



HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS GLASMALERIER

Af

HENNING HENNINGSEN

Handels- og Søfartsmuseet ejer otte europæiske og seks kinesiske malerier, malet på glas. Fra udenlandsk side har man i de senere år interesseret sig en del for sådanne glasmalerier, og museumsinspektør Henning Henningsen giver her en oversigt over glasmaleriets særlige teknik og beskriver de omtalte stykker, der danner en morsom særgruppe inden for museets righoldige billedsamling.

EN særlig gruppe inden for den folkelige malerkunst udgør de såkaldte *glas-* eller rettere *underglasmalerier* (engelsk *underglass-paintings*, fransk *églomiséés*, tysk *Hinterglasmalerei*, nederlandsk *achterglasschilderijen*). Det er malerier, som er malet direkte på glassets bagside, således at de er beregnet til at ses gennem glasset, hvorved de får en særlig glansbilledagtig, lidt slikket karakter, som tilfredsstiller det publikum, de især er fremstillet for, – omtrent som når man i vore dage får billigbøgers kulørte omslag til at stråle ved at overtrække dem med cellofanpapir. Talrige store butiksskilte af glas, i brug helt op til vor tid, er i virkeligheden en slags glasmalerier.¹

Underglasmaleriet skal kunne føres tilbage til 4. århundrede. De ældste bevarede eksempler er dog fra senmiddelalderen. I mange århundreder har det været kendt over hele Europa og har bredt sig ud over verdensdelens grænser. Især efter middelalderens slutning har det af professionelle malere været dyrket til religiøse, allegoriske og genre-mæssige fremstillinger, men også inden for landskabs- og portrætkunsten. I senere tid er det som „sunket kulturgods“ gået over på folkekunstens gebet (bondemaleriet), ikke mindst i glasfremstillende

egne, som f. eks. Bøhmen, Sydtyskland, Spanien. De europæiske museer rummer talrige eksempler på genren.² Også inden for den jævne maritime kunst har glasmaleriet spillet en rolle, omend en såre beskedne.

I renæssancetiden, måske allerede i middelalderens slutning, har det været yndet at bemale små ruder med heraldiske mærker, symbolske figurer, blomsterornamenter, portrætter og andre motiver, i reglen med navne, årstal og andre inskriptioner. Også skibet blev ofte anvendt som sujet. Efter bemalingen blev ruderne brændt. De blev ophængt bag eller indsat i selve vinduerne, både i huse og i kirker, således at dagslyset kunne skinne igennem dem og få farverne til at lyse og gløde. De er i slægt med de store malede vinduer i middelalderens katedraler. Af sådanne ruder ejer f. eks. købstadmuseet Den gamle By i Århus en smuk samling med skibsmotiver, især fra 1600'erne.³ Efter 1700 holder skikken så langsomt op.

Det er imidlertid ikke den slags transparente glasmalerier der interesserer os her, men de i indledningen omtalte indrammede skilderier, beregnet til at hænges på væggen, således at de ikke gennemlyses, men snarere glimrer ved en glat overflade, ligesom tilbagestrålingen af lyset forlener billederne med en spejlagtig glans. For et par år siden har inspektøren ved det belgiske søfartsmuseum, Nationaal Scheepvaartmuseum i borgen het Steen i Antwerpen, *J. van Beylen*, offentliggjort en fortjenstfuld undersøgelse om maritime glasmalerier.⁴ Han giver i den en række oplysninger om en flamsk marinemalerfamilie, som har dyrket denne specielle teknik, ligesom han opstiller en liste over alle de maritime glasmalerier, han kender, dels i europæiske og amerikanske søfartsmuseer, dels i privateje. Listen omfatter mellem 150 og 200 malerier, væsentligt skibsportrætter. I den er også optaget de eksemplarer, der ejes af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, og da årbogens læsere måske kan have interesse i at stifte bekendtskab med emnet, skal der her fortælles om dem på grundlag af van Beylens oplysninger og en undersøgelse af selve billederne.

Først lidt om *teknikken*. Det siger sig selv, at når billederne males på glassets bagside, må de males spejlvendt, på samme måde som

kobberstikkeren, litografen og træskærereren må udføre sit arbejde. Fremstillingen af skibet selv volder måske ikke kunstneren megen ulempe, da det sådan set kan være ligeegyldigt, mod hvilken side det ses, idet det er symmetrisk bygget, så der ikke er forskel på bagbords og styrbords side; dog skal selvfølgelig skibsnavnet, flagene med eventuelle indskrifter, lanterner, baggrunden, som helst skal være virkelighedstro, samt billedunderskrift og signatur males spejlvendt for at blive rigtig, set gennem glasset. Det kan indskydes, at når man på nogle skibsportrætter ser navnevimplerne vise skibsnavnet i spejlskrift, især når skibet sejler rumsføds eller for vinden, skyldes dette simpelt hen, at navnet var malet eller syet på vimplens „bagbords side“, så skriften i virkeligheden fremtrådte spejlvendt på den modsatte side.

Ved udformningen af underglasbilledet må kunstneren iagttage, at baggrunden modsat på almindelige malerier må males sidst, således at konturenes fine streger, detaljer osv. males først, før baggrunden lægges på. Han maler altså i retning bagud, set fra tilskueren, som betragter billedet gennem glasset, mens han på almindelige malerier maler fremefter mod sig selv. Dette gør, at han må indstille sig på en vis bagvendt teknik.

Bortset herfra opviser de glasmalede skibsportrætter alle de samme træk, som vi finder hos de talrige andre skibsfremstillinger i akvarel og maleri: stereotyp komposition, så skibet ses mod bagbords eller styrbords side, hvorfra det tager sig bedst ud; bestikkende flot fremstilling af skrog og sejlføring, men med en udtalt stivhed; ofte overdimensioneret flagføring; en i reglen konventionel malet sø; et forholdsvist ringe antal traditionelle baggrundstyper, hvori ofte indgår, at samme skib vises i mellemgrunden set fra en anden synsvinkel; tit en ensartet behandling af himmel og skyer; brug af kraftige farver. Alt sammen selvfølgelig vekslende efter kunstnerens evne og hans og købernes smag, og så uniformt og rutinemæssigt udført, at usignede billeder i reglen uden videre kan identificeres ved sammenligning med andre signede skibsportrætter af samme kunstner. Fælles for dem er endvidere den billige pris og den hurtige udførelse. Man går i reglen ud fra, at skibsportrætterne er nogenlunde autentiske, at skrog og

rigning er udført korrekt, idet køberne måtte formodes at være sagkyndige og kritisk indstillede, – hvilket dog ikke medfører, at man altid er helt overbevist om rigtigheden af dette argument. Det synes, som om mange mennesker er tilfreds med en afbildning, blot den tilnærmelsesvis ligner. Dog, da skibsportrætterne i reglen er de eneste gengivelser, man har af fortidens skibe, er man lykkelig over at have dem og tager dem gerne, omend med et vist forbehold, som dokumentariske vidnesbyrd. Og selv om man skulle være så heldig at have bevaret konstruktionstegninger eller måske endda halvmodeller af skibene, – hvad der kun sjældent er tilfældet, da mange skibe blev bygget uden tegninger, og da iøvrigt kun få sådanne er bevarede, – giver skibsportrætterne i hvert fald oplysning om farverne, hvad konstruktionstegningerne så godt som aldrig gør.

Skibsportrætterne var populær kunst i en tid, hvor man ikke kendte farvefotos. Om deres yndest vidner de mange tusind bevarede eksemplarer af racen.

Det *glas*, der er benyttet til glasmalerierne, er gennemgående ret tyndt, hvilket både gælder de europæiske og de kinesiske eksemplarer. Det har undertiden småblærer og er let ujævnt, hvad der forøvrigt virker charmerende. Da glasset ifølge sin konsistens er sugende, kan man male på det med oliefarve uden at præparere det i forvejen.

Sandsynligvis har kunstneren begyndt med at tegne en blyantsskitse af skibet, som han har lagt under glasset og malet efter, så resultatet bliver spejlvendt. Han har så begyndt med at male skrogets omrids og detaljer, først linier og ornamentter, derpå skygger og bordlægningens farve. Derefter konturerne af det stående og løbende gods; stag og vant, braser og skøder, lig, rebbånd osv. Derpå skygger i sejlene og endelig selve sejlenes farve. Samtidig hermed flag og vimpler. Til sidst baggrundens staffage: skibe og kyst, samt søen og himlen. Farven er lagt ganske tyndt på. Ved søen kan det således iagttages, at den neutrale grønlig farve først er malet som lasurmaling og bag på den de guirlandeformede bølgelinier, skummet for boven og bovvandet, som lyser igennem. Himlens farve er ligeledes malet meget tyndt, un-

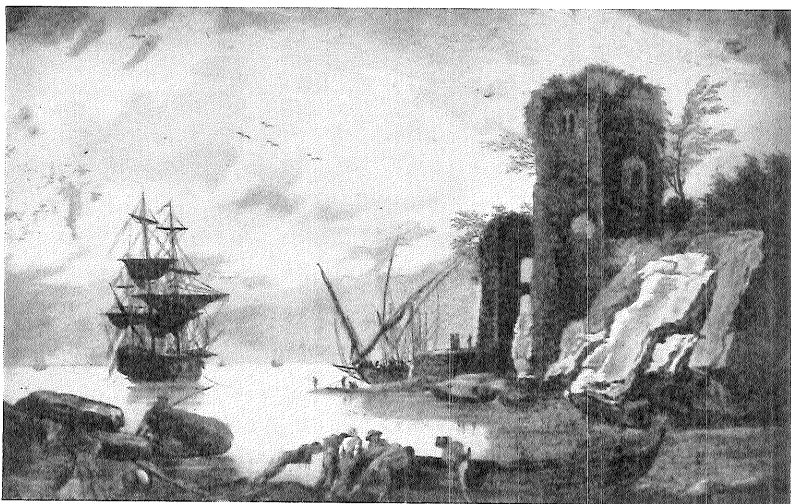


Fig. 1. Søstykke fra ca. 1750, ideallandskab med motiv fra Middelhavet. På reden en dansk fregat til ankers. Glasmaleri af ukendt kunstner. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 1).

*Seascape, ab. 1750, representing an ideal Mediterranean scene.
Glasspainting by unknown artist.*

dertiden således, at man kan skimte bagklædningspappets brune farve gennem den.

Det har sikkert taget nogen tid at male et sådant glasbillede, idet farverne har måttet tørre hver for sig, inden man kunne male videre oven på dem.

I den sortmalede stribe forneden blev teksten udsparet eller måske snarere udkradset i farven bagefter, og bogstaverne derpå fyldt med bladguld, sølv eller farve (gul eller hvid), ganske simpelt ved at male en bred stribe hen over dem på bagsiden (den specielle *égglomisée-teknik*). Også krølle og skibsnavn kunne udfyldes med guld. En sjælden gang er hele billedet omgivet af en malet sort ramme under glasset, forsynet med en forsølvet, forgyldt eller gulmalet linie inden for kanten. – Typisk for mange folkelige glasbilleder er en lignende brug af guld eller sølv for at fremhæve ornamenten, helgenglorier o. lign. Måske tør man antage, at glasmaleriet har sin oprindelse i frem-

stillingen af spejle, hvor man jo lægger en metalfolie bag glasset, der derved får spejlvirkning og glans; senere kan glasmaleriet have spaltet sig ud som en selvstændig kunstart. I så fald kan den stedvise anvendelse af guld eller sølv ligefrem betragtes som en relikv eller et rudiment af den oprindelige teknik.

På grund af at maleriet sidder på bagsiden af glasset, bliver virkningen af dets overflade fuldkomment glat. Penselstrøgene fremtræder ikke i glasset som på et maleri på lærred, men kun på bagsiden, som tilskueren ikke ser. Det er sikkert denne pomadeagtige virkning, som har behaget publikum.

Man træffer enkelte glasmalerier, hvor man for at forhøje den perspektiviske virkning har *malet baggrunden på et særligt glas*. Ved en undersøgelse af et sådant billede (barken „Herluf Trolle“, fig. 4)⁵ viser det sig, at det er gjort på følgende måde: selve underglasmaleriet sidder på *forglasset*; det omfatter skibet med skrog, takkelage, sejl- og flagføring, samt forgrunden med søen og den sorte tekststribeforneden; resten af glasset er ikke bemalet, men står klart. På *bagglasset* er resten af billedet malet: himlen med skyer og søens mellem- og baggrund op mod horisonten, med to sejlskibe som staffage; den nederste femtedel, der dækkes af forglassets sø, er ikke bemalet. Himlen er øjensynlig først grundet med et lag blå farve, hvori skyerne ved op- og nedstrøg rent rutinemæssigt er indarbejdet. Man kan godt kalde det hele et slags finere fidusmaleri, men formålet har selvfølgelig været at rationalisere arbejdet for at få de billigste priser frem. Man kan ikke bortvise den tanke, at baggrundsglasset kan have været fremstillet i en slags serieproduktion, da det jo kunne passe til alle skibe.

Pudsigt nok er hele denne baggrund malet *på oversiden af bagglasset* og ikke på undersiden. For at den omtalte plastiske virkning kan fremkomme er det klart, at det ikke har været meningen, at glassene har skullet ligge op mod hinanden, idet de to malede flader da ville berøre hinanden og dybdevirkningen forsvinde. Et blik på rammens konstruktion viser da også, at forglasset har været beregnet til at ligge i sin egen fals i selve rammen, hvorimod bagglasset, der er en smule større i højden og længden, har ligget i en større fals dannet

af påsatte lister på rammens bagside, hvorved der er kommet et ca. 1 cm bredt mellemrum mellem de to glas. Forglasset er i senere tid knækket, som det så ofte er tilfældet, og man har derfor ladet en glarmester sætte beskyttende, tykkere glasplader foran og bag det, således at maleriet nu er sammensat af ikke mindre end fire glas, hvorved det har fået en betydelig vægt.

Slutresultatet er blevet, at „Herluf Trolle“ hæver sig tydeligt frem fra baggrunden; der ses skygger bag sejl og flag og rig, og den perspektiviske virkning bliver ret bestikkende. Sådanne plastisk virkende billeder har nok været en del dyrere end de almindelige glasmalerier, og de er ikke slet så almindelige.⁶

Forøvrigt kan det ligeså hyppigt forekomme, at en sådan ekstra baggrund ved nærmere eftersyn viser sig at være malet på et blad *papir*, således som van Beylen nævner det,⁷ og ikke altid på glas. Ved en undersøgelse kan det forøvrigt ofte være svært at afgøre, om det er glas eller papir.

Den hyppigste *skade*, der kan true glasmalerierne, er revner, knæk, afflisning og splintring. Det skrøbelige materiale, som det tynde glas udgør, har i reglen ikke kunnet modstå stød og tryk eller spænding. Kun få glasmalerier er overleveret til os i ubeskadiget stand, og man må formode, at en særdeles stor procentdel er ødelagt og kasseret i tidens løb. For at bevare beskadigede billeder har man i senere tid ofte ladet glarmesteren lægge et tykkere beskyttelsesglas over det knækkede originale glas, og tit også under det. – Enkelte af glasmalerierne viser gnidningsskader, hvor den tyndt bemalede bagside har ligget op mod bagklædningens pap, eller hvor en glassplint er kommet ind mellem glas og bagklædning. På andre er farven skallet af i mindre partier, vel på grund af indtørring, men denne defekt er forholdsvis sjælden. Enkelte billeder viser lodrette striber på større eller mindre partier af himlen, næsten mindende om nordlys. Dette må skyldes en omdannelse af den fernis, der i nogle tilfælde er påsmurt efter bemalingen.

Ældre europæiske glasbilleder på Handels- og Søfartsmuseet.

1. (*museumsnummer 756:49*). Det ældste glasmaleri, Handels- og Søfartsmuseet ejer, er ikke et direkte skibsportræt, men et *søstykke*, formodentlig malet ved midten af 1700-tallet (fig. 1). Det afbilder næppe nogen topografisk bestemt kyst, men snarere et malerisk „ideal-landskab“, således som de var yndede i ældre tiders malekunst, påvirket af Claude Lorrain, og sandsynligvis med motiv fra Middelhavet. I forgrunden ses en medende fisker, mens andre fiskere i brogede dragter er ved at skyde en båd ud fra den stenede strand; en tønne, tømmer o. lign. ligger malerisk spredt på bredden. I mellemgrunden til højre ses nøgne klipper med ruiner af en borg med et tårn; ud for det ligger ved en lille kaj et par fiskerfartøjer rigget med latinersejlsræer på de skråtstillede master, altså typiske middelhavsbåde. Til venstre ligger et koffardifuldskib for anker. Dets råsejl hænger til tørre, og det bærer dannebrog. I baggrunden har man et blik ud over havets lysende flade med flere skibe. Himlen er skyet. — Billedet er usigneret og måler 24.3×38.3 cm. Hvor det er fremstillet, er usikkert, måske i middelhavsegnen.

Den tanke er næppe umulig, at kunstneren, der vel nok har malet flere replikker af dette billede, fra først af kan have ladet en plads til flaget stå tom, så han kunne male et hvilket som helst flag ind efter køberens ønske. Således gjorde man det nu og da i Kina, og det har vel ikke været en fjern tanke for en europæisk kunstner, der skulle leve af at sælge sine billeder til et internationalt klientel.

2. (*mus.-nr. 3463:51*). Det næste i rækken er fra 1800 og er et direkte skibsportræt (fig. 2). Det bærer følgende påskrift: „*Den Drag Commendiert durch Capt. Peter Brodersen, von Amrum 1800*“, og forestiller et fuldskib, hvis navn må betyde „Dragen“ (vi kender desværre intet til dets data), set mod bagbords side, sejlen for vinden under fuld sejlføring, idet dog storsejlet er opgivet. Over lastelugen står de to skibs både, den mindre oven i den større, og der ses folk ombord. Fra stortoppen vajer en dannebrogsvimpel, og på mesantoppen dannebrog med Christian VII's monogram (et sammenslynget

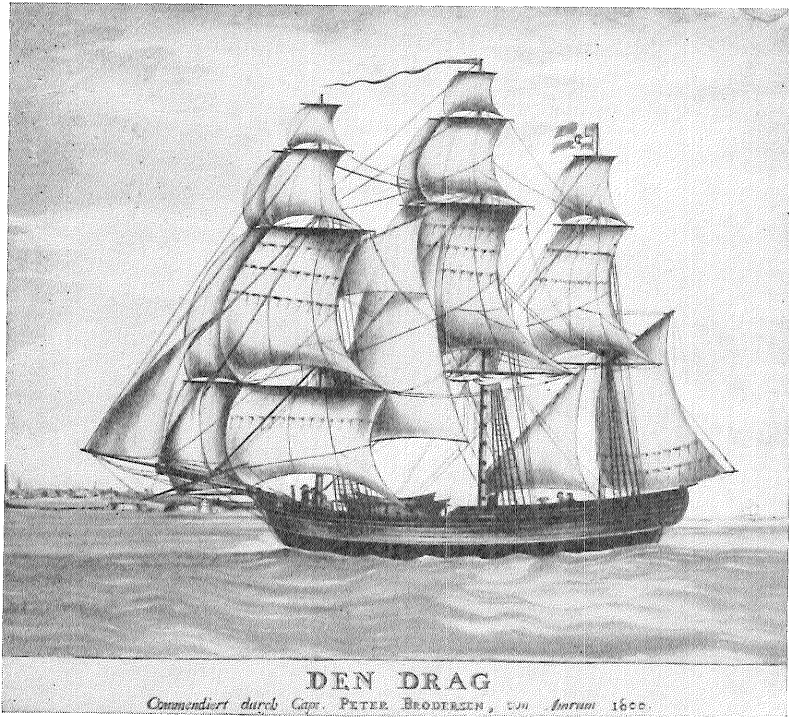


Fig. 2. Fregat „Den Drag“, kapt. Peter Brodersen fra Amrum, 1800. Glas-maleri af ukendt kunstner. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 2).

Danish frigate "Den Drag", 1800. Glasspainting by unknown artist.

C 7). Søen er lysegrøn og en smule bølget, himlen er let overskyet. I baggrunden t. v. ses en flad kyst med en tårnrig by, som ikke kan identificeres. Havnen er beskyttet af to molearme, der strækker sig langt ud i søen. På hvert molehoved er anlagt et fort med skydeskår; fra det ene fort vajer et flag, der ligner dannebrog, men måske er det maltesiske flag. I så fald er havnen måske La Valetta på øen Malta, selvom man ikke ser bjerge. Billedet er usigneret og måler 40.5×45.3 cm. Det er muligvis fremstillet i middelhavsegenen.

Det må her tilføjes, at der andetsteds findes flere ældre skibsbil- leder, malet på glas, alle meget værdifulde og ærværdige af alder, idet

de er medlemmer af den allerældste gruppe skibsportrætter, der findes. Tidligst omkr. år 1750 dukker de første skibsportrætter op, men der er ikke bevaret mange af dem før efter 1800.

I privateje i Lübeck opbevares et maleri af hvalfangeren fregat „*D: Stadts Welvaert*“ af Altona (tidligere af Hamborg). Det er usigneret, men dateret 1757, og det er nok det ældste af skibsportrætterne på glas.⁸ Det fører et stort dannebrog med Christian V's spejlmonogram C 5, således som det kendes fra afbildninger i ældre flagbøger, også fra senere tid end Christian V's regeringstid.⁹

I sin liste anfører van Beylen et glasmaleri fra 1768 af brigantinen „*S. Antonio*“, kapt. Domenico Gierolino, i Museo Civico Navale, Genova.¹⁰

Et glasmaleri af den svenske fregat „*Charlotte*“, kapt. Anders Sw. Apelberg, på Hallands museum i Halmstad¹¹ formenes at være malet i Ostindien, men en sammenligning med billedet af „*S. Antonio*“ synes med stor sandsynlighed at godtgøre, at begge to er malet af samme kunstner, som må formodes at have været italiener. Halmstad-billedet er ikke dateret, men kan udmærket være fra 1760'erne.

Sjöhistoriska museet vid Åbo Akademi ejer et glasmaleri fra 1775 af en fregat, hvis navn ikke kan tydes med sikkerhed: „*Pontv . . . nctvrn*“, kapt. Matts Issberg.¹²

På museet Gotlands Fornsal i Visby findes et glasmaleri af det første større skib, der byggedes på Gotland, den armerede handelsfregat „*Provincien Gothland*“, kapt. A. C. Calissendorf, dateret 1785.¹³ Det er ret naivt malet og er muligvis italiensk arbejde.

Altonaer Museum har et maleri af briggen „*Catharina*“ af Altona, kapt. Tönnes Henrichs, dateret 1806.¹⁴

Alle de her nævnte glasmalerier er usignerede. Nogle af dem kan godt se ud til at være malet i middelhavsområdet, men næppe alle. Det er måske betænkeligt at slutte, at genren har sin rod hernede. Det ældste af de nævnte synes i hvert fald at være nordeuropæisk arbejde.

Weyts-billeder.

I årene mellem 1820'erne og 1870'erne dyrkedes, som van Beylen meget interessant har udredet, det maritime glasmaleri særlig ivrigt af to kunstnere i Antwerpen, far og søn. Faderen, der hed *Petrus Cornelius Weyts*, var født i Gistel, tæt syd for Ostende, 1799; han træffes i 1820'erne i Ostende, men flyttede 1838 til Antwerpen, hvor han døde 1855. Hans søn, *Carolus Ludovicus Weyts*, fødtes 1828 i Ostende og flyttede med faderen til Antwerpen, hvor han døde 1876.

Øjensynlig har faderen i Antwerpen udviklet sin rutinerede malemåde, idet hans tidligere kendte glasmalerier er mindre flotte, omend langtfra så stereotype som de senere. I Antwerpen, hvis havn blev anløbet af alverdens skibe, har han fundet et klientel, som har skattet hans kunst og gerne villet betale lidt ekstra for at få et portræt af deres skib på glas fremfor de almindelige farvelagte tegninger. Det kan vel antages, at sønnen har lært sin kunst i hans værksted og har hjulpet ham med visse detaljer, især vel med skibenes fremstilling. I hvert fald førte han forretningen videre efter faderens død. I den grad er dennes fabrikation af skibsportrætter blevet uniform, at sønnen har kunnet fortsætte den i samme spor. De er blevet til typer med den faste opbygning, som publikum gerne ville have, og som var lettest at fremstille rent håndværksmæssigt, men som gav mindre plads til det personlige indslag. Dog er der ved nærmere sammenligning talrige småforskelligheder, som trods al overfladisk lighed giver mulighed for at identificere faders og søns usignerede billeder med største sikkerhed; det er nemlig langtfra alle billeder, der bærer signatur, hvorimod de allerfleste er daterede. Mærkeligt nok findes der før faderens død 1855 ikke ét eneste billede, som kan tilskrives sønnen; til gengæld opviser han en voldsom produktivitet fra 1856 og til sin død. Det kan derfor være muligt, at faderen har forbeholdt sig at sætte det kunstneriske sving på himmel og sø, og at sønnen først efter hans død har kunnet virke selvstændigt, på den måde at forstå, at han har optaget produktionen ved at efterligne ham med så stort held, at han uden

afbrydelser har kunnet føre forretningen videre til kundernes tilfredshed.

Ingen af dem var store kunstnere, selv om de kaldte sig *kunstschilders* og havde næringsbrev som sådanne. De var rutinerede kunsthåndværkere. Det forekommer én, at faderen trods al stivhed var en smule dygtigere end sønnen. De ældste af dennes billeder efterlignede i behandlingen af søen faderens stive og kedelige malemåde med guirlandeformede bølger, men senere frigjorde han sig og fandt efter forskellige tilløb sin egen bølgestil, som dog ikke er påfaldende bedre. Også fremstillingen af himlen ændredes; mens faderen nøjedes med ret enkle, langstrakte skyformationer, indførte sønnen kraftigere kumulusskyer på sine malerier.

Handels- og Søfartsmuseet ejer en gruppe på 6 skibsportrætter, som tydeligt stammer fra den omtalte kunstnerfamilie.

3. (*mus.-nr. K. 1010*). Det ældste af disse er fra 1840 og forestiller briggen „*August Wilhelm*“ af København, kaptajn P. Mogensen (fig. 3). Det er det eneste af gruppen, der er signeret, nemlig „P. Weyts à Anvers“. Briggen¹⁵ ses mod bb., sejlene bidevind for bagbords halse – dog med læsejl sat, hvilket forekommer at være en modsigelse. Der er gjort omhyggeligt rede for skrog og rigning. På dækket ses skibsbåde, dækshuse og besætning. På fortoppen føres nummerflag, hvidt med sort A over et 8 (A = kendingmærket for København, 8 er skibets tildelte nummer),¹⁶ på stortoppen navnevimpel, og under gafflen dannebrog med Christian VIII's monogram. I baggrunden ses t. h. samme brig agten for tværs mod styrbord, og t. v. en befæstet havneby med volde, voldmølle, tårne og estakade; denne by forestiller ikke Antwerpen, som man ville tro, men *Vlissingen* ved Scheldens munding. Søen er stift malet med de omtalte bølgekamme hængende i guirlander. Himlen er blå og mod horisonten rødlig; skyerne er grå og fint nuancerede. Rundt om billedet er malet en sort ramme med forsølvet linie langs kanten; forneden står teksten i hvid undermaling. Krøllen og skibsnavnet på forstævnen er i guld. Det er et typisk skibsbillede, ikke forskelligt i sujettet fra tusinder af andre, men på grund

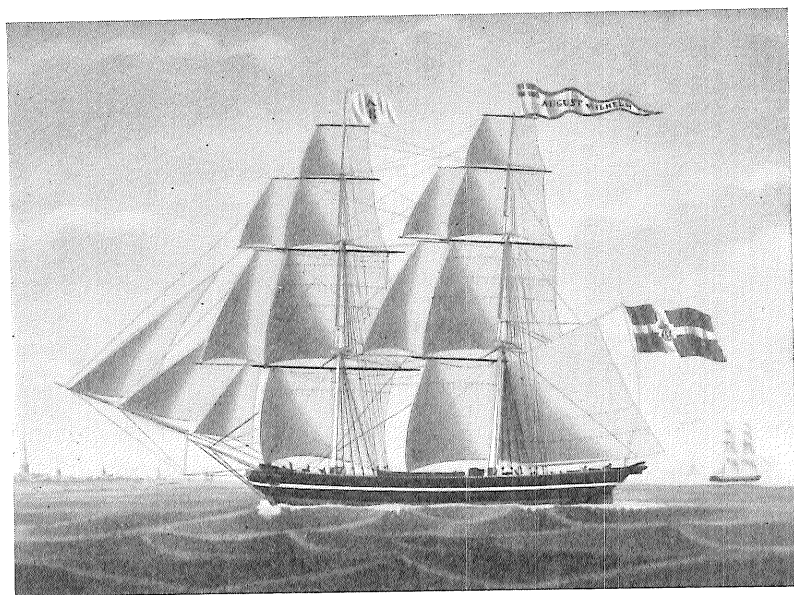


Fig. 3. Brig „August Wilhelm“ af København, kapt. P. Mogensen, reder C. A. Schmidt, 1840. Briggen fører nummerflag (A 8). I baggrunden Vllissingen. Glasmaleri af Petrus Weyts, Antwerpen. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 3).

The brig "August Wilhelm" of Copenhagen, 1840. Glasspainting by P. Weyts, Antwerp.

af teknikken er det blevet noget helt for sig selv, faktisk et ganske yndigt billede i sin genre. Billedet, der er i meget fin stand, måler 52.5 × 69 cm i lysmål.

4. (mus.-nr. 3424: 51). Det næste i rækken forestiller barken „*Herluf Trolle*“ af København, kapt. A. C. Wandahl, 1858 (fig. 4). Barken¹⁷ ses mod bb., sejlen bidevind for bb. halse; fuld sejlføring; på fortoppen fører den rederflag med P C K (= P. C. Knudtzon), på stortoppen navnevimpel, på mesantoppen dannebrog og under gafflen dannebrog med Frederik VII's monogram. I baggrunden ses et par sejlskibe. Bølgerne er stiliserede, himlen blå med grå skyer. Som omtalt i indledningen er billedet malet på to stykker glas (nu

beskyttet af to ekstra stykker), hvorved det har fået en perspektivisk dybde, ikke ulig moderne konfirmationstelegrammer, som, når de åbnes, viser et plastisk sceneri med kulisser og figurer i forskelligt plan, alt trykt på flere lag gennemsigtigt papir. Billedet er ikke signeret, men må uden tvivl være af C. L. Weyts. Det måler 55×75.6 cm.

5. (*mus.-nr. K. 1012*). Skonnertbriggen „*J. P. Lundwall*“ af Helsingør, kapt. J. M. Larsen, 1859 (fig. 5). Skonnertbriggen¹⁸ ses mod bb., sejlede bidevind for bb. halse; fuld sejlføring. Den fører rederi-flag på fortoppen, rødt med et hvidt P (= I. S. Pontoppidan), på stortoppen navnevimpel, under gafflen dannebrog med Frederik VII's monogram. I baggrunden t. h. ses samme skib agten for tværs mod stb., t. v. en lodsbåd, betegnet „P (= Pilot) Antwerpen N^o 3“, ud for Vlissingen, der i fremstillingen minder stærkt om gengivelsen på billedet af „August Wilhelm“, men er meget mere groft tegnet. De grønne bølger virker stive. Himlen er blå med en dobbelt række skyer, i horisonten rødlig. Billedet, der er i meget fin stand, er ikke signeret, men er af C. L. Weyts; det måler 55.7×71.4 cm. For tiden er det deponeret i Helsingør Bymuseum, Marienlyst slot.

6. (*mus.-nr. K. 1016*). Tremastet skonnert „*Hydra*“ af København, kapt. J. P. Grau, 1861. Skonnerten¹⁹ ses mod bb., sejlede bidevind for bb. halse. Dens gallionsfigur forestiller en forgyldt slange, sikkert en afbildning af hydraen (jfr. navnet). Den fører i fortoppen et kontorflag med tre vandrette striber: blå-hvidt-blå, på stortoppen navnevimpel, på mesanen 5 signalflag og under gafflen dannebrog med Frederik VII's monogram. I baggrunden t. v. ses Vlissingen i den forgrovede udgave. Søen er stift tegnet, himlen blå med mørke skyer og rødlig aftenstemning i horisonten. Billedet, der måler 55×71 cm, er ikke signeret, men kan tilskrives C. L. Weyts. Over og under det oprindelige glasmaleri, som er knækket, er senere sat ekstra glas.

7. (*mus.-nr. K. 1013*). Barken „*Marienlyst*“ af Helsingør, kapt. J. L. Ginge, 1864 (fig. 6). Barken²⁰ ses mod bb., sejlede bidevind

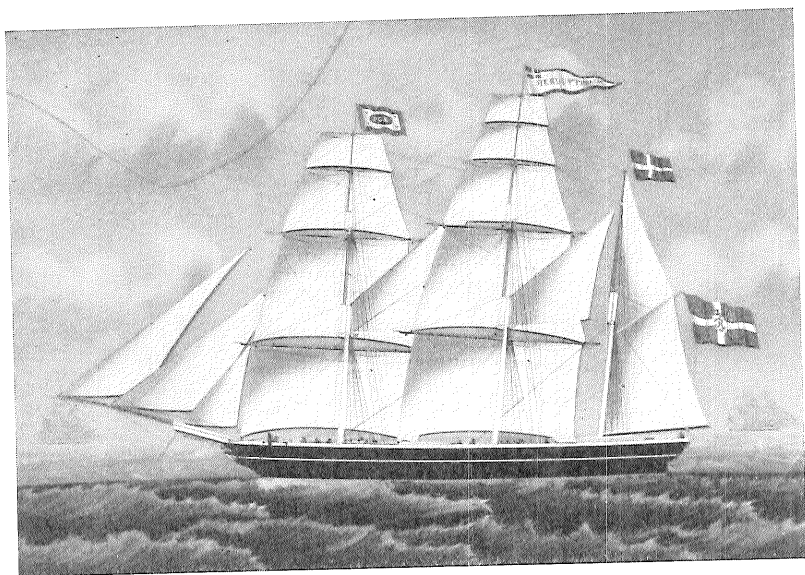


Fig. 4. Bark „Herluf Trolle“ af København, kapt. A. C. Wandahl, reder P. C. Knudtzon, 1858. Glasmaleri (med baggrundsglas) af C. L. Weyts, Antwerpen. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 4).

The bark "Herluf Trolle" of Copenhagen, 1858. Glasspainting by C. L. Weyts, Antwerp.

for bb. halse; fuld sejlføring. I fortoppen Pontoppidans røde kontorflag med hvidt P; i stortoppen navnevimpel, under mesantoppen 5 signalflag og under gafflen dannebrog med Frederik VII's monogram. Grålig sø, blågrå himmel med skyer; i baggrunden t. v. Vlis-singen. Billedet er usigneret, men af C. L. Weyts. Vi ved, at barken ankom til Antwerpen 18. sept. 1864,²¹ og det er sandsynligt, at den er blevet malet ved denne lejlighed. Billedet, der måler 55×71.5 cm, er for tiden deponeret på Helsingør Bymuseum.

8. (mus.-nr. K. 1015). Barken „Marienlyst“ af Helsingør. I virkeligheden er billederne 7 og 8 identiske, et bevis på, at skibsportrættisten ofte modtog bestilling på flere replikker af samme billede. Imidlertid er der sket kaptajnskifte 1871 på barkskibet, og kapt. J. L.

Ginges navn og årstallet 1864 er derefter overmalet med sort farve oven på glasset, hvorefter der på denne baggrund med gule bogstaver er malet det nye kaptajnsnavn, P. Lindhart (egentlig J. P. G. Lindhard). Det er gjort så godt, at man ikke lægger mærke til det, med mindre man ser særlig skarpt efter. Kunstneren er C. L. Weyts, og lysmålet 55×72 cm.

Af den her beskrevne gruppe på 6 billeder er som omtalt kun det ældste signeret (P. Weyts 1840), mens alle de andre, dateret mellem 1858–64, er usignerede, men må tilskrives C. L. Weyts. Som nævnt finder vi, at faderens billeder er bedre og mere net udført end sønnens, men ellers er de til forveksling malet i samme manér. Skibene er alle fremstillet i samme situation, set mod bb. side, sejlene bidevind. På de fleste af dem ses Vlissingen i grov, stiliseret gengivelse i baggrunden t. v. Bølgerne er stive og triste, det svageste punkt i fremstillingen. De har en mørk, grønlig eller grå tone. Himlen er skyet, oftest med sentimentalt virkende rødlig solnedgangsstemning i horisonten og kraftig blå farve mellem skyerne; derved minder de en del om farveholdningen på de såkaldte „kinesermalerier“, skibsportrætter malet i Kina i 1800'ernes sidste halvdel.

Nogle af farverne er ret stærke; således er alle flagene næsten påtrængende i deres røde, hvide, blå og gule farvepragt, som malet med unuancerede dækfarver. Meget diskret er der flere steder brugt forgyldning til en vigtig ornamental detalje som skibsnavnet, gallionsfiguren og/eller krøllen. Teksten står med smukt formede gule eller hvide versaler fornedet på den brede sorte stribe, der afsluttes mod billedet med en gul linie. – Af reproduktionstekniske grunde er teksterne udeladt på de her gengivne illustrationer.

Selv om billederne ikke er kunstværker, er de på ingen måde ringere end så mange andre skibsportrætter, „kadrejbilleder“, som de kaldes, fordi de blev malet af „kadrejermalere“, som kom ombord og tilbød deres tjeneste. Mange af billederne var ret fordringsløse, men de var billige; de var ikke malet for kunstens skyld, men for at tilfredsstille køberens ønske om at få et billede af sit skib. Og det kan ikke nægtes,

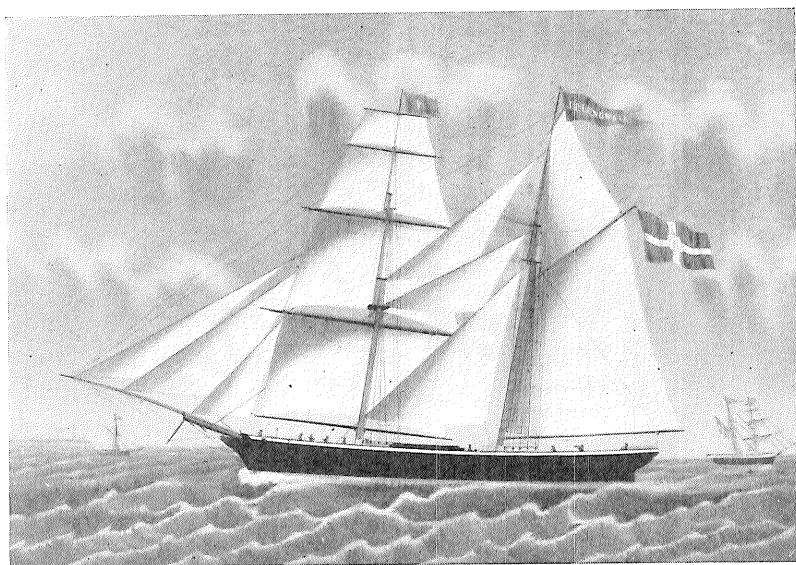


Fig. 5. Skonnertbrig „J. P. Lundwall“ af Helsingør, kapt. J. M. Larsen, reder I. S. Pontoppidan, 1859. Glasmaleri af C. L. Weyts, Antwerpen. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 5).

Schoonerbrig „J. P. Lundwall“ of Elsinore, 1859. Glasspainting by C. L. Weyts.

at Weyts's billeder ved deres særlige teknik og glansbilledagtige fremtoning står i en særklasse over for alle de andre tegnede og malede skibsportrætter. De var iøjnefaldende og bestikkende ved deres glanslys og billige pragt. Sikkert har de været yndede; van Beylens fortegnelse over dem, han kender, er ret imponerende, idet den omfatter (med supplement) ialt 87 af P. Weyts og 64 af C. L. Weyts. Man må betænke, at de fleste vel nok er havnet i udlandet, hos privatpersoner, redere og skippere, samt at der må være utallige, som er gået i stykker i tidens løb på grund af deres skrøbelighed.

Af de af C. L. Weyts malede 5 billeder i Handels- og Søfartsmuseets eje forestiller de 3 (hvoraf dog de 2 er identiske) skibe tilhørende I. S. Pontoppidans rederi i Helsingør, som i 1860'ernes slutning og 1870'ernes begyndelse var det største sejskibsrederi i Danmark.²² Om det er et tilfælde, at rederiets kaptajner med forkærlighed har

ladet deres skibe afbilde af Weyts, vides ikke; i hvert fald kender vi endnu to glasmalerier af Pontoppidan-skibe, malet af C. L. Weyts. De ejes begge af fru Lisbeth Rink Baagøe og er ophængt i Det gamle Apotek (Svaneapoteket) i Helsingør, i hvis officin der i forvejen findes en fornøjelig udstilling af skibsmodeller, topografiske billeder, udstoppede dyr og andre kuriosa. Det ene forestiller barken „*Helsingør*“ af Helsingør²³ og er dateret 1856; det er uden signatur, men må være et af de første glasmalerier, C. L. Weyts malede. Det slutter sig helt til de nævnte billeder nr. 4–8 i opstilling og teknik; det viser i baggrunden t. v. Vlissingen, samt lods båden P N^o 3 (jfr. nr. 5). Det er som „Herluf Trolle“ malet på to stykker glas og har derved fået den tilsigtede plastiske virkning (lysmål 55 × 72 cm). – Det andet forestiller barken „*I. S. Pontoppidan*“ af Helsingør.²⁴ Det er ikke dateret, men da barken først blev bygget 1870, kan det tidligst stamme fra dette år. Også dette billede (fig. 8) er malet på to stykker glas for perspektivets skyld. Baggrunden er helt stribet, vel på grund af den indtørrede fernis. Selv om billedet er usigneret, er det tydeligt af C. L. Weyts (lysmål 55 × 72.2 cm).

Der skulle forøvrigt nok være mulighed for at finde flere glasmalerier af de to kunstnere i Danmark. I privateje findes et maleri af P. Weyts, bark „*Kongen af Danmark*“ af Korsør, 1840'erne. Købstadmuseet Den gamle By i Århus ejer to, nemlig af briggen „*Pyrrha*“ af Århus,²⁵ kapt. F. L. C. Jensen, 1860, – usigneret, men uden tvivl af C. L. Weyts (lysmål 53 × 71.5 cm), – samt af skonnertbriggen „*J. P. Lundwall*“ af Helsingør. Dette sidste er en replik af Handels- og Søfartsmuseets billede (listen nr. 5) og en bekræftelse af, at der som nævnt ofte blev malet flere identiske billeder af samme skib.²⁶

I andre nordiske søfartsmuseer findes Weyts'erne også repræsenteret. Statens sjöhistoriska museum i *Stockholm* ejer et af P. Weyts og et af C. L. Weyts. *Göteborgs* sjöfartsmuseum har fire af C. L. Weyts; deraf er de to perspektiviske, det ene (fuldskib „*Gauthiod*“ af Göteborg 1871) med glasbaggrund, det andet (fuldskib „*Solon*“ af Göteborg 1874) med papirbaggrund. Norsk Sjøfartsmuseum på *Bygdøy* (Oslo) har et af P. Weyts og fire af C. L. Weyts. Desuden har forfatteren set

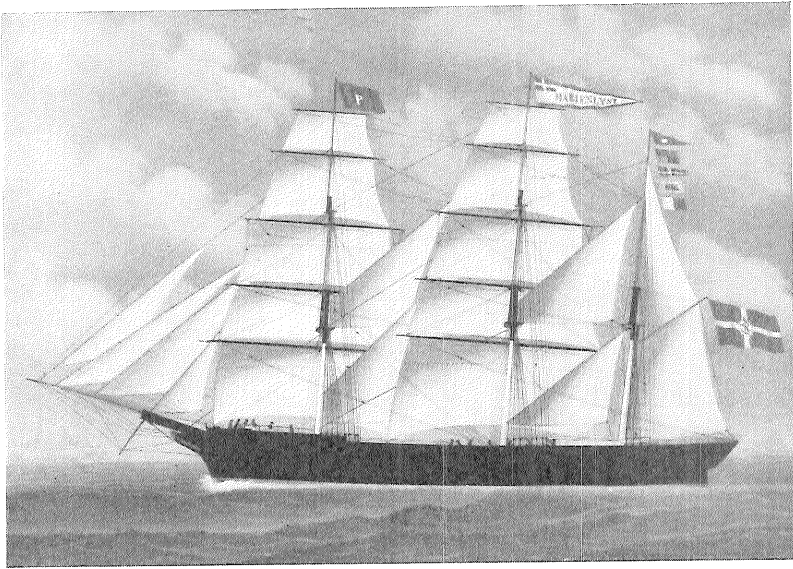


Fig. 6. Bark „Marienlyst“ af Helsingør, kapt. J. L. Ginge, reder I. S. Pontoppidan, 1864. Glasmaleri af C. L. Weyts, Antwerpen. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 7, jfr. nr. 8, som er identisk med dette, bortset fra, at kaptajnens navn ved overmaling er rettet til P. Lindhart).

The bark „Marienlyst“ of Elsinore, 1864. Glasspainting by C. L. Weyts.

glasmalerier på følgende andre norske museer: Aust-Agder museum, *Arendal*: et af P. Weyts og to af C. L. Weyts, deraf det ene (bark „*Livingstone*“ af Arendal 1875) perspektivisk, med papbaggrund; Vestfold Fylkesmuseum, *Tønsberg*: to af P. Weyts; Sjøfartsmuseet i *Sandefjord*: et af C. L. Weyts; konsul T. Bessesens privatsamling, *Mandal Kleve*: et af C. L. Weyts; Sjøfartsmuseet i *Larvik*: et af P. Weyts. Og der er sikkert flere i andre af de mange righoldige norske samlinger.

Altonaer Museum har tre glasmalerier af C. L. Weyts, deraf de to fra dansk tid: brig „*Elite*“ af Blankenese (1862), skonnert „*Elisabeth*“ af Mühlenberg (1863) og skonnert „*Amanda*“ af Blankenese (1875).

Har Weyts'erne nu kun fremstillet glasmalerier? Nej, ikke udelukkende. Der kendes nemlig enkelte „normale“ skibsportrætter, i hvert

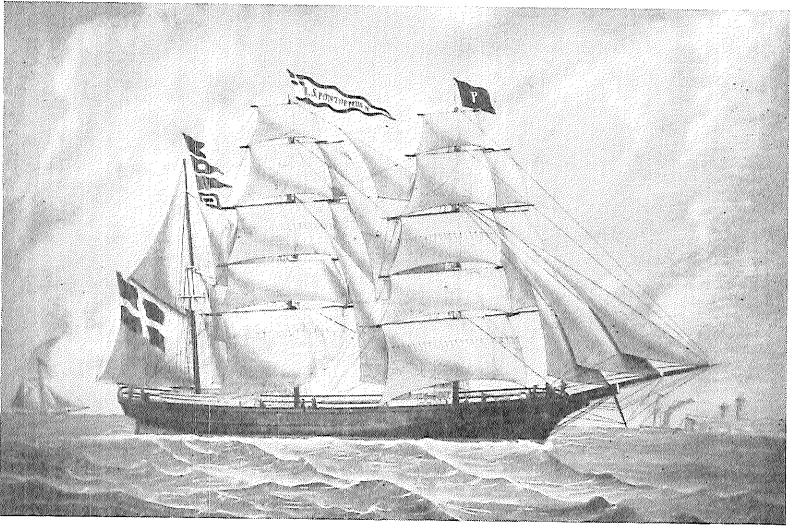


Fig. 7. Bark „I. S. Pontoppidan“ af Helsingør, reder I. S. Pontoppidan, ca. 1870. Maleri på lærred af C. L. Weyts, Antwerpen. I privateje.

The bark "I. S. Pontoppidan" of Elsinore, ab. 1870. Painting on canvas by C. L. Weyts.

fald af C. L. Weyts.²⁷ Et par findes i Belgien, ét i Statens sjøhistoriska museum i Stockholm, ét i Aust-Agder museum, Arendal, og også Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg ejer et skibsportræt, malet på normal vis på lærred, forestillende 3-mastet skonnert „*Familia*“ af Thurø, kapt. H. J. Erichsen (mus.-nr. 448 : 49).²⁸ Det er udateret og usigneret, men en sammenligning med de her omtalte glasmalerier viser tydeligt, at det er af C. L. Weyts. Det må være malet o. 1873. Billedet er komponeret ganske på samme måde som glasmalerierne, bl. a. med Vlissingen-fremstillingen i baggrunden t. v. Over det hviler den kendte aftenstemning.

Det giver et ret interessant indblik i C. L. Weyts's arbejdsmetode, at man med sikkerhed kan fastslå, at han lejlighedsvis har malet både et almindeligt maleri på lærred og et glasmaleri af samme skib. Til det omtalte glasmaleri (fig. 8) af bark „*I. S. Pontoppidan*“ af Helsingør (på det gamle Svaneapotek i Helsingør) findes der nemlig i

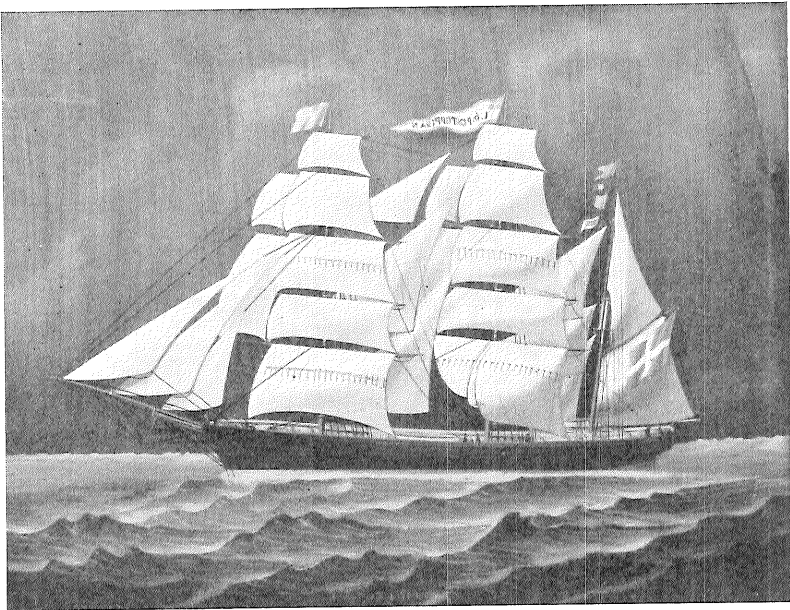


Fig. 8. Samme skib som fig. 7. Glasmaleri af C. L. Weyts. De to fremstillinger er formodentlig malet samtidig, men i forskellig teknik. Det gamle Apotek, Helsingør.

Same bark as fig. 7, painted on glass by C. L. Weyts, probably at the same time.

privateje på Tåsinge et tilsvarende maleri på lærred (fig. 7), dog spejlvendt, men ellers i alle detaljer svarende til glasmaleriet (sejlens stilling, læsejl, flagføring, besætningens fordeling på dæk); ganske vist er baggrunden anderledes, idet maleriet på lærred har staffage med lodsbåd, dampskib, kyst med fyrtårne, mens glasmaleriet viser skibet i rum sø. Skyformationerne er også forskellige.

Der kan næppe være tvivl om, at begge fremstillinger må være malet samtidig. Om der har eksisteret en tegning som fælles grundlag for begge, kan ikke siges; van Beylen meddeler, at han aldrig har set noget forlæg til et glasmaleri, så det er ikke umuligt, måske endda sandsynligt, at maleriet på lærred simpelthen er malet først, hvorpå kunstneren har lagt en glasplade over det og malet glasmaleriet oven-

på. Det er da blevet spejlvendt. Både lærreds- og glasmaleriet er så blevet solgt. Hvilket af dem der har været dyrest, eller om de begge har kostet det samme, kan vi selvfølgelig ikke vide.²⁹

Det maritime glasmaleri uddøde forøvrigt ikke helt, da C. L. Weyts lukkede sine øjne 1876. Van Beylen har fastslået, at kunstnerens broder, *Ignatius Jan Weyts* (1840–80) har malet enkelte i faderens stil efter hans død. I Skandinavien findes i hvert fald to af disse billeder. Søfartsmuseet i Marstal ejer et billede af skonnertbrig „*Line*“ af Marstal, kapt. J. C. Hansen, 1878, signeret J. Weyts, og Aust-Agder museum i Arendal har et lignende forestillende barken „*Landbo*“ af Arendal 1877. Det er signeret I. W., hvilket utvivlsomt må være Ignatius Weyts. Det er forøvrigt malet perspektivisk; ved en hastig undersøgelse på stedet kunne det ikke fastslås, om baggrunden var malet på glas eller papir.

Van Beylen har påvist, at der yderligere fandtes i hvert fald tre belgiske glasmalere, *Wentzeslaus Wieden*, *E. Devriese* og *F. Meseure*.³⁰ Af disse er der ikke truffet arbejder i Skandinavien, men de kan selvfølgelig dukke op. – Søfartsmuseet i Brake ved Weser-floden har flere glasmalerier af en ellers hidtil ukendt tysk maler *Fr. Meyer*.

Af en anden teknik er et billede fra ca. 1900, som ejes af Handels- og Søfartsmuseet. Det falder uden for rammen af denne undersøgelse, men skal dog lige omtales her. Det er malet med oliefarve oven på et stykke mælkehvidt, gennemskinnet glas og forestiller barken „*Danmark*“ af København, bygget 1892 (rederiet A/S J. F. Dessauer). Fremstillingen af skibet, der ses mod stb., sejlen bidevind for fulde sejl for bb. halse, er flot og rutineret, men billedet virker dog meget amatør-mæssigt. Uden om skibet er der malet en grøn redningskrans, bag hvilken korslagte mastetoppe rager frem, med Dessauers rederi-flag og dannebrog, samt ankerstok, blomsterranker og blade, altsammen meget ubehjælpsomt malet. Billedet måler 19,6 × 24 cm og er usigneret; det kan vel dateres til ca. 1900 og er formentlig et stykke sømandshusflid (mus.-nr. 209: 41).

Kinesiske glasbilleder på Handels- og Søfartsmuseet.

Mødet med „Himlens rige“ og den kinesiske kunst og kultur betød som bekendt en stor kunstnerisk og kulturel oplevelse for Europa, om trent som korstogtidens kontakt med den østerlandske kultur. Allerede i 1600'erne begyndte „kineserierne“ at dukke op. Et af de ældste eksempler herpå i Europa er Christian IV's sengekammer på det nybyggede Rosenborg, som han 1616 lod dekorere og udstyre på „japansk“, d. v. s. kinesisk. Op igennem 1600-tallet indkom der talrige kinesiske genstande af forskellig art til det af Frederik III grundlagte Kgl. Kunstskammer ved Københavns slot,³¹ men det var først i 1700'erne at den direkte kontakt mellem Kina og Danmark blev sluttet. Efter 1732 gik det Danske Asiatiske Kompagnis skibe i stadig fart til Kanton.

I 1700-tallets møbel- og byggekunst spores lejlighedsvis den kinesiske indflydelse, og kendskabet til porcellænet, som man efter mange forsøg til sidst lærte at eftergøre i Europa, og talrige andre luksusting betød en revolution inden for livsvaner og kunstindustri.³² På den anden side må den europæiske kunst og stil også have sat sig spor i Kina. I hvert fald opstod der en kinesisk kunstindustri i 1700'erne, som arbejdede med et indslag af europæiske stilmotiver, om ikke for andet, så for at skabe turistvarer for de europæere, der kom til Kanton og gerne ville have småting med hjem fra østens fjerne eventyrrige. Det europæiske og det kinesiske blandedes på en meget charmerende og yndefuld måde i disse turistvarer, – sikkert lige så inciterende i europæiske øjne, som man måske kan forestille sig, at hjemlige kineserier, småpavilloner, lysthuse i pagodeform osv. ville have virket på kineserne, hvis de havde haft lejlighed til at se dem. Der er selvfølgelig ingen tvivl om, at det var Europa, der fik mest ud af mødet med det fremmede.

Glasmaleriets teknik må sikkert også være kommet til Kina fra Europa, måske endda ret tidligt. Handels- og Søfartsmuseet ejer i sine samlinger ialt 6 glasmalerier af kinesisk fabrikation, og disse bærer alle spor af at være fremstillet som turistsouvenirs. Om flere af

dem ved vi positivt, at de er hjembragt af danske søfolk fra Kina. De sidder alle endnu i de oprindelige kinesiske rammer, som er særdeles fint udført i kinesiske træsorter. De er håndskårne og står mest i træets naturlige mørkebrune farve. De kinesiske glarmestre må have været dygtige. Selv om det drejer sig om forholdsvis billige billeder, er indramningen upåklagelig; bagklædningen er fint forarbejdet med tappe til at skyde ind i rammen i den ene side og små skydere til at låse dem fast i den anden side. På bagklædningen er der ofte kinesiske tegn, malet med tusch.

9. (*mus.-nr. 2188: 51*). Det ene af disse billeder forestiller *faktorierne i Kanton*, således som de så ud før branden 1822 (fig. 9). Det viser den samme ensartede udformning, som de sædvanlige prospekter af faktorierne, der absolut var det mest yndede motiv fra Kina, – naturligt nok, da de fleste af søfolkene næppe så stort andet af landet, som det var dem forbudt at færdes i. Handels- og Søfartsmuseet ejer ikke så få af disse faktoribilleder, både malerier og farvelagte tegninger på rispapir, alle overmåde stereotype.³³ Andre europæiske og amerikanske etnografiske samlinger og søfartsmuseer ejer tilsvarende mængder heraf. På en af Handels- og Søfartsmuseets nyerehvervelser, en stor porcellænsbowle fra o. 1750, findes motivet også.³⁴ – Prospektet på glasbilledet er som på de andre taget fra en bro på modsat side af Perlefloden, som ses i forgrunden, med talrige staffageagtige kinesiske skibe og både: djunker, sampaner og husbåde. Det er ofte nøjagtig de samme, der går igen på de forskellige gengivelser. T. h. i havnen ligger et kinesisk fort med krenelerede, blå mure og med træbevoksning. I mellemgrunden ses hele rækken af de to-etagers faktoribygninger med indhegnede pladser og squaren foran ned til kajen og flere landingsbroer, bl. a. Jack Ass Point, hvor europæerne steg i land, når de kom op til Kanton pr. båd den 20 km lange vej fra Whampoa, hvor kinafarerne lå opankrede. Foran lagerkontorerne står kæmpestore flagmaster med overdimensionerede flag. Rækkefølgen er fra venstre: det danske, spanske, amerikanske, svenske, engelske og hollandske flag.³⁵ I baggrunden t. h. en bevokset bjergknold med tempel (?) på

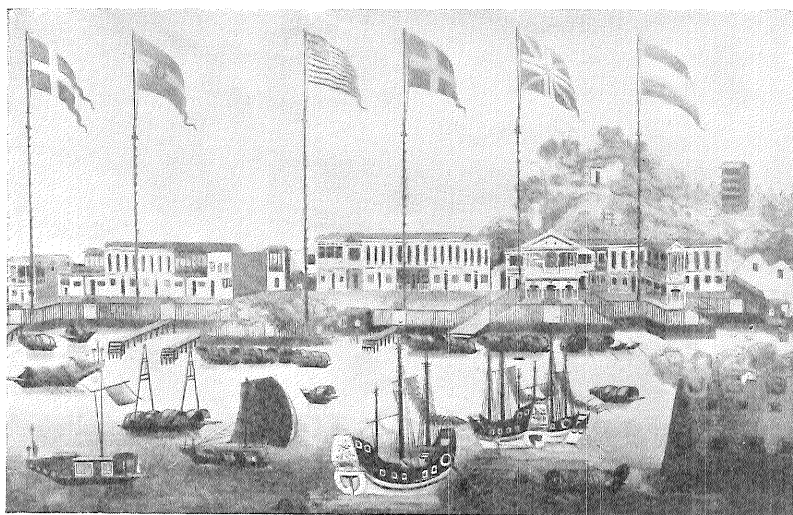


Fig. 9. De fremmede handelsnationers faktorer i Kanton, med deres flag. Et eksempel på de utallige billeder af stereotypet præg, som kinafarerne bragte med hjem til Europa. Disse billeder er vanskelige at datere, da der helt op til 1822 ikke skete store forandringer med bygningerne. Glasmaleri af ukendt kinesisk kunstner. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 9).

The foreign factories at Canton, 18th century. Chinese glasspainting.

toppen og pagoder, samt en mur med skydeskår, formodentlig bymuren. Denne baggrund optræder forøvrigt sjældent på de gængse faktoribilleder, så lidt som fortet i floden. Himlen er blå med rødlig aftenstemning; foroven lette lammeskyer.

Billedet, der måler 45×65 cm, er indrammet i en håndskåren kinesisk ramme med et ornamentmotiv i ophøjet udskæring, der minder om en à la grecquebort og som må være europæisk påvirket. Der er senere lagt et ekstra beskyttelsesglas over og under selve glasmaleriet, som er temmelig stærkt knækket. Dateringen af et så stereotypet billede som dette er usikker; man vil formode, at det er fra sidste del af 1700'erne, under alle omstændigheder efter rokokotiden (jfr. borten).

10. (mus.-nr. 2201:51). Af samme farveholdning og stil og desuden i samme indramning og størrelse (45×65 cm) er et glasmaleri,

der forestiller et *kanalparti i Venezia* (fig. 10). Kanalen ses, formentlig fra en bro, i perspektiv lige op mod baggrundens midte. Den er fuld af gondoler og både, bl. a. et énmastet lastfartøj, som bærer dansk splitflag, sikkert påmalet for at glæde den danske køber; i virkeligheden ville det være et utænkeligt syn i lagunestaden. På kajgaderne spadserer elegante herrer og damer i farverige rokokodragter. Langs kanalen ligger smalle huse af uensartet højde, og på hver side er der over for hinanden en kirke, til venstre med barokfacade, til højre med portal og trappe. I baggrunden t. h. ses over husene nogle kuriøse brunmalede tårne, det ene som en slags silo eller gasbeholder, det andet som en kugle. Uden tvivl må det være Markuskirkens bizarre kupler, som den kinesiske kunstner ikke rigtig har kunnet begribe hvad var, – hvad man ikke kan dadle ham for. Det har knebet for ham at holde de perspektiviske linier i vinduernes flugt fast, og stentrapperne foran kirkerne er ikke faldet heldigt ud. Himlen er blå og rødlig med samme slags lette skyer som på foregående billede. – Over og under det på mange steder splintrede glasmaleri er der lagt beskyttende glaslag.

Billedet er et morsomt eksempel på kinesernes forbløffende forretningstalant. De europæiske søfolk har i Kanton, sikkert til en rimelig pris, kunnet købe prospekter ikke blot fra stederne langs Perlefloden: Maçao, Bocca Tigris, Whampoa og Kanton, men også fra flere af de steder, kinafarerne anløb undervejs: Taffelbay med Kapstaden,³⁶ St. Helena og Ascension (Handels- og Søfartsmuseet ejer kinesiske malerier fra disse steder) – ja ovenikøbet af europæiske byer som Venezia her, og måske andre. Det siger sig selv, at de kinesiske kunstnere ikke kan have kendt disse udenlandske steder af selvsyn. De må have malet dem efter europæiske forlæg. Man kunne f. eks. udmærket tænke sig, at forlægget for vort Venezia-prospekt kan have været et af de kendte „kukassebilleder“; det var billige 1700-tals kobberstik med kraftig farvepålægning, og spejlvendte, idet de var beregnet til at ses i en perspektivkasse. Desværre kan det ikke fastslås, hvilken kanal i Venezia der er afbildet.

Den kinesiske tone i kopien fornægter sig ikke, hvad der trods alt

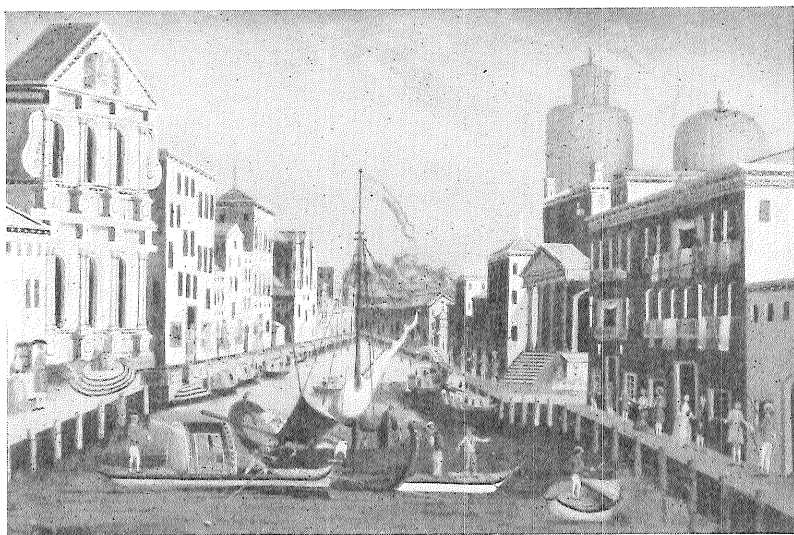


Fig. 10. Kanalparti fra Venezia nær Markuskirken, 1700-tallet. Glasmaleri efter europæisk fortegning af ukendt kinesisk kunstner, formentlig fra samme værksted som foregående billede. Et morsomt eksempel på, at kineserne ikke veg tilbage for at fremstille turistvarer af alle slags, selv prospekter fra egne og byer, som var dem ganske ukendte. Handels- og Søfartsmuseet (listen nr. 10).
Canal in Venice, 18th century. Chinese glasspainting, typical tourist souvenir.

giver dette „postkortmaleri“ en vis charme, som moderne mennesker særdeles vel kan opfatte, ikke mindst da forsyndelserne mod perspektivets love ikke generer os, men tværtimod dyrkes i vore dage. Alderen må formentlig sættes til sidste del af 1700'erne, og billedet skyldes sikkert samme kunstner eller samme værksted, der har fabrikeret det lige nævnte faktoribillede. —

Af yngre dato og med et tydeligt fællespræg er de følgende 4 glasmalerier, som danner en gruppe, og som formodentlig er fra samme værksted.

11. (mus.-nr. 116:48). Det ældste af disse³⁷ viser *faktorierne i Kanton* før de brændte ned i 1822 (fig. 11). I forgrunden ses på

Perlefloden flere djunker med rigt forgyldte ornamenter og med flag med kinesiske skrifttegn og ornamenter; desuden en europæisk båd med to hvide mænd, begge med blanke hatte på hovedet. T. h. ses det omtalte blå fort i floden. Faktorerne i mellemgrunden er gengivet ret simplificerede og uden mange detaljer. Foran husene står der kun fire flagmaster med flag, fra venstre: det franske, amerikanske, engelske og danske. Det danske faktori lå ellers yderst til venstre, og da det såvidt vides ikke er flyttet, kan flaget måske være spejlvendt placeret. I baggrunden t. h. ses den før omtalte bevoksede bjergknold med pagoder, tempel (?) og bagved bymuren. Himlen er blå med rødlig stemning.

Billedet må være fra begyndelsen af 1800'erne, i hvert fald før 1822. Maleriet er indsat i en håndskåret, enkelt profileret, kinesisk ramme (lysmål 23.5×34 cm).³⁸

12. (*mus.-nr. 235:49*). Prospekt af *faktorerne i Kanton* efter den frygtelige brandkatastrofe 1822, hvor de gamle bygninger gik op i luer (fig. 12). Det er taget samme sted fra som nr. 11. På Perlefloden ses de traditionelle djunker, sampaner og både; flere af dem genkendes nemt, idet de atter og atter optræder som staffage i samme placering og udførelse på de forskellige billeder. T. h. ligger fortet uændret. I mellemgrunden squaren og de indhegnede pladser mellem kajen og de nye faktoribygninger, som er genopført efter branden i mere imponerende stil og i noget forandret placering. Flagene på de anderledes opstillede flagmaster er: det amerikanske, franske (pudsigt nok med forkert trikolor, idet den er rød-blå-hvid), engelske og danske. I baggrunden t. h. den obligate klippehøj med de omtalte bygninger. Rammen er håndskåret i stil med nr. 11's, og billedets lysmål er 34.7×49.2 cm. Bevaringstilstanden er fin.

Billedet er et morsomt vidnesbyrd om, at disse turistvarebilleder også fandt kinesiske købere, vel især når det gjaldt topografiske prospekter fra Kina, men næppe de fremmede prospekter fra Kap, St. Helena osv.³⁹ Det blev nemlig fundet af den danske geograf og journalist dr. Fritz Holm i byen Sian-fu i provinsen Shensi, langt inde i

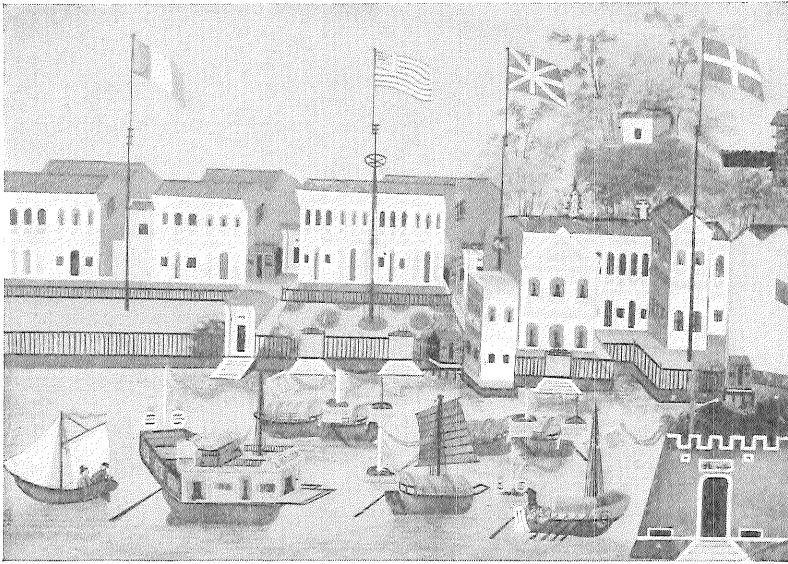


Fig. 11. De fremmede faktorer i Kanton før 1822, i meget stileret fremstilling. Det danske flag er ved en fejltagelse anbragt til højre. Glasmaleri af ukendt kinesisk kunstner. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 11).

The foreign factories at Canton, before 1822. Glasspainting by Chinese artist.

Kina, sydvest for Peking, vistnok på hans ekspedition 1907, og senere foræret af ham til Handels- og Søfartsmuseet. Til det indre af Kina kan det kun være kommet som indenlandsk handelsvare.

13. (*mus.-nr. 2190: 51*). *Faktoriene i Kanton* efter branden. Samme motiv som nr. 12, dog en endnu mere forgrovet udgave, som har forenklet skibenes ornamentik, de kinesiske skrifttegn og andre detaljer ret stærkt; ikke mindst er gengivelsen af bygningernes vinduer helt forvansket. Flagene er fra venstre: det franske, amerikanske, engelske og danske. Rammen om det helt rutinemæssigt udførte billede er håndskåret i Kina, men i en slags forsinket barokstil; den er sort med forgyldte kanter. Lysmålet: 34.5 × 49.3 cm.

14. (*mus.-nr. 2192: 51*). *Parti fra Kanton*, et ellers ikke påtruffet motiv (fig. 13). Billedet er en pendant til foregående og som dette meget stiliseret. I forgrunden Perlefloden med den sædvanligt forekommende staffage af djunker og sampaner; den ene sampan fører ovenikøbet dansk flag, hvad der formentlig er et tegn på at det er malet til en dansk køber, – alt for kunderne! Endvidere ses t. h. et lille hvidmalet bugser(?) -dampskib med røde hjul og engelsk flag. Søen er gengivet med lette, bølgeformede linjer; på alle de andre billeder er den blank, hvad der betegnes ved vandrette streger. T. v. og t. h. samt i midten er der små flodforter med krenelerede blå mure. På kajen står tre mænd i røde og blå jakker og hvide pantalons. Husrækken består af flere stærkt hvide kinesiske huse i to etager, nærmest i europæisk stil. T. h. foran dem står en rødmalet mast med et flag, hvorpå kinesiske tegn. Bag husene ses tre ret ens træbevoksede klippehøje, hver med et ensartet udseende blått fort på toppen. Alle tre forter har hver en flagmast med en rød vimpel. Farverne er kraftige, og himlen er den yndede kinesiske rødlige aftenhimmel. – Rammen er som nr. 13's; lysmålet: 34.5 × 49.3 cm. –

Disse fire sidste malerier (nr. 11–14) bærer alle et udtalt fællespræg og må være udgået sammesteds fra. De er karakteriseret ved en meget stærk stilisering, som samtidig er en bevidst (?) forenkling og forgrovnning, og deres farver: rødt, blått, gult, brunt, sort, hvidt, er stærke dækfarver, af karakter næsten som moderne skiltemalerfarver. Særlig pågående er den hvide farve, som er anvendt langt kraftigere end på de andre (nr. 9–10). Til visse skibsornamenter er brugt guld. Sammenlignet med de sædvanlige prospekter af samme sceneri er disse helt uvirkelige og uden topografisk værdi; de er langt fra så naturalistiske som de tidligere billeder. På den anden side har de en meget dekorativ virkning, der gør et vist indtryk på moderne europæiske beskuerne, som har lært at se bort fra, at et topografisk billede altid skal være naturalistisk-fotografisk. Almindeligvis vil de vistnok føles mere typisk kinesiske end de første (nr. 9 og 10), som er mere i europæisk manér. I tid må de sikkert sættes ret sent, nr. 11 vel kort før 1822,

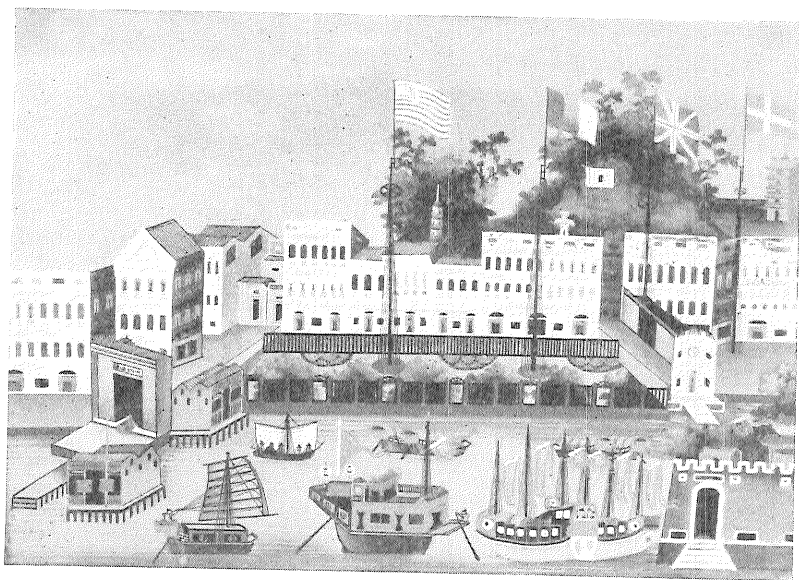


Fig. 12. Faktoriene i Kanton efter den ødelæggende brand 1822, i stærkt stiliseret og forenklet fremstilling. Glasmaleri af ukendt kinesisk kunstner. Det blev fundet 1907 i det indre af Kina af den danske geograf Fritz Holm. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 12, jfr. nr. 13).

The factories at Canton after the disastrous fire in 1822. Glasspainting by Chinese artist.

nr. 12-14 i hvert fald efter 1822, måske fra slutningen af 1820'erne til begyndelsen af 1840'erne. Det danske Asiatiske Kompagni blev ophævet år 1843 (sidste kinaekspedition fandt dog sted 1833-34), og faktoriets var da forlængst opgivet. De fremmede faktorer hørte ligeledes op med at bestå på denne tid. Fra da af var billeder med det danske og de andre flag uaktuelle og må have haft vanskeligt ved at finde kunder, hvorfor fremstillingen af dem må være holdt op. Det engelske hjuldampskib på nr. 14 tyder på, at dette næppe kan være malet før efter opiumskrigen 1840-42, hvor England tiltvang sig åbningen af flere kinesiske havne for den europæiske skibsfart.

Da værkstedstraditionen har været så stærk, og da den eventuelt forhåndenværende kunstnerpersonlighed helt har måttet underordne

sig værkstedets rutine og dets skabelonagtige fortegninger og mønstre, er det svært at få mulighed for at datere disse billeder og fastholde kunstnerens særlige ansigt. Gennem mange år har de folk, der arbejdede på værkstedet, med stor forsagelse og ydmyghed kopieret samme forbillede, mer eller mindre rutineret, uden større variation end det rent håndværksmæssige håndlav har bevirket. Begivenheder som fabrikkernes brand har tvunget til en revision af prospektet, men med trofasthed har man bibeholdt, hvad bevares kunne: den stereotyp staffage og baggrund, samt floden og himlen. Man havde ikke brug for subjektiv kunstnerudfoldelse.

Man kan se, at glasmaleriet, som er kommet til Kina fra Europa, har vundet stor yndest, ikke blot inden for fremstillingen af turistvarer, men også i den hjemlige kinesiske kunst. Nationalmuseets Etnografiske samling ejer talrige kinesiske glasmalerier: genrebilleder, blomster- og fuglestykker, landskaber, mytologiske scener. Forøvrigt findes der også fra Siam og ikke mindst fra Forindien talrige glasmalerier i omtalte museums udstilling,⁴⁰ altsammen et vidnesbyrd om denne kunstarts popularitet i østen.

Desværre ejer Handels- og Søfartsmuseet ingen eksempler på kinesiske glasmalerier med portrætter af europæere. At sådanne har eksisteret i Danmark, ses blandt andet af en oplysning af digteren Ingemann i hans erindringer,⁴¹ hvor han skildrer sin bedstemoders stuer:

„Saavel Bedstefaderens som Bedstemoderens Portraiter, malede paa Glas med chinesisck Konst og stor Finhed i Udførelsen, vidnede ogsaa om Pragt og Sirlighed i Klædedragten“.

Det drejer sig om portrætter af kinakaptajn Lars Hansen Swane (1720–81) og hustru. Han foretog flere rejser til Kina i 1760'erne som fører af Asiatisk Kompagnis fregatter, og portrætterne må da vel være malet i den tid.

Ved et heldigt tilfælde eksisterer disse portrætter endnu i familiens eje (fig. 14). Et par endnu ældre lignende portrætter på glas ejes af Statens sjöhistoriska museum i Stockholm.⁴² De forestiller den svenske

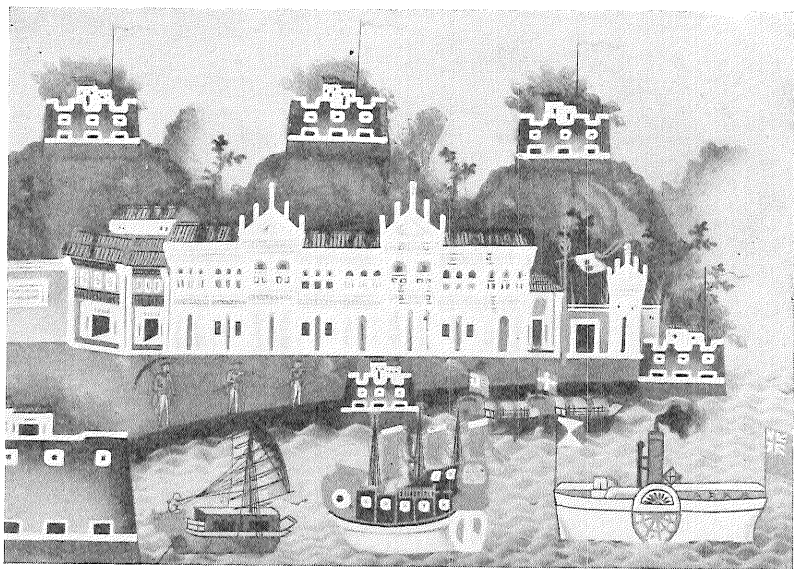


Fig. 13. Havneparti fra Kanton, med tre flodforter og tre bjergforter i baggrunden. På kajen tre europæiske dandyer; i havnen et hjuldampskib, hvilket daterer billedet til op mod 1850. Den ene sampan fører dansk flag, vel en cadeau til den danske køber. Glasmaleri af ukendt kinesisk kunstner. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 14).

Seaside view of Canton, ab. 1850. Chinese glasspainting.

superkargo Johan Pike og hustru og må stamme fra tiden mellem 1732 og 1745, hvor han fire gange var i Kina. Allerede på dette tidspunkt har man været fuldt fortrolig med glasmaleriets teknik i Kina.

Handels- og Søfartsmuseet modtager gerne oplysninger om glasmalerier med maritime emner i privat eje. Der er ingen tvivl om, at disse malerier har været meget eftertragtede på grund af deres strålende fremtoning, og der er håb om, at en del er bevarede endnu. De udgør på grund af deres særlige teknik en ganske skarpt adskilt gruppe indenfor skibsportrætterne, og alle meddelelser, der kan tjene til yderligere efterretning om deres fremkomst og uddybelse af deres

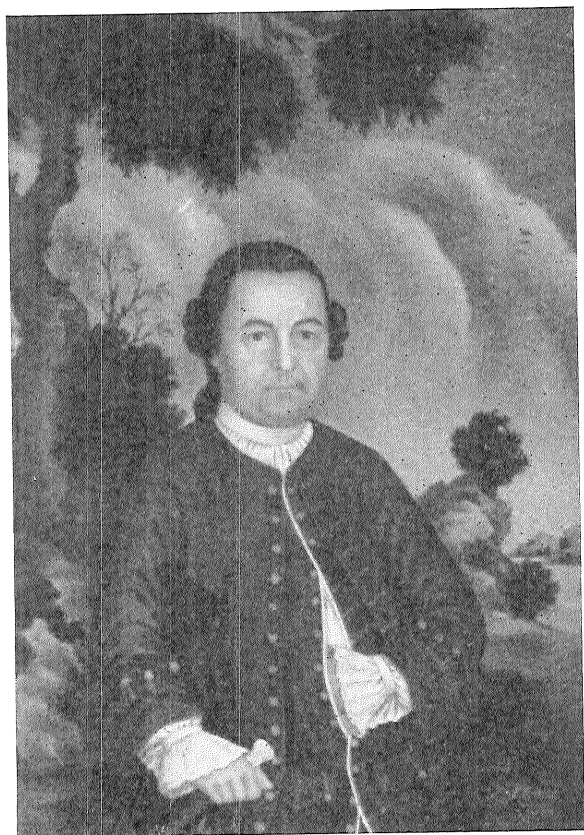


Fig. 14. Portræt af kinafarer Lars Hansen Swane (1720–81), digteren B. S. Ingemanns morfar. Han var fra 1745 til 1771 i Asiatisk Kompagnis tjeneste, fra 1757 som kaptajn. Glasmaleri af ukendt kinesisk kunstner, 1760'erne.
I familieeje.

Portrait of Captain Lars Hansen Swane, 1760's. Glasspainting by Chinese artist.

historie, vil være meget velkomne. Da vort stof trods alt er ret begrænset, kan det meget vel vise sig, at flere nu ukendte kunstnere kan have brugt samme teknik, som Weyts sen. og jun. dyrkede med så stor virtuositet.

NOTER

¹ Jfr. *J. S. Aabye: Malerbogen*⁵ (Kbh. 1953), 315 f.

² Oversigt i *Der Grosse Brockhaus*¹⁶ bd. V (Wiesbaden 1954), 453, m. litteraturhenvisninger; *Max Picard: Expressionistische Bauernmalerei* (München 1918); *H. W. Keiser: Die deutsche Hinterglasmalerei* (München 1937); *Josef Vydra: Die Hinterglasmalerei* (Prag 1957); de to sidste med fyldig litteraturliste. – Nationalmuseets forskellige afdelinger ejer flere glasmalerier fra 1700'erne, både portrætter og bibelske billeder.

³ Købstadmuseet Den gamle Bys årbog 1941, 14 ff.; jfr. *Henning Henningsen: Kirkeskibe og kirkeskibsfester* (1950), 42.

⁴ *J. van Beylen: Vlaamse maritieme achterglasschilderijen*, i Meddelingen van de Marine Academie van België XI (1958–59), 185–258, suppleret i XII (1960), 89–97. – Jeg takker van Beylen for værdifuld hjælp under drøftelsen af de forskellige problemer, som en af mig foretaget undersøgelse af en del af det i Skandinavien bevarede stof har givet anledning til, og som på visse felter har kunnet supplere van Beylens værdifulde undersøgelser.

⁵ foretaget med venlig assistance af kunstmaler *Petri Gissel*, Lønholt, der ligeledes har givet oplysninger ved beskrivelsen af teknikken; ved andre undersøgelser af billederne har konservator *Chr. Nielsen* og museumsassistent *Svend Jørgensen*, begge Handels- og Søfartsmuseet, hjulpet.

⁶ Et plastisk portræt i glasmaleri fra slutn. af 1700-tallet findes i Dansk Folkemuseum (Nationalmuseet), Borgerlig samling, rum 64; det forestiller en mor med to børn.

⁷ Meddelingen XI, 197, jfr. XII, 91 f.

⁸ *Wanda Oesau: Hamburgs Grönlandfahrt* (Glückstadt 1955), 153 og 166 f.

⁹ *R. Siegel: Die Flagge* (Berlin 1912), 160 + tavle 28 og 34.

¹⁰ Meddelingen XI, 224 f., afb. s. 186.

¹¹ omtalt og afbildet i Halland museums årbog, Halland XLIV (1961), 88.

¹² efter selvsyn; nævnes ikke i skibslisten i *Carl-Erik Olin: Åbo sjöfarts historia I* (Åbo 1927), 234 ff.

¹³ afbildet bl. a. i *Louis E. Grandjean: De danske Gotlandsfarere* (Søhist. Skr. IV, Kbh. 1950), 59.

¹⁴ efter selvsyn.

¹⁵ „*August Wilhelm*“ er bygget i Nakskov 1837; 92 clstr.; reder C. A. Schmidt, København. Den strandede 1840 på øen Siffantos i det græske øhav på rejse Rio Janeiro-Konstantinopel med kaffe.

¹⁶ om nummerflag se Handels- og søfartsmuseets årbog 1962, 150 ff.

¹⁷ „*Herluf Trolle*“ er bygget i Piteå 1856; 180½ clstr.; P. C. Knudtzons rederi, København; 1864 blev den kondemneret i Hongkong.

¹⁸ „*J. P. Lundwall*“ er bygget i Helsingør (Chr. Rohmann) 1858; 143 ¾ tons; reder I. S. Pontoppidan, Helsingør. Den er opkaldt efter den helsingørske købmand Lundwall. 1871 solgtes den til Kerteminde (omdøbt til „Rigmor“); ophugget 1902.

¹⁹ „Hydra“ er oprindelig det gamle hjulskib „Prindsesse Wilhelmine“, bygget i Thome (Yorkshire) 1821, indkøbt til Danmark 1824, gik i rutefart København-Lübeck; fra 1833 tilhørte det Øresunds Toldkammer og anvendtes til bugsering i Sundet. 1845 udrangeredes det og blev ombygget til skonnert (omdøbt til „Hydra“, formodentlig en hentydning til dets sejglivethed); 78 ½ clstr.; reder til 1863: J. S. Kaas, København, derpå Fr. Nissen & Co. 1870 efter en stranding solgt til Sverige.

²⁰ „Marienlyst“ er bygget i Kaskö (Finland) 1857; 316 clstr. Indkøbt 1863 (ex „Grefve Berg“) af I. S. Pontoppidan, Helsingør. 1883 solgt til Tønsberg.

²¹ Helsingør Avis 19/9 1864.

²² Handels- og Søfartsmuseets årbog 1949, 150.

²³ „Helsingør“ (I) er bygget i Björneborg 1848; 253 ½ clstr.; reder I. S. Pontoppidan, Helsingør. Strandede ved Yarmouth 1869 på rejse Söderhamn-London.

²⁴ „I. S. Pontoppidan“ er bygget i Helsingør (Rohmann & Barfoed) 1870; 302 brt.; reder I. S. Pontoppidan, Helsingør. 1885 solgt til København (omdøbt til „Julius Skrike“), 1898 til Sverige (omdøbt til „Ida“). Opbrændt af tysk U-båd 1916.

²⁵ „Pyrrha“ er bygget i Flensborg 1827; 80½ clstr.; reder J. H. Agerup, Århus. 1860 strandet ud for Slettestrand (Hanhrd.).

²⁶ meddelt af museumsdirektør, dr. phil. *Helge Søgaard*, Århus, og efter selvsyn.

²⁷ Mededelingen XI, 195 f., 202 f.

²⁸ „Familia“ er bygget i Troense 1852; 109 clstr.; reder A. P. Troensegaard. 1894 solgt til Sverige.

²⁹ Oplysninger om maleriet på lærred efter venlig meddelelse fra lederen af Tåsinge Skipperhjem og Folkemindesamling, malermester *Poul Fredholm*. Spørgsmålet har været drøftet med van Beylen, der meddeler, at han ganske vist aldrig har set et lignende sæt, men ved, at de har eksisteret.

³⁰ s. 206 ff.

³¹ jfr. inventariet fra 1673, aftrykt i *H. C. Bering Lütsberg: Kunstammeret* (Kbh. 1897), spec. s. 172 ff.

³² jfr. *Th. Thomsen: Kineseriets Tid og de danske Kinafarter*, i *Fra Nationalmuseets Arbejdsmark* 1942, 59 ff.

³³ jfr. f. eks. afbildn. i *Handels- og Søfartsmuseets årbog* 1943, 95.

³⁴ mus.-nr. 322 : 62.

³⁵ om topografien i forbindelse med faktorerne i Kanton, se *Kay Larsen: Den danske Kinafart* (Kbh. 1932), 47 ff.

³⁶ se afb. i *Handels- og Søfartsmuseets årbog* 1952, 172.

³⁷ afb. på farvetavle i *Danmark og Havet I* (Kbh. 1948), ved s. 305.

³⁸ et lignende billede fra det etnografiske museum i Pilsen er afbildet på farveplanche III i *Jos. Vydra: Die Hinterglasmalerei* (1957) med den kuriøse oplysning, at det forestiller Lissabons havn, er fremstillet i Vestbøhmen og dateres til ca. 1870.

³⁹ jfr. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1959, 144.

⁴⁰ udstillet i rummene 81, 94 og 102.

⁴¹ *B. S. Ingemann: Levnetsbog* (Kbh. 1862), 26.

⁴² afb. i Sjøhistorisk årbok 1943, pl. IV-V.

THE DANISH MARITIME MUSEUM'S COLLECTION OF UNDERGLASSPAINTINGS

Summary

This survey of the underglasspaintings in the possession of the Danish Maritime Museum takes as a starting point the paper by J. van Beylen, keeper of the Belgian maritime museum, National Scheepvaartmuseum, in Antwerp on "Vlaamse maritieme achterglasschilderijen" (Mededelingen van de Marine Academie van België XI and XII, 1958-59 and 1960).

This form of art was known as long ago as the fourth century. It was extremely popular, especially for religious pictures, but also for landscapes and portraits and, in more recent times, for seapieces and ships' portraits. The picture is painted in reverse on the back of the glass, its technique the opposite to that of an ordinary painting. The picture is thus seen through the glass, which gives it the lustrous appearance that accounts for its popularity. In some pictures the background is painted either on a piece of paper or on another piece of glass so that an impression of perspective depth is achieved.

The museum possesses the following early examples:

1. Seascape from the Mediterranean (?), with Danish merchant frigate, c. 1750 (fig. 1).
2. the frigate "Den Drag" 1800 (fig. 2).

In the period between 1820-70's *Petrus Cornelius Weyts* (1799-1855), an artist of Antwerp, and his son *Carolus Ludovicus Weyts* (1828-76) painted a large number of portraits of ships on glass. Ab. 150-200 of these fragile pictures are still in existence.

The museum only possesses one picture by P. Weyts:

3. the brig "August Wilhelm" of Copenhagen, 1840 (fig. 3),

whereas it has five pictures by C. L. Weyts:

4. the bark "Herluf Trolle" of Copenhagen, 1858 (fig. 4),
5. the schoonerbrig "J. P. Lundwall" of Elsinore, 1859 (fig. 5),
6. the three-masted schooner "Hydra" of Copenhagen, 1861,
- 7-8. the bark "Marienlyst" of Elsinore, 1864; in two copies (fig. 6).

C. L. Weys also painted ships on canvas. In one instance, at least, he painted the same ship on both canvas and glass (fig. 7-8).

Another technique is used in a picture of the bark "Danmark" of Copenhagen, which was painted on opaque glass about 1900.

The art of underglasspainting would seem to have come at a fairly early date from Europe to China where it was also apparently much used. The museum possesses several examples from China, from the eighteenth and nineteenth centuries. There is no doubt that they were produced as tourist souvenirs and brought home by European sailors and traders.

9. The factories at Canton, eighteenth century (fig. 9),
10. Canal in Venice, eighteenth century, most probably from the same workshop as no. 9 (fig. 10). An interesting illustration of the fact that Chinese artists did not mind tackling even European scenes to satisfy the customer. An Italian (?) print seems to have been used as a model in this case, possibly a panorama for a peepshow.
11. Factories at Canton, beginning of the nineteenth century (fig. 11),
12. Factories at Canton after the great fire of 1822 (fig. 12),
13. The same view, less finely executed,
14. View of the waterfront at Canton, with paddle steamer, about 1850 (fig. 13).

Numbers 11-14 would seem to have been produced in the same workshop. Like other Chinese art the Chinese glasspaintings are all very stereotyped and make use of the same ornamental figures in the different pictures.

There also exist several portraits of persons painted on glass in China. That of Lars Hansen Swane, captain of a Chinaman, and his wife, dating from the 1760's, is privately owned (fig. 14). Unfortunately the museum does not possess any such portraits.