

ARNE BÄCK

## Den kgl. staldetat Christiansborg slot restaurering af 3 forgyldte kareter

Siden hofbygmester Eigtved opførte ridebanens anlæg i tidlig dansk rokoko ca. 1740, har de kgl. stalde og vognremiser holdt stand på Slotsholmen. Baroktidens herskere var folk til hest og i vogn, mere almindelige mennesker gik, men endnu i dag – en grå efterårsdag anno 1983 – kører en fin sortlakeret vogn med kronemonogram på vognfadingen ud gennem porten til stalden med en kusk, iført rødt liberi og med høj sort hat på hovedet, på bukken. Vognen har tospand og kører rundt på ridebanen og laver volter med springvandsfontænen som centralt placeret midterkulisse, til stor beundring for de mange turister, der her følger og fotograferer en århundredgammel tradition. Det har naturligvis også sin praktiske betydning, nemlig at få rørt kørehestene, og bagefter skal heste og vogne gøres i stand med afvaskning m.m.

Lad os gå indenfor gennem porten. Her holder i dag en stor lastbil læsset med halmballer til strøelse for hestene. Før i tiden var her opstaldet omkring 300 heste i stalden, nu er her kun ca. 20 tilbage, men »duften« er her endnu og man forstår godt, at den trænger helt op gennem loftshvælvene til det ovenover liggende gamle hofteater, nu teatermuseum. Her i stalden er der rent og nykalket, gulvet er fejlet og bestrøet med sand, så små rokokodamer kunne såmænd sagtens spadsere i fine silkesko på staldgangen. I båsene, flankeret af svære søjler udført i den norske Gjellebæksten, står hestene og nipper foder af marmorkrybber.

Vi går ind gennem en branddør for enden af stalden og så er vi i vogn- og karetmuseet, tidligere stald. Det var en gammel tanke at indrette en del af stalden og det daværende seletøjskammer, der lå til højre i porten, til museum. Allerede i kong Frederik den 9. og dronning Ingrid's regeringstid syslede man med tanken, men først i 1972 under dronning Margrethe blev det aktuelt. Daværende inventarieinspektør arkitekt Arne Nystrøm forestod ombygningen, der stod færdig og blev indviet til museum af hs. kgl. højhed prins Henrik den 17.3.1978 under overværelse af hs. majestæt dronning Margrethe. Fredag, lørdag og søndag er der åbent fra kl. 14.00–16.00, hvor publikum kan

bese de kgl. stalde, guldkareterne og museet og det er nok et besøg værd. På museet er der opstillet et tispand med fint seletøj, forarbejdet med sølvbeslag og fjerprydelser, her er våben, rustninger, lanser, billeder og mange andre interessante ting bl.a. en udstoppet skimmel, der blev redet til døde under et væddemål mellem en dansk og en engelsk adelsmand engang i 1600 tallet.

Tilbage til de gamle kgl. vogne og forgyldte kareter, der står opstillet i de tidligere båse med front ud imod gangen og med vognstængerne hvilende mod de gamle marmorkrybber, og her findes vogne og kareter fra forskellige tidsperioder og af forskellige typer. Den 9. august 1982 om eftermiddagen, da staldpersonalet var gået hjem og kun vagten var tilbage, skete der brud på fjernvarmeanlægget, der løber under gulvet fra porten ud til ridebanen og over til modsatte port ud imod Toldbodgade. Her opdagede en forbigående dame dampen der sivede ud gennem vinduer og port, hun slog alarm i Kongeporten, der straks underrettede Teknisk Forvaltning. Man turde ikke gå ind gennem branddøren fra stalden af hensyn til hestene, men kom igenem porten ude fra ridebanen og fik på den måde lukket op så dampen, der var omkring et par hundrede grader varm, kunne slippe ud; men da var skaderne allerede sket.

Den 2. februar 1983 besigtigede Nationalmuseets Farvekonservering v/chefkonservator Ole Alkærsig og Køge Karosserifabrik v/dir. Mogens Jersig Jensen samt undertegnede, vogn- og karetsamlingen med henblik på at beregne et skønsmæssigt overslag på de vogne og kareter, der måtte være skadet af dampudslippet. Foruden nogle sortlakerede vogne var 3 guldkareter slemt medtaget som det fremgår af billedmaterialet, der er taget under arbejdets gang. Det drejede sig om følgende kareter:

*Enkedronning Juliane Maries statskaret fra 1778.*

Dette er samlingens ældste kare. Karet har forgyldt karosse, påmalte Putti på dørenes fyldninger, skåret snitværk og beklædt med rødt skind på bagside og podie samt forbrædt på bukken, rødmalet undervogn med skæring og forgyldning. Karetens forgyldte flader og snitværk havde et guldlakovertræk der var meget mørkt og blindet af dampen flere steder, der var ingen opskaldninger i bunden for forgyldningen men derimod nogle meget mørke tidligere udførte reparationer med broncefarve. Undervognen var blindet i den røde farve så denne fremstod helt hvid. Karetens tag og bagvæg beklædt med rødt skind var blindet og mørkskjoldet, bagpodiet og bukkens forpude var udtørret og sprængt, læderophæng var stift og udtørret.

*Hertuginde Wilhelmines kare, tilgået de kgl. stalde 1939:*

Karet har forfyldt fading med påmalte rigsvåben på dørene, sortlakeret

skindbeklædt overdel med imiterede kalechestivere, forsølvede pyntelister, beslag samt lygter. Zinoberrødmalet undervogn med staffering, buk og podie med sort skindbeklædning samt skindbeklædt magasin. Forgyldningen var meget medtaget af opskaldninger og revner i træet, endvidere manglede et stykke af rigsvåbenet på venstre dør samt enkeltheder i højre dørs rigsvåben. Karetens skindbeklædte overdel, tag og magasin var stærkt krakeleret og havde opskaldninger af malings- og spartelfarvelag. Alt forsølvet tilbehør var stærkt anløbet, derimod var undervognens røde bemaling temmelig uskadt, men var skæmmet af gamle reparationer. Læder på buk, podie og ophæng var også her stift og udtørret. Vognbunden var afskaldet i den sorte farve.

*Enkedronning Marie Sofie Frederikkes karet fra 1840*

Kareten, der er signeret Henry Fife, har forgyldt fading med påmalte rigsvåben på dørene, sortflakeret overdel med messingpyntelister, zinoberrødmalet undervogn med staffering i guld og sort, podie og buk med sort skindbeklædning. På bagvognen 2 stk. smedede jernbøjler med staffering i guld, rødt og sort. Forgyldningen var meget krakeleret i laklagets overflade samt mørkfarvet, som skyldes ælde. Der fandtes enkelte opskaldninger og en del blindhed fra dampen. Overdelen, taget og magasinet var afskaldet til træbunden og på venstre side var fremkommet en sprængning i træet, der stod ca. 5 mm frem. På undervognen fandtes ikke egentlige skader der kunne henføres til dampudslippet med undtagelse af de to jernbøjler, disse var helt rustne så stafferingen var totalt skadet. På hjulenes fælg var en del grimme tidligere reparationer i guld og farve, det samme på undervognens øvrige konstruktion. Læderophæng, forbrædt med pude samt podie var udtørret og stift.

Mandag den 1. august 1983 kunne arbejdet med restaureringen påbegyndes i samarbejde med Nationalmuseets Farvekonservering, og herfra kom restaureringstekniker Søren Møller. Søren Møller er maleruddannet og hans far er gammel vognmaler, så Søren havde ligesom en vis baggrund til at gå ind i et sådant fint gammel håndværk som vognmalerfaget var engang. Foruden at være behjælpelig med restaureringen har Søren Møller også taget samtlige fotos af detaljer og helhed på kareterne under og efter arbejdets færdiggørelse. Det er ikke uden respekt man betragter det arbejde der er lagt i disse gamle kareter, og under restaureringen måtte vi gang på gang beundre med hvilken omhu, akkuratesse og håndværkererfaring disse gamle karetmagere i samarbejde med smed, sadelmager og maler har udført deres håndværk. Håndværket er en arv, en kæde af erfaringer, som altid er blevet givet videre fra menneske til menneske, fra mester til lærling, og der kan nemt blive så få udøvere tilbage, at værdien i selve håndværket går tabt, før den sidste håndværker har sluttet sit virke. Min farfar var snedkermester her i København,

han var født 1854 i Karlslunde på Sjælland og stod i lære i nabobyen som snedker og hjulmand. Han kunne med sin lille skævøkse – bilen – hugge en hjuleger til så fint, at der ikke var meget for høvl og sandpapir at gøre efter. Se det var håndværk.

Københavns Hjul- og Karetmagerlaug blev stiftet i året 1662 og hører således ikke til de ældste håndværkerlaug, men det er dog gammelt nok til at have været med i den rige udvikling, håndværket har gennemgået fra renæssancens dage indtil nu. Af stadsvogne brugtes i ældre tid kun få, vejene var dårlige og gaderne i købstæderne snævre og ufremkommelige og arbejdsvognene var af en så simpel konstruktion, at de uden særlig færdighed kunne fremstilles af enhver træarbejder. Understellet bestod oprindeligt af et par træaksler uden kæpstok eller vridskammel, sammenføjet med en langvogn, der ofte bestod af et stykke tvejet naturtræ. Vognene var nemlig stive og den eneste bevægelighed bestod i den gearing langvognen havde ved hovedbolten; skulle vognen vendes, måtte den »kastes«. I akselbroerne var nedfældet 4 vognkæppe, hvorimellem den simple fading hvilede. Fornemme folk foretrak at lade sig bære frem i bærestole som ved hjælp af åg og elastiske stænger blev båret af fire heste, benævnelsen »at age« stammer muligvis herfra. Senere fandt man på at anbringe bærestængerne tillige med bærestolen på hjulakslerne, eller ved hjælp af læderremme at hænge bærestolen i vognkæppene på en undervogn, hvorved de første kareter eller såkaldte hængekarmer fremstod.

Snedkerne havde længe stået for fremstillingen af bærestole og hængekarmer og indenfor deres område var der hjulmænd der fremstillede hjulene. Efterhånden som undervognene blev mere komplicerede ved at vognene skulle kunne vende og dreje, måtte hjulmændene også gøre disse og herved opstod Hjul- og Stelmagerne. At det i Chr.d.3.'s tid var snedkerne der lavede vogne, ses af snedkernes gildesskrå af 20. juli 1554, hvori det tillades snedkerne at købe vognskud (råmaterialer til hjul og undervogne) ellers var det købmændenes sag at handle med vognskud, hvilket kunne tyde på, at almuen selv lavede deres vogne. Men at der på den tid ikke fandtes mange håndværkere der kunne lave bekvemme vogne synes at fremgå af et dokument, hvoraf en kopi opbevares i det københavnske Hjul- og Karetmagerlaugs lade: »Vi Kristian den Tredie lader dig, Peder Hjulmand vide, at efter Vi er kommen i Erfaring, at du kan gjøre os Vogne, som Os ere behagelige, saa byde og befale Vi hermed, at du forføier dig herhid til Os og tage behørig Mandskab med dig, paa det, naar du hidkommer, Os ikke skal ske nogen Ophold. Dermed ske Vor Villie. Kristian R«. Det tilføjes i en note, at Peder Hjulmand skal have haft 4 sønner af samme profession og boet i en landsby ved Kolding i Jylland. Det bemærkes, at såvel denne befaling som Peder Hjulmands ejendommelige svar derpå den dag i dag skal findes i det kgl. arkiv på pergament skrevet, men

hverken på dokumenterne, kopierne eller i noterne findes antegnet nogen dato. Svaret lyder således: »Vi Peder Hjulmand selv femte lader Dig Kong Kristian den 3de vide, at eftersom vi ere komne i Erfaring, at vi kan gjøre Dig Vogne, som ere Dig behagelige, så byde og befale vi Dig hermed, at Du forføier Materialer, paa det naar vi kommer, vi ikke skal finde nogen Ophold. Hermed skeer vor Willie. Peder Hjulmand«.

I året 1645 var der her i København kun een stelmager nemlig »Claus Stelmager«, der boede i Peder Mortensens hus udenfor Østerport, som dengang stod for enden af Østergade, han var vist også den første stelmager i København. Samtidig var der i alt 12 hjulmænd og de beskæftigede tilsammen kun 6 svende, men af alle disse hjulmænd var der kun een, Niels Hjulmand, boende i Fiolstræde, der levede af at arbejde for private folk, de 11 andre med deres folk var alle i kongens tjeneste, og heraf ses hvor få »almindelige folk« der havde finere vogne. Efter krigen 1658–60, da byens hovedgader på kgl. forordning blev ryddet for skure og udbygninger, kunne man, hvad der ikke før havde været tilfældet, komme frem med køretøjer, og det gav et vældigt opsving for hjul- og stelmagerprofessionen og dermed for det samlede karetmagerfag, som nu tog sig af bygningen af finere køretøjer og forgyldte karetfadinger. Mens man førhen udelukkende beskæftigede sig med udførelsen af hestetrukne vogne, bragte den nyere tid faget en betydelig forandring, idet automobilet kom til. Der var dog stadigvæk en masse træarbejde i karosseribygningen af disse nye vogne, men da de store automobilfabrikker begyndte at presse vogne ud i plader og stål, gik det tilbage for karetmagerfaget, selv om der stadigvæk bliver bygget specialvogne, hvor træ indgår i karosseriet. Nu om dage beskæftiger faget sig mest med reparationer, men det bliver mere og mere moderne at holde hest og at køre i hestetrukken vogn, så det kan måske give karetmageren en renæssance – hvem ved.

Som det er gået karetmagerne er det også gået vognmalerne. Vogn-, skilte- og møbelmalere er specialiteter der er udgået fra malerfaget, som er et gammelt fag. Københavns Malerlaug stiftedes i 1622 og malernes våben, de 3 sølvskjolde i det røde felt er meget gammelt. I Martzánez kirke i Ungarn findes mærket så tidligt som i 1392, idet kirkens bygmester var maler. Næsten alle tyske malerlaug bruger dette våben, der hentyder til malernes arbejde i gammel tid som skjoldmalere. Fra denne tid stammer også malernes ret til at bære sidevåben.

De gamle vognmalere havde et slidsomt arbejde med slibning med pimpsten og vand, bundstrygning, spartling af flere gange, strygninger, slibning igen, afsluttende med op til flere gange håndlakering med klare vognlakker, stafing samt dekoration af forskellig slags, monogrammer, våbenskjolde m.m.

samt ådringer i mahogni og ahorntræ under hestekøretøjernes tidsperiode, men det var samtidigt et interessant og fint håndværk, der krævede stor faglig dygtighed. Der skulle en sikker hånd til at staffere med langsleppert på undervognens forskellige dele, såsom langvogn, svingler, stænger og hjul. Selve hjulet blev sat op i hjulbukken, så det kunne dreje rundt mens man fulgte fælgkanten med fingrene som støtte, siden kom egerne, som regnedes for særligt svære at udføre, da stafferingen her skulle følge egerens smig elegant ud i et træk. Som ganske ung maler søgte jeg arbejde på Larsens vognfabrik, der dengang lå i Smallegade på Frederiksberg. Mester sad inde på kontoret bag glastruder, så han kunne følge svendene i deres arbejde og jeg gik ind til ham og spurgte, om der var noget arbejde at få. »Kan De staffere« spurgte mester, og det mente jeg da godt jeg kunne – det hørte jo på den tid med i lærlingeuddannelsen. »Gå ud til mestersvenden og bed ham om at vise Dem til rette«. Det gjorde jeg og fik lagt en enspænderstang op på et par bukke, bevæbnede mig med en tom sardindåse, hvor låget blev krænget frem og ned under dåsen så den stod lidt skråt bagud, her kunne man stryge slepperten af for farve. Derefter lavede jeg stafferingsfarven til og havde fernis og rene klude parat, så jeg kunne tørre ud, såfremt stafferingen ikke skulle blive god nok. Som ung maler havde man ikke den rutine som man fik sidenhen, så der blev tørret ud og stafferet om nogle gange, men endelig syntes jeg, at arbejdet var så fint som det kunne blive og meldte færdig. Mester kom ud, skubbede brillerne op i panden, tog vognstangen med en ligegyldig mine, så hen ad stafferingen og sagde: »Ja, ja De kan jo nok lære det«. Ros var ikke hverdagskost fra de gamle håndværkere, men jeg var klar over, at arbejdet ikke var så ringe endda – man var antaget. Siden arbejdede jeg på værkstedet og ådrede bl.a. nogle jagtvogne til Frederiksberg slot i ahorn og mahognitræ og meget morsomt står der en lignende vogn her på vognmuseet med messingplade med inskription »Udført på Larsens vognfabrik«. Det er naturligvis ikke en af de førømtalte vogne, men ådring og staffering er den samme som dengang.

Efter dette lille sidespring vender vi tilbage til restaureringen. Efter afvaskning med vaskemiddel, efterskylning med fortyndet eddikesyre og fornøden efterrensning af intakt forgyldning, blev denne påført en tynd filtreret politur, småskader udkittet med indfarvet lakkit og retoucheret. Blindhed i guld og farve blev regenereret med Ethanol og umiddelbart efter påført en fortyndet skibslak på oliebasis. Vi følte os som troldmænd under dette arbejde, for pludselig blev alt der før var ganske hvidt og blegt strålende mønjerødt igen. Større skader i gullet blev afrenset, nedslebet, grundet med en tynd lak tilsat lidt linolie, og udspartlet, vandslebet og påført en guldseisfarve (tørt guldoxker udrørt i lak og tyndet med fransk terpentint), atter slebet og lakeret 2 gange, herpå blev anlagt 12 timers guldgrund og atter forgyldt med 23½ karat

guld. Efter god tørring ca. 10 dage blev guldet poleret med vat og overtrukket med en guldfjernis, bestående af filtreret politur tilsat spritlasurfarve. Denne fremgangsmåde er meget nødvendig, når man skal lasere på ægte guld at give politur som spærrelag inden videre lasering med olielasur eller laklasur, ellers »slagter« man helt guldet og det bliver mørkt og glansløst. Forgyldningen blev derefter nedstemt til farvetone som den oprindelige gamle forgyldning udviste.

Hertuginde Wilhelmines karet var et kapitel for sig. Her var forgyldningen så skadet, at en omforgyldning af hele fadningen undtaget forende var nødvendig, ligesom rigsvåbenet på venstre side var ødelagt. Søren havde taget et foto af højre dørs rigsvåben der var mindst skadet, fået det forstørret op i naturlig størrelse og så var det meningen, at jeg skulle male efter dette. Men det er jo håndarbejde de gamle har udført, så tegningen passede ikke, løverne sad for højt og elefantordenens kæde var for stor, så det blev jo et tegnearbejde på frihånd direkte på den nyforgyldte bund. Under dette arbejde gik tankerne atter tilbage til den gamle »kontrafejer« der i sin tid havde håndmalet disse våbenskjolde, han havde sikkert ikke haft så gode belysningsforhold som nu i 1983. Kareternes sortlakerede overdele, tag og skadede partier på vognbunde og underfading blev også afrenset, grundet, spartlet og strøget mager sort oliefarve forinden færdiglakeringen. Undervogne, hjul og øvrige dele blev udkittet med indfarvet lakkit, lakeret og stafferingerne repareret i guld og farve. Alle forsøvede dele, pyntelister og lygter blev pudset og påført 2 gange Zaponlak. Læderophæng og podier der var meget medtaget af udtørring blev påført 4 gange læderolie med pensel og tilslut påført lædervoks, dette gav noget af smidigheden tilbage, men helt godt blev det ikke. Nå, tiden er jo heller ikke gået sporløst hen over de gamle kareter.

På Statskareten fra 1778 var det helt galt med læder og skind, her var store sprængninger og manglende stykker, så her måtte Nationalmuseets afdeling for Recente sager kaldes til hjælp og konserveringsteknikere Anne Sommer Larsen og Lisbeth Schmidt forestod på bedste måde denne del af restaureringen. Nyt skind blev indkøbt, skåret til, skærfet tyndt i kanterne og pålimet over skaderne. Læder og Skind blev fornyet på kuskæsædet og syet med fine sadelmagersting. Tilbage stod så kun at indfarve det nye skind i den gamle farve og dette blev udført med oliefarver. Kareterne er nu tilbage på deres respektive pladser i vognhallen, og et stykke interessant restaureringsarbejde af et fint gammelt håndværk afsluttet.



Fig. 1.

- Fig. 1. Enkedronning Juliane Maries statskaret fra 1778 efter restaureringen.  
*The coach of Queen-Dowager Juliane Maria from 1778 after the restoration.*
- Fig. 2. Hertuginde Wilhelmines karet, tilgæet de kgl. stalde i 1839. Efter restaurering.  
*The coach of Duchess Wilhelmine, reached the Royal Stable 1839. After restoring.*
- Fig. 3. Enkedronning Marie Sophie Frederikkes karet fra 1840 efter restaureringen.  
*The coach of the Queen-Dowager Marie Sophie Frederikke from 1840. After restoring.*



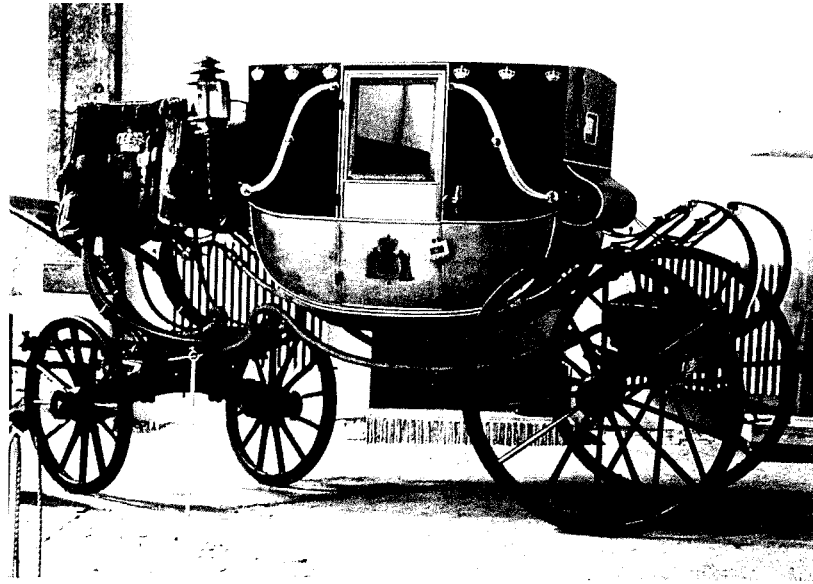


Fig. 2.

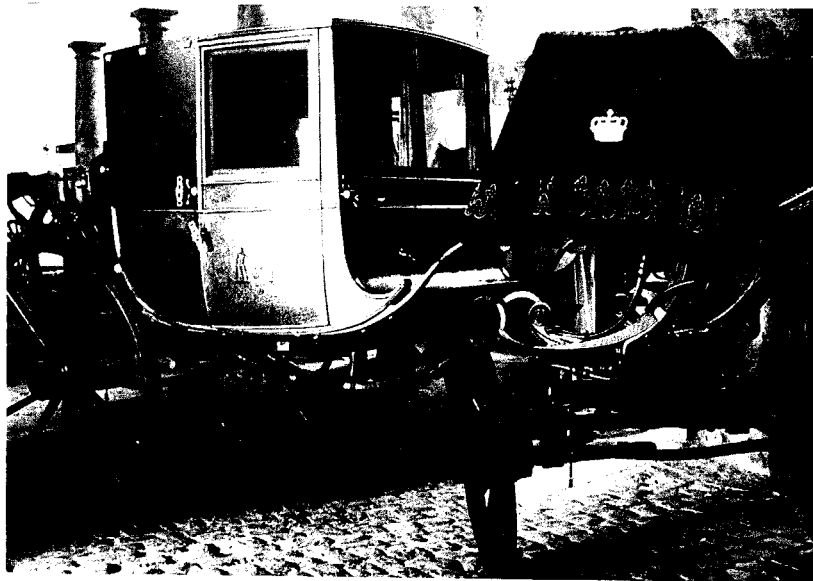


Fig. 3.

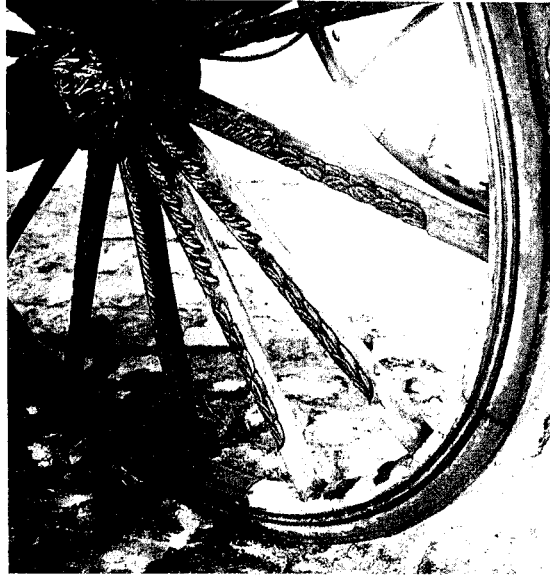


Fig. 4.  
Et hjul fra Juliane  
Maries kare, hvor den  
røde maling var blindet  
af damp.

*A red wheel from the  
coach of Juliane Maria  
with the red paint  
bleached by steam.*



Fig. 5.  
En detalje fra hertuginde  
Wilhelmines kare.  
Venstre sides skader på  
læderbeklædning og  
forgylde overflade.

*A detail from the coach  
of Duchess Wilhelmine.  
The left side damaged on  
leathercovering and  
gilded surface.*

Fig. 6.  
Venstre side af karetens  
fading med ny forgyld-  
ning før overtræk  
med politur og guldlasur.  
Den sorte overdel færdigbehandlet.

*The left side of the coach-  
body gilted but without  
coating by Shellac and  
glazing.*

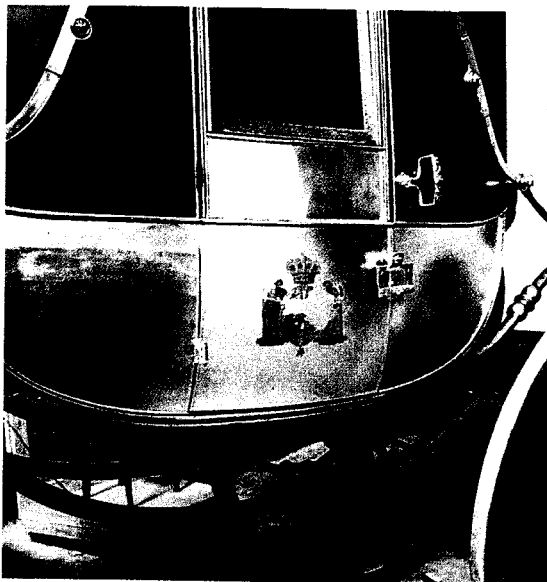


Fig. 7.  
Venstre sides detalje  
efter restaureringen.  
*The left side detail after  
restoring.*



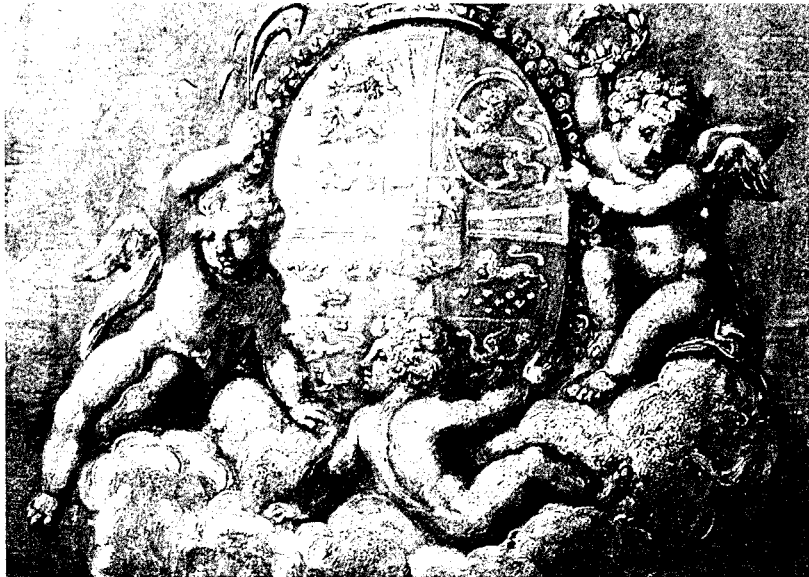


Fig. 8. Putti malet på dørene af samlingens ældste karet fra 1778.  
*Putti painted on the doors of the collection's eldest carriage from 1778.*

*Summary*

*The Royal Household's Stables Christiansborg Castle*

Restoration of the 3 gilded carriages:

Since the master builder Eightved built the riding course in the early Danish rococo style abt. 1740, the Royal stables and coach house have had their home in Slotsholmen. Previously about 300 horses were stabled here, now only 20 are left. It was an old idea to convert part of the stable and harnessroom into a museum. Already in His Majesty King Frederik the 9th and Queen Ingrid's reign were the thoughts out in the open. In 1972, under HerMajesty Queen Margrethe, it became a reality. The Minister of Works, architect Arne Nystrøm, was placed in charge of the conversions. The inauguration of the museum was executed by His Majesty Prince Henrik on the 17th March 1978. It is here that the old coaches and gilded carriages now stand in the earlier stall, flanked by the marble columns with the coach poles resting against the marble mangers. The 9th August 1982 there was a steam leak from a worn pipe under the floor in the coach hall. Some of the black lacquered coaches and 3 of the gilded carriages were damaged.

*Queen-Dowager Juliane Marie's States Carriage from 1778.*

The collection's eldest carriage has a gilded body with »PUTTI« painted on the doors with carved and leathercovered front and back, red painted undercarriage with carving and gilding.

*Duchess Wilhelmine's Carriage, Reached the Royal Stable 1839.*

This carriage has a gilded body with the National coat of arms painted on the doors, black lacquered, leather covered upper part with silver-plated mouldings, hood ribs and lamps, red painted undercarriage with ornaments.

*Queen-Dowager Marie Sofie Frederikke's Carriage From 1840.*

The carriage has gilded body with the National coat of arms painted on the doors, black lacquered upper part with brass mouldings, red painted undercarriage with ornament in gold and black.

The carriages were badly damaged with regards to the gilding and colour as is clearly seen from the photographic material. Dulness and flaking were to be seen everywhere, but the worst was, however, the damaged coat of arms on the carriage of the worst was, however, the damaged coat of arms on the carriage of the Duchess of Wilhelmine's Court. Also the gilding was so badly damaged that a regilding of the whole body of the carriage was necessary, with the exception of the front part. Monday the 1st August 1983 the work began in collaboration with the department of colour preservation of the Nationalmuseum. Restoration technician Søren Møller was very helpful to assist with this work as well as with the photographic work during and after the restoration's completion.

Coachbuilding and Coachpainting were very old, fine crafts, and it was with respect for this craftsmanship that the work was completed. Again and again during the execution of the work, we had to admire the care, accuracy and experience with which these craftsmen, in collaboration with the smith and saddler, had carried out their work. Especially when the damaged Royal coat of arms had to be reproduced, our thoughts went back to those coach painters who did not have to-days electric lamps at their disposal.

Dulness in gold and colour was regenerated with Ethonol and treated with a thin oil lacquer, all small damages were repaired and retouched, the black painted upper parts, roofs etc. cleaned, filled out and painted with an oil based paint and lacquered with a clear lacquer. Where a new gilding was necessary, it was cleaned back to the ground surface and built up in the traditional craftsman's way, then gilded with 23½ carat gold and, after drying for 10 days, was coated with a filtered shellac. This is absolutely necessary on genuine gilding when the gilding is to be glazed with an oil lacquer glaze colour – if this layer is omitted, the gold will become dark and dull. All the new gold was in this way toned down to pass in with the old gold. The ornament was retouched in gold and colour.

We were now left with softening of all the leather work. This was done by treating it with leather oil several times. On the statescarriage from 1778 everything went wrong and the red leather split and tore apart and all the missing pieces had to be renewed, and it is here that the Nationalmuseum's department for recent matters came to help, and this part of the restoration was executed by conservation technician Anne Sommer Larsen.

The carriages are now back in their respective places and a piece of interesting restoring work has had a successful ending.

*Yhteenveto:*

*Christiansborgin linnan kuninkaallinen tallilaitos*

Kolmen kulletun vaunun restaurointi

Christiansborgin linnassa Kööpenhaminan Slotsholmenilla on ylläpidetty hovirakennusmestari Eigtvedin n. 1740 rakentamaa ratsastusrataa rakennuksineen. Rakennukset edustavat varhaista tanskalaista rokokootyyliä. Ennen siellä on pidetty 300 hevosta, nykyään on jäljellä ainoastaan 20. Jo kuningas Fredrik 9. ja kuningatar Ingridin aikana keskusteltiin osan tallista ja valjastuskamarin muuttamisesta museoksi. V. 1972 kuningatar Margrethen aikana kunnostaminen toteutettiin arkkitehti Arne Nyströmin johdolla. Prinssi Henrik vihki rakennukset museoksi 17 maaliskuuta 1978. Täällä seisovat nyt vanhat vaunut ja kullatut juhkakärryt entisissä tallin karsinoissa joita reunustaa marmoripilarit. Vaunutangot nojaavat vanhojen marmoriseimien päälle. 1982 sattui lattian alla lämpöputken höyryvuoto. Tällöin vahingoitui mm. 3 rikkaasti koristettua juhlavaunua, joista leskikuningatar Juliane Marien juhla-arossi v:lta 1778 oli kokoelman vanhin.

Kullan ja värin himmenetyt kohdat regeneroitiin etanolilla ja suojattiin ohennetulla öljylakalla. Pienet vauriot kitattiin ja retusoitiin. Mustaksi maalatuista yläosista, katoista mm. poistettiin väriä, maalattiin uudelleen öljyvärillä ja suojattiin kirkaalla lakalla. Kultaus uusittiin tarvittaessa vanhoin käsityömenetelmin ja laserattiin öljylasuurilla. Kuivuneet nahkasisustukset pehmennettiin useamman kerran nahkaöljyllä. V:n 1778 juhlavaunujen nahkapäällykset jouduttiin uusimaan. Nahkakäsittelyn asiantuntijana toimi Nationalmuseetin konservointiteknikko Anne Sommer Larsen.