



Kig ind i (og ud af) den gamle del af alleen

Et ønske om fredning af agerlandskaber langs en fornem landart fra anden halvdel af 1700-tallet, den ca 7 km lange Ledreborg alle sv for Roskilde, var delvist i konflikt med rekreative og biologiske interesser. Derfor så jeg lidt nærmere på landskabet, og fandt noget, jeg ikke anede: På en vis måde er fredningen også på kant med den kulturhistoriske baggrund.

Det vil jeg gerne dele med Lommens læsere.

Den berømte og geniale arkitekt, Lauritz de Thurah planlagde alleen, som fører fra den flade "hedelandsslette" syd for Roskilde over en stor bred ådal, op til, og lidt forbi det storslåede Ledreborg slot med dets smukke og interessante park med peripatetisk akademi (men det er en anden del af historien).

En tredje del af historien kunne være de Thurahs oevre i oevrigt, som omfatter mange fine projekter på Sjælland. Her blot nogle ganske få: Palæet i Roskilde; Sidefløje og pavilloner på Ledreborg + forgården, samt udsmykning af parken; Eremitageslottet i Jægersborg Dyrehave (se NB 21 s 30 + bagsiden).

1700-tallets lange lige alleer var statussymboler, og midler til at strukturere landskabsoplevelsen med beregnede betydningsbærende effekter for mennesker, der bevægede sig i det. Betydningerne knyttede sig især til (virkelige eller postulerede) sociale og magtdemonstrative (inklusive intellektuel magt) egenskaber ved alleernes bagmænd, godsejerne. (xx se evt også anmeldelsen af "Omse sidor om vägen" s xx).

Når man i dag kommer østfra ad alleen, forvirres

og fragmenteres oplevelsen en del. Det skyldes ikke at alletræerne er udskiftet i 1970-erne, men især bilismen, som både har ændret vejens og dens omgivers direkte fremtoning, og som også gennem auditiv, visuel og konceptuel støj påvirker den rejsendes oplevelsesmodus.

Stærkest nok i en bil, da selve hastigheden er en helt anden end den, alleen er tænkt og skabt til. Man når ikke (eller kun løseligt) at opfatte de mere eller mindre subtile variationer langs den strengt ensartede lineære alle.

Også til fods og cykels påvirkes perceptionen stærkt; ikke kun af de kraftige lyde og synet af hurtigt kulørt metal, men også af den konstante *arousal*, kroppen stedes i: Instinktivt, bevidst eller ej, øges stresshormonerne af de elementære faresignaler, som de høje lyde og hastigheder rent biologisk udgør. Opmærksomheden trækkes til andre slags stimuli, end ved rolig færdsel på fredelige veje, og koncentrationen mindskes markant. Elementær biologi.

Dertil er alleens og dens omgivers udseende stærkt ændret af bilismehensyn: Skilte i skrappe kontrastfarver; fravær af vejgrøfter, tøjrede husdyr og andre detaljer - og i synsrandene nogle visuelt dominerende trafik anlæg med høje lysmaster og evig passage af skinnende biler i fart. Ikke mindst den dominerende Holbæk motorvej, som det er vigtigt for fredningen at skabe visuel kontakt fra (og desværre til, hvorved fredningen på en måde tenderer til at reducere den kulturhistoriske værdi til kulisser).

Udover trafik anlæg, har også industrilandbrug og råstofgrave forarmet landskabet langs alleen; især den østligste semiurbant rodede del uden landskabelig eller

naturlig skønhed, men med nogle meget store monokulturer næsten uden formildende omstændigheder på agrene.

Når man i 1700-tallet nærmede sig Ledreborg slot ad alleen, var tempoet, vej-inventaret og omgivelserne meget anderledes. Blandt andet stod landets former klarere, og udsigten i det træfattige, mindre bebyggede land var længere. Det er stadig tydeligt at Hedeland på Hedebo-egnen i slettebygden mellem Roskilde, Taastrup og Solrød er en flad, træløs (pga opdyrkning siden tidernes morgen) frugtbar slette ovenpå en stor, veldrænet grusformation. Idag ligger gruset synligt i de mange store grusgrave (mange af dem er omdannet til fine rekreative naturarealer).

Det østligste af Ledreborg alle løber i "Eng- og Flengemarken", som hører og hørte til Roskilde; ikke Lejre / Ledreborg. "Fleng" kommer af den forsvundne landsby "Flætinge" / "Flenge", som betød noget i retning af "Det flade områdes beboere". Efter reformationen fik arealet navnet "Lille Hede". "Store Hede" ligger østpå, inde i Hedeland. "Lille Hede" er et godt navn, da stedet er en lille vestlig udtungning af Hedelandsformationen.

De midterste ca 3,5 km vest for vandskellet løber ned ned ad en lang jævn skråning, vinkelret mod 2 åer i bunden. Herfra i lige linje noget stejlere på den anden side af ådalen videre frem til slottet. Et helt andet landskab; den østligste del af den kuperede og skovrige "risbygd", med helt andre ejerforhold og almuekultur. Vandskellet danner landskabsæstetisk grænse, og dét understreger vejforløbet subtilt og dog præcist - og utvivlsomt tydeligere i de dyretrukne køretøjers æra:

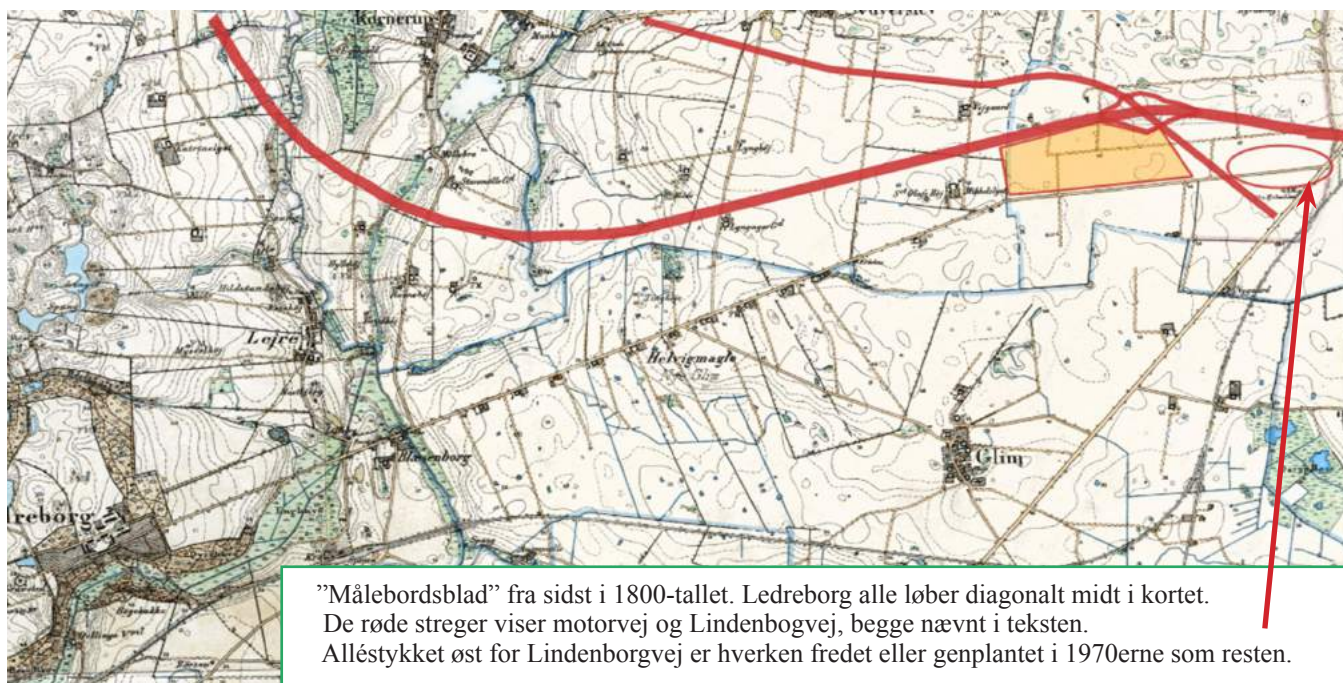
Når man nærmede sig det lille, men tydelige ca 15°s sydgående knæk, ca 1745 m fra den daværende østende, havde man længe rejst gennem hedelandsslettelandskab og områder under andre slags ejere end højadel. Udsigten var vid, men uden mange konturer (bortset fra den altid meget synlige Roskilde Domkirke), og domineret af stjerneudskiftede eller blokudskiftede markstykker med ret få træer. Det gjaldt også udsigten til højre og venstre på det sidste stykke, svagt stigende op imod den cul-de-sac,

som dannedes (og det gør den stadigvæk) af vej fornedet, alletræer til siderne og himmel foroven.

Når man i knækket drejede de ca 15° begyndte et helt nyt og anderledes landskab at åbenbare sig for øjnene af trækdyr, kusk og de fornemme passagerer. Nu krydsedes den magiske grænse til det grevelige domæne, og for ens øjne foldede herlighederne sig ud lidt efter lidt: De vildtrige skovklædte bakkekamme hinsides ådalen, det ca 5 km lange videnskabeligt magtfuldt konstruerede snorlige stykke alle (måske kunne man inden træerne voksede til endda i det fjerne ane slottet?), det bølgende landskab og de frodige enge i bunden af ådalen; Maglebro, Danmarks første moderne vejbro, oldtidshøjene og den hypermoderne smarte kamudskiftning Helvigmagle med 9 ens gårde på rad og række. Imponereeffekten var aldeles slående. Som der står i Erik Pontoppidans "Danske Atlas" 1764: "uden tvivl én af de allersmukkeste veje her til lands, "....

Det var dengang. Længe inden bilisme og andre industrielle træk rykkede ind på alleen, og helt ind i den, og dens trafikanter. Idag opleves mange ting anderledes, men alleen er stadig et flot monument; værd at opleve og passe på, så fredningen er absolut relevant. Det lille knæk med al dets betydning gør kun oplevelsen dybere og beundringen for de Thurahs genie større. Tilsyneladende udnyttede han virtuost en eksisterende markvej øst for vandskellet til diskret (men tydeligt for tidens adstadige rejsende) at markere overgangen til et grevskab af helt exceptionelt status under den mægtige højt intellektuelle Lensgreve Johan Ludvig Holstein-Ledreborg. Så fint underspillet en markering, at man i vor tids hurtige højtråbende kultur nemt misser den.

Når man forlod grevskabet på vej mod hovedstaden i øst, dannede det lille knæk igen en cul-de-sac (og gør det stadig). Efter knækket pegede (og peger) det sidste allestykke ikke mod det dengang armodige Roskilde med den altid imponerende domkirke, men mod landsbyen Vindinge. Måske var Vindinge kirke synlig i horisonten?



"Målebordsblad" fra sidst i 1800-tallet. Ledreborg alle løber diagonalt midt i kortet. De røde streger viser motorvej og Lindenbogvej, begge nævnt i teksten. Alléstykket øst for Lindenborgvej er hverken fredet eller genplantet i 1970erne som resten.

I dag spærres udsynet af en jernbanestøjvold. Sjovt nok peger ingen af alleens linjer mod Roskilde Domkirke som er meget synlig fra næsten alle positioner i byens omegn.

Grusets kulturlandskab

Anledningen til at frede industri-monokultur langs alleen, var planer om at grave grus i nogle af dem. (Fredningen skal også hindre høje flerårige afgrøder, og tilgodese andre hensyn.)

Grusgrave skæmmer synet af alleen fra motorvejen og andre veje i nærheden.

Men udgravede grusgrave med natur og rekreation er også berigelse af et fladt landskab med kedeligt og naturfattigt industrilandbrug. Hedeland oven ved Store Hede er et stort godt

eksempel på vellykket genbrug af et egnskarakteristisk moderne kulturlandskab. I modsætning til egnens mange ensformige monokulturer med miljøproblematisk dyrkning og mangel på rekreativ adgang.

Jeg forsøgte derfor at få ændret bestemmelserne, eller udtaget en matrikel i nordøst, så man kunne grave gruset væk dér, og lave rekreativt farbar natur som del af ”Den Grønne Ring” rundt om Roskilde by.

Jeg argumenterede bravt, og viste bl a billeder, som viste at grusgrave både går udmærket sammen med en alle; og kan se godt ud året rundt. Modsat marker, hvor



Ledreborg alle lidt vest for knækket



Ledreborg alle nordfra. Grusgraven i forgrunden ligger nord for motorvejen, altså et stykke nord for alleen. Alligevel giver den et vist indtryk af, hvordan en grusgrav foran alleen vil se ud. Pænere end en kedelig pløjemark.

alle spor efter den gamle blokudskiftning, eller andre 1700-tals-kulturlandskabstræk forlængst er væk. Og som det meste af året er kedelige at se på - og *meget* almindelige i dagens midtsjællandske landskab.

Jeg agiterede også for at man -grusgrav eller ej- skulle forskønne oplevelsen i alleen med en skærm mod den rædsomme akustiske og visuelle støj fra Holbækmotorvejen og Lindenbergvej.

Da jeg opdagede de Thurahs signifikante knæk, som også markerer grænsen til netop det areal, der mangler i ”Den Grønne Ring”, måtte sagen være klar. Enhver kunne se fornuften i at ændre et stykke industrilandbrug, som ikke længere ligner det landskab, de Thurah arbejdede med, til et han heller ikke kendte, men som fint repræsenterer vor tids værdifulde Hedelands-landskab. Endda et som faktisk fører de Thurahs ide up to date, ved at være så tydeligt forskelligt at man selv i motorvejshastighed kan nå at se forskel. Med plads til lidt af den biologiske mangfoldighed, vi så sørgeligt savner.

Jeg tog fejl. Det vejede tungere at ”man” har faste forestillinger om grusgrave som ”åbne sår i landskabet”, og om at vidt forskellige landskaber hænger uadskilleligt sammen via den alle, de ligger som perler på en snor langs, og skal betragtes og behandles ens, selv om deres natur, historie og æstetik er vidt forskellig. Man frygtede at fredningsmyndighederne ikke kunne dele de Thurahs analyse, men ville afvise hele fredningen, hvis ikke alt langs alleen var med. Formentlig stemmer det. Også Fredningsnævnet har vel, ligesom flertallet af os postmoderne, et bilistisk landskabssyn, hvor nuancer og autenticitet i ”langsomt-opfattede” forskelle udviskes, og viger for forbiflimrende kulisselige helhedsindtryk i baggrunden. Et syn på rekreation, hvor udsigten fra en motorvej vejer tungere end relativ fred og ro, hvis man færdes uden karosseri i selve det kulturhistoriske monument / halvt tømte kulisse for nu at skrive det lidt polemisk, men relevant fra en cykelsadels perspektiv.

Et postmoderne syn på kulturarven.

Bog anmeldelse:

Patrik Olsson: Ömse sidor om vägen. Alléen och landskapet i Skåne 1700-1900, Skogs- och lantbrukshistoriska meddelanden 59, Kungliga Skogs- och Lantbruksakademien 2012, 350 SEK

Bo Fritzboer SAXO-Institutet Københavns Universitet

Kulturgeografen Patrik Olsson havde i en årrække som forvalter arbejdet med registrering og beskyttelse af skånske alleer, inden han i 2004 gennem en ph.d.-uddannelse fik mulighed for at fordybe sig i emnet, og den foreliggende bog fra 2012 er det materielle resultat af denne uddannelse. Det er afhandlingens erklærede mål at "beskriva, analysera och diskutera alléens historiska geografi i Skåne under perioden 1700-1900, företrädesvis 1750-1850", og denne målsætning opfyldes godt. Forfatteren har et skarpt blik for de ganske forskelligartede funktioner, som alléer kunne have: at indsætte landskabet, bevægelsen i det og betragtningen af det i særlige æstetiske eller ideologiske rammer, at øge færdselssikkerheden på nattemørke skånske veje ved at øge disses synlighed, eller simpelthen at supplere aftagendes skoves sparsomme træressourcer ved tilbagevendende stynning/hamling af vejsidernes træer. Og med udgangspunkt i denne funktionelle pluralisme lykkes det Olsson at give detaljerede skildringer af geografiske, sociale og kronologiske variationer i sydsvenske allé-traditioner. Han skelner således i sine analyser klogt mellem alléernes anvendelse i godslandskaber, i købstæderne og i landsbyerne.

Forfatteren når som sine overordnede konklusioner frem til, at alléer kun undtagelsesvis og over kortere strækninger kan ses at være anlagt før ca. 1700, og at de i det hele taget kun fandtes sparsomt indtil midten af 1700-årene, især i forbindelse med godser og købstæder. Men når anlægget af alléer greb om sig fra omtrent dette tidspunkt, tilskrives det en dobbelthed af æstetiske og praktiske funktioner. Der var mangel på træ, men samtidig tillagdes netop det tugtede, domesticerede landskab æstetiske kvaliteter som fremmede anvendelsen af stynede piletræer i forbindelse med vejanlæg. I godskulturen, hvor nøje koreograferede ankomsttableauer fulde af magtbrynde spillede en så væsentlig rolle, at det mange steder fik udtryk i landskabsarkitekturen, anvendte man derimod ofte "ædlere" træarter såsom lind og kastanje. Og der fandtes et tydeligt dendrologisk artshierarki med de ædleste arter tættest ved hovedbygningen. Uden for købstæderne anvendtes alléerne især til at forbinde borgerskabets landsteder, mens plantningsaktiviteten på landet synes at have været ganske afhængig af vejnettets inddeling i lodder med henblik på vedligeholdelse (herunder af eventuelle allétræer). Den første store bølge af allé-anlæg i bondelandet skete i forbindelse med den første udskiftningsproces (storskifte) i 1760'erne, og igen i årene efter 1810 knyttet til den anden (ensskifte).

Ved behandlingen af et emne, som ved nærmere bekendtskab viser sig at være så omfattende som dette, kan der næppe undgå at være temaer, som synes underbelyst eller tolkninger der kunne være stærkere underbygget. I den henseende vil jeg gerne gøre to iagttagelser med hensyn til undersøgelsens kronologi. Det er lidt ærgerligt, at

afhandlingen ikke inddrager alléernes gradvise afvikling i det 20. århundrede, idet denne periodes argumenter imod vejtræer antagelig her og der kunne have understøttet analysen af tidligere tiders argumenter for samme. Men dette er jo ret beset blot et udslag af, at "mere vil have mere".

Mere kritisk var jeg til gengæld som udgangspunkt under læsningen med hensyn til forfatterens konklusion om, at "ett fåtal exempel [på alléer] finns från 1600-talets andra hälft" (s. 246). For der var da alléer i 1600-tallets Sydsandinavien, var der ikke? En anonym fransk besøgende konstaterede eksempelvis i 1644, at Christian IV's kongeveje var "indgrøftede og til dels beplantede". Men når man gennemgår de mest indlysende forhåndenværende kilder såsom prospekterne i Resens Atlas Danicus (fra 1600-tallet) eller Braun og Hoghenbergs Civitates orbis terrarum (fra 1500-tallet), så ses der ganske rigtig så godt som ingen alléer på dem. Så måske skal man som anmelder blot afstå fra den ellers så yndede disciplin fejlfinding og konstatere, at Patrik Olsson øjensynlig også på dette punkt har ret, og at han i øvrigt har skrevet en aldeles fremragende afhandling om et spændende men ikke mindst i dansk sammenhæng temmelig overset emne.

