

Kandidat: Torild Gjesvik
Tittel: *The Road in Art: Three Cases from Nineteenth-Century Norway*
Sted: Det humanistiske fakultet, Universitetet i Oslo
Disputas: 16. januar 2015

Torild Gjesvik
torild.gjesvik@online.no

Veier er et lite studert motiv i så vel norsk som internasjonal kunsthistorie. Man kan spørre seg hvorfor, for begynner man først å se etter veier i landskapskunsten, synes de å være bortimot allestedsnærværende. Kanskje er det delvis fordi de har blitt oppfattet som en så selvfølgelig del av landskapsgenren at de er blitt oversett, eller i alle fall ikke tillagt særlig betydning? Mitt doktorgradsprosjekt startet med en nysgjerrighet på veien som motiv i kunsten, og mer spesifikt på veien som motiv i norsk kunst på 1800-tallet: Hvor viktig er egentlig dette motivet? Hvilke sammenhenger finnes det eventuelt med veibyggingen som fant sted i samme periode? Og hvilken betydning har veier hatt for kunstnerne og for oppfatninger av landskapet mer generelt?

Avhandlingen er blitt skrevet som en del av forskningsprosjektet 'Routes, Roads and Landscapes: Aesthetic Practices *en route*, 1750–2015'. Prosjektet var støttet av Norges forskningsråds KULVER-program, og var et tverrfaglig og tverrinstitusjonelt prosjekt, ledet av professor Mari Hvattum ved Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo. Hovedformålet med prosjektet var å studere hvilken betydning veiutbygging og tilrettelegging av reiseruter har hatt for forståelsen av landskapet og særlig for fremveksten av et estetiserende syn på landskapet.

For mitt prosjekt pekte 1800-tallet seg ut som en spesielt interessant periode å

undersøke nærmere, siden både landskapskunsten og kunsten å bygge veier var i sterk vekst i denne perioden. Samtidig med at norske kunstnere fattet interesse for det norske landskapet, gjennomgikk det store forandringer som følge av veiutbygging. Det er et fascinerende paradoks at kunstnerens 'oppdagelse' av den ville naturen forutsatte menneskeskapte inngrep i form av veier. Veier har hatt betydning for kunstnerne på flere måter: Ikke bare har de hatt en helt avgjørende praktisk funksjon ved å gjøre landskapet tilgjengelig, veier har også spilt en viktig rolle som ståsteder landskapet ble sett og erfart fra. De har fungert som det den irske landskaphistorikeren Finola O'Kane kaller 'aesthetic facilitators' – 'estetiske tilretteleggere'. I tillegg fattet altså mange kunstnere interesse for veien som motiv. Alle disse tre aspektene blir belyst i avhandlingen.

I språket finnes utallige veimetaforer, men veien som metafor og symbol valgte jeg å styre utenom i dette prosjektet. I stedet ønsket jeg å ta utgangspunkt i bilder av spesifikke, navngitte veier. Prosjektet studerer imidlertid ikke bare en bestemt motivkrets, men utforsker de gjensidige relasjonene mellom bilder av veier, veier som ble bygget i perioden, og landskap. For å kunne undersøke denne triaden (bilder – veier – landskap), valgte jeg tre case-studier, og i hver av disse kobles en bestemt vei eller bro med et begrenset utvalg bilder.

I første case tar jeg utgangspunkt i danske Carl Frederik Vogts maleri av den stupbratte Krokkleiva med utsikt over Ringerike, malt tidlig på 1800-tallet for godseier og generalveiintendant Peder Anker på Bogstad. Den andre case-studien fokuserer på to litografier av Sarpsfossen fra Christian Tønsbergs plansjeverk *Norge fremstillet i Tegninger*. De fremstiller Sarpsfossen før og etter at den første broen over fossen ble bygget i 1854. Tredje case under-

søker et utvalg av fotopioneren Knud Knudsens fotografier av den nye slyngveien ned Stalheimskleiva, tatt i løpet av siste halvdel av 1800-tallet. De tre case-studiene representerer ulike tidsutsnitt, ulike billedmedier (maleri, litografi, fotografi), og ulike typer vei- og broteknologi (rett vei, slyngvei, hengebro), og slik sett reflekterer de viktige endringer og nyvinninger på både billed- og veifeltet. De forteller også en historie om endringer i produksjons- og formidlingsforhold på kunst- og billedmediefeltet.

Som kunsthistoriker ønsket jeg å situere prosjektet mitt tydelig i en kunsthistorisk fagtradisjon, og i så måte har mine viktigste inspirasjonskilder vært den britiske kunsthistorikeren Michael Baxandall (1933–2008) og den såkalte Bergenskolen i estetikk (med kunsthistorikerne Gunnar Danbolt og Dag Sveen og filosofene Kjell S. Johannesen og Tore Nordensham i spissen). Både Baxandall og Bergenskolen representerer en type kunsthistorie som ser kunsten i en bred samfunnsmessig og kulturell kontekst, og som samtidig er opptatt av å etablere spesifikke koblinger mellom kunst og samfunn. I sin forskning legger de avgjørende vekt på praksis-begrepet.

For å utforske sammenhengene mellom bilder, veier og landskap la jeg nettopp vekt på å studere noen av de praksisene de var en del av. Jeg undersøkte praksiser knyttet til representasjon og billedskapning, 1800-tallets vei- og brobyggingspraksiser, og praksiser knyttet til ulike typer bruk av bilder, veier og landskap. For å undersøke slike praksiser, var det nødvendig å bevege seg ut over kunsthistoriefaget, og jeg har i prosjektet hentet inspirasjon og kunnskap fra blant annet kulturgeografi, landskaphistorie, vei-historie, estetisk teori og kulturhistorie.

En vei med utsikt: Carl Frederik Vogts *Krokkleiva*

Krokkleiva pekte seg raskt ut som en vei det var verdt å se nærmere på. Veien regnes gjerne som Norges første turistvei, og bilder av Krokkleiva er tallrike: fra danske Erik Pauelsens malerier fra sent 1700-tall, til malerier, trykk og utallige fotografier fra 1800-tallet. På begynnelsen av 1800-tallet ble det bygget ny vei ned Krokkleiva, og Carl Frederik Vogts maleri, malt omtrent ti år etter at veien stod ferdig, er et av de første bildene av denne nye veien. At bildet ble malt på oppdrag for Peder Anker (1749–1824), som fikk veien bygget, og som i tillegg kontrollerte store eiendommer i området, gjorde dette til en spesielt velegnet case.

Vogts *Krokkleiva* inngår i en serie bilder som ble malt spesielt til Ankers spisestue, og serien henger fremdeles intakt på Bogstad Gård. De fleste bildene fremstiller Ankers eiendommer og virksomheter: Vækerø (Ankers utskipningshavn for trelast), Bærums Verk, jakthuset på Stubdal, og svigersønnen Herman Wedel Jarlsbergs eiendom Jarlsberg hovedgård. Innledningsvis analyserer jeg Krokkleiva-bildet og serien som helhet i lys av godsprospekt-genren ('estate portraiture'). Særlig vektlegges bildenes representative funksjon, og hvilken rolle veier og landskap spiller i serien som helhet. I den videre analysen trekkes bildene inn i en mer omfattende undersøkelse og diskusjon av Ankers praksis som veidesigner/-bygger og Ankerfamiliens bruk av veier og landskap i områdene rundt Bogstad og Krokkleiva.

Bildene reflekterer Ankers ulike interesser og aktiviteter i området, og analysen viser hvordan Anker og hans familie forholdt seg til veier og landskap i ulike medier og manifestasjoner: fra de malte landskapene og veiene i spisestuen, via de slyngete stiene i Ankers engelske hage på



1) Carl Frederik Vogt, *Krokkleiva*, ca. 1812-1817. Bogstad Gård, Oslo. (Foto: Arthur Sand.)

Bogstad, til de snorrette, private veiene Anker fikk bygget. Veier som både knyttet sammen de ulike delene av hans eiendommer og forretningsimperium, og som forbandt Ankers eiendommer med områdene rundt.

Bildet av Krokkleiva skiller seg fra de andre ved at det ikke direkte fremstiller en av Ankers eiendommer. I stedet peker det mot Ankers virke som generalveiintendant, med øverste ansvar for veier i datidens Akershus amt. Ankers nyanlagte vei ned Krokkleiva – bygget i bortimot rett linje i henhold til det såkalte franske prinsipp – var en del av det omfattende arbeidet med å gjøre hovedveien mellom Christiania og Bergen kjørbær. Samtidig befant veien seg innenfor Ankers private innflytelsesfære, og Anker-familien brukte den og det omkringliggende landskapet både i forretningsøyemed og til private utflukter. Utvalgte gjester fikk anledning til å beundre både veien Anker hadde bygget, og den storslåtte utsikten fra veien, en utsikt som for øvrig også pekte mot Ankers skogeiendommer i området.

I norsk sammenheng er Krokkleiva et tidlig eksempel på etableringen av et sted hvorfra landskapet ble erfart estetisk. Vogts bilde vitner om det, det gjør også Anker-familiens utflukter og gjestenes beskrivelser av disse. Krokkleiva er også et glimrende eksempel på den tette forbindelsen mellom vei og landskap: Både i Vogts bilde og i beskrivelser av Krokkleiva er det ensemblet vei og landskap som skildres. Det er fra veien at den storslåtte utsikten erfares, og selve den stupbratte veien spiller også en vesentlig rolle i denne erfaringen.

Likevel peker ikke Vogts bilde kun mot etableringen av et estetisk blikk på landska-

pet. Ved å undersøke Krokkleiva-bildet sammen med de andre bildene i spisestuen på Bogstad, og sammen med Ankers praksis som privat og offentlig veibygger og hans øvrige virksomhet i området, belyses fremfor alt de tette forbindelsene mellom ulike interesser i landskapet.

Broen over Sarpsfossen

De to litografiene av Sarpsfossen, som er utgangspunkt for den andre case-studien, ble trykket i henholdsvis første og annen utgave av Christian Tønsbergs *Norge fremstillet i Tegninger* – en såkalt 'voyage pittoresque' – som viser utvalgte steder og landskap i Norge. Det første trykket, fra 1848-utgaven, er basert på et maleri av kunstneren Joachim Frich og viser Sarpsfossen i all sin velde. I annen utgave fra 1855 er Frichs bilde erstattet med et litografi av den flunkende nye broen over Sarpsfossen, basert på en tegning av offiseren, veiingeniøren og kunstneren Bernt Lund.

I dette kapitlet undersøker jeg i første omgang hvilke syn på natur og teknologi som kommer til uttrykk i de to trykkene og de ledsagende tekstene, skrevet av Peter Christen Asbjørnsen. Begrepet om 'det sublime' spiller en viktig rolle i denne sammenlignende analysen. Jeg forsøker å ringe inn hvordan det sublime forstås og fremstilles i en norsk 1800-talls kontekst, og viser hvordan forestillinger om det sublime ikke bare aktiveres i forhold til fossen ('det naturlig sublime'), men også – i en viss utstrekning – i forhold til broen ('det teknologisk sublime') og selve brokonstruksjonsprosessen ('det sublime som prosess').

For få frem det spesifikke ved min norske empiri, sammenligner jeg fremstillinger av Sarpsfossen og Sarpsbroen med bilder av Niagarafossen og av John A. Roeblings bro over Niagaraelven fra 1855.



2) *Parti af Sarpsfossen (litografi etter tegning av Bernt Lund), fra Christian Tønsberg, Norge fremstillet i Tegninger, 1855. (Reprodusert fra Digitalarkivet.)*

Karakteristisk for det norske materialet er at menneskets arbeid og virksomhet er vesentlig allerede i bilder fra 1700-tallet. Tømmer, sagbruk, møller og tømmerfløtere er elementer som går igjen i de tidlige bildene og som reflekterer stedets betydning i norsk industrihistorie. Videre diskuterer jeg hvordan arbeid fremstilles både i litografiene og i Asbjørnsens tekster. Asbjørnsen uttrykker en fascinerende ambivalens til menneskets tilstedeværelse ved fossen: På den ene side beklager han seg over sagbrukene og møllene som berøver fossen «de maleriske omgivelser, og den gruvækkende Tiltrækningskraft det Vilde have i Naturens Eensomhed». Broen – på den annen side – hyller han som «hiint Kæmpeverk, der maa regnes blant en af Landets Prydelser», og som dertil gjør det mulig å betrakte fossen fra et nytt ståsted. For Asbjørnsen representerer broen altså noe nytt og beundringsverdig i menneskets forhold til fossen.

Temaet arbeid videreføres i en undersøkelse av selve broen og hvordan den ble konstruert og bygget. Da Sarpsbroen stod ferdig i 1854, var den en av de første kjedehengebroene i Norge, og med et hoved-

spenn på drøyt 53 meter var den også den lengste til da. Den ble bygget som ledd i oppgraderingen av hovedveien mellom Norge og Sverige og ble konstruert av Christian Wilhelm Bergh (senere Norges første veidirektør). Broen ble hyllet som et mesterverk og en ingeniørbragd. Den skapte én kontinuerlig vei, og fossen kunne for første gang forseres uten avbrudd og risiko. Jeg drøfter både Berghs valg av broteknologi og -design, praktiske og estetiske aspekter ved å gi broen den spektakulære plasseringen rett over fossen, og brobyggernes kamp med naturkreftene. Avslutningsvis trekker jeg inn A.O. Vinjes avisreportasje fra åpningen av broen, som blant annet skildrer publikums frykt for at broen skulle bryte sammen og – i kontrast – ingeniørens triumfferd over broen.

En av de viktigste innsiktene som vinnes i denne case-studien er at fascinasjonen for vill natur ikke stod i motsetning til fascinasjonen for ny teknologi i form av ny infrastruktur. På dette punktet ser oppfatningene på 1800-tallets Norge ut til å skille seg vesentlig fra en utbredt holdning i dag hvor veier og broer gjerne betraktes som uvelkomne inngrep i naturen. Studien bidrar også til å synliggjøre kontaktflater mellom kunstnere og ingeniører i 1800-tallets Norge. I Bernt Lund møtes veiingeniøren og kunstneren i én og samme person. Lund studerte blant annet ved kunstakademiet i Düsseldorf, som utdannet de fleste norske nasjonalromantiske kunstnerne. Lunds bilde av Sarpsbroen bryter tydelig med den nasjonalromantiske kanon, og studien bidrar til å nyansere synet på denne perioden i norsk kunst.

Knud Knudsens fotografier av Stalheimskleiva

Knud Knudsen (1832–1915) spilte en avgjørende rolle i etableringen av land-

skapsfotografi som egen genre i Norge. I Knudsens landskapsbilder spiller veier en fremtredende, men så langt lite undersøkt rolle. Stalheimskleiva var en av veiene Knudsen fotograferte hyppigst, og han kom tilbake til den flere ganger i perioden 1865–1900. Med sine fjorten hårnålsvinger var Stalheimskleiva en av de første slyngveiene som ble bygget i Norge. Den stod ferdig i 1849, og Asbjørnsen omtalte veien som et av de «sande Kjæmpeværker af norsk Veibygningkunst».

I denne siste case-studien fokuserte jeg ikke direkte på vei- eller brobyggingspraksis, men valgte i stedet å utforske samspillet mellom Knudsens bruk av veien og hans fotografiske praksis. Å være på veien var en praktisk nødvendighet for Knudsen; i sin søken etter landskapsmotiver reiste han Norge på kryss og tvers. Men veien var også et viktig motiv og en plattform som Knudsen så og erfarte landskapet fra. Måten Knudsen nummererte sine fotografier på gjør det mulig å følge hans bevegelser i felten i stor grad og fastslå hvilken rekkefølge han tok bildene i. Med dette som utgangspunkt undersøkte jeg systematisk hvordan Knudsen nærmet seg Stalheimskleiva første gang han fotograferte veien og området (1865–1870).

Mens tidligere bilder av Stalheim – for eksempel J.C. Dahls berømte maleri – fanget inn den berømte utsikten over Nærødalen, begynte Knudsen i motsatt ende. I fotografiene fra den første turen, kan vi følge ham gjennom Nærødalen, og deretter opp selve Stalheimskleiva. Ved å betrakte fotografiene fra denne turen som en serie, snarere enn enkeltbilder, viser min analyse at Knudsen utforsket en rekke forskjellige synspunkter på og aspekter ved veien og landskapet, mens han beveget seg gjennom det. Mange av disse bildene bryter klart med de romantiske billedkonvensjonene. I flere bilder vender han for eksempel

ryggen mot utsikten, eller han vender kameraet nedover og mot selve veibanen.

Knudsen var, slik jeg ser det, opptatt av å fotografere det moderne landskapet slik det ble formet i hans egen tid, før veier ble en selvfølge. Han hadde også et spesielt blikk for forholdet mellom landskapets menneskeskapte og naturlige elementer, og i analysen trekker jeg inn senere bilder av Stalheimskleiva for å vise hvordan Knudsen stadig vender tilbake til forholdet mellom veien og elven. Mens veier bygget etter det franske prinsipp skar i mest mulig rette linjer gjennom terrenget, forholdt de nye slyngveiene seg på en helt annen måte til landskapet, og i Knudsens bilder inngår veien og elven i et subtilt samspill, snarere enn at de fremstår som motsetninger.

Inspirert av blant annet den amerikanske arkitektur- og landskapshistorikeren Vittoria Di Palmas analyse av det pittoreske og av Mari Hvattums studie av Yngvar Nielsens reisehåndbøker, argumenterer jeg for at Knudsens bilder fra Stalheimskleiva også med fordel kan forstås i lys av pittoresk estetikk, med røtter tilbake til veier og bevegelsesmønstre i engelske hager. Di Palma gir det nå aktuelle temaet mobilitet en historisk forankring og hevder at William Gilpin formulerte «an aesthetic of a mobile eye on a winding route» – en karakteristikk som også treffer Knudsens fotografiske praksis og hans fotografier av Stalheimskleiva.

Knudsens landskapsfotografier ble i stor grad produsert for det voksende turistmarkedet. Avslutningsvis tar jeg opp spørsmålet om hvorvidt Knudsens potensielle kjøpere delte hans fascinasjon for veier. Var Knudsens veibilder salgbare? Det finnes lite kunnskap om hvilke fotografier Knudsen faktisk solgte, men kulturhistoriker Bjarne Rogan har vist at 1800-tallets turister i Norge ikke bare var opptatt av landskapet, men også av den særegne kjøreopplevelsen



som karjolkjøring på norske veier bød på. Dette taler for at Knudsens veibilder kan ha hatt spesiell appell til i alle fall deler av hans kundekrets, selv om mange av dem bryter med de typiske romantiske billedkonvensjonene og snarere tilbyr 'nærsynte' blikk på veiens materialitet.

Konklusjoner

I avhandlingen løftes veier frem som et betydningsfullt motiv som fortjener å bli studert nærmere, og triaden bilder – veier – landskap belyses i ulike konstellasjoner. I konklusjonen diskuterer jeg tre hovedtemaer som på ulike måter berører alle de tre case-studiene. Det første temaet gjelder

3) *Knud Knudsen, Stalheimskleiva i Sogn, 1865–1870. Billedsamlingen, Universitetet i Bergen.*

forholdet mellom landskapsrepresentasjoner (her: bilder) og landskapspraksiser. Blant annet i faget kulturgeografi har det vært en tendens til å betrakte disse som motsetninger. Mine undersøkelser viser det fruktbare ved å studere representasjoner og praksiser sammen. Det andre temaet gjelder estetiseringen av landskapet. Her viser mine funn at det i Norge på 1800-tallet eksisterte en fascinasjon for både den ville naturen og for de nye veiene og broene som ble bygget. Videre viser de at disse hold-

ningene eksisterte samtidig innenfor miljøer som omfattet ulike yrkesgrupper, som kunstnere og ingeniører, og at de ikke nødvendigvis fulgte profesjonelle skillelinjer. Det tredje temaet handler om mobilitet og bevegelse, et høyst aktuelt tema som gis en historisk forankring i mine tre studier. Til sist berører jeg spørsmål om det nasjonale landskapet, og kommer inn på avhandlingens bidrag til å nyansere og utvide tidligere versjoner av landskapskunstens historie i Norge.