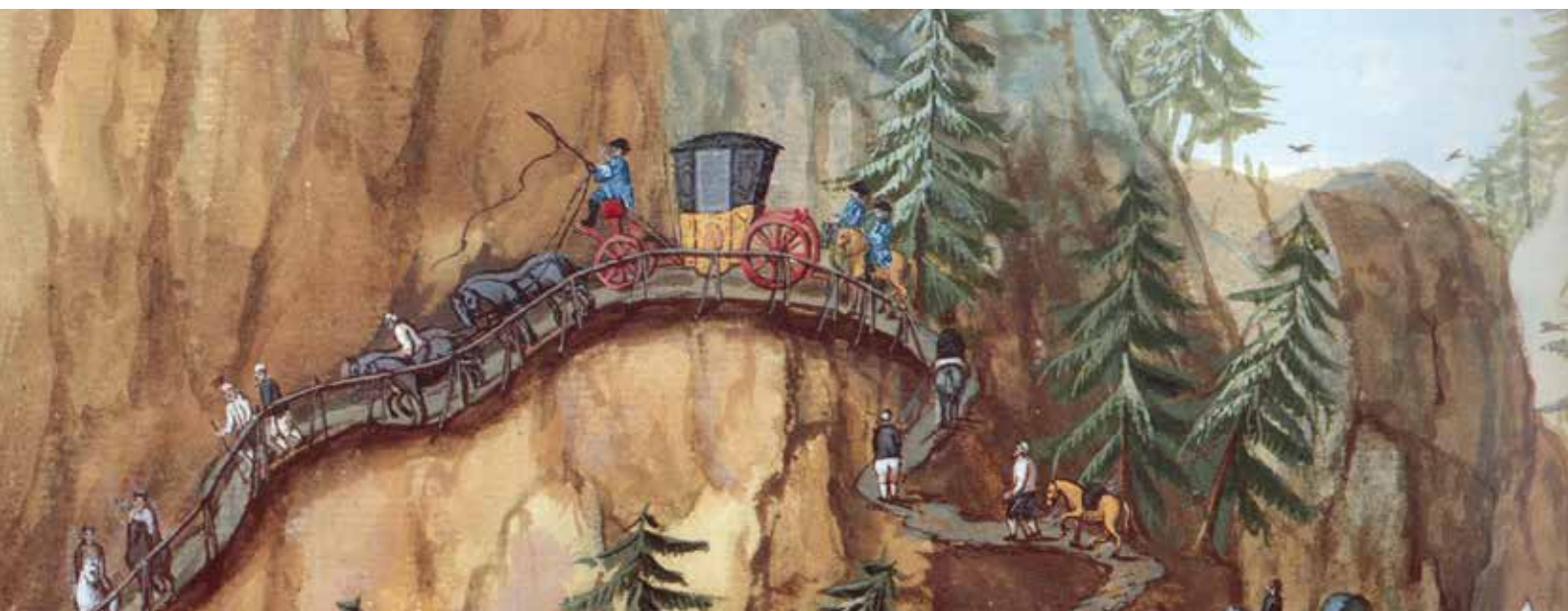


VEJHISTORIE

no. 24 // 2014

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



ENEVELDETS KONGER PÅ NORGESREISE

SPÅR AV EN GAMMAL BRO I ÄNGELHOLM

VEJEN SOM ÆSTETISK OG ÅNDELIG STØRRELSE

INDHOLD

— Forsideillustration | Udsnit af farvelagt
— tegning fra Norske Reise anno 1733.
— Karet med følge på vej over Vårstigen.

- 03 ENEVELDETS KONGER PÅ NORGESREISE
Anne-Mette Nielsen, cand.philol.
- 15 SPÅR AV EN GAMMAL BRO I ÄNGELHOLM
Lars Nilsson, civilingenjör
- 19 VEJEN SOM ÆSTETISK OG ÅNDELIG STØRRELSE
Michael Hertz, cand.mag.

FORORD

Kongefælleskabet mellem Norge og Danmark ophørte for 200 år siden. Det tager redaktionen som anledning til at bringe Anne-Mette Niensens artikel om dansk-norske enevoldskongers rejser gennem Norge. Anne-Mette Nielsen forfattede i 1999 bogen 'Kongeferder i Norge gennem 300 år' om kongelige rejser – både i unionstiden med først Danmark og siden med Sverige – og i tiden efter Norge i 1905 blev selvstændigt. Civilingeniør Lars Nilsson afdækker i sin artikel 'Spår av en gammel bro i Ängelholm' historien og personkredsen bag opførelsen 1806 af en nu forsvunden bro over Rönne å i Ängelholm. Endelig har Michael Hertz fundet anledning i udstillingen på Nivaagaard Malerisamling til at fremsætte nogle betragtninger om vejen i kunsten, på landevejen og i dagligdagen.

Redaktionen retter en varm tak til forfatterne for deres bidrag samt til COWI A/S og Grontmij A/S for økonomisk støtte til udgivelsen af dette nummer af VEJHISTORIE.

Michael Hertz
Formand for redaktionsudvalget

KOLOFON

VEJHISTORIE

Tidsskrift for Dansk Vejhistorisk Selskab
Nr. 24 2014

Medlemsblad for Dansk Vejhistorisk Selskab.
Udkommer forår og efterår.

ISSN 1600-776XX

Udgives halvårligt af Dansk Vejhistorisk Selskab med støtte fra Asfaltindustrien for det ene nr. og COWI A/S og Grontmij A/S for det andet nr.

Grafisk design | Kvorning Design & Kommunikation

Lay-out | Anna Falcon, annafalcon.dk

Tryk | Vejdirektoratet

Oplag | 500 eksemplarer

Redaktion

Cand.mag. Michael Hertz, redaktør

Mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro

Viceinstitutleder Morten Dam Rasmussen

Akademiingeniør Carl Johan Hansen

Manuskripter fremsendes på diskette eller pr. e-mail på nedenstående adresse. Forfattervejledning kan rekvireres samme sted.

Dansk Vejhistorisk Selskab

c/o Vejdirektoratet

Niels Juels Gade 13

Postboks 9018

1022 København K

Postgiro 169-1791

t 7244 3333 | dvs@vd.dk | www.vejhistorie.dk

ENEVELDETS KONGER PÅ NORGESREISE



ANNE-METTE NIELSEN. FØDT 1949. UTDAN- NELSE: CAND. PHILOL., HISTORIKER. BOR NÆR HAMAR I NORGE. HAR ARBEIDET VED NORSKE MUSEER SIDEN 1982, DE SISTE 13 ÅR SOM LEDER FOR FORSKNING VED NORSK VEGMUSEUM, LILLEHAMMER.

Kun sjældent opholdt de enevældige dansk-norske konger sig i tvillingeriget mod nord; og Frederik 5. og Christian 7. satte end ikke fod på norsk jord efter deres tronbestigel- se. Men de øvrige foretog dog hver én månedlang rundreise i deres regeringstid, hvilket er emnet for Anne-Mette Nielsens artikel.

154 år, enevælde i unionen Danmark-Norge 1660-1814.¹ Syv konger. Fire av dem gjorde en reise omkring i Sør – Norge, en Norgesreise, der de kom for å se og bli sett i denne del av sitt rike.

De fire monarkene foretok kun én sådan reise. Det er ikke til å forundres over, hvis fremkommelighet i norsk terreng kan ha vært avgjørende. Å ride, bli båret i stol eller sitte i vogner uten fjedring i omtrent en måned, gjennom daler og over fjell var alvorlig strabasi- øst. Det fristet neppe til gjentakelse.

Mange nordmenn sukket nok lettet da kongefølgene reiste videre. Det

kan også forståes. Besøkene innebar enorme omkostninger. De gjorde store innhugg i både offentlige og private pengekasser, og der monarkene overnattet eller inntok måltider, krevdes anstrengelser til det ytterste av alle lag av befolkningen.

Artikkelen omhandler veihistoriske aspekter ved de fire Norgesreisene. Den viser nettopp hvor og hvordan de kongelige reiste, noe som blant annet vitner om veienes tilstand i denne tiden. Som enestående fenomener når det gjelder ferdsel på veiene, er de et kapittel for seg selv i norsk veihistorie. Verken før eller senere kunne så store reisefølger, og så mye pomp og prakt sees her til lands. Krav om uttrykt respekt og ærbødighet var en del av omstendighetene. Hvordan ble de møtt?

Norgesreisene gikk også langs kysten, men her skal vi holde oss til innlandsstrekningene. Sjøreisene blir skissert, men ikke nærmere beskrevet – med et par unntak.²

Innføring av enevælde var en av de vesentlige sider ved den historiske perioden i Europa "Tidlig moderne tid" cirka 1500-1800. Andre kjennetegn ved epoken er folkevekst, bygging av nasjonalstater, sosial polarisering og utvikling av nye næringer. En kort gjennomgang av disse forholdene i Norge kan gi bakgrunn for større forståelse av Norgesreisenes mål og karakter.

Norge cirka 1650-1800

Christian 5. var den første til å gjøre sin Norgesreise. Dette var i 1685. Han kom da til en befolkning som hadde nådd igjen det antall den hadde før Den sorte død. Omtrent 60 prosent døde under pandemien 1348-1349 og de mange påfølgende epidemier. Men i 1685 var folketallet igjen som før pesten rammet, eller noe høyere, anslagsvis 440.000.³ Hundre år senere, da den siste Norgesreisen under eneveldet fant sted i 1788, hadde det økt til cirka 750.000 mennesker.

Økonomiske forhold og sosiale strukturer var også i forandring før og under eneveldet. Endringsprosesser foregikk fortsatt i 1685, men i 1788 var forholdene stabilisert.

For å dekke krigsgjeld ble krongods avstått fra 1640-årene, og da Christian ble konge i 1670, foregikk stort salg av ytterligere av kongens jord i Norge. Det kom nå i private hender, blant proprietærer, bønder som nå ble selveiere, og velstående borgere.

Utvikling av embetsverket hadde foregått gjennom det meste av 1600-tallet. Til å begynne med ble embetene hovedsakelig besatt av dansker, men etter hvert av nordmenn, flere med dansk opprinnelse.

Et norsk militærvesen var også etablert. Hannibal Sehested, stattholder i Norge 1642-1651, la grunnlaget for dette i 1640-årene. I Christian 5.s regjeringstid ble dette styrket.

Den STORMÆGTIGSTE
Danmarks og Norges Enevolds Herre
Koning **CHRISTIAN**

Den **SIETTE**,
af Guds Naade **KANSE** til Danmark og
Norge, de Wendens og Gothens, Hertug
udi Slesvig, Holstein, Stormarn og
Pommersken, Grev udi Oldenburg
og Delmenhorst.

Vor Allernaadigste Arve^{saasøn} **KANSE** og **HERRE**,
Hans Majestets Hojst-Elskelige **GEMALDE**.
Den **STORMÆGTIGSTE**
Danmarks og Norges **DRONNING**.

Dronning **SOPHIA**
MAGDALENA,

af Guds Naade **DRONNING** til Danmark og Nor-
ge, de Wendens og Gothens, fød Marg. Grevinde til
Brandenburg til Magdeborg i Preusen til Stet-
tin, Pommern, de Casubers og Wendens i Slesien
til Grosen og Sagerndorf, Hertuginde, Burggrev-
inde til Wurnberg, Fyrstinde til Halberstadt, Minden
og Samin, Hertuginde udi Slesvig, Holsteen,
Stormarn og Pommersken, Grevinde til Ol-
denborg, Delmenhorst og Hohenzollern,
Vor Allernaadigste **DRONNING**.

BESKRIVELSE

^{over}
DERIS REISE til **NORGE**,
^{den}
DERIS REJSESTETER.

Den 17^{de} Maji A. 1755. Begyndte og Den 25 Septembris
Rest efter Lijsselig. fuldendte.

Byhandel, gruvedrift og trelasthandel var næringer som ble store og betydningsfulle på 1600-tallet, og enda mer i det neste århundret. Virksomhetene ble drevet av en ny og sterkt voksende borgerstand, som for en stor del bestod av utenlandske innflyttere.

I 1685 og videre gjennom hele 1700-tallet utgjorde borgere og embedsmenn de herskende samfunnsgrupper. Den norske adelen, som den danske, mistet sin tidligere maktposisjon. Kun cirka 20 adelsfamilier var igjen i 1685, mot cirka 50 hundre år tidligere. Noen få tiår senere fantes så å si ingen norsk adel. Christian 5. opprettet riktignok en ny adel av grever og baroner, men i Norge kun grevskapene Laurviken, Griffenfeld (senere Jarlsberg) og baroniet Rosendal. De adelige selv bodde i Danmark det aller meste av tiden.⁴ Unntaket var Peder Griffenfeld som kom til å ha fast opphold i Norge, men aldeles ikke som greve. Hans historie er forbundet med Christian 5.'s politikk. Den berører også kongens reise. Vi skal senere se hvordan.

Hvilke monarker foretok en Norgesreise

Eneveldet ble innført av Frederik 3. etter statskupp i 1660. Han foretok ingen Norgesreise. Kan hende hadde han nok med å sikre bastionen i Danmark. Han lovet å besøke Norge så snart som mulig etter regimeskiftet. I innkallingen til de norske stendene til hylling av arvekon-

gedømmet i Christiania i 1661, ble det også meldt at han personlig skulle delta. Slik ble det ikke. Kronprins Christian kom i hans sted.⁵

Etter de tre kongene Christian 5., Frederik 4. og Christian 6. som reiste omkring i landet i henholdsvis 1685, 1704 og 1733, gikk flere tiår før neste monark gjorde det samme.

Den alkoholisererte Frederik 5. som regjerte i Danmark – Norge 1746-1766, var her et par uker i 1749, i Christiania og byene Kongsberg, Fredrikstad og Fredrikshald (nå Halden). Det meste av tiden ble tilbrakt med spill og komedier fremført av skuespillertrupp han hadde med seg fra Danmark.⁶ Dette var altså ingen kongeferd i vår forstand.

Christian 7., unionskonge 1766 – 1808, var aldri i Norge. Som kronprinsregent, foretok hans sønn, den senere Frederik 6., konge i unionen 1808-1814, sin norgesferd i 1788.

Christian 5.

Som nevnt, Christian 5. var den første av kongene under eneveldet som dro på Norgesreise. Det var i 1685, han var 39 år og hadde sittet på tronen i 15 år. To ganger tidligere hadde han vært i Norge, men kun i Christiania.⁷ Som 8-åring kom han hit i 1654 i følge med faren, Frederik 3., og ble hyllet som tronfølger. Da eneveldet med ble innført i Danmark-Norge i 1660, kom den fremdeles unge tronfølger igjen til Christiania i 1661. Denne gangen mottok han nordmen-

nes hylling av arvekongedømmet på Frederik 3.'s vegne. Norgesreisen i 1685 var hans siste besøk i landet.

Reisen i Norge varte to måneder, fra 27. mai til 21. juli. Dens første del foregikk i områder ved Oslofjorden med forsvarsverk i Østfold og sølvgruvene i Kongsberg i Buskerud. Deretter fortsatte den fra Christiania mot nordøst, over den flate del av Østlandet, i grenselandet mot Sverige, med Kongsvinger, Elverum, Hamar. Deretter gikk den nordover i Gudbrandsdalen med fjell og bratte stigninger, over det forblåste Dovrefjell og til Trondheim, ferdens nordligste endepunkt.

Trondheim hadde sin militære festning på Munkholmen, en ø utenfor byen. Det var nettopp her Peder Griffenfeld nå hadde sin tilværelse. Som rikskansler og dansk og norsk lensgreve falt han i Christian 5.'s unåde, og ble dømt til livsvarig fengsel på Munkholmen. Varigheten ble 18 år, 1680-1698. Denne forhenværende Cristian 5.'s tro tjener, satt nå dermed som fange på festningen da kongen kom til Trondheim. Om kongen så Griffenfeld? Reiseberetningen nevner ikke noe i den retningen. Griffenfeld var vel nå en ikke-eksisterende person?

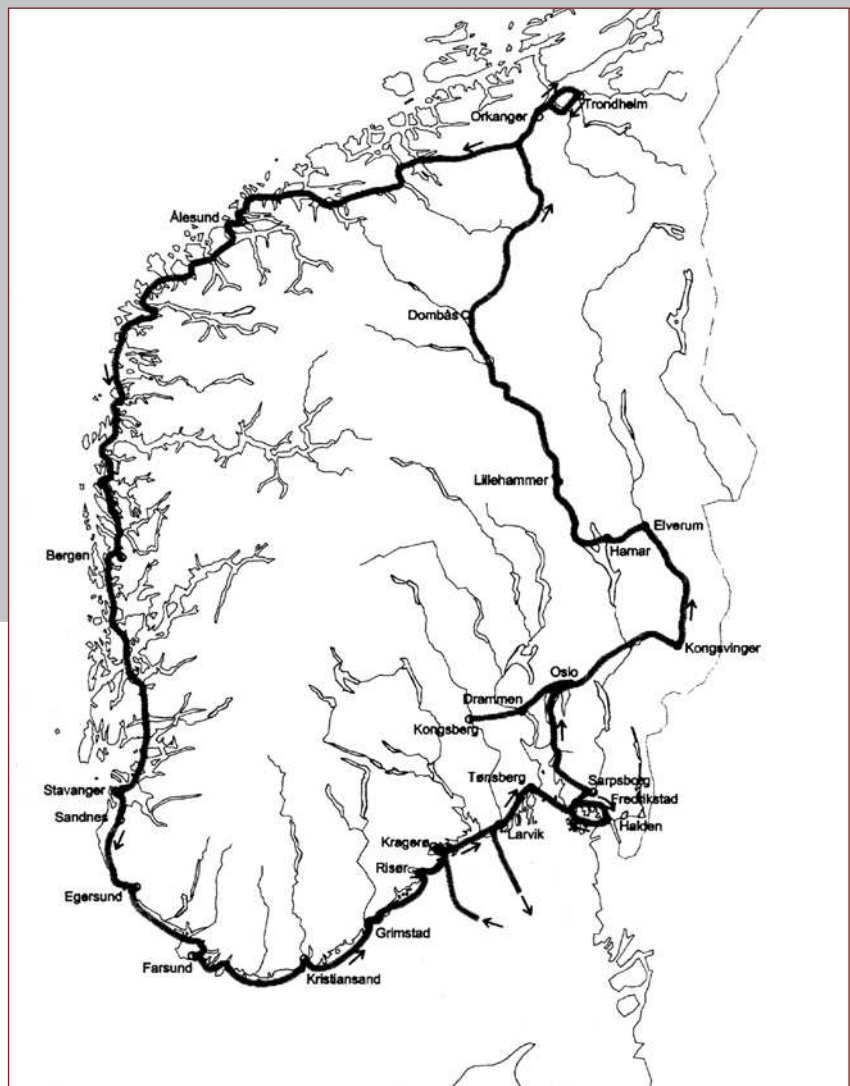
Reisen sørover igjen foregikk med båt langs kysten til Bergen og sørlandsbyen Larvik. Derfra gikk seilassen tilbake til Danmark.

Kongefølget reiste altså ikke direkte nordover fra Christiania til Gudbrandsdalen. Grunnen var noen av de bestem-



Christian 5. (1646-1699)
Konge af Danmark og Norge fra 1670 til 1699.
Maleri af A. Wuchters.

→ Christian 5.s reise 1685.
Tegnet af Marta Zamecznik.



te målene, inspeksjon av forsvarsverker mot Sverige. Dessuten hadde den alternative ruten, hovedveien til Trondheim, neppe vært mulig å følge. Mjøsa var et hinder. Veien gikk langs østsiden av innsjøen, og en strekning her på omtrent 30 kilometer besto av bratte berg. Den kunne tilbakelegges til fots, men transport med robåter var det sikreste. Men denne båttransport må ha vært problematisk for et så stort følge som hans, omkring 100 mennesker med utstyr og hester.

Veien de tok, var bekvem. Mens forbindelsen ellers til Trondheim besto av ridevei, kunne han fraktes i kjøretøy, ... *een liden Calesh*⁸ på deler av strekningen i det flate landskapet nordøst for Christiania. Selv om en av hans hovedinteresser var ridning, tror vi gjerne det var behagelig å kunne bli kjørt et par dager av den omtrent en måned lange reisen i innlandet. Krefter spart, kom kan hende godt med i de senere strabaser.

Over Dovrefjell kom kongefølget ut for sne. Den lå ... *over alt ganske tykt, ligesom om Vinteren dermed var betækt. Dette var den 19. juni og reiseberetningen sier at Denne dags Reyse var vel den besværligste og farligste, som paa den gandske Reyse formedelst de mange farlige Klipper at passere var.*⁹ Her vises det til nordsiden av Dovrefjell,

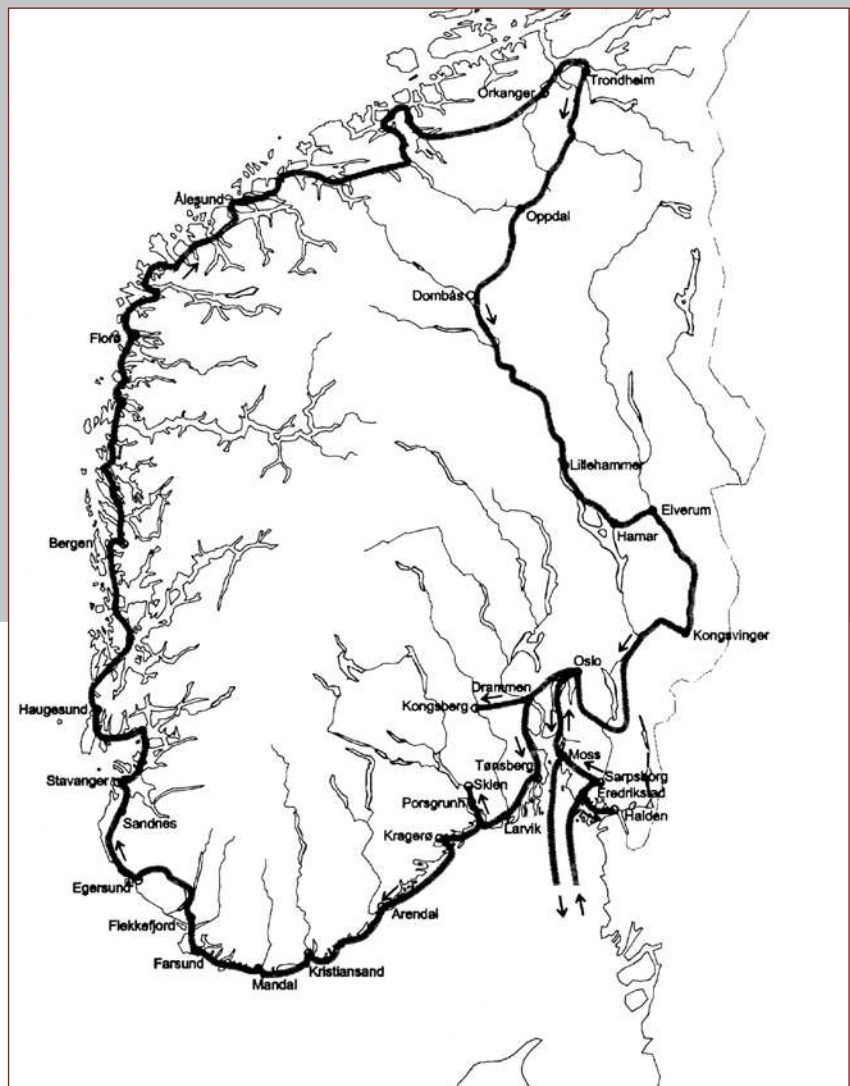
Christian 5. befalte oppmåling av de norske hovedveier og plassering av steiner for hver mil, nå cirka 11 km. I hvor stor utstrekning disse milesteinene ble reist, vet vi ikke. Kun noen få er bevart. Christian 5. og stattholder Ulrik Frederik Gyldenløwes monogram, og årstallet 1687 er hugget inn i steinene. Utplassering av steinene knyttes til kongens forordning av 12. februar 1687, halvannet år etter hans reise i Norge, med påbud til amtmennene om bedre vedlikehold av veiene. Veiene skulle nå bli iagttagne og vedlikeholdte, eftersom de paa adskillige Steder skal være heel forfalne, de Reisende til stor Hinder og Livsfare. Foto Norsk vegmuseum.





Frederik 4. (1671– 1730)
Konge af Danmark og Norge fra 1699 til 1730.
Udsnit af malerei af Benoît Le Coffre.

→ Frederik 4.s reise 1704.
Tegnet af Marta Zamecznik.



partiet kalt Vårstigen med smal sti, dels uthugget i fjellet, over dyp avgrunn ned til elven Driva. Elven hadde steget etter mye regn, og der veien gikk langs elven, måtte hestene, i følge beretningen, stedvis hoppe fra klippe til klippe. Mange ganger måtte de fleste i følget stige ned av hesten og gå til fots. Men ikke den brave konge. Han satt på sin hest hele veien, og ... *reed saa stille fort, som det på jevn Vey kunde være.*¹⁰

To forordninger om veier fra Frederik 3.s tid, er viktige elementer i norsk veihistorie. Den første krevde at veiene skulle utbedres fra ridestier til veier der vogner kunne komme frem.¹¹ I 1664 ble krav om veiens tilpasning til ytterligere begrunnet. Hovedveiene skulle nå ... *gjøres bekvem for den reisende å komme fram så vel i vogn som på hest.*¹²

Dette er de eldste bestemmelser om kjøretøy vi til nå kjenner i Norge. Kanskje er de faktisk også de første. Det passer nemlig godt med den vekst som foregikk

i handel, gruvedrift og embetsverk. Større mengder varer og mennesker enn før, skulle transporteres. Slede og hesterygg var ikke tilstrekkelig. Hester med vogner måtte til, og det fordret kjøreveier.

På Norgesreisen erfarte Christian 5. at disse mer enn 20 år gamle forordningene ennå ikke var blitt fulgt opp. Hovedveien mellom Christiania og Trondheim var fremdeles kun en ridesti og ikke for kjøring med hestekjøretøy. Men veiforholdene ble forbedret i løpet av de 19 år som gikk inntil Frederik 4. kom her.

Frederik 4.

Hans rundreise i Norge foregikk i 1704, og varte i tre måneder, fra 30. mai til 30. august. Kongen var 32 år, hadde sittet ved tronen i fem år, og hadde tidligere ikke vært Norge. Senere kom han hit, til Østfold og Christiania, vel en måned i 1719 i forbindelse med krigen mot Sverige. Formålet med oppholdet den gang, var forsvarsverk og -planlegging.

Frederik 4. kan ha hatt tanker for hva som mon foregikk der hjemme i Danmark under hans fravær i 1704. Han var arbeidsom og samvittighetsfull, men også mistroisk til sine egne rådgivere og embetsmenn.¹³ Hans omgang med kvinner er vel kjent, og personlige anliggender i den retningen kan også ha opptatt ham. Og om ikke, ble han minnet om dem under reisen.

Denne reisen fulgte samme rute som den foregående i 1685, men i omvendt retning. Etter landgang i Fredrikstad og noen dager med inspeksjoner av forsvarsverk i Østfold, deretter opphold i Christiania, seilte kongefølget vest- og nordover langs kysten til Trondheim. Havsferden mellom hovedstaden og Trondheim varte nærmere halvannen måned, men i denne tiden besøkte han flere byer, blant annet Kongsberg med sølvgruvene samt Bergen der han oppholdt seg i fem dager.



Kronene i Håvet. Da Frederik 4. besøkt sølvgruvene i Kongsberg på sin Norgesreise i 1704, startet han det som har blitt en levende tradisjon med å hugge inn kongelige monogrammer i berget Håvet. Han fikk også hugget inn monogrammer til de konger som hadde vært der før ham, Christian 4., Frederik 3. og Christian 5. Hans etterfølgere som senere besøkte gruvene, fikk også sine monogram der, Christian 6. og dronning Sophia Magdalena og Frederik 5. Frederik 6. besøkte ikke stedet som konge, kun som kronprins i 1788, og er ikke representert. I nest øverste rekke ser vi videre Oscar 1., Oscar 2. og Haakon 7.'s monogram, og øverst Olav 5. og den nåværende kong Harald 5.'s monogram. Fotograf Kjetil Bjørnsrud. Wikimedia.

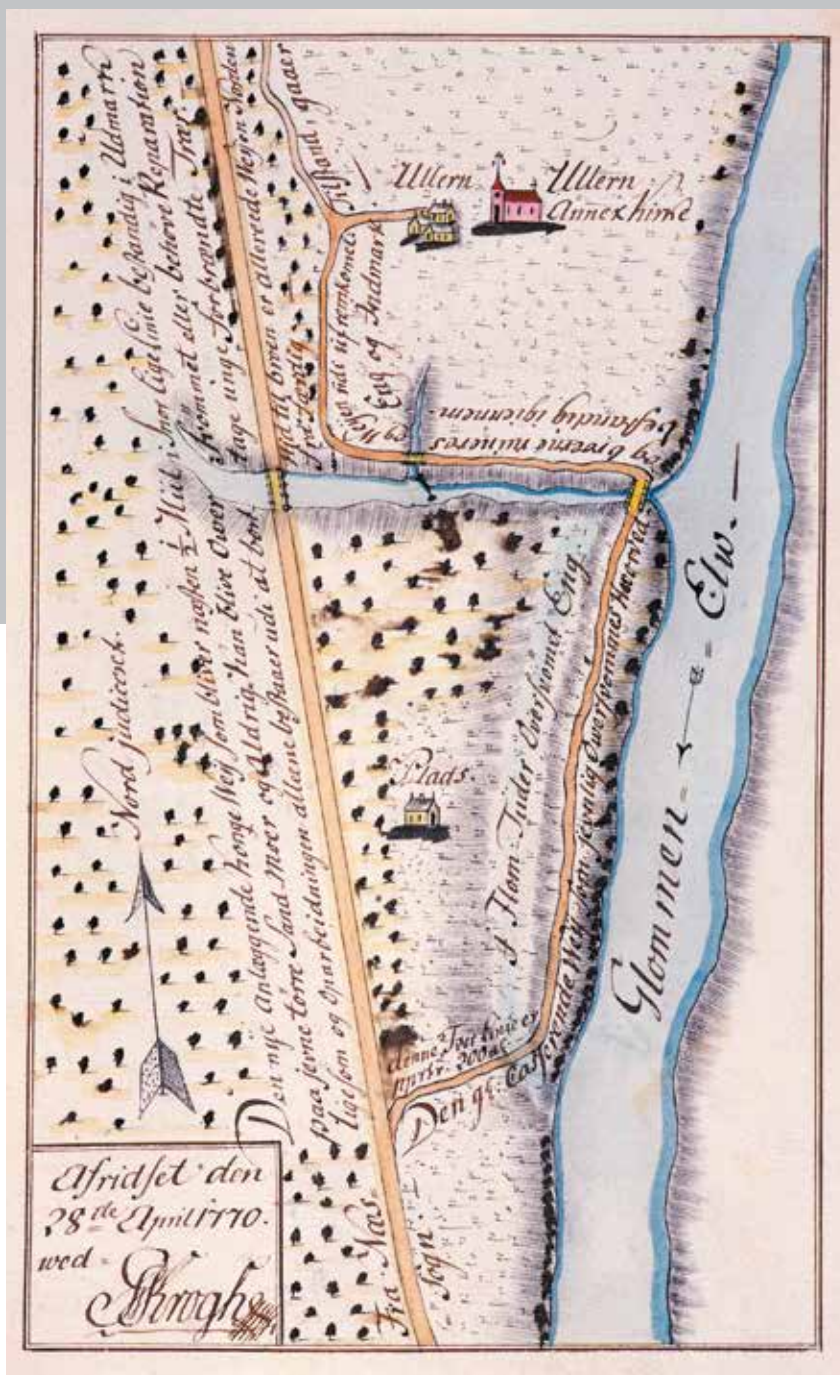
I Bergen mottok kongen nyheter om sin maitresse. Den 25 år gamle Elisabeth Helene von Vieregg hadde dødd i barselseng. Fra før hadde han da fire barn med dronningen, Louise von Mecklenburg-Güstrow.

I motsetning til Christian 5., kom Frederik til Munkholmen. Men nå var ikke Griffenfeld lenger der. Han døde i mars 1699, noen måneder før Christian 5.

På veien fra Trondheim til Christiania overnattet Frederik 4. på de fleste prestegårder der Christian 5. hadde vært. Frederik fikk også noen av de samme strabaser som faren. Utfordringene gjaldt også nå Vårstigen i særdeleshet.

I sin dagbok skriver Ulrik Chr. Gyltenløwe at etter selskapet hadde inntatt middag i Drivstuen, en av fjellstue med overnatting og matserving, var veien ... *meget tung, særdeles med Vogn, da Fieldet er saa brat mange Stæder, at endskiønt jeg havde sat mig til Hest, for at Kongens Chaise skulle blive lettere, Saa havde dog ikke de forspændte Hæste kundet trække den op, uden endeel Bønders Hielp, som understøtede den.*

Så, mens den barske Christian 5. satt på sin hest under disse veiforhold, holdt Frederik 4. seg i sin vogn, uten at det kan ha vært videre behagelig over partier som disse. Imidlertid merker vi oss at selv her var det nå fremkommelig med hestekjøretoy. Veiene hadde blitt rustet opp i forbindelse med Frederiks komme, og han kunne reise i vogn gjennom hele innlandet.



Plankart av 1770 tegnet av generalveimester Georg Anton Krogh. Den nye hovedveien i snorrett trasé, som tidens franske prinsipp tilsa, mens den gamle følger terrengforskjeller og eiendomsgrenser. Området er i Sør-Odal kommune, Hedmark. Foto Norsk vegmuseum.

Det samme gjaldt også ved Christian 6.'s Norgesreise, 31 år senere. Men fremdeles skapte veiene besvær.

Christian 6.

Christian 6.'s Norgesreise foregikk i 1733. Han hadde hatt kongeverdigheten i tre år, og var nå 34 år gammel. Dette var hans andre besøk i Norge. Første gang var sammen med faren Frederik 4. da han, som nevnt, var her i 1719.

For første og eneste gang var en dronning med på ferden. Og ikke nok med det, dronning Sophia Magdalena sin mor, markgrevinnen av Kulmbach, var også sammen med dem. Et knippe

av tre ærbødighetskrevene kongelige som holdt undersåttene så langt unna seg som vel mulig.

I Danmark var de forskånet mot allmuen fordi de der kunne reise omkring på kongens privat veier. Her fantes ikke slike, kun allfarveier. Som i Danmark, kunne de likevel vernes av sine egne folk som var med i følget. På norsk side ble kongebesøket planlagt et år i forveien, ganske sikkert med instruksjoner om hvordan majestetene skulle beskyttes.

Dette var den lengste og mest prangende av Norgesreisene. Hele følget bestod av omkring 200 mennesker, langt flere enn ved de øvrige Norgesreisene.

Den varte i vel tre måneder, fra 3. juni til 7. september. Egentlig skulle oppholdet ha vært kortere, men uvær på sjøen ga forsinkelser på omkring tre uker.

Christian 6. fulgte tilsvarende retning og rute som Christian 5. Fra Trondheim gikk tilbakereisen til hovedstaden langs vest- og sørlandskysten.

Som de øvrige majestetene, besøkte også han Østfold før kursen ble satt mot nord fra Christiania. Han var også i sølvgruvene i Kongsberg. Godt og vel en måned av tiden gikk med i disse områdene, og det var blitt søndag den 5. juli da kortesjen rullet ut av hovedstaden. Den 19. juli ankom de Trondheim.

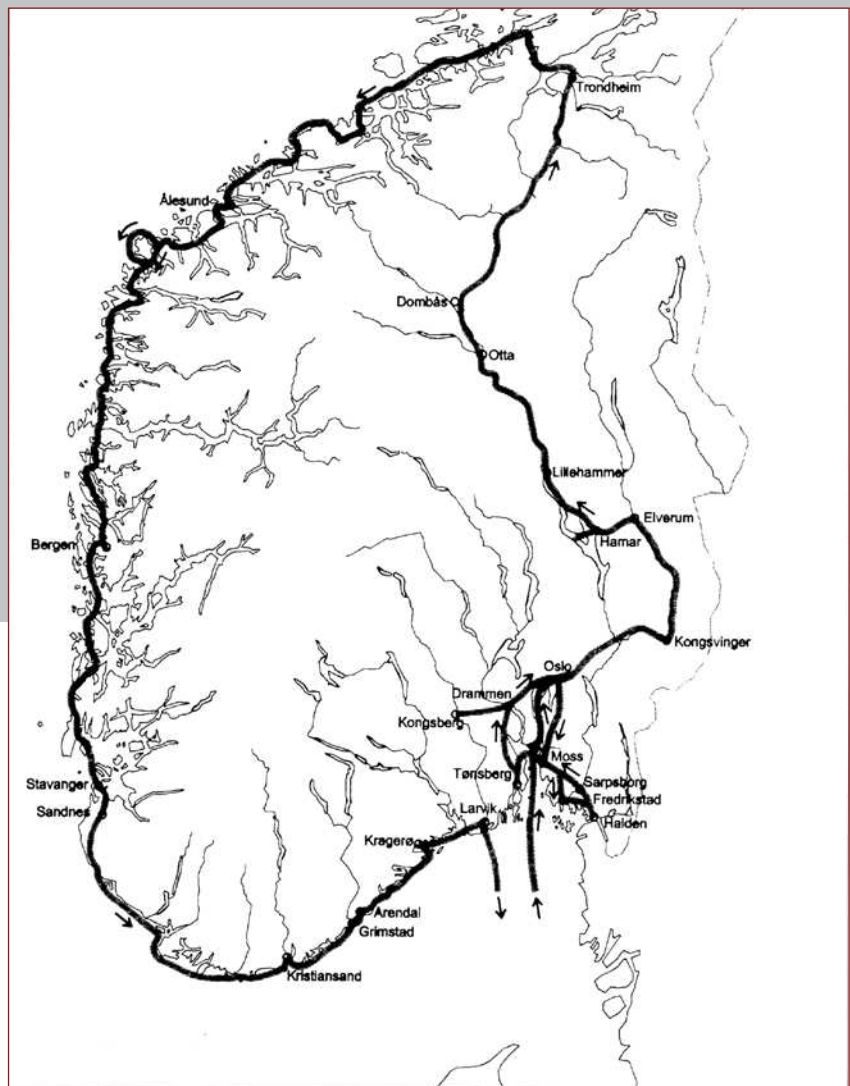
Ferden nordover synes å ha foregått uten store vidervedigheter. Men Willemsens beretning er godkjent av kongen, og setter naturligvis reisen i et vakkert lys. Hans følgende utsagn etter en lang dagsetappe antyder likevel at alt ikke var enkelt. *Mand har altsaa aarsage at takke den naadige Gud, som saa vel bevarede Deris Majestetter paa disse farlige veje.*¹⁴

En stor endring i reiseplanene skjedde i Trondheim. Bakgrunnen var gjerne erfaringene fra en heller ukomfortabel reise gjennom daler og fjell. Dronningen og hennes mor skulle ha reist tilbake samme vei. Bare kongen skulle ta sjøveien sørover igjen. Nå ble det imidlertid besluttet at kvinnene skulle følge ham til sjøs. Hadde de bare visst hvilke påkjenninger denne turen skulle bringe, hadde de gjerne fulgt den opprinnelige planen



Christian 6. (1699–1746).
Konge af Danmark og Norge fra 1730 - 1746.
Udsnit af maleri af Johann Salomon Wahl.

→ Christian 6.s reise 1733.
Tegnet af Marta Zamecznik.



Sophie Magdalene (1700 - 1770).
Gift i 1721 med Christian mens han stadig var kronprins.
Udsnit af maleri af Andreas Bränniche.

om innlandsreise. De kom ut for virkelig hardt vær både på Nord-Vestlandet og Sørlandet. Fartøyene var sjalupper, ikke seilskuter. Kraftig vind og regn gjorde at de måtte søke nødhavn, og tre ganger ble liggende værfast. Sjøsyke, kulde og redsel må ha preget dem det meste av reisen. Men ikke et ord om det i Willemsen's beretning.

Kronprins Frederik opplevde ikke noe av dette på sin reise noen tiår senere. Den foregikk kun i innlandet.

Kronprins Frederik

Kronprinsens norgesferd var i 1788. Han hadde vært regjerende monark i fire år, men var en ung mann på 20 år da han kom til Norge.

Reisen var politisk strategi. Sveriges konge Gustav 3. lette etter muligheter for å splitte unionen og rive Norge fra Danmark. Krig var ventet fra den kanten, i Norge vokste opposisjonell stemning for likestilling mellom tvillingrikene, og det var behov for å sikre nordmennenes lojalitet til helstaten. I denne situasjonen ble det besluttet at kronprinsen skulle reise til Norge og markere kongehusets interesse for landet.¹⁵ Det kunne også være på høy tid. Hele 55 år hadde gått siden siste Norgesreise.

Kronprinsen kom til Norge den 19. juni og forlot landet igjen vel halvannen

måned senere. Varigheten var altså kortere enn de tidligere Norgesreisene. Følget var også mindre. Mens de tidligere regentene kom seilende med 6-11 skip, hadde kronprins Frederik kun tre skip.

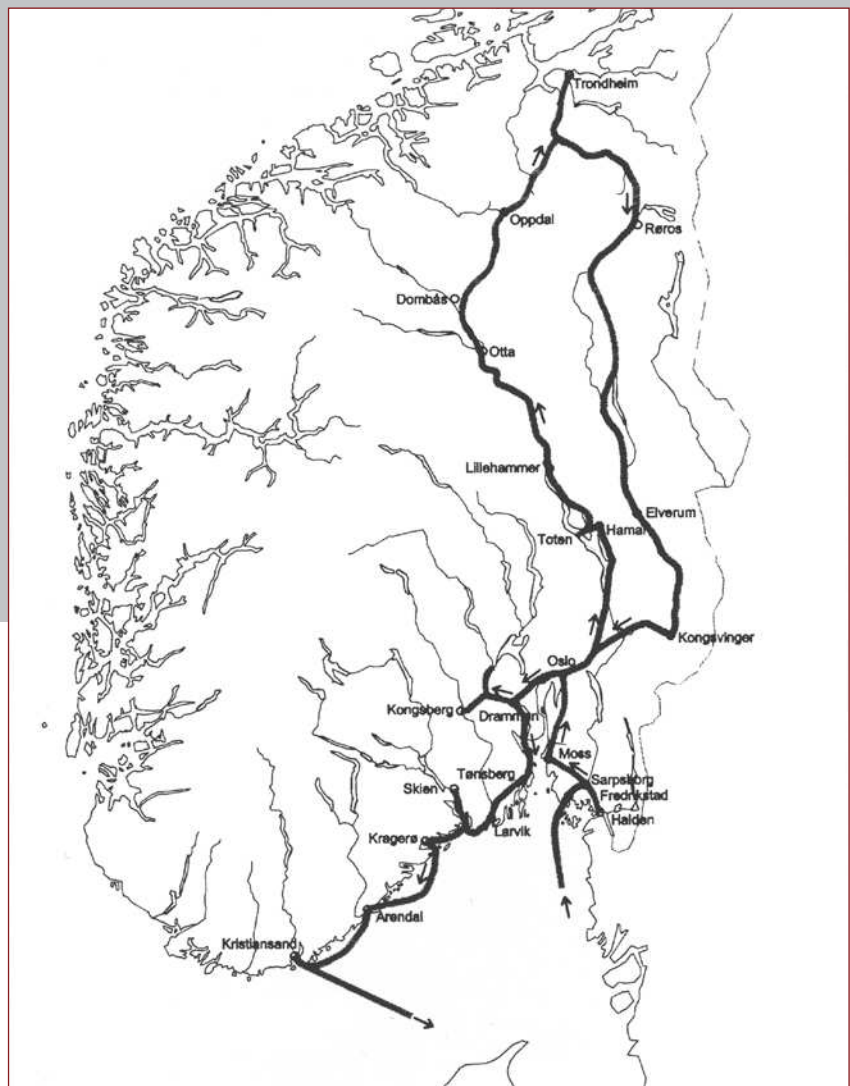
Følget gikk i land i Østfold og fulgte hovedveien til Christiania, som da gikk over høyden Ekeberg sør for byen. Etter fire dager i Christiania gikk ferden nordover, og for første gang langs Mjøsa. Generalveimester Georg Anthon Krogh hadde sørget for å få bygget vei i de bratte partiene. Den ble ferdig i 1772.

Dette var nettopp tiden da bygging av nye veier, ikke kun utbedring av rideveier, for alvor kom i gang i Norge. Veiene ble anlagt etter det såkalte franske prinsippet, i rettest mulige traséer. Prinsippet var lite egnet for norsk terreng, og ble fulgt bare noen tiår. Rette, bratte bakker opp, og tilsvarende bakker ned ga store anstrengelser for både hest og fører, og satte både dem og lass i fare for ulykker, som også skjedde. Ny hovedvei til



Frederik 6. (1748 - 1831) her som regerende kronprins, 1787.
Udsnit af maleri af Jens Juel.

→ Kronprins Frederiks reise 1788.
Tegnet af Marta Zamecznik.



Christiania fra sør var det første større veianlegget som brøt med prinsippet, og ble bygd som chaussé i 1851. Dette var veien over Ekeberg, der kronprinsen hadde kommet, som ble lagt om til dagens trasé langs Oslofjorden.

Veien langs Mjøsa var altså anlagt 16 år før kronprins Frederik kjørte her, og reiseberetningen beskriver strekningen som ... *en meget besværlig Vei, et tegn på at vedlikeholdsbehov hadde meldt seg.*

Beretningen er Johan Hieronymus Kirchhoffs dagbok fra reisen. Innførsle-ene er personlige og har mer detaljerte opplysninger enn de offisielle beretningene fra de øvrige Norgesreisene. Blant annet beskriver den problemer med kjøretøy. Ingen av beretningene fra de øvrige reisene gjør det, selv om lignende, vanlige skader på vogner må ha forekommet.

Kirchhoff skriver at mellom Ringsaker i Hedmark og Fron i Gudbrandsdalen ble flere i kronprinsens følge

forsinket fordi et vognstagg brakk. Det ble reparert, men gikk igjen i stykker. Hele følget ble servert mat hos presten i Øyer, omtrent halvveis til Fron. Prestens smed skulle sette vognen i stand. Men det tok lenger tid enn ventet, og de siste forlot prestegården to timer senere enn kronprinsen.

Men feilen var likevel ikke helt reparert, og klokken ble ett om natten før de siste ankom prestegården i Fron. Der hadde de andre for lengst spist og gått til sengs. Med en del besvær fant Kirchhoff selv frem til sitt natteløst, betegnet som "et middelmådig vertshus ved kirken". Denne gangen tok reisen fra Christiania til Trondheim kun en uke. Det hadde dels sammenheng med bedre fremkommelige veier, men også at ruten var kortere. Tilbaketuren til Christiania tok ni-ti dager, men nå fulgte ikke kronprinsen veien gjennom Gudbrandsdalen. Han kjørte til Røros der kobbergruvene var en betydelig virksomhet, og

kronprinsen ble mottatt med musikk og sang av utvalgte menn av bergfolkene. I dette området hadde de ikke hatt kongelig besøk siden Christian 4. besøkte et annet kobberverk i bygden Kvikne i 1635.¹⁶

Fra Røros gikk ferden videre sørover gjennom Østerdalen og til Christiania. Kronprins Frederik reiste så videre til andre viktige gruver før han seilte tilbake til Danmark. Blant annet kom også han til sølvgruvene på Kongsberg. Virksomheten hadde sin storhetstid fra 1750- til 1770-årene med så mange som vel 4000 ansatte i selve produksjonen.

Se og bli sett

Tre typer reisemål var felles for de fire monarkene på deres Norgesreise, forsvarsverk, gruver og byer. Her var Danmarks hovedinteresser i Norge, og reisene kan sees som inspeksjoner av norsk forsvarsevne og næringsliv. Bybesøkene gjaldt til dels også forsvars-



Den danske kunstner Johannes Flintoe, født 1786 eller 1787, død 1870, tilbragte hele 40 år i Norge, 1811-1851. Han er blant annet kjent for sine mange tegninger fra norske veimiljøer som viser til fulle hvilke strabaser både hester og menn hadde i bratte bakker. Foto Norsk vegmuseum.

← Den vakre kirken i gruvebyen Røros ble bygd i 1784. Christian 7.'s monogram ble plassert over inngangsdøren. Formelt var han jo konge over unionen, selv om kronprins Frederik ble regjerende monark samme år, 1784. Kronprinsen kom til Røros i 1788. Foto Wikimedia.

messige forhold, særlig festningene i Christiania, Trondheim og Bergen. Men i byene var handel, en annen viktig næring, vesentlig. Det gjaldt først og fremst trelasthandel og -eksport. Fra 1662 hadde byborgerne enerett til trelasthandel. Trelastpatrisiatet ble det

mektigste norske storborgerskapet, og var først og fremst knyttet til byene monarkene reiste til, Christiania, Fredrikstad, Skien, Drammen og Trondheim. Dette var alliansepartner kongene hadde et eget forhold til, og nødvendig å møte.

Norgesreisene var også av betydning for at kongen ved selvsyn kunne vurdere hvordan embetsverket skjøttet sine forvaltningsoppgaver. Her var de store byene sentrale, men landdistriktene der sorenskrivere, fogder og prester "regjerte" var også viktige.



Øen Munkholmen like utenfor Trondheim. Her var festning fra 1660 frem til 1893. Den fikk dagens form i 1850. Festningen var også statsfengsel i tiden 1680-1850, først og fremst for politiske fanger. Peder Griffenfeld var den mest prominente og kjente, og hadde to værelser i tårnet. Etter 18 år på Munkholmen, fikk han på grunn av sykdom bo i Trondheim de siste måneder av sin levetid. Der døde han i 1699, ble begravet i Vår Frue kirke, men etter kort tid ble kisten flyttet til Vær kirke utenfor Horsens. Foto Wikimedia Commons

Kongebesøkene i byer og bygder fungerte også som markering av makt. Dette var også et element ved utvelgelsen av hvem han ville møte, hvem som skulle se ham av øvrighetspersoner fra embetsverk, borgerskap, forsvarsvesen og jordbruk ved de offisielle mottakelser og handlinger, audienser og festligheter.

I hvilken grad monarkene ønsket å bli sett av allmuen, var nok forskjellig. Ikke alle var like opptatt av å skjermes mot befolkningen som Christian 6. Men selv han, dronningen og dronningmoren kan neppe ha unngått å bli sett av mange under de prektige arrangementene som både de og de andre monarkene ble møtt med.

Indvaanernes Frydeskrig

Velkomstene monarkene ble møtt med i byer og på mindre steder, var etter norske forhold overdådige. Kirkeklokker kimte, kanoner salutterte, det ble blåst i horn, flaggene vaiet, hurraropene lød, og soldater og borgere sto oppstilt i rekker. Og så var det æresportalene. Alle beretninger fra Norgesreisene har beskrivelser av dem med utforming, dekor og innskripsjoner. Og ikke minst viser de til at portaler var reist på alle disse store og mindre stedene.

Jeg har nevnt at å få kongen på besøk, betydde hardt arbeid og store utgifter. På de mange prestegårdene som måtte ta i mot kongefølgene til overnatting eller måltid, var nok dette

ikke bare til fryd og glede. Her var alle forberedelser kun for de kongeliges velbehag. Det ble noe annet med de utendørs, offentlige velkomstene. Her fikk folk selv være med, som tilskuere eller deltakere, når resultatet av deres innsats ble presentert for de kongelige. Beskrivelse av mottakelsen i Drammen (da Bragernes) i 1788 illustrerer dette.

Da kronprins Frederik kom dit, på vei fra Christiania til Kongsberg, ble han hilst med parader, saluttering og hurrarop fra folkemengden. På torget var det reist en firkantet æresportal pyntet med barlind og blomster. Den var også forsynt med påskrifter og kongens monogram, og dekorert med allegorier. På portalens innside var det plassert et kornbånd og overflødigshorn, og på en forhøyning sto to smågutter i hvit drakt, med bånd om hodet, armene og midjen. De hadde kornbånd på skulderen, blomsterkurver i hendene og armene flettet i hverandre. De to forestilte uskyldighet, og i det kronprinsen passerte gjennom porten, strødde de blomster foran ham. Og her ble kronprinsen møtt av stiftsamtmann, magistrat, byfogd, geistlighet og andre embetsmenn.

Christian 5. kom til Bergen den 2. juli i 1685, og da var hele byen pyntet til ære for ham med nærmere 5000 fyrretrær, behengt med blomster og pomeranser. Gatene var bestrødd med hvit, hollandsk sand, blomster og *Guldflytter*. Kongen ble kjørt omkring i en karosse, og byen som så ut som ... *en lystig og velbe-*

*gelig Skouf hvor man kom frem at reyse igiennem.*¹⁷

Ettertiden

Kongeferdene foregikk i bare enkelte områder av landet, og alle i de samme områdene. En stor del av befolkningen så aldri noen av monarkene. Men tenke seg hvilke eventyrlige historier om kongebesøkene som spredte seg over alt og ble fortalt gjennom generasjoner! Bare farverikdommen i klær, uniformer, parykker, våpen, seletøy ble opphav til fortellinger om overjordisk skjønnhet. De kongelige fremtoningene ble omtalt, diskutert og beskrevet på mange vis. Det ble fortalt historier like ensidig positive som de offisielle beretningene denne artikkelen er basert på. Historier med annen valør ble også tradert. Ydmykhet overfor øvrighet var utbredt i standssamfunnet. Men sosiale forskjeller var store, og omkostningene ved kongebesøk ble nok sett som urimelige av mange med vanskelige livsvilkår. Eksisterende opposisjon mot embetsmenn og embetsverk, særlig blant bønder som hadde veianlegg og -vedlikehold som pliktarbeid, farget også fortellingene. For eksempel kom det til alvorlig konflikt mellom Georg Anton Krogh og bøndene som var satt til å bygge nettopp den veien langs Mjøsa som kronprins Frederik fulgte 16 år senere.¹⁸ Fortellinger i bygdene deromkring i årene etter hans besøk, var neppe bare solskinns-historier.



Sølvmodell av æresportal reist i Bergen ved Christian 6.s reise i Norge 1733. Foto: Rosenborg slot.

NOTER

- 1 Eneveldet ble oppløst i Danmark 1848.
- 2 Artikkelen bygger på boken Kongeferder i Norge. Der beskrives også kystreisene i detalj.
- 3 URL: <http://www.ssb.no/a/histstat/tabeller/kap03.html>. Den 01.09.2014.
- 4 Nagel 1989:233. (Norges historie)
- 5 Mykland 1988
- 6 Daae 1897 og Feldbæk 1998.
- 7 Det gamle Oslo brant i 1624. Det meste av byen ble lagt i aske. Christian 4. besluttet gjenoppbygging og
- 8 Christiania som nytt navn på byen. I 1924 ble navnet endret til Oslo.
- 9 Nielsen (2005:172)
- 10 Nielsen (1999:19 – 20)
- 11 Etter Syversen 1979
- 12 Paulsrud 1996
- 13 Nielsen (2005: 169)
- 14 URL: https://nbl.snl.no/Frederik_4. Den 08.08.2014.
- 15 Nielsen (1999:37)
- 16 Mykland 1985
- 17 Langslet 1997
- 18 Nielsen (1999:22)
- 19 Nielsen 2005

KILDER

Forkortelse:
NBO, Nasjonalbiblioteket Oslo

Christian 5.

Manuskript, u.f., Konning Christian 5te Norske Reises Beskrivelse Anno 1685, NBO, Ms, 4° 504c.

Manuskript, u.f., Enkort Beretning om den Stormegtigste Allerdurchlauchligste Herris oc Konnings, Konning Kristian den Femtes [...] Besøgelse oc ankomst til Bergen dend 2. Julii 1685. Disligeste Hans Kongl mayest. Allernaadigste oc milde Forretninger der sammesteds samt Bortreyse fra Bergen. Bergen 6. juli 1685, NBO, BN II 4764.

Frederik 4.

Manuskript, u.f., Hans Kongl. Mayts reise Til Sit Arve Rige Norge Som Skede udi Aar 1704: Den 14. May. NBO, Ms. 4°156.

Ulrik Chr. Gyldenløwes dagbok fra Frederik 4.s Norgesreise. Manuskript, NBO – Ms. 8° 246

Christian 6.

Willemsen, Henric. Norske Reise anno 1733. Beskrivelse af Kong Christian 6. og Dronning Sophie Magdalenes rejse til Norge 12. maj – 23. september, faksimileutgave av håndskrift, Herning 1992.

Kronprins Frederik

Johan Hieronymus Kirchoff. Tagebuch der im Gefolge seiner Kgl. Hoheit des Kronprinzen von mir gemachten Reise nach Norwegen im Jahre 1788. NBO – Ms. 8° 1952.

LITTERATUR

Daae, Ludvig, 1897. «Norske kongers reise i Norge» i: Jubilæumsalbum, ved H.M. Kongs Oscar IIs Regieringsjubilæum. Kristiania.

Feldebæk, Ole, 1998. «Nærhed og adskillelse 1720-1814» i: Danmark-Norge 1380-1814. Universitetsforlaget.

Langslet, Lars Roar, 1997. Christian IV Konge av Danmark og Norge. J. W. Cappelens Forlag a.s.

Mykland, Knut, 1985. Kampen om Norge 1784-1814. Mykland, Knut, red., Norges Historie, bind 9. J. W. Cappelens Forlag a.s.

Mykland, Knut, 1988. Gjennom nødsår og krig 1648-1720. Mykland, Knut, red., Norges Historie, bind 7. J. W. Cappelens Forlag a.s.

Nagel, Anne-Hilde, 1989. «Oversikter, årstall og tabeller» i: Mykland, Knut, red., Norges Historie bind 15. J. W. Cappelens Forlag a.s.

Nielsen, Anne-Mette, 1999. Kongeferder i Norge gjennom 300 år. Norsk vegmuseum.

Nielsen, Anne-Mette, 2005. «Ferdsl og vegstell i nye former» i: Årbok XXI 2005. Romerike i barokk og rokokko 1600- og 1700-tallet. Romerike Historielag.

Pausrud, Geir, 1996. «Vegvesenets arbeidsoppgaver og organisasjon over en 350-års periode» i: Årbok for Norsk vegmuseum.

Syversen, Odd Magnar, 1979. Storfræmen i præstgard'n – 1704. Heidmork.

SPÅR AV EN GAMMAL BRO I ÄNGELHOLM



LARS MARTIN NILSSON, FÖDD 1933. CIVILINGENJÖR 1957. ANSTÄLLD VID VÄGVERKET, MALMÖ STAD, FN I VÄSTRA SAMOA OCH STÖRRE DELEN AV TIDEN VID STOCKHOLMS STAD SOM BROKONSTRUKTÖR. ÄR INTRESSE-
RAD AV ARKITEKTUR. HAR SKRIVIT OM BROARS MJUKVÄRDEN OCH ANVÄNT DET TEMAT I EN DATABAS MED BROAR I VÄRLDEN.

I en trykt rejsebeskrivelse fra 1809 fandt Lars Martin Nilsson en oplysning om, at en ung skotte, ved navn Blackwood havde bygget Ängelholm bro over Rönne å i 1806. Men i Riksrådet i Stockholm fandt han senere i anden anledning en tegning, der viste, at Ängelholmbroen fra 1806 var tegnet af en senere meget bekendt svensk arkitekt Frederik Blom i 1805. Sandsynligvis har Robert Blackwood, senere stadsingeniør i Göteborg ledet arbejdet med opførelsen af broen.

Ett samtal för mer än 200 år sedan som det beskrivits av en av deltagarna, James MacDonald, i sin bok "Travels through Denmark and part of Sweden,

during the winter and spring of the present year of 1809":

"On approaching this town, I was struck with the solidity and elegance of the bridge over the river, by which I came into the place, and asked some questions concerning it. All I could learn was, that it was lately built by a foreigner.

On getting into the inn in which I now write, I accosted a genteelly-dressed young man, whom I found in the best room, thinking him to be the landlord, and asked him how Engelholm chanced to have a bridge built with all the strength of a Scottish bridge? "No wonder," answered he in the Forfarshire dialect, and with eyes sparkling with pleasure, "for I, Blackwood, from Angusshire, in Scotland, built it; and I reckon it, without exception, the best bridge in Sweden."

För mig som "bronörd" är det förstås oemotståndligt. Bron är Engelholms bro över Rönne å som byggdes 1806 och användes till 1864.

Frågorna är många. Vem var Blackwood, talade han sanning, vad var hans förnamn, vilken var hans roll i brobygget, finns det en arbetsritning och varför var han i Sverige?

Jag fick tipset om boken av professor Roland Paxton vid Heriot Watt University i Edinburgh. Vid ett av sina besök i

Köpenhamn för att föreläsa vid Dansk Vejhistorisk Selskab åkte vi med Carl Johan Hansen till Ängelholm för att inspektera broplatsen. Vi såg ingenting av den gamla bron. Där finns nu Carl XV:s bro från 2005 (Figur 1), och mellan 1864 och 2005 fanns en annan Carl XV:s bro, liknande den nuvarande.

Jag började med att leta i Internet och på bibliotek och fann Karl Enghoff: "Ängelholm 1516-1916", utgiven 1929, Ove Torgnys artikel "Så blev bron Carl XV:s" i "Ängelholm. En hembygdsbok 1989" och Hans Wåhlin: "Scania Antiqua. Bilder från det forna Skåne", utgiven 1931. Jag hittade också en mängd andra skrifter om Ängelholm men utan texter om bron.

I Enghoffs bok finns ett kapitel rubricerat Ängelholms bro med en beskrivning av turerna kring finansiering av olika förslag till ny bro, och där är också en karta över Ängelholm med bro- och färjelägen.

Men det står inte hur bron byggdes, vilka som gjorde det och det finns ingen referenslista. Var finns de handlingar som Enghoff åberopar?

I Torgnys artikel citeras James MacDonald och där är två teckningar av bron. Inget mer om 1806 års bro. Den ena teckningen visas här i Figur 2. Den finns också i Scania Antiqua och andra böcker om Ängelholm.

Av ordföranden i Ängelholms hembygdsförening, Johan Brinck, fick



Figur 1. Broplatsen med Carl XV:s bro, öppnad 2005. Foto Forfatteren.

Figur 2. Engelholm stad av Johan August Anckarsvärd, 1783-1874. Tillhör Uppsala universitetsbibliotek.



jag reda på att handlingarna om bron troligen finns i Landsarkivet i Lund och att det i början av 1800-talet hade arbetat en grupp skottar på Engeltofta gods, 6 km norr om Ängelholm. De hade rekryterats för att utveckla ett modernt jordbruk och för att bygga en fabrik för jordbruksredskap. Under ett par år från 1807 leddes fabriken av Robert Blackwood som blev avskedad efter en dramatisk twist med ägaren.

Detta beskrivs i Åke Håkanssons artikel "Från skotsk fabrik till skånskt magasin" i Bjärebysiden 1995. Jag citerar Håkansson: "Robert Blackwood var arkitekt och född i Beunford i England år 1781. Efter tiden i Svaneholm och Engeltofta flyttar han till Göteborg. Han dör i Stockholm 1847."

Åke Håkansson växte upp på Engeltofta. Han kom att intressera sig för familjen Blackwood och han har i ett brev till mig visat släktrationerna.

I kyrkoböckerna från Ängelholms och Barkåkra (Engeltofta) församlingar hittade jag ingenting om Blackwood. Inte heller i Landsarkivet i Lund. Att jag inte hittade något behöver inte betyda att uppgifter saknades. Att läsa gamla tiders handstilar i arkiv är mycket tålmodsprövande och kräver mer tid än vad jag tyckte att jag hade.

På Internet fick jag kontakt med Steve Blackwood som släktforskade. Med hjälp av honom, Åke Håkansson och John Ashtons bok "Lives and livelihoods in Little London. The story of

the British in Gothenburg 1621-2001", utgiven 2003, har jag kommit fram till följande.

Andrew Blackwood, Robert Blackwoods far, föddes i Skottland 1750 och dog i Göteborg 1832. Han var gift med Rachel Robertson och de hade tre barn Elizabeth, Robert och Thomas? (Steve Blackwood har inte hittat Thomas). Andrew Blackwood kallades till Göteborg 1785 för att bygga en vattenledning mellan Kallebäckens källa och centrala Göteborg. Ledningen var så betydelsefull att den invigdes 1787 av kung Gustaf III. Mer om vattenledningen finns i "Vattenbyggnadskonst i Göteborg under 200 år" av Hans Bjur, utgiven 1988.

Var det Andrew Blackwood som byggde bron? Han var en erfaren byggare men han var väl knappast en "young man", 59 år gammal år 1809.

Robert Blackwood föddes 1781 i Bainsford (inte Beunford), Falkirk, i Skottland och dog i Stockholm 1847. Han var gift med Dorotea Elisabet Holmlin. Robert Blackwood hade olika chefsbefattningar i Göteborgs stad. I hans arbetsuppgifter ingick gator, hamnar och andra konstruktioner och det finns många arkiverade ritningar gjorda av honom.

Det kan vara Robert Blackwood som byggde bron, bosatt nära Ängelholm och 28 år gammal 1809. Var det också han som ritade bron och var finns i så fall ritningen?

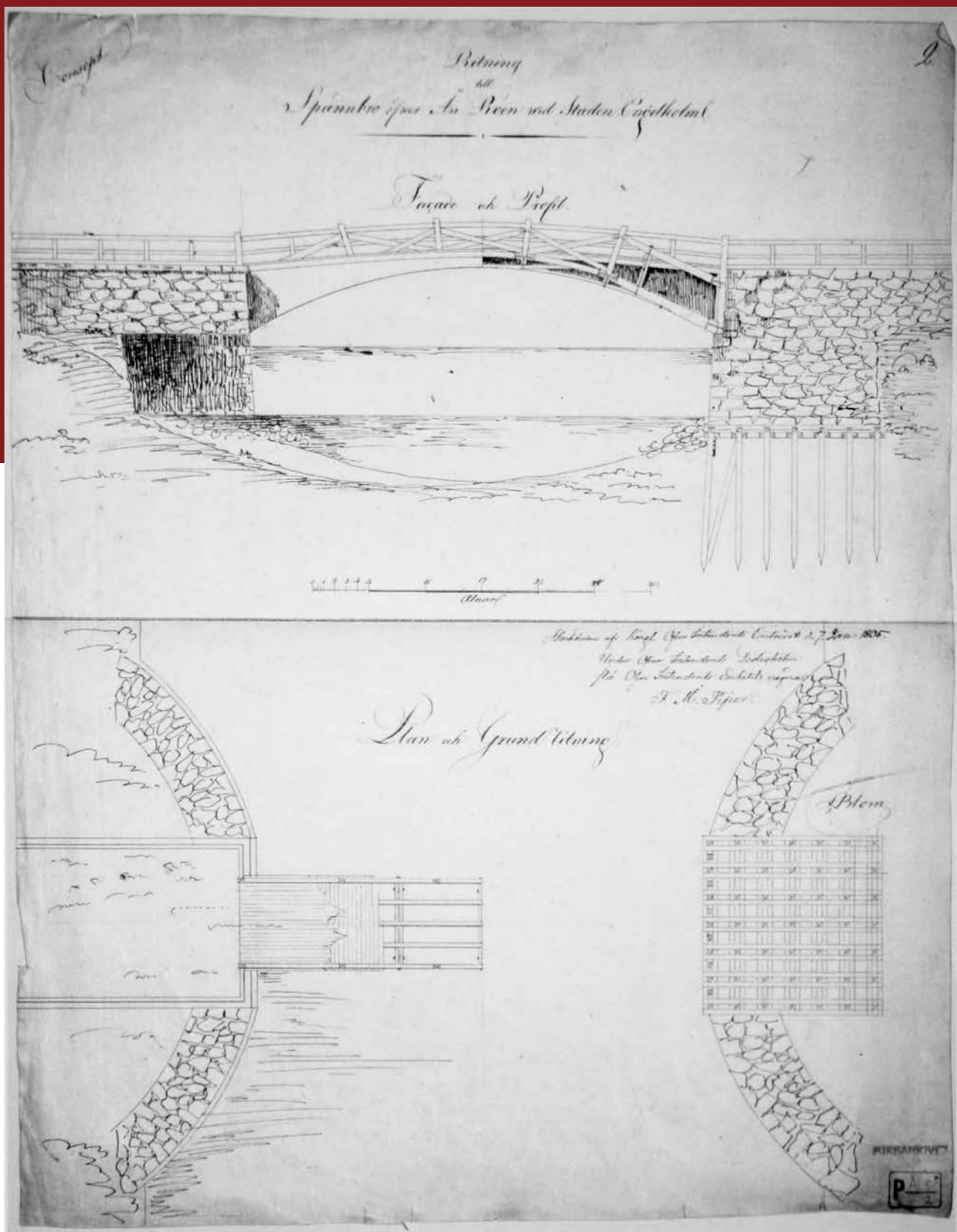
Thomas Blackwood. Andrew Blackwood efterträddes av sina söner Thomas och Robert som övervakare av vattenledningssystemet i Göteborg mellan 1803 och 1839 skriver John R. Ashton. I övrigt har jag inga uppgifter om Thomas Blackwood.

Därför kan jag inte heller spekulera om det var han som byggde bron. Men han var uppenbarligen också byggare eftersom han var engagerad i Göteborgs vattenledningar.

Jag kom aldrig till Göteborg. Åren gick, och jag hade nästan gett upp. Men i ett annat ärende till Riksarkivet i Stockholm sökte jag också på Ängelholms bro och där blev det träff. Jag hittade ett "Consept" till en ritning gjord av F. Blom (Fig. 3). Den är godkänd 1805 och den överensstämmer med Anckarsvärds teckning. Sannolikt har den använts när Ängelholms bro byggdes 1806.

F. Blom är Fredrik Blom som senare blev känd arkitekt och som har ritat många betydande byggnader i Sverige, flera av dem fortfarande existerande. Han föddes i Karlskrona 1781 och utbildades till officer inom Flottan. Med tiden blev han överste, professor och överintendent. Mer om Fredrik Blom finns att läsa i Thomas Roth: "Fredrik Blom. Karl Johans arkitekt", utgiven 2009, och på http://sv.wikipedia.org/wiki/Fredrik_Blom.

Om nu Fredrik Blom ritade bron och Robert Blackwood ledde arbetet är det märkligt att de fick det ansvaret vid så



Figur 3. Ritning till Spännbro öfver Ån Röen vid Staden Engelholm, av F. Blom. Tillhör Riksarkivet, Stockholm..

ung ålder, bägge 25 år. Även om bron kanske inte var "the best bridge in Sweden" så var den ovanlig och hade en stor fri spännvidd på 24 meter enligt skalan på ritningen.

Föreställ dig min lycka när jag hittade Bloms ritning. Utan den upptäckten hade

jag inte skrivit det här. Man behöver inte vara genial för att forska. Med intresse och genom att vara i rätt position kommer man långt. Och har man tur får man också uppleva glädjen med att hitta någonting.

Jag vet litet mera om den här historien och jag anar att Robert Blackwood var en ovanligt märklig person med ett märkligt levnadsöde. Du, kära läsare, kanske också vet någonting mera eller har synpunkter. I så fall skriv till mig på larsmartinnilsson@bahnhof.se.

VEJEN SOM ÆSTETISK OG ÅNDELIG STØRRELSE



MICHAEL HERTZ, F. 1939. CAND.MAG. 1967 I HISTORIE OG GEOGRAFI, 1968 ARKIVAR, 1997 SENIORFORSKER I RIGSARKIVET. HAR PUBLICERET STUDIER MED EMNER INDEN FOR LANDBOHISTORIE, LOKALHISTORIE OG ADMINISTRATIONS Historie. MEDLEM AF DVS' BESTYRELSE.

Om en udstilling på Nivaagaard Malerisamling i sommeren 2014 og om at se tingene i et andet perspektiv.

Det er ikke almindeligt, at bidragene til VEJHISTORIE anskuer deres emne i symbolsk eller metafysisk sammenhæng. Vi plejer at beskæftige os med konkrete temaer som trafikafvikling i ældre og nyere tid, vejspor i terrænet, linjeføringer og sammenhænge mellem udviklingen af trafikmidler og vejbygningsteknik og så videre. Men nu har imidlertid den udstilling, som Nivaagaards Malerisamling her i sommeren 2014 afviklede i samarbejde med Vendsyssel Kunstmuseum, lokket redaktionen ud på dybt vand. Udstillingens titel var: Vejen – Et motiv i kunsten gennem 400 år. Og det bør måske nok give anledning til eftertanke og reaktion også fra denne kreds.

En del af læserne vil måske erindre det vejhistoriske seminar, som Selskabet arrangerede i maj 2002 på Syddansk Universitet. Her trak universitetsprofessor, professor Jørn Henrik Petersen, i sin velkomstforelæsning linjerne i seminarsets tema ud i et videre og dybere perspektiv: Vej i betydning fremgangsmåde, – Vej som sinbillede på menneskets vandring gennem tilværelsen, Vejen sandheden og livet. Vi fik med andre ord stillet seminarsets syssel med vejhistorie i civilisatorisk sammenhæng på et mere ophøjet og overordnet plan. En sådan perspektivering vil altid være berigende og ansporende for nogle, om end den også kan volde andre ærgrelse og give dem anledning til afstandtagen. Udstillingen på Nivaagaard havde tydeligvis et sigte, der peger i samme retning.

Vejen anskues nemlig ikke blot som et konkret element i kulturlandskabet, – som spor af menneskers færden gennem hundreder af år. Vejen – og gaden – bliver ifølge kunstkritikeren, dr. phil. Henrik Wivel, et gennemgående motiv i dansk romantisk, naturalistisk og impressionistisk malerkunst (det vil sige fra år 1800 og frem). Tillige kan vejen få en formel kvalitet i opbygningen af maleriet; den bliver en linje, der fører ind i billedet eller krydser det diagonalt, og som kan opfattes allegorisk som en symbolsk rejse ind i livet med alle dets muligheder for fortabelse, frigørelse eller forløsning.¹

Det er denne udfoldelse af vejmotivet som kontinuerlig proces i dansk landskabsmaleri i de sidste 200 år – fra C.W. Eckersberg og frem, – der er udstillingens egentlige genstand. I forhold hertil får topografien eller historisk akkurate selvsagt mindre vægt. Udstillingen rummer nogle få nederlandske malerier fra 1600-tallet, og et enkelt af Jens Juel fra slutningen af 1700-tallet, – en kronologisk optakt, der skal forsvare det påberåbte tidsspand på 400 år; men hovedparten af de udstillede malerier og fotos er danske og altså hentet fra en senere periode.

En udstilling med dette sigte men bestående af blot 60 katalognumre, vil selvfølgelig højst kunne anslå dens bærende motiv, – aldrig fuldt ud dække alle dets aspekter gennem de 400 år. Det er blevet en samling udvalgte stikprøver til illustration af udstillingens grundide, og sikkert har adskillige besøgende kunnet sende tanker til andre kunstværker med vejmotiver, som de ikke så repræsenteret på Nivaagaard. Til gengæld giver udstillingens smukke katalog forfattet af Henrik Wivel og med introduktion af museumsdirektør for Nivaagaard Malerisamling Birgitte von Folsach en nyttig og tankevækkende (men også noget ordrig) indføring i deres projekt.

Udvalget skal ikke kritiseres. Men det giver undertegnede anledning til at bemærke et fravær af færdsel på et flertal af de udstillede billeder. – Jo, der er da flere gadebilleder med personer, men



Kirsten Klein – Himmelvejen på Mors (1988). Foto Carl Johan Hansen.

Den tomme vej mod forsvindingspunktet

Allan Otte: Salme uden tro (2012). Foto Carl Johan Hansen.





Måske en hulvej, måske en fægyde?
Thorvald Niss – En markvej i Vendsyssel (1876). Foto Carl Johan Hansen.

Vej gennem landskab

I sin videreførelse af traditionen fra dansk maleris guldalder har Maja Lisa Engelhardt i årene før og efter årtusindskiftet malt flere billeder med samme titel – Vej gennem landskab (2000). Foto Carl Johan Hansen.



de bruger gaden til samvær i det offentlige rum; de er ikke trafikanter i bevægelse. – Og jo, man ser nok en enkelt hestevogn på et de tidlige nederlandske stykker (Jan van Goyen, 1638), et jagtselskab til hests på et andet (Salomon van Ruysdael, 1648) og et par ryttere på Marstrands billede af Don Quixote og Sancho Pansa ved en skillevej (u.å.), vi får en vandrende dreng set fra ryggen malt af L.A. Ring (1904) og Aksel P. Jensens to malkepiger trædende hen mod beskueren ad en pløret markvej (1936). Men de er i fåtal, og køretøjer er næsten demonstrativt fraværende, når man ser bort fra Søren Benckes papmodel i fuld størrelse af en varevogn (King of the Road, 2009), en tom, tågeindhyllt Sporvogn på et billede af Ulrik Møller (1995) og en efterladt campingvogn foran et transformatorårn på Poul Ancher Bechs foruroligende 'Den sidste sommer' (1987), der trods billedets distinkte udtryk synes at befinde sig på randen til virkelighedens opløsning.

Man forlader Nivaagaard med det indtryk, at den tomme vej, den ubrugte vej, – vejen alene i samspil med det omliggende landskab, – var udstillingens almene og bærende motiv. Afbildet uden færdsel og uden færdende får vejen således en egeneksistens, hvor der – med Henrik Wivels ord: – "sker ... en forvandling fra det fysisk nærværende til det metafysisk fraværende,"² – og hvor ... "Kunstnerens billeder af naturen ... bygges op omkring vejen som komposi-

torisk grundprincip. Hvor vejen angiver en retning. ... som tillader beskuerens blik at fortabe sig det fjerne, lige dér i forsvindingspunktet, hvor erkendelsen af naturens sandhed og mulige skønhed krystalliseres."

Hm! – At søge erkendelse af naturens mulige skønhed i forsvindingspunkter? – Det er vist ikke lige den oplevelse dagens trafikanter almindeligvis får, når de enten som pendlere, på arbejde eller på ferie befinder sig i strømmen af medtrafikanter – som små blodlegemer i samfundets store netværk af trafikårer; – og det er næppe heller dette sigtepunkt, som vore vej-, sti- og banemænd havde for øje når de i anlægsfasen lod linjeføringerne række ud og fortabe sig i horisonten?

'Alle kender vejen, men ingen kender landet' – er Johannes V. Jensen citeret for at have ytret. For brugeren er vejen opmærksomhedssamlende så længe færden står på, mens landskabet uden om den bliver noget anonymt og uvedkommende. Egentlig oplevelse af landskabet får man først mulighed for, når man gør holdt, og da kun lige dér hvor man har gjort ophold. Vejen, – det er afstanden mellem mig og rejsemålet, – hindringen, der må overvindes og må lægges bag mig, inden jeg kan nå frem. Men vejen er også udtryk for trafikens rytme og samfundslivets pulsslag; vejen er billede på den åbne, lokkende mulighed, – på bevægelse og på tilværelsens dynamik, – den vidner om kontakten

til andre mennesker og kort sagt – om vores stadige og daglige søgen sammen i et samfund.

Den aktive færden ad vejen rummer et dynamisk aspekt, giver adgang til forandring og til det, man kalder udvikling. Opholdet i et landskab giver lejlighed til hvile og eftertanke og også til fordybelse i det sted og i det nu, som man er nået frem til i sin tilværelse. Men selv i opholdets statiske ro gemmer sig muligheder for udvikling, men da bliver det udvikling af en anden, – inderligere, – art end den man finder i sin illsomme færden ude på vejen.

Efter min mening har udstillingen valgt at anskue emnet 'vejen' fra denne, statiske, indfaldsvinkel med de beskæringer og afgrænsninger, som heraf følger; og udfaldet er slet ikke blevet ringe. Der er harmoni i samspillet af de udstillede malerier og fotos. Der er ikke kun ét billede men mange billeder af 'vejen'; der er ikke bare én men mange måder, man kan opfatte omverdenen på. Udstillingens fortjeneste bliver den, at den giver beskueren anledning til at åbne nye aspekter ved betragtningen af så hverdagsagtige brugsting som vej og gade.

1 Vejen – Et motiv i kunsten gennem 400 år (Udstillingskatalog), 2014, s. 84 f.
2 Samme s. 39.



*Campingvogn efterladt på bar landevej.
Poul Bech – Den sidste sommer
(1987). Foto Joybelle Hansen.*

De efterladte køretøjs gåde

*Stående tom i tågedisen antager sporvognen en næsten mystisk skikkelse.
Ulrik Møller – Sporvogn (1985). Foto Carl Johan Hansen.*



Dansk Vejhistorisk Selskab blev stiftet i 1982 med det formål at fremme interessen for den historiske udvikling af Danmarks veje og deres brug ud fra samfundsmæssige og tekniske synspunkter.

DVSs formål søges realiseret ved

- at samle og aktivere interesserede ved hjælp af arrangementer som foredrag, diskussioner, ekskursioner mv.
- at formulere og bidrage til løsning af vejhistoriske opgaver såvel lokalt som landsdækkende
- at samarbejde vedrørende vejhistoriske forhold med museer, institutioner og andre.

Som medlemmer kan optages enkeltpersoner, foreninger, firmaer, institutioner og andre sammenslutninger, der ønsker at støtte Selskabets formål.

Yderligere oplysninger om Dansk Vejhistorisk Selskab hos Selskabets sekretær Ulrik Blindum, på nedenstående adresse, telefon eller e-mail.



Dansk Vejhistorisk Selskab
c/o Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Postgiro 169-1791
T 7244 3333
E dvs@vd.dk
www.vejhistorie.dk

Udgivelsen er støttet af

COWI

