

Herman af Sillén

en konstnårsmonografi i miniatyr



Björn Marten

Omslagsbild:
Herman af Sillén: "Odendivisionen under stridsskjutning".
1904. Olja på duk. 80x120 cm. Ägare: Sjöhistoriska museet, Stockholm.



Bild 1. Konstnären med palett och penslar.



Bild 2. Sjöofficeren i paraduniform med sabel och ordnar.

INNEHÅLL:

FÖRORD	1
BESÖK PÅ EN KONSTUTSTÄLLNING	3
MARINMÅLERIET SOM KONSTART	5
PERSONEN HERMAN AF SILLÉN	7
- Sjöofficeren	7
- Konstnären	9
- Museimannen	11
FYRA FAVORITER	13
UTSTÄLLNINGAR	19
REFLEKTIONER ÖVER KONSTNÄRENS LIVSÖDE	22
HERMAN AF SILLÉNS KONST – EN SUMMERING	23
SUMMARY IN ENGLISH	27
KÄLLOR OCH LITTERATUR	29
BILDFÖRTECKNING	31
BILAGA 1: HMS Vanadis och Herman af Sillén	35
BILAGA 2: Torpedfartyget Ran, sedermera kungaskeppet Drott	37
BILAGA 3: Slaget vid Lissa 20 juli 1866	41

FÖRORD

Under 2004 genomförde jag grundkurs 40 poäng i konstvetenskap vid Stockholms universitet, och det avslutande momentet var B-uppsatsen med titeln *Herman af Sillén – Sjöofficer, konstnär och museiman*. Att skriva om Sillén kändes naturligt av många skäl. Mitt eget intresse för marina förhållanden och marin historia, spelade naturligtvis en viktig roll, då det många gånger givit mig anledning studera olika verk av konstnären. Eftersom svenska konsthistoriker hittills varit tämligen ointresserade av marinmåleriet, kändes det även angeläget att rikta uppmärksamhet mot konstarten i allmänhet.

B-uppsatsen publicerades våren 2006, i något omarbetad form, som artikel i Sjöhistoriska Samfundets tidskrift *Forum navale* under annan titel: *Hyllning till havet. Herman af Sillén – ett konstnärssporträtt*. Konstnären ges även viss uppmärksamhet i min C-uppsats, *Massor av segel och litet ånga - marinmåleri och dess presentation i en svensk tidskrift*, vilken lades fram i slutet av vårterminen samma år. Uppsatsen behandlar marinmåleriet, som det presenterades i den nu tyvärr nedlagda *LONGITUDE tidskrift från de sju haven*. Ett litet urval marinmålare och de artikelförfattare som skrivit om dem i tidskriften studeras.

Stommen till denna skrift är den nämnda B-uppsatsen. Från denna har jag avlägsnat sådana avsnitt som främst varit påkallade av akademiska formkrav, och ett antal smärre förändringar har gjorts i den övriga texten. Framförallt har bildmaterialet utökats väsentligt. Jag vill i detta sammanhang påpeka, att denna skrift inte skall ses som förstadiet till en monografi i bokform enligt mönster av Christer Häggs *Marinmålaren Jacob Hägg*. Därtill bedömer jag källmaterialet om Herman af Sillén som alltför magert. Dock har jag, under arbetet med uppsatsen om *Longitude* och fördjupade studier av tillgängliga uppgifter om konstnären, funnit ytterligare material värt att visa. För att ge ökad relief åt Silléns måleri har jag dessutom tagit med två målningar av Jacob Hägg, med vilken han ofta jämförs. Med tanke på de många beröringspunkterna mellan dessa båda konstnärer vore det nästan ofint att, i en Sillénmonografi (om än i miniatyr), inte nämna Hägg. Jag har, trots att detta egentligen ligger något utanför ämnet, inte heller kunnat motstå frestelsen att, i två bilagor, ta in avsnitt om svensk örlogsfartygshistoria med koppling till Sillén. I en tredje bilaga har jag infogat ett avsnitt om ett sjöslag med konsekvenser för sin tids fartygsutveckling. Detta avsnitt ligger ännu mer utanför ämnet, men sjöslaget skildras på en målning av en dansk konstnär, som, tillsammans med andra framstående danska skildrare av den marina miljön, bedöms ha påverkat Sillén.

Trots att min genomgång av konstnärens livsverk är i ett mindre format, har jag haft behov av understöd från både institutioner och företag, och kontakten med dessa har varit både givande och trevlig. Av min handledare under arbetet med den nämnda *LONGITUDE*-uppsatsen, professor Tomas Björk, har jag fått värdefulla råd om såväl innehåll som utformning. Med personalen på Sjöhistoriska museet har jag fortlöpande haft god kontakt. Särskilt nämner jag Ingrid Ulfstedt vid föremålsenheten och fotointendenten Carl-Gunnar Olsson, den sistnämnde tillsammans med sina duktiga medarbetare, vilka alla har bistått mig med såväl fakta som bildmaterial. På Åmells konsthandel har Carina Engelhardt Örne lämnat upplysningar om ett antal intressanta Sillén-målningar, som konsthandeln haft till försäljning. De nämnda och ytterligare ett antal ej namngivna, men icke glömda, medarbetare på arkiv, bibliotek mm vill jag tacka för all hjälp.

Denna miniatyrmonografi, som första gången presenterades 2007, har inte har tillkommit i vare sig vetenskapligt eller kommersiellt syfte, och för alla ofullkomligheter är jag själv ansvarig. Skriften skall ses som ett opretentiöst försök att, för en mindre krets av vänner och allmänt konstitresserade personer, dels mycket kortfattat redovisa min egen syn på begreppet marinmåleri, dels presentera sjöofficeren och konstnären Herman af Sillén.

Sedan 2007 har jag funnit ytterligare verk av konstnären, vilka är lämpliga för presentation, och avsikten är att omarbета hela texten. Det nya materialet är dock ännu inte tillräckligt bearbetat, och i avvaktan på en total omarbetning kan jag, i ett särskilt tillägg, presentera några av de verk som ingår i detsamma.

Strängnäs i mars 2013

Björn Marten

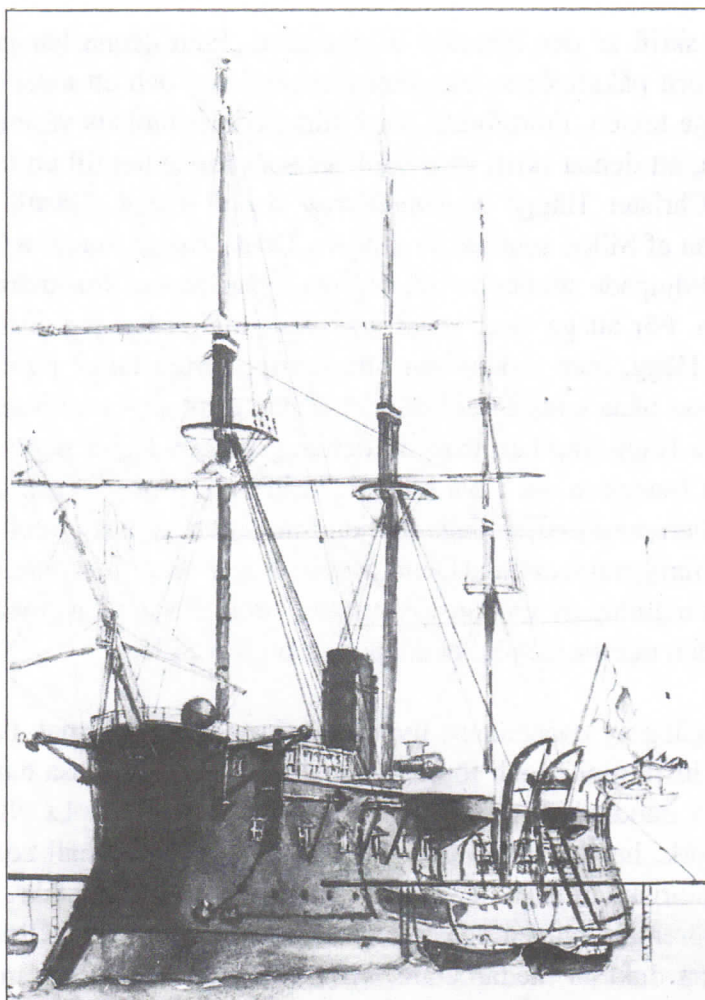


Bild 3. Herman af Sillén. Skiss av fransk pansarfregatt. Skissen är, odaterad, men har sannolikt tillkommit under konstnärens studier i Frankrike och kan ha utgjort förberedelse för målningen på bild 16.

BESÖK PÅ EN KONSTUTSTÄLLNING

Efter ett besök på en minnesutställning tillägnad en avliden vän, målaren och arkitekten Victor Hartmann, blev den ryske kompositören Modest Musorgskij så gripen av de utställda konstverken att han komponerade sin fina pianosvit "Tavlor på en utställning". Hur stor inspirationskälla en utställning än har varit, skulle min egen musikaliska begåvning tyvärr inte medge ett upprepande av bedriften.

Utan jämförelser i övrigt, har en konstutställning dock, åtminstone delvis, inspirerat mig att skriva uppsatsen, som föregick denna skrift. Utställningen har titeln "Mellan Hägg och Sillén" och visas sedan sommaren 2003 på Sjöhistoriska museet i Stockholm. Förutom att presentera ett antal verk av de två konstnärerna, båda sjöofficerare, Jacob Hägg (1839-1931) och Herman af Sillén (1857-1908), ägnar utställningen utrymme åt de bådas insatser för omhändertagandet och vården av statens sjöhistoriska samlingar, vilket så småningom innebar skapandet av ett sjöhistoriskt museum i Stockholm. Utställningen tilltalar naturligtvis särskilt den sjöhistoriskt intresserade, men har även, utanför denna krets, blivit uppmärksammas såväl för sin formgivning som för sitt pedagogiska budskap. Utställningen var ursprungligen planerad att hänga uppe under sommarmånaderna 2003, men intresset blev så stort, att den nu tycks ha utvecklats till ett mer eller mindre permanent inslag i museets utställningsprogram. Oavsett hur länge den får hänga uppe, är utställningen mycket smakfullt arrangerad, och även den som inte är specifikt intresserad av fartyg som motiv på konstverk bedöms ha utbyte av densamma.

Var och en av de båda utställda konstnärerna har sina förespråkare. Jacob Häggs konstnärliga verksamhet under ett långt liv förtjänar all uppmärksamhet, och har också, vid ett antal tillfällen, bl a genom ättlingarnas försorg, behandlats i bokform. Häggs styrka ligger framförallt i teckningsskickligheten och förmågan att återge detaljer, kombinerad med säker blick för hur ett fartyg rör sig i vattnet. Han hade ett mycket stort intresse för praktiskt taget alla fartygstyper. Örlogs- och handelsfartyg, fiskebåtar m fl från ett flertal nationer har han dokumenterat. I hans motivval återfanns även sjöslag och andra historiska händelser. När det gäller olika konstnärliga uttrycksformer, ägnade sig Hägg åt de flesta, även etsning, därtill säkerligen inspirerad av sin äldre bror, den internationellt välkände grafikern Axel Herman Hägg (1835-1921).

Herman af Sillén var, även han, god tecknare och hade samma blick för fartyget i vattnet. Hans motivval bedömer jag vara något mindre mångsidigt än Häggs. Silléns motiv var företrädesvis örlogsfartyg, såväl seglande som maskindrivna, och fiskebåtar, påfallande ofta i dramatiska situationer. Han målade, liksom Hägg, akvareller och pasteller, men oljemålningen måste betraktas som hans främsta uttryckssätt. Silléns måleri, främst de senare verken, vittnar om en djärvare penselföring och är mindre detaljnoggrant än Häggs. Om man jämför de båda konstnärerna, är Silléns konstnärliga utveckling, enligt min uppfattning intressantare än Häggs, och man skulle också kunna uttrycka det som att hans måleri är mer "modernt". Smaken är, som bekant, delad, men av de två håller jag själv Sillén som knapp favorit. Om honom är mycket litet skrivet, i bokform praktiskt taget ingenting, och, i motsats till Hägg, är han inte ens omnämnd i Nationalencyklopedin. Detta kan vara en av flera förklaringar till att Sillén, även bland studenter i konstvetenskap, är tämligen anonym. Jag ställde en gång en fråga om

konstnären till deltagarna i ett seminarium på konstvetenskapliga institutionen vid Stockholms universitet, och svaren visade, med beklagansvärd tydlighet, att så är fallet.

När det gäller människan Herman af Sillén, är uppgifterna nästan lika knapphändiga som vad gäller måleriet. Som adelsman och officer var han fostrad i en anda, där egenskaper som patriotism, plikttrohet och känsla för traditioner var naturliga, och att dessa egenskaper påverkade måleriet torde vara naturligt, men i vilken grad, och i vilken mån kluvenheten mellan hans båda karriärer påverkade privatlivet, kan vi bara gissa oss till. Det fanns, och finns, således mer än ett skäl att ägna uppmärksamhet åt Herman af Silléns liv och konstnärskap.

Som en avslutning på denna inledning om ett utställningsbesök, och dess följder, får läsaren, utan någon kommentar, jämföra två oljemålningar, som båda visas på utställningen. Målningarna har tillkommit ungefär samtidigt. Silléns målning på omslaget benämns "Odendivisionen under stridsskjutning". Den är målad på duk 1904 och har måtten 80x120 cm. Uppgifter om Häggs målning av det vackra fartyget nedan framgår av bildtexten. Båda målningarna ingår i Sjöhistoriska museets samlingar och visas på den pågående utställningen.

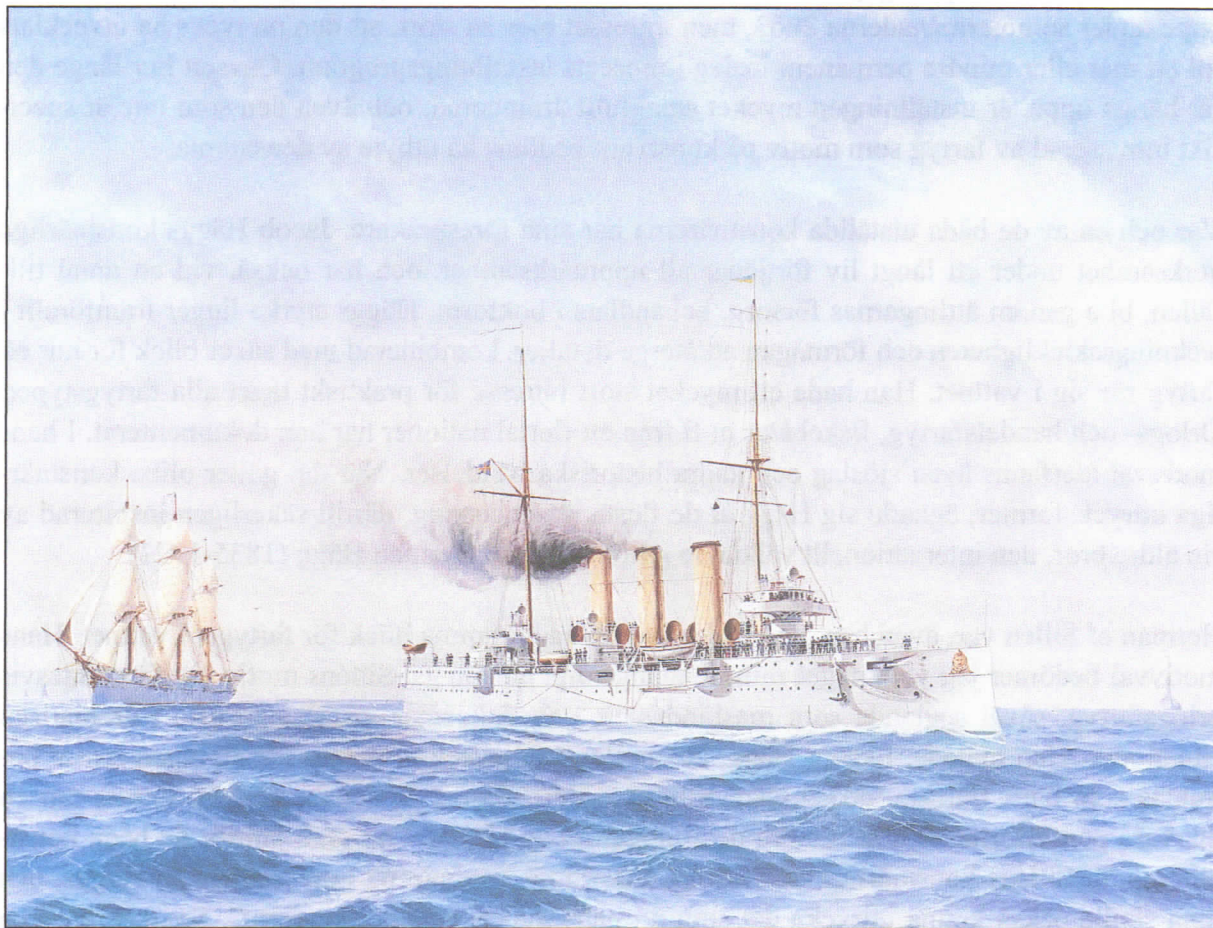


Bild 4. Jacob Hägg: "Fylgia".
1908. Olja på duk. 152x225 cm. Ägare: Sjöhistoriska museet, Stockholm

MARINMÅLERIET SOM KONSTART

Från det att människan lärde sig tillverka enkla farkoster, har hon färdats på havet. Ur havet har hon hämtat föda, på detsamma har hon transporterat sig själv och allehanda förnödenheter, och såväl på som under dess yta har hon, från och till, utkämpat strider. Således har själva havet, olika slags flytande farkoster och andra företeelser med anknytning därtill, under tidernas gång utgjort en integrerad del av miljoner människors liv. Naturligt nog har denna miljö blivit föremål för konstnärliga skildringar, både i ord och bild. Marinmåleriet är således bara ett av flera sätt att skildra detta ämneskomplex.

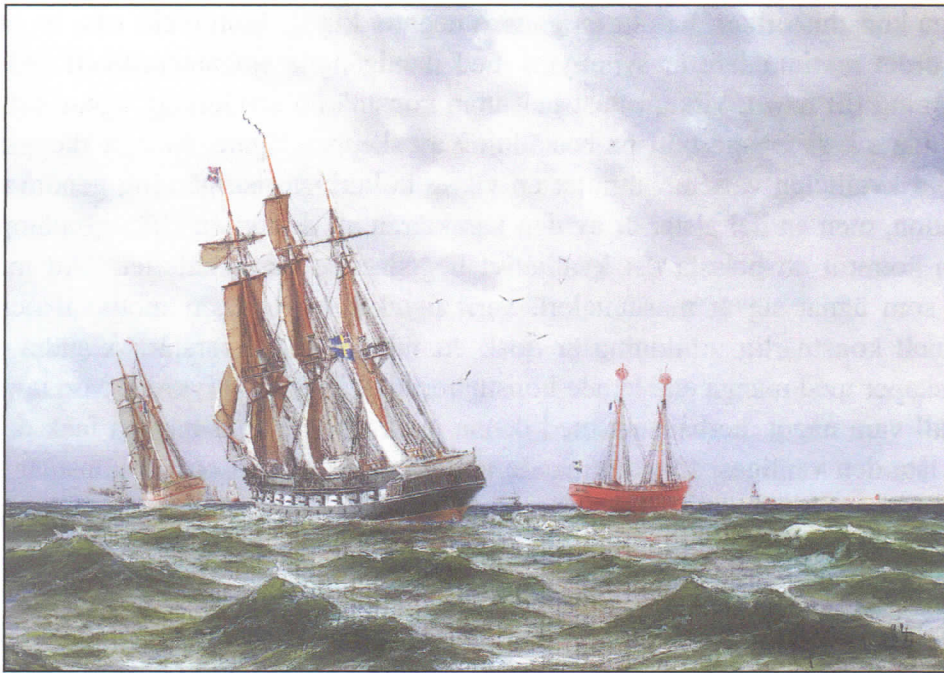


Bild 5. Herman af Sillén: "Svenskt örlogsfartyg m fl utanför Falsterborev fyrskäpp". 1884. Olja på duk. 72x100 cm. Privat ägo.

Marinmåleri är inte något enhetligt begrepp, utan det finns olika uppfattningar om begreppets "korrekta" innebörd. Förespråkare för en extremuppfattning hävdar, att motivet endast får omfatta himmel och hav.¹ Andra menar, att motivet alltid måste innehålla något slags farkost, vilket för många torde vara den vanligaste uppfattningen. Själv har jag en betydligt vidare syn på begreppet. Marinmåleri är helt enkelt sådant måleri, där motivet på ett eller annat sätt är kopplat till havet. Det kan vara själva havet, med eller utan fartyg och båtar. Människor, djur, kustlandskap, hamnar, fyrar, fiskelägen mm kan ingå. Normalt är det dock fråga om ett, om än med stora variationer, avbildande måleri, vilket de flesta torde vara överens om. I min uppfattning av begreppet marinmåleri ansluter jag mig således till den uppfattning som den kände tyske konst- och marinhistoriske författaren Hans Jürgen Hansen, den marinmåleriintresserade konsthistorikern och Gösta Werner-kännaren Hans Holst m fl uttrycker.²

¹ Jan Falkman: *Marinmåleri*, Göteborg 1980, sid 6 (Ludvig Rasmussons inledning).

² Hans Jürgen Hansen: *Deutsche Marinemalerei. Schiffsdarstellungen, Maritime Genrebilder, Meeres- und Küstenlandschaften*, Oldenburg und Hamburg 1977, sid 7 och Hans Holst: *Havets bilder. En introduktion till marinmåleriet som konstart*, Ystad 1999, sid 10-11.

Vissa författare har uppfattningen, att marinmåleriet i sig självt skulle vara en särskild *stil*.³ De flesta konstvetare torde koppla stilbegreppet till ett stort antal egenskaper, av vilka motivval kan vara en. Bildkomposition, kolorit, penselföring är andra. Listan kan göras mycket lång. Argumenteringen för marinmåleri som stilbegrepp i sig självt är svag. I konsekvens med detta synsätt skulle porträttmåleri vara en annan stil, landskapsmåleri en tredje o s v. Stilbegreppet finner jag vara mer komplext än att enbart utgöras av valet av motiv. Jag menar därför, att en sådan uppfattning faller på sin egen orimlighet.

Begreppet marinmåleri skall alltså, som jag ser det, knytas till havet som motiv, men när det gäller konstnären, är jag aningen tveksam till benämningen marinmålare. Benämningen tycks, bland många konsthistoriker, ha fått en ganska negativ klang. Man tycks ofta ha haft uppfattningen att ordet marinmålare är synonymt med ilandgångna sjökaptener och andra personer med anknytning till havet, vilka, oftast helt utan konstnärlig utbildning, ägnar sig åt att måla tämligen enkla s k skeppsporträtt på beställning av skeppets ägare. Många skeppsporträttörer har, även om kvaliteten varierar, uträttat en viktig kulturhistorisk gärning genom sin fartygsdokumentation, men en del alster är av den karaktären att de fått en "hötorgsstämpel", vilken tyvärr även kommit att belasta det kvalitativt högtstående marinmåleriet. Att många av de konstnärer som ägnat sig åt marinmåleri, varit mycket smala i sitt motivval och dessutom saknat formell konstnärlig utbildning är dock ett faktum som kvarstår. Å andra sidan delas dessa egenskaper med många etablerade konstnärer med annan motivkrets. Min uppfattning är, att man skall vara något återhållsam med denna inplacering i konstnärliga fack och inte, helt och hållet, låta den vanligast förekommande motivkretsen avgöra om en konstnär skall kallas historie-, porträtt-, landskaps-, marinmålare mm, då dessa benämningar, i sig själva, ofta tycks innebära någon form av värdering. Bra måleri är bra, oavsett motivet.

Många stora konstnärer har målat verk, som, enligt angiven definition, bör benämnas marinmålningar, och stilarna är många. J.M.W. Turner skulle jag själv vilja beteckna som en marinmåleriets mästare. Den tyske romantikern Caspar David Friedrich har målat ett flertal målningar, som skildrar såväl den ensamma människan på stranden som skeppet på havet. Den amerikanske 1800-talsrealisten Winslow Homers skildringar av sjömännens och fiskarebefolkningens strävsamma liv bör rimligen betecknas som marinmåleri. Med sin välkända "Impression, soleil levant" från 1872 har Claude Monet inspirerat åtskilliga senare målares sätt att måla en vattenyta. Emil Nolde växte upp nära havet och valde ofta marina motiv. Även hans expressionistiskt upprörda havsvågor kan ha givit inspiration åt både samtida och senare målare av marina motiv. I vår svenska konsthistoria finns många målare, med intresse för marina motiv. Marcus Larson är kanske den, av 1800-talets målare, som mest förknippas med motivvalet, och Anders Zorn, en av våra allra mest folkkära målare, visade, främst som akvarellist, mycket stor skicklighet i att avbilda en vattenyta under olika ljusförhållanden. Det finns naturligtvis fler exempel.

Att de nämnda konstnärerna ofta valt marina motiv, innebär dock inte, att de normalt benämns marinmålare, vilket styrker min ovan redovisade uppfattning, att man bör vara försiktig med inplacering av konstnärer i kategorier.

³ Falkman 1980, sid 6.

PERSONEN HERMAN AF SILLÉN

Sjöofficeren

Herman Gustaf af Sillén föddes i Stockholm 20 maj 1857 i en högre ämbetsmannafamilj. Hans föräldrar var landssekreteraren i Stockholms län (i rang närmast landshövdingen) Gustaf Otto Probus af Sillén och hans fjorton år yngre hustru Oktavia. Modern var, enligt tidens sed i sin samhällsklass, hemmafru. Förutom Herman fanns ytterligare tre barn, två äldre systrar och en yngre bror. Familjen hörde, socialt sett, till samhällets övre skikt, men hade inte någon förmögenhet. När Herman var två år dog fadern, och den tjugosjuåriga Oktavia fick själv ta ansvar för de fyra barnen. Sannolikt hade hon någon form av pension efter maken, men familjens ekonomi medgav inget överflöd, och hon hade svårigheter att klara familjens ekonomi.⁴ Redan som barn visade Herman anlag för teckning och andra konstnärliga aktiviteter, därtill uppuppmuntrad av modern, som själv var både musikalisk och teckningsbegåvad.⁵



Bild 6. Flaggkadetten Herman af Sillén 1875.

Vid tretton års ålder antogs han som kadett i flottan. Sannolikt hade han redan då blivit intresserad av livet till sjöss. Huruvida någon manlig släkting påverkade honom är okänt, men familjens ekonomi har säkerligen haft betydelse, då modern sannolikt skulle få svårt att bekosta andra studier, som på den tiden inte var kostnadsfria.⁶ Utbildningen av kadetter vid Sjökrigsskolan, som vid denna tidpunkt var förlagd till Karlbergs slott i Stockholm, innebar undervisning i såväl allmänna skolämnen som i ämnen med militär och nautisk inriktning. I den militära utbildningen gavs, vilket kanske är mindre känt för många, stort utrymme åt ämnet teckning, vilket bedöms ha haft betydelse för Silléns vidare konstnärliga utveckling. I detta sammanhang bör kanske nämnas en något äldre konstnär med militär bakgrund (dock i armén), Gustaf Cederström (1845-1933), vars erfarenheter, i många avseenden, kan ha varit liknande Silléns.⁷

Den teoretiska utbildningen i land varvades med sjö-tjänstgöring, bl a längre sjöexpeditioner utomlands, och under ombordtjänstgöringen lärde sig den unge kadetten mycket om det som han senare skulle komma att skildra i sina oljemålningar, pasteller, akvareller, teckningar mm.

1876, vid nitton års ålder, utnämndes han till underlöjtnant, och de första officersåren präglades till stor del av sjö-tjänst i såväl nordiska som mer avlägsna farvatten. Hans sjöofficerskarriär förflöt, som för de flesta av hans officerskamrater, med omväxlande sjö- och landtjänst. Under sjökommenderingarna tjänstgjorde han i de flesta officersbefattningar ombord på olika

⁴ Enligt uppgift av Wilhelm af Sillén, 2004-11-08.

⁵ af Sillén 2004.

⁶ af Sillén 2004.

⁷ Gösta Lilja: Cederström, Gustaf Olof. *Svenskt konstnärslexikon del I*, Malmö 1967, sid 297-298.

fartyg, såväl segelfartyg som maskindrivna fartyg. Han blev tidigt uppmärksam av kung Oscar II och kommenderades till flera tjänstgöringsperioder ombord på kungens chefsfartyg Drott. Sommaren 1898 var han fartygschef på nämnda fartyg. Bilden nedan visar honom under en av dessa tjänstgöringsperioder. Mer om Drott i bilaga 2.



Bild 7. Oscar II med sällskap och några av kungaskeppet Drotts officerare vid strandhugg i Bohuslän. På bilden igenkänns Herman af Sillén (den eleganta officeren längst till höger med mössan i handen). Med tanke på Silléns gradbeteckning torde bilden ha tagits 1894, då han tjänstgjorde som sekond på Drott.

Fartygschefsbefattningarna, på Drott samt, slutligen, på pansarbåtarna Dristigheten och Thule (som fartygschef på Thule var han tillika chef för förbandet, i vilket även systerfartyget Göta ingick) utgjorde kulmen på sjötjänsten.⁸ Genom sin slutliga tjänstegrad, kommendörkapten av 1. graden, visar han upp en hygglig karriär. Ryktesvis har det nämnts, att en kommendörsbefordran var nära förestående vid hans bortgång, men detta har inte kunnat bekräftas. Han genomgick inte stabskursen vid den nyinrättade Sjökrigshögskolan, men detta hade sannolikt mindre betydelse på den tiden. Som jämförelse kan nämnas, att för större delen av officerskåren slutade karriären med kaptenegraden.

⁸ Generalrulla 1/1 1875.

Konstnären

Nedanstående bild, som tidigare publicerats i en artikel i den nämnda tidskriften *Longitude*, skulle, i all sin enkelhet, kunna ge en liten föraning om Herman af Silléns framtida konstnärskap.⁹ Bilden är ett exempel på vad sjökadetternas teckningsutbildning, i stor utsträckning, gick ut på, nämligen att skapa hjälpmedel för navigering i kustnära vatten.

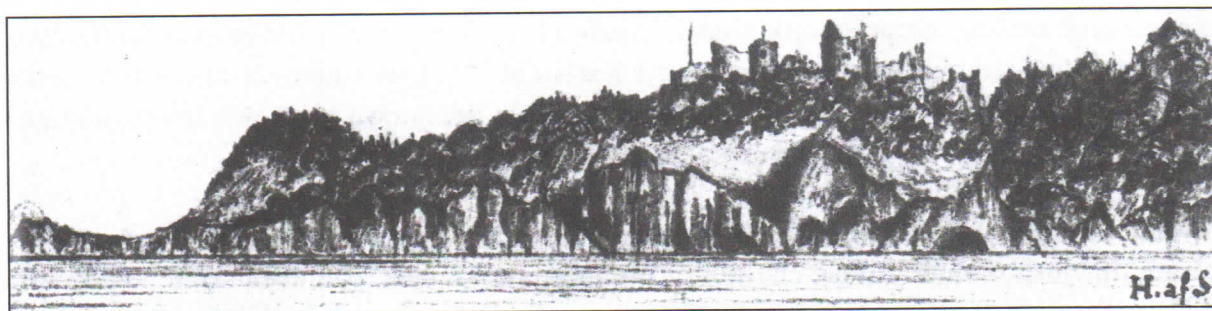


Bild 8. Förtoning från Bornholm (detalj), utförd 1875

Bilden visar en *förtoning*, d v s en avbildning av ett kustavsnitt från en viss punkt till sjöss. Denna har den 18-årige Herman utfört under praktisk tjänstgöring ombord ca ett år före sin sjöofficersexamen.

Parallellt med sjöofficerskarriären ägnade sig Sillén åt den konstnärliga verksamheten. I början av 1880-talet insåg han, att det fanns behov av bättre utbildning än den han hade fått som kadett, och han började ta lektioner för akvarellisten Hulda Schenson (1847-1940), som är mest känd för sitt porträttmåleri och sina landskap.¹⁰ Hos henne fick han lära sig behärska akvarelltekniken, och många av hans tidigaste kända verk är också akvareller.

1887 begärde och fick Sillén fem månaders tjänstledighet, vilken kom att få den största betydelse för hans konstnärliga utveckling.¹¹ Inom släkten föreligger uppgift, att Oscar II, som lärt känna Sillén i samband med dennes första tjänstgöringsperiod på Drott 1883 och, redan då, kommit att uppskatta hans måleri, understödde honom ekonomiskt under tjänstledigheten.¹² Tjänstledigheten tillbringade Sillén i Frankrike, där han bl a var elev hos Frithjof Smith-Hald (1846-1903), en norsk målare, som efter ett antal år i Düsseldorf var verksam i Paris.¹³ Smith-Halds konstnärskap omfattade främst skildringar av det norska kustlandskapet, och han var välkänd i Sverige, bl a efter sitt deltagande i Konstakademiens utställningar i Stockholm 1875 och 1877.¹⁴ I Paris fick Sillén, under Smith-Halds ledning, huvudsakligen arbeta med oljemålning, vilken teknik han senare skulle ägna sig mest åt. Under vistelsen i Paris passade

⁹ Hans Soop: Herman af Sillén marinmålare, *LONGITUDE tidskrift från de sju haven* nr 19, Stockholm 1983, sid 48-55.

¹⁰ Alf Liedholm: Sillén, Herman Gustaf af och Lennart Lundborg: Schenson, Hulda. *Svenskt konstnärslexikon del V*, Malmö 1967, sid 148-149 resp 62.

¹¹ Generalrulla 1/1 1875.

¹² af Sillén 2004-11-08.

¹³ Liedholm 1967, sid 149.

¹⁴ Bengt Olvång: Smith-Hald, Frithjof. *Svenskt konstnärslexikon del V*, Malmö 1967, sid 214.

han även på att ta lektioner vid Académie Colarossi, där han fick måla efter modell. På Académie Colarossi har även andra svenska konstnärer genomgått längre eller kortare utbildningar. Två exempel är Richard Bergh och Nils Kreuger.¹⁵ Efter studierna fick Sillén möjlighet att, under ett antal veckor, praktisera de nyförvärvade färdigheterna, och i samband med en vistelse i Normandie, skapade han flera målningar med motiv från den normandiska kusten. Till Sverige återvände han våren 1888, och med perioden i Frankrike avslutades hans formella konstnärsutbildning. Därefter utvecklade han sitt konstnärskap på egen hand, även om han naturligtvis påverkades av andra målare. Under vistelser i Berlin fick han låna ateljé av en annan norsk målare, Hans Fredrik Gude.¹⁶ Gude (1825-1903) var, i likhet med Smith-Hald, Düsseldorfutbildad och innehade professur i Karlsruhe.¹⁷ Hans nationellt inspirerade realistiska måleri med motiv, som till stor del hämtades från det norska kust- och fjordlandskapet, fick sannolikt också visst inflytande på Sillén.

Mycket av Silléns måleri bestod av oljemålningar i mindre format, ofta tillkomna under tjänstgöring till sjöss, då han surrade staffliet på relingen. Dessa, som man även skulle kunna kalla studier (den som är intresserad av utvecklingen av oljestudien i nordiskt friluftsmåleri, rekommenderas läsa Torsten Gunnarssons avhandling *Friluftsmåleri före friluftsmåleriet*, Uppsala 1989) har en fräschör och omedelbarhet, som man ibland kan sakna hos några av de större, ateljéproducerade, målningarna. Huvuddelen av Silléns mindre målningar köptes sannolikt av sjöofficerskamrater och andra med, för tiden, ”normala” inkomster. Större verk köptes av kungahuset, offentliga institutioner och förmögna privatpersoner. Härvid hade relationen till Oscar II säkerligen stor betydelse för marknadsföringen (ett ännu ej uppfunnet ord, som konstnären själv säkerligen skulle ha ogillat) av Silléns verk. Han fick också sälja ett flertal målningar utomlands, såväl till utländska kungahus som till andra prominenta konstköpare. Jag har inte närmare undersökt priserna på de sålda konstverken, men i ett fall nämns 7 000 dollar för en målning, som såldes i USA, vilket, på den tiden, var ett svindlande högt pris.¹⁸ Det sägs också, att Sillén själv tjänade marginellt på sitt måleri. Han lär ha skänkt bort flera målningar och sålt andra till rent vänskapspris.¹⁹ I dödsrunan efter hans självmord, spekulerades det, att ekonomiproblem skulle ha varit en orsak.²⁰ Löneavdrag under tjänstledigheter, kostnader för resor, hyra av ateljé (på Valhallavägen i Stockholm) och andra utgifter kunde kanske inte kompenseras till fullo av inkomsterna från måleriet. Konstverken, åtminstone de större, såldes sannolikt genom agenter (gallerier), vilka säkerligen tog rejäla provisioner. Det är känt, att Fritzes Bokhandel i Stockholm ställt ut och även sålt verk av Sillén, men uppgifter om eventuella provisioner mm är okända för mig.²¹ Det finns ingen anledning misstänka några oegentligheter, men en undersökning av försäljningsmetoder och köpesummor skulle vara intressant. Den får dock anstå till ett senare tillfälle.

¹⁵ Internetuppgift: www.geocities.com 2004-11-26 och Göran Söderlund: Nils Kreuger. *Svenska klassiker*, Stockholm 2001, sid 119.

¹⁶ Liedholm 1967, sid 149.

¹⁷ Sven Sandström (red): Gude, Hans Fredrik. *Fogtdals konstlexikon*, Köpenhamn 1988, sid 103-106.

¹⁸ Gerhard Albe: *Herman af Sillén 20/5 1858 – 29/12 1908, Minnesutställning å Sjöhistoriska museet februari 1942*. Malmö 1942, sid 7.

¹⁹ af Sillén 2004.

²⁰ Ett uppseendeväckande självmord. *Stockholms Dagblad*, 1908-12-31.

²¹ Enligt muntlig uppgift av Jarl Ellsén 2004-09-15.



Bild 9. "Pansarbåten Göta i storm på Nordsjön".
1901. Olja på duk. 123x203 cm (något beskuren). Privat ägo.

Något bör kanske också nämnas om Silléns verksamhet som bok- och tidskriftsillustratör, på vilket område han har en hel del gemensamt med Carl Larsson, John Bauer m fl svenska konstnärer. Främst är han sannolikt känd för konstbilagorna i *Allers Familj-Journal*, i vilken publikation han även skrev sjömilitära artiklar med egna illustrationer, och han blev på detta sätt välkänd för en ganska bred allmänhet.²² Den illustrerande verksamheten är hittills tämligen outforskad, och skulle kunna utgöra en separat forskningsobjekt, lämpligen i jämförelse med några andra konstnärers arbeten på detta område.

Museimannen

Den som är intresserad av det tidiga 1900-talets omhändertagande av det svenska marina arvet och skapandet av ett sjöhistoriskt museum, rekommenderas att läsa Gerhard Albe: Statens sjökrigshistoriska samlingar (*Svenska Flottans historia, band 3*, sid 617-636). Silléns del av denna verksamhet är, i nämnda verk och i 1942 års utställningskatalog väl dokumenterad, och jag avser endast flyktigt beröra densamma för att komplettera bilden av konstnären.

Herman af Sillén engagerade sig tidigt i bevarandet av föremål med marin anknytning, och detta uppmärksammades av hans militära chefer. Följdriktigt fick han 1897 uppgiften att svara för Flottans paviljong på den stora Stockholmsutställningen.²³ Under tjänstgöring i Karlskrona

²² Albe 1942, sid 8.

²³ Generalrulla 1875 och Albe 1942, sid 8.

1900-1903 kom han att ägna stor del av sin lediga tid åt alla de föremål som samlats på varvet och förmodligen inte togs om hand på bästa sätt. Sillén fick då idén, att överföra samlingarna till en enda plats, lämpligen Stockholm, vilket naturligtvis väckte motstånd i Karlskrona.

Efter återkomsten till Stockholm började han verka för sin idé. Trots att han periodvis var sjökommenderad, lyckades han avsätta tid till arbetet med bl a insamling av erforderliga medel för att kunna förverkliga sina planer. Hans arbete bar frukt, och det lyckades honom att samla ihop resurser för flyttning av en del av samlingarna. I Stockholm kunde de inhysas i Arvfurstens palats (nuvarande UD) vid Gustaf Adolfs torg, och detta blev ett provisoriskt marinemuseum i avvaktan på en permanent lösning. Sillén arbetade vidare på projektet att skapa ett museum på Galärvarvsområdet på Djurgården i Stockholm, och utarbetade, tillsammans med bl a arkitekten Ferdinand Boberg, ett förslag till museets utformning. Efter det att projektet fått stöd av drottningen så sent som våren 1908, trodde man allmänt, att byggnadsarbetet skulle kunna igångsättas våren 1909.²⁴

Något museum på Galärvarvet kom inte till stånd. Sillén avled 29 december 1908, och ärendet sköts på framtiden. Det dröjde ända till 1930-talet innan museifrågan fick sin lösning med Ragnar Östbergs nuvarande byggnad vid Djurgårdsbrunnsviken. Historien kan dock upprepa sig, då man f n planerar ett nytt, mer ändamålsenligt museum på Galärvarvet, alltså på den plats som Sillén föreslog.



*Bild 10. Herman af Sillén: "Bland bränningarne".
1894. Olja på duk. 96x147 cm. Privat ägo.*

²⁴ Albe 1942, sid 9

FYRA FAVORITER

Under denna rubrik avser jag presentera fyra exempel på Herman af Silléns måleri. De är alla representativa för konstnären och jag bedömer, att de ger en bra bild av hans konstnärliga utveckling, avseende bildkomposition, färgval, måleriteknik, mm. Utan att djupare ha undersökt detta förhållande, tycker jag mig finna, att Sillén hade en speciell förkärlek för fiskebåtar och örlogsfartyg i sitt motivval. Örlogsfartygen kunde vara både seglande och maskindrivna. Under sina sista år ägnade han stor uppmärksamhet åt de sistnämnda. Till skillnad från Jacob Hägg, tycks han inte ha haft något större intresse för seglande handelsfartyg och nöjesbåtar. I den mån de senare förekommer, utgör de oftast staffage till skildringen av örlogsskeppen. I texten nedan har jag, som nämnts tidigare, koncentrerat mig på oljemålningar i ett något större format. Det var också genom dessa, som Sillén erhöll sitt goda rykte, inte minst internationellt. I sammanhanget får jag väl, med tanke på kapitelrubriken, erkänna, att de här beskrivna verken bara utgör ett fåtal av många favoriter ur konstnärens produktion.



Bild 11. Herman af Sillén: "Fiskekutter i storm".
1888. Olja på duk. 80x122 (dagermått). Ägare: Sjöhistoriska museet, Stockholm.

Denna målning ingår i den nu pågående utställningen på Sjöhistoriska museet. Museet fick den i gåva av sin vänförening, som ropade in den på Bukowskis vårauktion 1958. Priset var den gången 1 850.-.²⁵ Jag vågar inte spekulera i vad ett aktuellt auktionspris skulle kunna vara idag. Målningen visar en situation, som säkerligen inte var helt ovanlig i fiskarnas, på den tiden i ännu högre grad än idag, arbetssamma och stundtals farliga liv. Man har överraskats av hårt väder, på sjömansspråk brukar man tala om "överhandsväder". Besättningen är strängt

²⁵ Enligt uppgift av Susanna Alleson Nyberg 2004-11-22.

sysselsatt med att bärga redskap och eventuell fångst för att därefter, så snabbt som möjligt, ta sig mot den skyddande hamnen. Sillén skildrar här havet från dess bistra sida. Fiskeplatsen är kustnära, sannolikt över grund, där sjön växer. Vattnet, som blandas med sand, sköljer över däckat på båten, som är på väg ner i vågdalen.

När målningen skapades hade Sillén återkommit från Frankrike, och målningen är en av flera med motiv från Normandiekusten. Teckningen är utförd med ett minimum av detaljer, vilka inte heller betraktaren skulle kunna se från sin position på samma nivå som fiskebåten. Den hårt arbetande besättningen kan skönjas i det skummande vattnet. Färgskalan är dov med grå och gröna nyanser. Det gröna vattnet med sina skummande vågtoppar och de grå skyarna ger den eftersträlvade ovädersstämningen. Djupet i bilden skapas genom den diffusa landkonturen och andra, längre bort belägna fiskebåtar. Målningen kan jämföras med den på bild 10, vilken målades sex år senare. De har mycket gemensamt, men den senare visar ganska tydligt, särskilt i behandlingen av vattnet, Silléns utveckling mot förenkling i sitt måleri.



Bild 12. Herman af Sillén: "Räddad"
1892. Olja på duk. 130x195. Ägare: Sjöhistoriska museet, Stockholm.

Vid tillkomsten av målningen ovan, var Sillén 35 år och, som tjänstegraden då benämndes, kapten av 1:a klassen. Han hade i maj föregående år tagit avsked, sannolikt för att helhjärtat satsa på sin konstnärliga verksamhet, men efter åtta månader återgått i tjänst.²⁶ Fartyget på

²⁶ Generalrulla 1875

målningen kan vara ångkorvetten Saga (identifieringen något osäker), och får representera den svenska flottan vid tidpunkten för målningens tillkomst. Hon var, som en stor del av flottans dåvarande fartygsbestånd, ett seglande skepp byggt i trä. Formellt var hon ett stridsfartyg, men användes främst som övnings- och skolfartyg, bl a vid utbildning av kadetter. Hon var utrustad med ångmaskin, men aktionsradien med enbart ångdrift var synnerligen begränsad, och ångmaskinen var främst ett hjälpmedel vid vissa manövrer. Sillén hade stor erfarenhet från tjänstgöring i olika officersbefattningar på de seglande fartygen, som han, vid ett senare tillfälle, jämförde med ångfartygen med orden:

"Det ena poesi, det andra prosa".

Målningen visar en dramatisk situation, sannolikt i utländska farvatten, vilket accentueras av den bergiga kusten i bakgrunden. En besättningsman har fallit överbord och räddningsarbetet har snabbt igångsatts med väl inövad precision. En beskrivning av fartygets manövrer i den aktuella situationen, inte minst besättningens arbeten med seglen, skulle kanske vara av intresse för läsaren, men får, av utrymmesskäl, anstå till ett senare tillfälle. Räddningsarbetet tycks dock ha fått ett lyckligt slut i och med att den överbordfallne har tagits ombord i båten (förhoppningsvis välbehållen, men helt säkert omskakad och en erfarenhet rikare). Det centrala i bilden är rörelse och aktivitet. Huvudmotivet är båten med den räddade, och från denna leds blicken diagonalt till fartyget. Såväl i båten som på fartyget har Sillén väl fångat den pågående verksamheten. Hanteringen av årorna och arbetet med seglen är exempel på detta och bidrar till att förmedla det dramatiska skeendet till betraktaren. Det kan i sammanhanget nämnas, att Sillén skapat ytterligare några målningar med liknande motiv. Det kan handla om aktiviteter som bärgning av boj, livbåtsövning mm (jfr bild 21 och bilden på omslagets baksida).

Sillén hade en viss förkärlek för klara blå och gröna färger. Den gröna färgen är mycket framträdande i målningen på bild 5. I tidiga arbeten överdrev han ofta den blå färgen, och detta har han ibland fått kritik för.²⁷ Blå och blåviolett färg dominerar hans behandling av himmel och hav på denna målning, men kan inte sägas vara överdriven. Som oftast är fallet, när det gäller Sillén, återges vågrörelserna mycket skickligt och ger betraktaren en förnimmelse av att vara placerad i en båt nära motivet. Lika skickligt återges solljusets spegling i vattenytan liksom övergången mellan himmel och hav. Med fint luftperspektiv har konstnären fått djup i bilden (de längre bort belägna fartygen och den bergiga kusten). Detaljerna i båt och fartyg är vältecknade och målade i en varmare svart/brun färgton, som kontrasterar mot de kallare blå färgtonerna. Vid slutmålningen har Sillén använt sig av fin pensel och korta penseldrag, medan undermålning och mellanskikt kan ha anbringats med bredare pensel. I behandlingen av vattenytan kan man ana det impressionistiska inflytande som Sillén efterhand tog till sig.

Målningen "Räddad" tillhör, sedan hösten 2005, Sjöhistoriska museets samlingar, efter det att museets vänförening ropat in den på Bukowskis stora kvalitetsauktion. Slutpriset blev rimliga 520 000.-. Den blev omgående inplacerad i den pågående utställningen, och det är synnerligen tillfredsställande att målningen härigenom blivit tillgänglig för en större allmänhet.

²⁷ Otto G. Carlsund: Till havets lov. *Konstvärlden* 1942 (nr 3), sid 70

Under den period som närmast föregick målningen nedan, tjänstgjorde Sillén huvudsakligen på andra fartygstyper än segelfartygen, bl a som fartygschef på kanonbåtarna Astrid, Rota och Urd.²⁸ Han hade dessutom, så sent som 1894, åter tjänstgjort ombord på kungaskeppet Drott, denna gång som sekond.²⁹

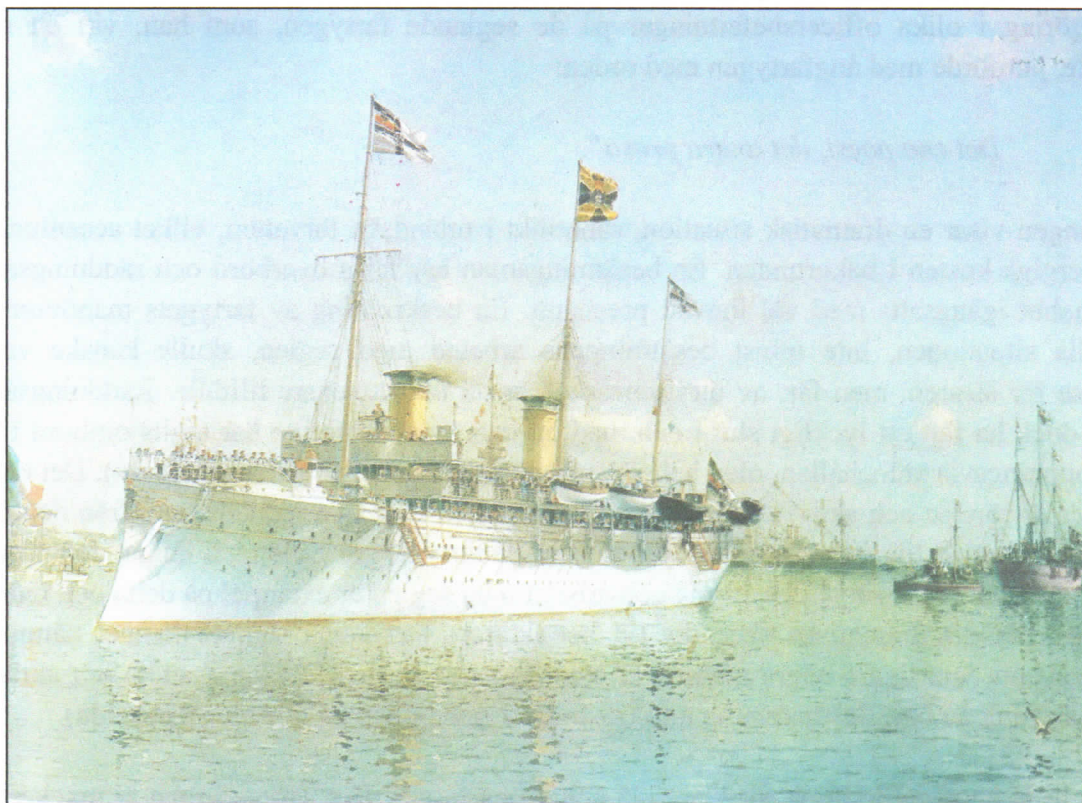


Bild 13. Herman af Sillén: "Begrüssung Sr. Majestät Kaiser Wilhelm II durch die zur Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals im Kieler Hafen versammelte Flotte. 21 Juni 1895".
1896. Olja på duk. 168x334 (bilden är beskuren). Ägare: Kieler Yacht-Club, Kiel

Silléns måleri var ju väl känt och uppskattat av Oscar II, och ryktet spred sig till andra europeiska kungahus, bl a till Wilhelm II i Tyskland och den rumänska drottningen. Den sistnämnda köpte en stor målning, som enligt tillgängliga uppgifter hänger på det f d kungliga slottet Cotroceni i Bukarest.³⁰ Trots förfrågningar via såväl rumänska ambassaden i Stockholm som direkt till slottsmuseet, har det hittills inte gått att få några upplysningar om densamma. Ovanstående målning, som är Silléns kanske mest monumentala, ställdes ut i Berlin, samtidigt som två av kejsardömetts mest firade marinmålare, Carl Salzmann (1847-1923) och Hans Bordt (1857-1945), ställde ut verk med samma motiv (i annan lokal).³¹ Wilhelm II blev så begeistrad, att han köpte tavlan, och han lär dessutom telegrafiskt ha gratulerat Oscar II till att ha en så framstående konstnär i sitt land. Tavlan hänger i hallen till Kieler Yacht-Club's klubbhus, och har överlevt andra världskriget utan alltför stora skador. Enligt en konservatorsrapport från

²⁸ Generalrulla 1875

²⁹ Generalrulla 1875

³⁰ Liedholm 1967, sid 149.

³¹ Albe 1942, sid 6.

2001, har målningen behov av rengöring och smärre reparationer av såväl duken som den 35 cm breda guldramen.³² Målningen visar flottparaden i samband med det högtidliga öppnandet av, som den numera allmänt kallas, Kielkanalen. I centrum rör sig sakta och värdigt det kejserliga chefsfartyget SMY Hohenzollern mellan tyska och inbjudna utländska örlogsfartyg. I stortoppen blåser det kejserliga befälstecknet, och den uppmärksamme kan naturligtvis se Wilhelm II, som på signalbryggan mottar hälsning från de förbiseglade fartygen.

Mittpunkten i kompositionen utgörs av Hohenzollern, och de andra fartygen bildar en ram runt henne, vilket görs än tydligare av Hohenzollerns vita färg och de inramande pansrade örlogsfartygens grå. Ett lätt soldis råder, och det är nästan vindstilla. Då och då får en lätt vindfläkt flaggorna på de ankrade fartygen att röra sig. Kejsarfartyget är målat i ett impressionistiskt ljusdis, där den vita färgen löser upp detaljerna, och i vattenspegeln kan man skönja hennes vita skrov liksom reflexerna från solen. En kvarvarande realism återfinns i Silléns sätt att återge fartygets form, besättningens intagande av paradstationer mm. Målningen är ett bra exempel på den impressionistiska stil som Sillén, i likhet med andra svenska konstnärer, delvis tillägnat sig, och man kan, främst i behandlingen av vattenytan, finna släktskap med t ex Zorns kända akvarell med motiv från Hamburgs hamn.

När målningen av pansarbåtarna på bild 14 skapades, tjänstgjorde Herman af Sillén, som 1901 befordrats till kommandörkapten av 1.graden, som chef för Matros- och Underbefälsskolan i Karlskrona.³³ Detta kom att bli en mycket aktiv period, inte minst i hans museala verksamhet (se ovan). 1903 var han tjänstledig under en månad, vilken han mycket väl kan ha använt till att färdigställa denna målning. Under Silléns aktiva tjänstgöring genomgick flottan en genomgripande förändring från en seglande flotta med fartyg av trä till maskindrivna pansrade enheter med stålskrov. Han fick t o m uppleva de första svenska ubåtarna (den första 1904), men dessa tycks inte ha inspirerat honom i hans konstnärliga skapande. Bakgrunden till målningen är utgivandet av en hyllningsskrift till Oscar II med titeln *Vår Konung*. Boken gavs ut i såväl skinn- som klotband och är rikt illustrerad. Som illustration till kungens kända marina intresse, ville man ha bilder av flottans utseende vid trontillträdet och vid bokens utgivande. Förläggaren Carl Suneson beställde därför, som illustrationsförlaga, två målningar, båda med samma mått, av Herman af Sillén. Den målning som representerade Oscar II:s tidigaste regeringstid har titeln "Skrufinjeskeppet Stockholm med flera" (se bild 17), och pansarbåtsmålningen fick naturligtvis representera den moderna flottan. Den sistnämnda överlämnades så småningom, som bröllopsgåva, till förläggarens dotter och hennes make, som var sjöofficer. Båda målningarna är fortfarande i familjens ägo.³⁴

Det på målningen avbildade tätfartyget Äran, som sjösattes 1901, var 1903 flottans modernaste tyngre enhet.³⁵ Målningen kallas officiellt "Pansarbåtar av Äran-klass under stridsövning", men eftersom denna fartygsklass endast representeras av tätfartyget, borde den rätteligen ha titeln "Pansarbåten Äran och pansarbåtar av Oden-klass under stridsskjutning". Kruträken visar

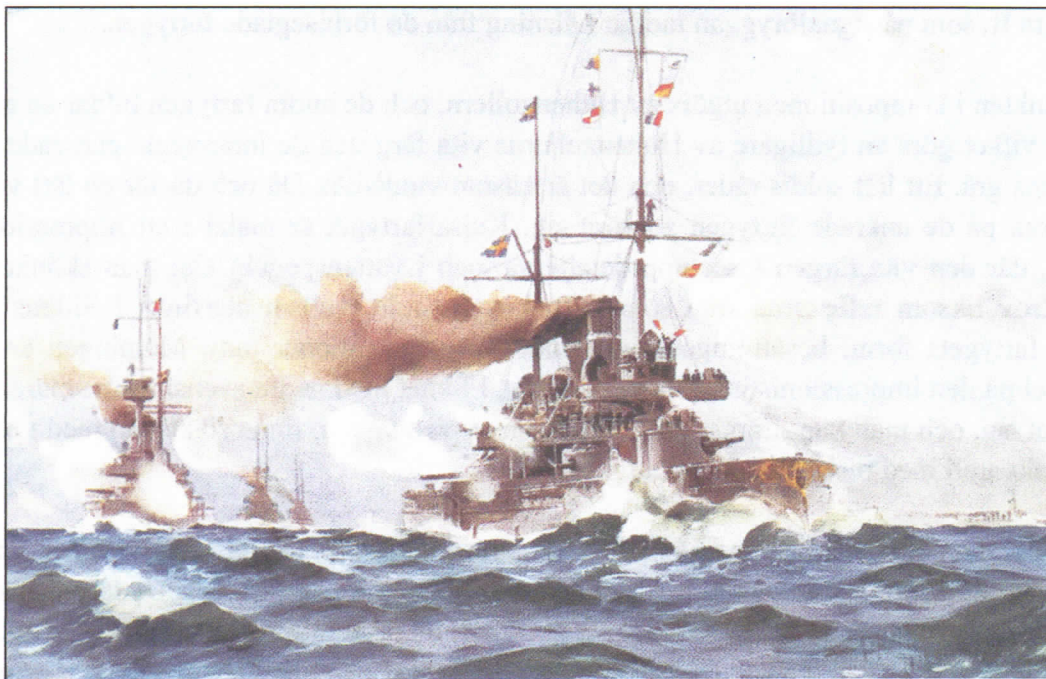
³² Der Kommodore. Kieler Yacht-Club. Brev 2004-08-23.

³³ Generalrulla 1875.

³⁴ Ellsén 2004.

³⁵ Gustaf von Hofsten och Jan Waernberg: *Örlogsfartyg; Svenska maskindrivna fartyg under tretungad flagg*. Stockholm 2003, sid 120-121.

vad man håller på med. Det är i och för sig inte heller säkert, att den angivna titeln på verket är Silléns, utan den kan ha tillkommit senare.³⁶



*Bild 14. Herman af Sillén: "Pansarbåtar av Äran-klass under stridsövning".
1903. Olja på duk. 118x199 cm. Privat ägo.*

Målningen är ett bra exempel på Herman af Silléns senare målarstil och kan jämföras med den som användes vid målningen av pansarbåten Göta i storm (bild 9). Sillén upplevde stormen som sekund på fartyget. Han blev något av en pionjär i att måla moderna pansrade stridsfartyg, vilka, för att man skall uppnå avsedd effekt, helst bör målas mot en bakgrund av dunkla skyar och upprört hav. Som kontrast kan nämnas segelfartygen, vars rigg och segel gör att dessa fartyg lättare bildar en kompositoriskt harmonisk övergång mellan himmel och hav vid de flesta vädertyper. "Äran-målningen" kännetecknas av den kraft som är inbyggd i de tunga fartygen och den fart med vilken de rör sig i vattnet. I sin måleriteknik använder sig Sillén av en bred pensel och kraftfulla drag. Det upprörda havet är målat i tunga svart-blå-violetta nyanser, som kontrasterar mot fartygens varmare grå-svart-bruna färgtoner. Pansarbåten Äran, i täten, är målad med något finare pensel, men detaljeringsgraden är mindre tydlig än på i tidigare verk. Övriga fartyg, som gradvis försvinner i rök och dis skapar djup i bilden. Konstnärens yviga sätt att måla främst vattnet antyder ett visst släktskap med den gryende expressionismen (se även bild 19), och man kan få en liten föraning av Emil Noldes senare skapade serie "Bewegte See". Vid tidpunkten för denna målningens tillkomst befann sig f ö både Nolde och Sillén i Berlin.³⁷ Att de båda träffades är, med tanke på deras olika bakgrund, dock mindre sannolikt.

³⁶ Ellsén 2004.

³⁷ Hansen 1977, sid 46.

UTSTÄLLNINGAR

Herman af Sillén var under sin livstid ganska frekvent representerad på konstupställningar, både i Sverige och utomlands. Hans död innebar naturligtvis, bortsett från visning av enstaka verk på museer och gallerier, ett avbrott i utställningsverksamheten.

Den hittills största samlingsutställningen av Silléns verk genomfördes 1942 på samma plats som den nu pågående utställningen, nämligen Sjöhistoriska museet i Stockholm. 1942 års utställning, som enbart visade arbeten av Sillén, var mycket omfattande. Utställningskatalogen, vilken hade bekostats av skeppsredaren, tidningsutgivaren mm Einar Hansen, och med text av dåvarande museiintendenten Gerhard Albe (som själv skapat ett antal marinmålningar), omfattade 148 verk; oljemålningar, akvareller, pasteller, blyertsskisser mm.³⁸ Oljemålningarna, 90 verk i varierande format, utgjorde det dominerande inslaget. Recensionerna av såväl själva utställningen som de utställda verken var överlag mycket positiva (se nedan).

Antalet verk, som är utställda på dagens utställning, är betydligt färre, vilket naturligtvis delvis beror på att utrymmet delas med en annan konstnär, men speglar sannolikt även en annan filosofi för exponering av konst än den som var förhärskande 1942. Det är svårt för besökaren att ta till sig ett alltför stort antal utställda verk, och ofta vinner man på att koncentrera sig till ett mindre antal, vilka tydligt speglar konstnärens utveckling. Pågående utställning omfattar elva verk av Herman af Sillén, huvudsakligen oljemålningar. Som jag redan nämnt, är utställningen mycket smakfullt arrangerad, och man varvar verk av Hägg och Sillén. Tavlorna är arrangerade i cirkel och anpassade så att deras horisontlinjer ligger på samma höjd. En betraktare, som ställer sig mitt i lokalen, får således en fin överblick horisonten runt. Vid varje konstverk finns text av personer med olika sätt att se på detsamma (konsthistoriker, nautiker). I utställningen ingår också ett bildspel om de båda konstnärerna. Av ekonomiska skäl har man denna gång inte tagit fram någon utställningskatalog. En sådan skulle ha varit värdefull som dokumentation, och det är bara att beklaga, att det inte blivit någon. När detta skrivs, finns dock fortfarande möjlighet att reparera misstaget.

När man diskuterar 2003 års utställning, kan man naturligtvis, som jag nämnt tidigare, inte förbigå Jacob Hägg. Med den ca tjugo år äldre Hägg, som dessutom överlevde honom med nästan tjugofem år, hade Sillén många beröringspunkter. I sin artikel om Sillén, tar Hans Soop upp några punkter, vilka är värda att poängtera.³⁹ Sjöofficersyrket och måleriet är redan nämnda, men även i museiverksamheten var Hägg lika engagerad som Sillén. Även Hägg hade ett förslag till ett framtida sjöhistoriskt museum, vilket han ville inhysa i en pampig Vasaborgsliknande byggnad på Kastellholmen. Vi vet idag, att denna aldrig kom till utförande, men Häggs målning av hur han tänkt sig densamma, finns att beskåda på utställningen. Som en ytterligare jämförelse mellan de bådas måleri vill jag, på de båda följande sidorna, visa Häggs mycket kända målning "I lägervall" ställd mot Silléns ungefär samtidigt målade, men betydligt mindre, "Franska pansarfregatter". Den senare finns inte med i utställningen på Sjöhistoriska museet, men ingick i en utställning av svenskt marinmåleri, som 1998 visades i Hamburg.

³⁸ Albe 1942, ingressen till utställningskatalogen.

³⁹ Soop 1983, sid 54.



*Bild 15. Jacob Hägg: "I lägervall".
1890. Olja på duk. 176x132 cm. Ägare: Sjöhistoriska museet, Stockholm.*

Här visar sig Hägg från sin dramatiska sida. I sin bok om farfarsfadern beskriver Christer Hägg hur skeppet från Gustaf III:s tid hamnat i lägervall, d v s hon kan inte segla sig fri från land, och hennes besättning har genom att ankra och, så gott det går, minska vindfånget, vidtagit alla åtgärder för att hon inte skall slås sönder mot strandklipporna.

Målningen är, enligt min uppfattning, en av Häggs allra bästa. Konstnären har skapat fint ljus i bilden, och, som alltid när det gäller Hägg, är fartyget mycket detaljerat skildrat. Möjligen skulle man kunna anmärka på att detaljerna skulle vara svåra att urskilja under rådande väderförhållanden. Personligen tycker jag, att konstnären lyckats allra bäst med vattnet, som är

naturligt genomskinligt, och låter betraktaren ana botten. Betraktaren torde även, utan alltför stor fantasi, både kunna föreställa sig stänket från de skummande vågtopparna och den av vågorna orsakade rörelsen i fartyget med påföljande oro hos besättningen.



Bild 16. "Franska pansarfregatter".

1887. Olja på duk. 69x103 cm (dagermått). Ägare: Malmö Sjöfartsmuseum.

Silléns målning av de franska örlogsfartygen tillkom under hans studier i Frankrike. Han uppehöll sig i stor utsträckning vid Atlantkusten, och motivet är sannolikt hämtat därifrån, vilket accentueras av färgen på vattnet. Detta har den gröna ton (jfr bild 5), som man ofta finner i konstnärens produktion jämsides med den "medelhavsblå".

Motivet på målningen är betydligt modernare fartyg än på Häggs "I lägervall". Här skildrar Sillén ett förband samtida franska fartyg. Ångmaskinen hade tagit över seglens roll som det viktigaste framdrivningssättet, även om seglen länge fanns kvar som reservalternativ. Skroven av trä fick järnbeklädnad och de byggdes efterhand helt i stål. I efterdyningarna av den österrikisk-ungerska flottans seger över den italienska i slaget vid Lissa 1866 var fartygen, vilket framgår av bilden, försedda med rammstäv. På Silléns målning är fartygen fortfarande tämligen detaljerat skildrade, och skillnaden i detta avseende mot Häggs målning är tämligen marginell. I målningen har Sillén valt en dunklare, man skulle kunna kalla det "mer hotfull" färgskala, till vilken kolröken från fartygens ångmaskiner bidrar. Denna färgton kom, som nämnts tidigare, att känneteckna hans senare måleri, där de gråmålade pansrade örlogsfartygen utgjorde ett dominerande motiv. I målningens nedre vänstra hörn kan man även notera en flytande boj, vilken, ibland utbytt mot vrakgods och andra flytande föremål, ofta utgjorde en extra signatur på Silléns målningar.

REFLEKTIONER ÖVER KONSTNÄRENS LIVSÖDE

Herman af Sillén hyste den största hängivenhet för sina båda yrken. Kunskaperna om havet och olika fartyg, förvärvade genom tjänsten i flottan, utgjorde en bas för hans måleri, men de konstnärliga framgångarna var troligen inte enbart positiva. Ett betraktande av de båda porträtten på bilderna 1 och 2, det ena i uniform och ordnar, det andra framför en målning med palett och penslar, ger faktiskt anledning till funderingar över hans eventuella kluvenhet mellan de båda rollerna. Man kan anta, att det, bl a genom Oscar II:s intresse för Silléns måleri, förekom avund bland andra sjöofficerare, vilka ansåg Sillén ha blivit karriärmässigt gynnad. Mycket tyder också på att det fanns yrkeskonstnärer, som betraktade honom med viss ringaktning för hans smala motivkrets. Även i konstnärskretsar kan det ha förekommit avund. Kungliga ynnestbevis, av vilka utdelandet av *Litteris et artibus* 1894 var ett, kan ha skapat sådana känslor hos konstnärer, vilka ansåg sig mer förtjänta. Kluvenheten kan efterhand ha blivit mycket tung att bära och kan, tillsammans med hans stora självpåtagna arbetsbörda med museiverksamheten, starkt ha bidragit till hans alltför tidiga bortgång för egen hand. I ett eftermäle efter hans död, skrivs det:⁴⁰

"En sällspordt arbetsam man, nitisk och intresserad för skilda områden var S. utan tvifvel ett offer för överansträngning."

Som nämnts ovan, medverkade Sillén ofta som marinsakkunnig i olika tidningar. Citatet nedan ur en tidningsartikel, två år före hans död, har en vemodig ton och speglar kanske hans sinnesstämning. Citatet är anslaget i en monter i den pågående utställningen.

"Hvilken stor man blef man inte i ett tag i sina egna ögon, då man vid 13 års ålder blef sjökadett och drog på sig kadettuniformen. Namnen Nelson och Trafalgar sväfvade för ens inre syn, man visste ej då utaf allt det där, som slår ner kuraget hos den som vill bli en Nelson inom en liten nation."

Det skulle vara mycket intressant att få veta, hur Herman af Sillén ställde sig till 1880-talets stora konflikt mellan Konstakademien och Konstnärsförbundet, vilken knappast kan ha förbigått honom. Den tongivandes i Konstnärsförbundet, Richard Bergh, uppfattning om Sillén, om nu Bergh överhuvud hade någon sådan, skulle vara av intresse. Jag har förgäves letat efter dokument, som kan ge svar på sådana frågor och kan bara ha egna teorier. Sannolikt skulle Sillén även i detta avseende ha varit ganska kluven. Med sin känsla för ordning och disciplin borde han ha sympatiserat med Akademien, åtminstone vad gällde de hierarkiska principerna, strikt utbildning mm. När det gäller det praktiska måleriet är jag tveksam. Sillén ägnade sig, till stor del, åt friluftsmåleri, och jag uppfattar, att mycket av hans måleri har en hel del släktskap med det landskapsmåleri som skapades av den svenska kolonin i Grez-sûr-Loing. Sillén tycks därför, enligt min uppfattning, ha anammat något av utbrytarnas uppfattning, men hur det exakt förhöll sig med hans tankar förblir dock en hemlighet. Detsamma gäller Bergh, vars uttalade uppskattning av Marcus Larson, inte automatiskt innebär uppskattning av marinmåleri i allmänhet eller av den jämnårige Sillén.⁴¹

⁴⁰ Ivar Arosenius – H.G. af Sillén. Tvenne bortgångna svenska konstnärer, *Hvar 8 Dag*, 1909 (nr 15)

⁴¹ Tomas Björk: Marcus Larson. *Svenska klassiker*. Stockholm 2001, sid 32

HERMAN AF SILLÉNS KONST – EN SUMMERING

Synen på Sillén som konstnär har, med stor sannolikhet, präglats av om bedömare haft intresse för fartyg och båtar eller ej. Det torde stå helt klart, att hans konst var mycket uppskattad under hans livstid, då den, så att säga, passade bra in i den rådande tidsandan. Bevis för detta är höga gynnarens köp av hans konst, av ordnar och andra nådevedermälen och av det faktum att *Allers Familj-Journal* och liknande publikationer med stor spridning använde sig av hans tjänster som illustratör och artikelförfattare. Uppskattningen av hans konst och övriga kulturella verksamhet kom, vilket i och för sig är vanligt, mycket tydligt till uttryck i såväl dags- som veckopress i samband med hans bortgång.⁴²

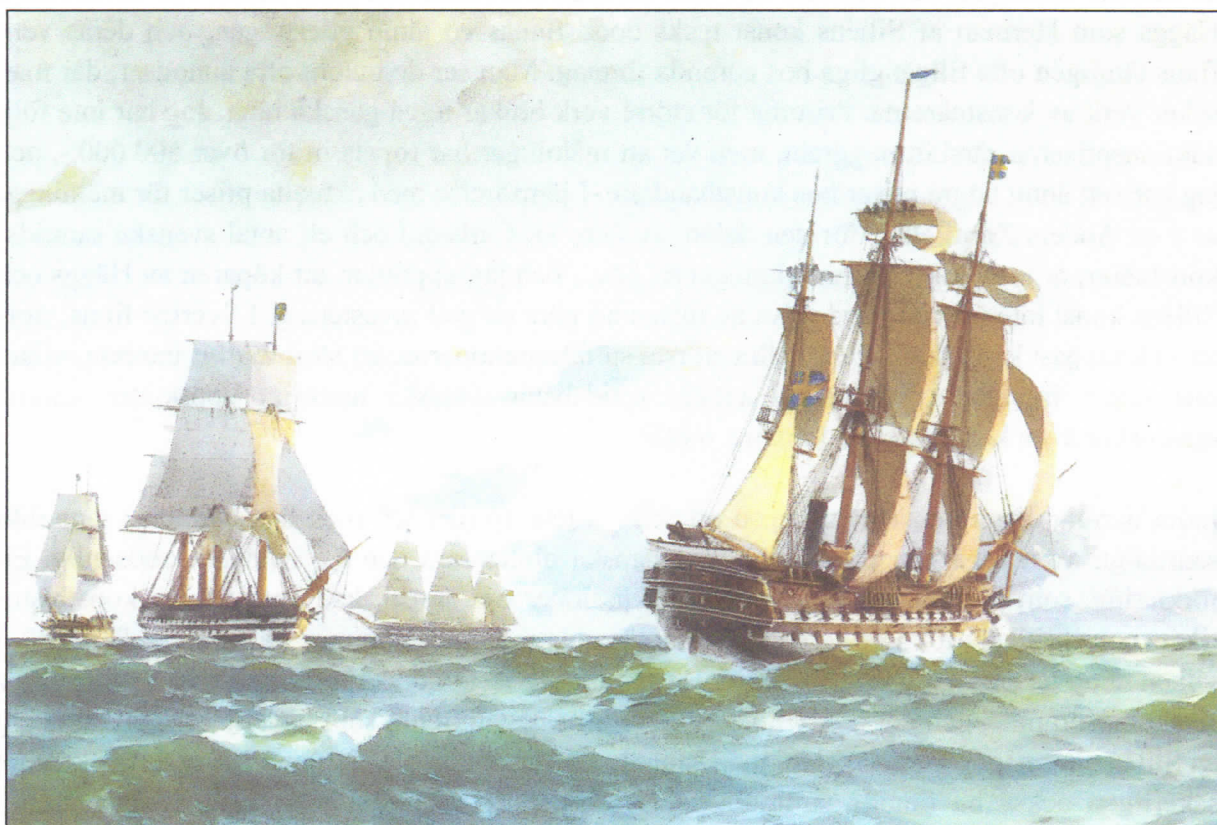


Bild 17. Herman af Sillén: "Linjeskeppet Stockholm med flera".
1903. Olja på duk. 118x199 cm. Privat ägo.

Förmodligen fanns intresset för hans konst kvar även under de närmaste decennierna efter hans död, främst bland marinhistoriskt intresserade. Drygt 33 år senare, i februari 1942, fick hans verk uppleva en renässans. Då arrangerades den omnämnda retrospektiva utställningen på Sjöhistoriska museet. Andra världskriget hade då pågått i två och ett halvt år, och utställningen passade väl in med hänsyn till stämningen i landet. Utställningen blev en stor framgång, och fick stort beröm i pressen. I en dagstidning talades det om "måleri med resning" och att Sillén hade få om ens någon medtävlare i svenskt marinmåleri.⁴³ I en annan talades det om "glädjen

⁴² *Stockholms Dagblad* 1908-12-31 och 1909-01-03.

⁴³ Signaturen A. L-m. (kan vara Alf Liedholm); Herman af Silléns utställning på Sjöhistoriska museet, *Uppsala Nya Tidning* 1942-02-11.

att återse denna produktion” och man uttryckte sig mycket berömmande om utställningskatalogen.⁴⁴ Den intressantaste recensionen av Silléns konst stod konstnären och kritikern Otto G. Carlsund för. Carlsunds eget måleri ligger ju mycket långt från Silléns, och hans överlag positiva omdöme är kanske aningen förvånande. Han anser, att Sillén ”vet att måla havets substans och hans vatten är vått”. Av Silléns verk tilltalas Carlsund mest av målningarna i det mindre formatet, vilka han anser ge ”den konstnärliga kollektivupplevelsen”. Några av dessa betraktar han som ”tavlor, som bara en riktig konstnär kan åstadkomma i sina bästa stunder”.⁴⁵

Ett sätt att se på en konstnär, är naturligtvis att studera de priser som betalas för hans eller hennes verk på auktioner eller hos konsthandlare. Naturligtvis är auktionspriser mm beroende av modets växlingar, och man får inte helt värdesätta en konstnär efter dessa. För såväl Jacob Häggs som Herman af Silléns konst tycks dock finnas en jämn efterfrågan, och deras verk finns tämligen ofta tillgängliga hos nämnda företag. Man ser dessutom ofta annonser, där man söker verk av konstnärerna. Priserna för större verk brukar ligga ganska högt. Jag har inte följt auktionspriserna särskilt noggrant, men vet att målningar har ropats in för över 500 000.-, och jag har sett ännu högre priser hos konsthandlare. I jämförelse med aktuella priser för målningar av t ex Anders Zorn, eller, för den delen, av Otto G. Carlsund och ett antal svenska samtidskonstnärer, är inte priserna anmärkningsvärt höga, och jag uppfattar, att köparen av Häggs och Silléns konst inte i första hand drivs av lusten att göra en god investering. I Sverige finns, trots att vi knappast kan räknas till de allra största sjöfarnationerna, ett stort marint intresse, vilket inte minst framgår av det stora antalet fritidsbåtar. Ganska naturligt uppskattar samma människor även konstverk med marina motiv.

Inom den moderna konstvetenskapen erkänns Silléns förtjänster, men han betraktas sannolikt samtidigt, av många konsthistoriker, som ganska ointressant och t o m något otidsenlig. En förklaring, som jag fått i samband med diskussioner om ämnet, kan vara många konsthistorikers och -kritikers fokusering på den framväxande modernismen med dess syn på ”bilden”, i vilken motivet ansågs ha ringa betydelse. Naturligtvis är forskarna subjektiva i sitt val av forskningsområde, och det har tydligen inte funnits någon trend, som påverkat någon att ta sig an Sillén eller någon annan målare med samma motivkrets. I spåren efter 1968-rörelsen kan det säkerligen också ha funnits strömningar, där man såg med förakt på 1800-talets måleri i allmänhet och de värderingar som utgjorde grunden för konstnärer som Sillén i synnerhet. Detta är dock teorier, som är svåra att vetenskapligt leda i bevis.

Att göra en kartläggning av Herman af Silléns konstnärskap i likhet med Christer Häggs motsvarighet över sin farfarsfar, torde vara mycket svår att genomföra. Jacob Hägg var mycket noggrann med att förteckna sina verk, vilket, som nämnts, inte Sillén var. Att idag göra en inventering av svenska museers och andra offentliga institutioners innehav av Silléns verk bedöms kunna genomföras utan alltför stor svårighet, men att fånga upp alla privatägda verk, framförallt de av hans verk som finns utomlands, bedöms som nästintill omöjligt. Därmed är det inte sagt, att ämnet Herman af Sillén är helt uttömt. En studie av hans verksamhet som tidskrifts- och tidningsillustratör skulle kunna vara en intressant framtida forskningsuppgift.

⁴⁴ Signaturen Flying: En marinmålare av gamla, goda sorten, *Stockholms-tidningen* 1942-02-07.

⁴⁵ Carlsund 1942, sid 69-71

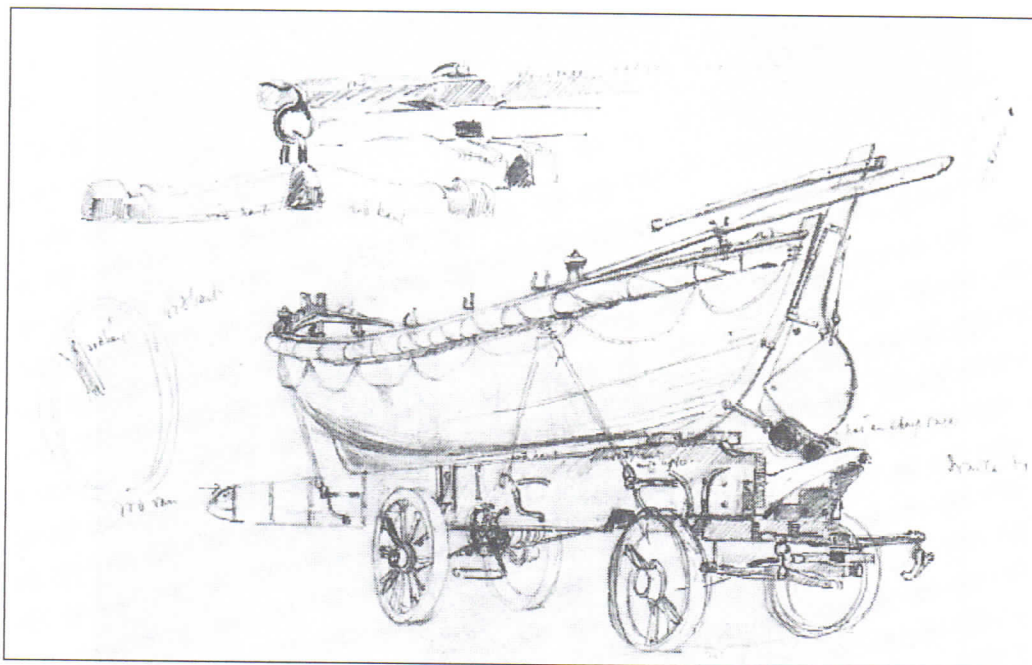


Bild 18. Herman af Sillén. Skiss av livräddningsbåt, lastad på hästanspänd kärre.

Oavsett eventuell framtida forskning om Herman af Sillén är han värd uppmärksamhet, inte bara från de personer som är intresserade av fartyg och båtar och dessutom är kapitalstarka nog att köpa hans målningar. Som avslutande exempel på Silléns måleri vill jag, på nästa sida, visa en målning, som skulle kunna benämnas "en femte favorit" (jfr sid 13-18). Målningen ingick i en stor privat samling av marin konst, vars huvuddel (dock ej denna målning) inköpts av Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm, som sedan deponerat den hos Sjöhistoriska museet i Stockholm. Museet planerar att inom kort ställa ut valda delar av samlingen. Målningen är, tillsammans med ett stort antal marinmålningar av såväl svenska som utländska konstnärer, skeppsporträtt och rederiaffischer, återgiven i den vackra boken *Båtar på vägg*, författad av förre ägaren till samlingen, Erik Brorson (pseud).⁴⁶ I detta sammanhang bör också nämnas, att Brorson även utgivit en bok om sin samling av frimärken med marina motiv, *Båtar på brev*. Målningen, som tillkom endast ett år före konstnärens död och, främst i behandlingen av rörelserna i vattnet, visar tydligt släktskap med de sena målningarna av pansarbåtar, ger en stämningsfull bild av dramatiken till sjöss. Människans litenhet, när havet visar sin kärva sida, accentueras av sjömännen på rårna. Jag vill påstå, att få, om ens någon, svensk målare hittills lyckats förmedla denna dramatik tydligare än Herman af Sillén.

⁴⁶ Erik Brorson (pseud): *Båtar på vägg*. Stockholm 2004, sid 180-181.



Bild 19. Herman af Sillén: "Segel bärgas på korvetten Eugenie i hård vind"
1907. Olja på duk. 137 x 115 cm. Privat ägo.

Åt läsaren själv vill jag lämna att avgöra, om jag, med mitt påstående ovan, har rätt eller fel.

SUMMARY IN ENGLISH

The above miniature monograph, based on the essay entitled *Herman af Sillén – Naval Officer, Artist and Curator*, focuses on one of the most distinguished Swedish marine painters of the late 19th and the early 20th centuries. To most Swedish art historians marine painting is not a subject which is given priority, but buyers of art are often ready to pay large sums of money (> SEK 500 000) for oil paintings by the internationally best known marine artists like the two contemporaries Jacob Hägg (1839-1931) and Herman af Sillén (1857-1908). From summer 2003 works of those two artists are exhibited at the Stockholm Maritime Museum. The exhibition was planned to go on for a couple of months, but it is still (July 2007) possible to pay a visit.

Herman Gustaf af Sillén was born in Stockholm into a noble family. When he was only two years old his father died. Perhaps the economic difficulties his mother endured in taking care of her five children was a contributory factor to Sillén joining the Royal Swedish Navy as a Sea Cadet at the age of thirteen. Regardless he enjoyed the life at sea and in 1876 he was commissioned Sublieutenant. Already as a little boy Herman af Sillén had shown artistic talent, and he was encouraged by his mother. At the Royal Naval College drawing was an important school subject and the education he gained there probably influenced his future artistic career. He continued his naval career and was given the privilege of rather frequent periods of service at sea. He filled various officer's appointments aboard most types of warships, both sailing and steam-propelled and among them all he commanded gunboats, the Royal Yacht *Drott* and the 1st Class Armoured Ships *Dristigheten* and *Thule*. His career was fairly successful, although he never attained the highest ranks. The contemporary marine artist Jacob Hägg retired as Rear Admiral. When Sillén died 1908 he was a Captain.

In addition to his naval career Herman af Sillén was deeply devoted to painting. To some extent he was self-taught, but he realised the need of better training and in the early 1880s he started having lessons for Hulda Schenson (1847-1940), an accomplished water-colour artist. 1887 he was on five months' furlough, which was exceedingly significant for his artistic progress. He went to France, where he studied under Frithjof Smith-Hald (1846-1903), a Norwegian painter living in Paris. Smith-Hald is renowned for his oil paintings from the Norwegian coast, and he taught Sillén the technique of oil painting, which became his favoured medium afterwards. Sillén ended his stay in France by spending some weeks in Normandy, where he made some fine paintings with coastal themes. He then returned to Sweden and, although his formal artistic education ended in France, he of course was influenced by other artists like Hans Gude (1825-1903), another Norwegian painter.

Herman af Sillén mastered all techniques: oil, water-colour, pastel and pencil-drawing. Some experts regard him as a second-rate drawer, but I do not agree. Many of his oil paintings were of smaller size, made onboard after having secured his easel to the gunwale. I personally prefer those smaller paintings to the bigger, more monumental, ones made in the studio. The main part of the smaller paintings were bought by fellow officers and other persons with an average income. The bigger were bought by imperial/royal courts like the German and Romanian, pub-

lic institutions and companies, wealthy private persons etc. It was probable that his relationship to King Oscar II of Sweden helped him with the “marketing”, although I am sure Sillén had never heard that word. Sillén also wrote articles on naval subjects and made illustrations for books and weekly magazines, like the Allers Familj-Journal, and he became well known to the Swedish public.

To illustrate the works of Herman af Sillén I have chosen one “Looming of Land” (which was drawn 1875, when Sillén was still a midshipman) and a selection of oil paintings made in different periods of his career. I will not comment them in this summary, but I hope that the reader, him- or herself, among other characteristics, will be able to find his brilliant depiction of the water. As a critic once said, the water painted by Sillén is “really wet”. The paintings also illustrate his continuous artistic development from realism to a style influenced by impressionist artists like Monet. In his last works you can see a tendency of simplicity, and some influence of the growing expressionism is discernible. Herman af Sillén is often compared to Jacob Hägg, and in this monograph I also show two paintings of Hägg, who is the master of documenting all types of ships with all details visible and he was a brilliant drawer. He also, contrary to Sillén, was interested in graphic techniques and he made etchings, of course inspired by his elder brother Axel Herman Hägg (1835-1921), who as an etcher is often compared to Anders Zorn (1860-1920), perhaps the greatest Swedish painter of his time. Hägg and Sillén have their advocates respectively and the reader may be his or her own arbiter of taste.

Apart from painting Herman af Sillén was deeply engaged in the conservation of surplus naval objects of interest for future historical research. 1900-1903 he was appointed to Karlskrona in southern Sweden. There he spent most of his off-duty hours at the naval shipyard cataloguing objects not longer used and then he formed the idea of collecting them in a naval museum in Stockholm. On his return to Stockholm he made efforts to realise his ideas. In addition to his naval duty he worked hard on collecting money to move parts of the collection from Karlskrona to Stockholm, where he was given room in what is today’s Foreign Office. Thus an embryo of a maritime museum was created. His work to find a more permanent museum continued. Together with the architect Ferdinand Boberg he made up drawings for a museum at the Galärvarvet area, close to Skansen, but he died in 1908 and the project was cancelled. It took another 25 years until the present museum was built some kilometres away.

Herman af Sillén had a great devotion to all of his three careers. His hard work was successful, but perhaps the favour he held with the king and signs of honour like the *Litteris et Artibus*, the most distinguished medal given for cultural work, created envy among officer colleagues, and artists as well. Perhaps that burden became too hard for him to bear. One afternoon in December 1908, at the age of 51, he committed suicide in his Stockholm studio.