 bestemte at flagget kunne brukes av alle fartøyer i alle farvann, men på egen risiko. (Man kunne ikke påberope seg konsulatbeskyttelse.) Det er dette flagget som nyttes i dag.

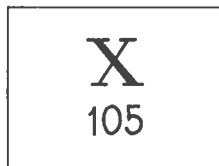


Handelsflagg 1844—98. Norsk flagg med unionsmerke. Fra 1844 det eneste flagget som kunne kreve beskyttelse av de forente rikers legasjoner og konsulater.



Fig. 13. Byflagg eller tollstedflagg etter forordning av 1829. Bokstaven står for tollstedet (X = Bergen). Tallet er fartøyets registreringsnummer.

Flag indicating port of registry according to a semi-official decree of 1829, lasting until 1867. The number is the registry number of the vessel.



kan man se på en del fartøyportretter, og ved hjelp av staffasjen kan man finne ut hvilken havn fartøyet befinner seg i på avbildningen. Flagg og staf-fasje kan altså fortelle hvor fra og hvor til et fartøy skal.

Blant de viktigste hjelpemidlene ved datering av fartøyportretter er nasjo-nalflagg, byflaggene i perioden 1829—67 og signalflaggene fra 1867.

Nasjonalflagg

For Norges vedkommende er nasjonalflagget og handelsflagget identiske. Inn-til 1814 ble Dannebrog nyttet etter vanlig dansk-norsk praksis. Etter 1814 var det en rekke endringer i flaggets utseende inntil den alminnelige bruken av det rene norske flagg ble bestemt gjennom Flaggløven av 10. desember 1898.

Byflagg eller tollstedflagg

Med økende internasjonal skipsfart ble det behov for å kunne identifisere far-tøyer i sjøen. Det kom i gang en halvoffisiell ordning som tilsvarte praksis i utlandet. Ordningen gikk ut på at tollstedene skulle føre register over de far-tøyene som hørte hjemme der og som gikk i fart på utlandet. Fartøyene ble tildelt et nummer, som sammen med tollstedets bokstav skulle føres i et signalflagg. Flaggene kom i bruk fra 1829.

Det ble gitt regler for flaggets dimensjoner og utseende. «Signalflagget for-færdiges af hvid Callico eller fiint Lærred, og indeholder et Bogstav øverst og et Tal nederst, begge Dele i Sort . . .»⁶

Det følger videre regler for hvordan avstanden skal være mellom tall og bok-staver, og det går frem at «større Skibe» bør ha flagg av 4 alens høyde og 3 alens bredde. På mindre fartøyer kunne størrelsen av flagg, bokstaver og tall «efter Omstendighederne formindskes».⁷

← Fig. 12. Norges flagg fra 1814 til i dag.

The Norwegian flags from 1814 to the present day.

Tollstedenes identifikasjonsbokstaver var:

- A Christiania (Oslo)
- B Drøbak
- C Fredrikshald (Halden)
- D Fredrikstad
- E Moss
- F Drammen
- G Holmestrand
- H Tønsberg
- I Laurvig (Larvik)
- K Langesunds tollsted med
Porsgrund, Skien, Brevik
m.fl.
- L Kragerøe
- M Østerrisøer (Risør)
- N Arendal
- O Grimstad og Lillesand
- P Christiansand
- Q Mandal
- R Flekkefjord
- S Farsund
- T Soggendal (Sogndal)
- U Egersund
- W Stavanger
- X Bergen
- Y Christiansund
- Z Molde
- Æ Aalesund
- Ø Trondhjem
- AA Bodøe
- BB Tromsøe
- CC Hammerfest
- DD Vardøe.

I 1842 kommer det lange hjertesukk fra utgiveren av Fortegnelse over den norske Handelsflaade. Denne fortegnelsen er i likhet med den tidligere refererte av S. Bjørn ment som hjelpemiddel ved identifikasjon av fartøyer etter

byflagg. Ingemann beklager seg over de mange lakunene som oppstår ved at skipsredere ikke sørger for å bli tildelt plass i tollstedenes registre.⁸

Ordningen ble altså ikke tilbørlig respektert av dem som skulle være mest interessert i å opprettholde den. En annen ting er at flaggene kan variere sterkt, ikke bare i størrelse, men også i utforming og fargevalg. Lauritz Petersen har notert seg hele 12 varianter i tillegg til det korrekte byflagget for Bergen.⁹ Flagget med avvikende utforming vil man finne også fra andre steder, og det kan være greit å vite at det stadig dreier seg om tollstedsflagg fra perioden 1829—67. Etter 1867 forekommer også bruken av tollstedsflagg i kombinasjon med det nye signalflaggsystemet.¹⁰

Det internasjonale signalflaggsystemet.

I løpet av forrige århundre ble det nytted en rekke forskjellige signalflaggsystemer til sjøs. Det mest kjente av disse er Marryats kode som bygget på signalflagg i en kombinasjon som bare ett fartøy kunne ha. Fartøyets kjenningssignal ble utgjort av 5 flagg. Marryats signalbok ble også utgitt på norsk under tittelen *Signalbog for alle Nationers Kjøbmandsskibe*. (Christiania 1855.)

Fra 1867 kom det internasjonale signalflaggsystemet som i hovedsaken er i bruk i dag. Samtidig kunne alle de andre systemene bli avskaffet.

Etter dette nye signalsystemet ble hvert fartøy over en viss størrelse tildelt et kjenningssignal på fire bokstaver etter et internasjonalt flaggalfabet. I dag nyttes disse fire bokstavene som anropssignaler over radio, men før radioens tid ble det heist flagg i stedet, og fartøyportrettene har som regel med disse flaggene for å angi fartøyets identitet.

Alle sjøfartsnasjoner utgir skipslister med oppgave over kjenningssignalene som følger fartøyet så lenge det er registrert i ett land. Den norske skipslisten kom første gang i 1868 under tittelen *Fortegnelse over Skibe henhørende til den norske Orlogs- og Handelsflaade med de dem givne Kjendingssignaler i det universelle Signalsystem*. (Christiania 1868.) Den heter i dag *Fortegnelse over norske orlogs- og handelsfartøyer med kjenningssignaler*. Denne blir referert til som «Signallisten».

Eksemplet bark JESSY av Drammen. En feilkilde

På s. 80 er gjengitt et fartøyportrett av barken JESSY av Drammen. Bildet er malt i olje og signert W. H. Yorke 1894. Navnet på fartøyet er malt i forstevnen på skipet, og står dessuten malt i nedre kant av bildet, sammen med

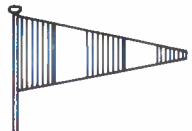
A	I	Q	Y
B	J	R	Z
C	K	S	Ja
D	L	T	Nei
E	M	U	SYSTEMFLAGG og SVARSTANDER
F	N	V	
G	O	W	Flaggtabellen til det internasjonale signalflaggsystem av 1867.
H	P	X	



Fig. 14. Det internasjonale flaggalphabet av 1867.

The international flag alphabet of 1867.

navnet på skipsføreren, Otto J. Nickelsen. Det viktigste av alt, de fire signalflaggene som er skipets kjenningssignal, finnes på mesantoppen. I følge flaggalfabetet (fig. 14) står de for bokstavene HJKM.

I dette tilfellet skulle det være rimelig å gå ut fra at fartøyet var hjemmehørende i Drammen i 1894, slik at en uten videre kunne slå opp i signallisten etter kjenningssignalet HJKM. Dette førte ikke frem. Det var ingen bark JESSY under dette kjenningssignalet.

Snarveien til informasjon kunne denne gangen gå gjennom Norsk Sjøfartsmuseums fartøykatalog (registerkort ordnet etter fartøynavn). Fartøykatalogen kunne bekrefte at det *hadde vært* en bark JESSY av Drammen i tidsrommet 1878—1888. Fra 1889 var hun utgått av Veritasregisteret som fartøykatalogen er utskrift av.

Fartøykatalogen ga for øvrig følgende opplysninger: Bark JESSY (ex GLENNEVIS), bygget i Talamagouche (hvor er det?) i 1867. Drektighet 383 tonn. Reder fra 1878: N. M. Gram, Drammen. Kaptein fra 1878: N. M. Gram, fra 1882: Gundersen, og fra 1884: O. Nickelsen.

I signallisten var JESSYs kjenningssignal ledig i 1890, og i 1891 var det registrert et nytt fartøy under kjenningssignalet HJKM.

Dateringen på bildet sa i dette tilfellet ikke annet enn at Yorke i 1894 hadde *malt* det. Ved en tentativ datering ville man muligens kommet nærmere den «riktige» årgangen av signallisten ved utelukkende å holde seg til de øvrige dateringskriteriene på fartøyportrettet.

JESSY hadde nasjonalflagg med unionsmerke (før 1898), og signalflagg etter systemet av 1867. Det går ikke helt klart frem av bildet, men det ser ut til at skroget er av tre. Skrogformen daterer fartøyet til etter 1850, men ankeret og riggen er med på å plassere fartøyets byggeår før 1880. (Anker med trestokk og taljereip i riggen.)

Sannsynligvis ville selve fartøyet ha blitt datert, på grunnlag av nevnte dateringskriterier, til 1870-årene, men dampskipet som er staffasje, trekker det en del frem i tid. Uten dateringen på bildet til å villed, ville det vært rimelig å slå opp fartøyet i Signallisten en gang i 1880-årene.

Hvorfor bildet er malt med datering etter at fartøyet hadde skiftet kjenningssignal kan vi bare gjette. Urimelig er det vel ikke at kaptein Nickelsen har fått Yorke til å lage en kopi av et annet bilde av bark JESSY.

Ideal og virkelighet

Fotografier kom mer og mer til å avløse de malte fartøyporettene fra slutten av forrige århundre. Fotografiene kan virke nådeløst ubarmhjertige sammenlignet med de idealiserte fremtoningene som fartøyporettene viser. Rust, kjølsprenge skrog og lappete seil er noe av det som kommer frem. Noe annet, som ellers knapt ville vært dokumentert på bilder, er vindmøllepumpene. Disse hadde en så selvfølgelig plass ombord i norske fartøyer at de gikk under navnet Det norske våpen. Vindmøllepumpen ble selve symbolet på lekke skuter. Den er betegnende nok ikke avbildet på vanlige fartøyporetter. Vindmøllepumper kom så smått i bruk i midten av 1870-årene. Fra 1882 ble de obligatorisk for seilskip av tre på over 300 tonn som var registrert i Det Norske Veritas.

En oppsummering

I denne artikkelen har vi skissert en tilnæringsmåte ved analyse og datering av fartøyporetter. Metoden brukes til å trekke ut konkrete opplysninger som kan føre til en oppsporing av det avbildete fartøyet i private og offentlige fartøysregistre.

Vi har pekt på karakteristiske trekk ved fartøyporetter og beskrevet hvorledes detaljer på bildene kan nyttes ved dateringsarbeid.

Det er også gitt eksempel på hvilke feilkilder man kan støte på både når det gjelder fartøyporettene muligheter til å idealisere virkeligheten, fjerne forstyrrende elementer på eller omkring fartøyet, og til å forskyve tidsfaktoren.

NOTER OG HENVISNINGER:

1. Poul Eller: Historisk ikonografi. København 1964 s. 9 ff.
2. Erwin Panofsky: Studies in Iconology. London 1962.
3. A. Ingemann i forordet til Den norske Handelsflaade. Fortegnelse. Christiania 1842.
4. Norges offisielle statistikk. Amtmennes femårsberetninger 1856—60, s. XLII.
5. Vi har her ikke systematisk tatt med betegnelser på fremmede språk. Disse finnes i ulik grad i litteraturen det er henvist til.
6. S. Bjørn: Fortegnelse over de med et særdeles Kjendingstegn eller Signalflag forsynede norske Fartøier. Christiania 1829, s. 3.
7. 1.c.
8. A. Ingemann, op.cit. 1.c.
9. Lauritz Pettersen: «The Norwegian Ship Identification Signals 1828—1867». I The American Neptune XXI, 1961, s. 70-72.
10. Ibid.

Hvor ikke annet er anført, er tegne- og fotoarbeidet utført av Ingrid Lowzow og Arthur Sand ved Institutt for folkelivsgransking, Universitetet i Oslo. Gjenstandene som er tegnet tilhører Norsk Sjøfartsmuseum. Museets bibliotekar, Else Marie Thorstvedt, har vært til stor hjelp ved utarbeidelsen av bibliografien.

BIBLIOGRAFI

Fariøyfortegnelser.

- Bjørn, S. Fortegnelse over de med et særdeles Kjendingstegn eller Signalflag forsynede norske Fartøier. Christiania 1829—40.
- Bureau Veritas. Registre International de Navires. Paris 1828-dato.
- Germanischer Lloyd. Internationales Register. Berlin 1867-dato.
- Ingemann, A. Fortegnelse over den norske Handelsflaade. Christiania [Oslo] 1842—64.
- Lloyd's Register of Shipping. Register of Ships. London 1764-dato.
- Marryat, F. A Code of Signals for the Use of Vessels employed in the Merchant Service. 7. Ed. London 1840.
- Marryat, F. Signalbog for alle Nationers Kjøbmandsskibe. Christiania [Oslo] 1855.
- Møller, H. E. Klassefortegnelse over norske Skibe. Skien, Porsgrund 1862—64.
- Det norske Veritas. Register over norske, svenske, danske, finske og islandske skip. Christiania, Oslo 1865-dato. 1865—1918 omfatter kun norske skip.
- Sjøfartsdirektoratet. Fortegnelse over norske orlogs- og handelsfartøyer med kjennings-signaler. Christiania, Oslo 1868-dato.
- Sjøfartskontoret. Norges Handelsflaate. Kristiania [Oslo] 1912—28, 1947.
- Sjøfartskontoret. Aarvog for Norges Handelsmarine. Kristiania [Oslo] 1906—11.

Ikonografi. Ikonologi.

- Eller, Poul. Historisk ikonografi. København 1964. 76 s.
- Panofsky, Erwin: Studies in Iconology. New York 1939. Ny utg. London 1962. 262 s.

Fartøyporretter generelt.

- Brewington, M. V. og Dorothy: The marine Paintings and Drawings in the Peabody Museum. Salem, Mass. 1968. 530 s.
- Buch, Ada [Polak]. «Noen skutebilder fra Vestfold og litt om dem som malte dem». *Vestfoldminne 1940*, s. 48—62.
- Davidsson, Jan. «Fiske och sjöfart i gamla Råå». (Kapitlet «Havets allmogemålare».) *Kring Kärnan*. Hälsingborgs museums publikation 1968, s. 84—89.
- Hansen, Hans Jürgen: Kunstgeschichte der Seefahrt. Kunst und Kunsthandwerk der Seeleute und Schiffbauer. Hamburg 1966, 284 s. (Engelsk utgave: *Art and the Seafarer. A historical Survey of the Arts and Crafts of Sailors and Shipwrights*. London 1968, 292 s.)
- Hofrén, Manne. Segelsjöfartens minnen i Kalmar läns museum. — Kalmar slott. *Kalmar län. Årsbok 1952*, s. 5—56.
- Holm-Petersen, F. Skibsportrætmalere. Odense 1967. 162 s.
- Holm-Petersen, F. «Skutebilledmaleren Frederik Martin Sørvig». *Foreningen Bergens Sjøfartsmuseum. Årshefte 1953*, s. 7—33.
- Jansen, Karl Fredrik. «Med seil og damp. Eldre og nyere skutebilder i Haugesund». Katalog fra utstilling i Haugesund billedgalleri 1973. 15 s.
- Johnsrud, Even Hebbe. «Aust-Agder og kunsten (II). 3. Antwerpen-dynastiet Weyts og 1800-årenes skipsportrett». *Aust-Agder-arv 1961—62*, s. 13—24.
- Knap, Johan. «To kjente norske skutemalere». *Sandefjords bymuseum. Årbok 1961*, s. 5—13.
- Molaug, Svein. «Skuter og kunst». Katalog fra utstilling i Oslo Kunstforening 1959, 8 s.
- Pettersen, Lauritz. «Antonio Jacobsen». *Foreningen Bergens Sjøfartsmuseum. Årshefter 1963*, s. 20—24.
- Sjögren, Folke. Skeppsporträt från segelsjöfartens slutepok. Köping 1968. 88 s.
- Timm, Werner. Kapitänbilder. Schiffsporträts seit 1782. Rostock 1971. 191 s.

Fartøypotretter. De ulike fremstillingsteknikker.

- Berg, Jonas. «Silk pictures». *Sjøhistorisk årsbok 1965—66*, s. 82—85.
- van Beylen, J. «Vlaamse maritieme achterglasschilderijen». *Marine Academie van Belgie. Medelingen. Boek XI 1958—59*, s. 185—258. *Boek XII 1960*, s. 79—87.
- Bjering, K. B. «Från slupen Två Wäner till barken Rolf. Tavlur och modeller i de nyordnade sjöfartsavdelningen i Hallands Museum». *Halland 1961*, s. 83—109. Halmstad 1961.
- Eriksen, Erling. Vår gamle sjøfartskultur. Oslo 1968. 143 s.
- Henningsen, Henning. «Handels- og Sjøfartsmuseets glasmalerier». *Handels- og Sjøfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1969*, s. 7—81.
- Henningsen, Henning. «Maritime kuriosa og souvenirs». *Handels- og Sjøfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1968*, s. 82—104.
- Tuastad, N. H. «Skutemaleren Halvor Mikkelsen». *Årbok for Karmsund 1956—1960*, s. 5—16.
- Webe, Gösta. «Fartygsporträt — kaptenstavlor». *Sjøfartshistorisk årbok 1971*, s. 7—54. With a summary in English.

Hjelpemidler ved datering og identifisering av fartøyer.

- Henningsen, Henning. «Dannebrog og flagføring til søs». *Handels- og Sjøfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1969*, s. 7—81.
- Henningsen, Henning. «Nummerflag og prajning». *Handels- og Sjøfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1962*, s. 150—167.
- Henningsen, Henning. «När började skäppen bära namnet målt på skrovet?» *Longitude, 4, 1969*, s. 49—50.
- Hovedregister til Stortingsforhandlinger 1814-dato. Kristiania, Oslo 1885-dato.
- Landstrøm, Bjørn. Skipet. Oslo 1961, 309 s.
- Nautisk Billedleksikon. Oslo 1966, 274 s.
- Den norske sjøfarts historie I—III. Red. Jac. S. Worm Müller. Kristiania, Oslo 1923—51, 3 bind i 6.
- Pettersen, Lauritz. «The Norwegian Ship-Identification Signals 1829—1867». *The American Neptune XXI, 1961*, s. 70—72.
- Purves, Alec A. Flags for Ship Modellers and Marine Artists. London 1950, 84 s.
- Sølver, Carl V. Om ankre. København 1954, 116 s.

SUMMARY

The identification of ship portraits.

This article gives an outline of the approach to the analysing and dating of ship portrait paintings. The method used, aims at extracting from the pictures information that can lead to the tracing of the craft in private and official registers of shipping.

The author points at some distinctive details of the ship portrait paintings and suggests how these are useful in the dating process.

Examples are given to show how ship portrait paintings may be inaccurate sources due to their tendency to idealize reality. The artist may also remove undesired or disturbing factors on or near the vessel. Finally the picture may have been painted after the vessel has been condemned or sold.

One purpose of this article is to define what a ship portrait painting is, to distinguish it from marine paintings, the designs of naval architects, amateur paintings and the works of seamen. Another is to classify the different types of pictures that may be included in the ship portrait painting category. Finally the author discusses how a ship portrait can be dated and how some criteria are of help in the dating process.

Ship portraits are of interest as museum pieces, as antiquities and as historical documents. The main categories being dealt with here are oil paintings, water colours, under glass paintings, life buoy pictures, silver leaves and silk pictures. As shipping is of an international character and ships are highly mobile several portraits of Norwegian ships have been brought home from foreign harbours. As antiquities ship portrait paintings are highly prized, and the dating and identification of them are tasks that are undertaken by curators of maritime museums and collections, but of persons outside their ranks as well.

A ship portrait is a picture of a vessel that exists or has once existed. One characteristic feature is that the vessel is viewed from the side. The portrait aims at likeness but also at presenting a flattering image of the craft to its owner or master. The portrait presents an idealized representation of the vessel.

The portraits carry information both through the picture itself and through a written text. This information, the visual and verbal communication, comprises the name of the ship and its port of registry, the master's name, dating, the place where the picture was painted and the painter's name.

The purchasers of ship portrait paintings were generally the ships' masters and owners, an exception being the life buoy pictures which were inexpensive and could be afforded by ordinary seamen.

To verify the information brought by the ship portraits it is necessary to look the craft up in a register of shipping. To save time and effort it often pays to date the picture tentatively beforehand, making it simpler to get at the right annual volume. This tentative dating can be made on the basis of knowledge of naval architecture and official orders, concerning signalling systems and security equipment.

The official national registers of shipping and the international registers like those of the Lloyd's and Veritas are then means of controlling the information brought by the pictures. The different dating criteria, the most important being the signal flags, are discussed in the text, the conclusion being that dating must be based on knowledge supplemented with the information that can be drawn from different kinds of literature.