

Danmarks Vej- og Bromuseum



■ Af dr.phil. Per Ole Schovsbo
pschovsbo@mobilitynet.dk

Begyndelsen

Det hele begyndte ved Vejlaboratoriets 50-års jubilæum i 1978, hvor Foreningen af Amternes Tekniske Chefer (FATCh) skænkede laboratoriet en 15 tons tung dampvejtrømler fra Nakskov. Maskinen var leveret i 1931 fra Aveling & Porter – verdens største fabrik for damptrømler – og bærer den stolte indskrift INVICTA på konsollen over forvælsen, på dansk: ”uovervindelig”.

Det blev begyndelsen på en landsomfattende indsamling af vejhistoriske effekter i Vejdirektoratets depot i Hedehusene, hvor man efter forudgående aftale kunne blive vist rundt. Et museum var ved at se dagens lys, og Danmarks Vejmuseum fik sine første vedtægter i 1987. Den daværende vejdirektør Per Milner blev museets formand.

Åbning af Danmarks Vejmuseum

For at komme videre med projektet søgte man anlægs- og driftsmidler ved fonde og sponsorer. En faglig leder blev ansat til at styre projektet frelst igennem de mange forhindringer – med det resultat at man allerede sommeren 1991 kunne åbne Danmarks Vejmuseum som erhvervsdrivende fond i en ny lav bygning ved Sydmotorvejen på Farø. Den udgjorde første fase af et meget spændende anlæg – med bl.a. et 18 m højt glastårn – der var tegnet af den berømte arkitekt Henning Larsen.

Museets placering ved de nye Farøbroer fra 1985 indbød til, at vejsektorens repræsentanter kunne bruge de smukke lokaler til møder og konferencer – og samtidigt præsentere de nyeste produkter og de seneste planarbejder for hinanden og offentligheden på baggrund af museets vejhistoriske udstilling.

Museets indtægter skulle komme fra driftsoverskuddet fra kiosken og restauranten i museumsbygningen, hvis omsætningstal steg i de følgende år til 7,5 mio. kr. – takket være de hen ved 300.000 årlige gæster.

Lukning af Danmarks Vejmuseum

Men på trods af stigende omsætning gik

det ikke efter planen, fordi renterne på de store byggelån fra 1991 løb stærkere, end de samlede indtægter kunne klare. Museet lukkede derfor januar 1996 og den vejhistoriske samling blev flyttet flere gange, indtil den – ret tilfældigt – havnede i Holbæk.

Så selv om museet forsvandt, lykkedes det at bevare den spændende samling, arkiv og bibliotek, der er helt uden sidestykke i Danmark. Derfor arbejdede mange på at skabe nye rammer for nationens vejhistorie, og det lykkedes efterhånden at opnå tilsagn om midler til et kommende museums etablering fra Cowifonden, Knud Højgaards Fond samt Dansk Transport og Logistik – samt til driften (i 5 år) fra Rambøll og Ingeniørforeningen i Danmark, IDA.

Lys forude

Disse tilsagn var medvirkende til, at der i det trafikpolitiske forlig i folkettinget den 5. november 2003 blev indføjet bevilgninger til såvel anlæg (10 mio. kr.) som drift (2 mio. kr./år) af et nationalt vej- og bromuseum, således at samlingen kunne be-

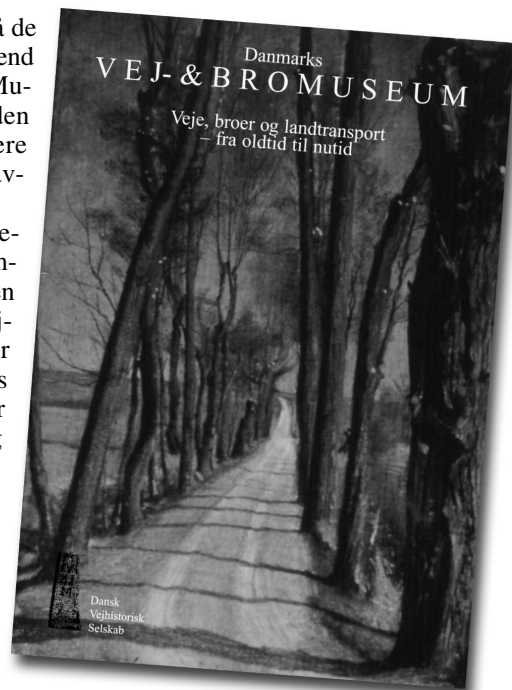
Dansk Vejhistorisk

Selskabs lille hæfte om Danmarks Vej- og Bromuseum fra 2003 kan købes hos DVS c/o Vejdirektoratet, Niels Juels Gade 13, Postboks 9018, 1022 København K, tlf. 3341 3333.

vares. Målet er at øge både anlægs- og driftsmidlerne med fonds- og sponsormidler, så det bliver muligt at skabe værdige rammer for samlingens bevaring, forskning og formidling.

Sagen ligger i skrivende stund hos Trafikministeriet, som har nedsat en arbejdsgruppe, der i løbet af fire møder i foråret 2004 udarbejder en rapport til Trafikministeren om det kommende museums organisation, placering og opgaver. Arbejdsgruppen består af repræsentanter fra Kultur- og Værnstyrelsen, Sund & Bælt, Dansk In-

Foråret står for døren – også for dansk vej- og brohistorie, der har fået så meget opbakning fra både Kulturministeren og Trafikministeren, at der etableres et museum i løbet af 2005.



dustri, Vejdirektoratet, Dansk Vejhistorisk Selskab, Foreningen til oprettelsen af Danmarks Vej- og Bromuseum og Trafikministeriet, hvor sidstnævnte udgør formandskabet og arbejdsgruppens sekretariat. Efter en drøftelse med forligspartierne tager ministeren den endelige beslutning, således at museet forventes at komme i drift i begyndelsen af 2005.

Vejsektoren skal på banen igen

Selvom Danmarks Vej- og Bromuseum nu er i gode hænder, er det af stor betydning, at vejsektoren igen melder sig på banen for at være med til at påvirke udviklingen og driften af den kommende institution – fordi den både kan blive sektorens udstillingsvindue og samlingspunktet for faglige konferencer i spændende omgivelser – men også tiltrække mange besøgende, takket være de kommende spændende anlæg og aktiviteter i et forhåbentligt naturskønt område – ligesom Norges Vegmuseum ved Lillehammer.

Men der er jo intet museum i Danmark, der er uovervindeligt – som en 15 tons rusten dampvejtrømler – selvom det har fået



København - Fredensborgvejen – den første hovedlandevej åbnet i 1775 – ved Geels Bakke med Røjels bom. Ved disse landevejsbomme skulle de vejfarende betale bompeng, når de passerede. Malet af Andreas Juul. (Ill. fra Danmarks Vej- og Bromuseum).



Immervad Bro, stenbro fra 1787 fører Hærvejen over Immervad Å. Afvanding og vandstandssænkning har bevirket, at åen har et nyt leje, så broen i dag er tørlagt. (Ill. fra Danmarks Vej- og Bromuseum).

to ministres kongebå stempel. Samlingen, arkivet og biblioteket er indtil nu kun blevet bevaret til vore dage, fordi det er lykkedes Dansk Vejhistorisk Selskab at alliere sig med Dampromleklubben og mange andre frivillige – ikke mindst et vejmuseumslaug i Holbæk – der har brugt deres fritid på at arbejde med den fælles sag, der ofte så håbløs ud.

Slut op omkring Danmarks Vej- og Bromuseum

Og den situation kan opstå igen, hvis man ikke er i stand til at etablere et bredt folkeligt og fagligt netværk omkring museet og dets samlinger i tide. Derfor er budskabet til Vejtidskriftets læsere: vær med til at støtte og slutte op omkring Danmarks Vej- og Bromuseum, så vi i fællesskab kan bevare og formidle den fælles kulturarv til glæde for os selv og vore efterkommere. Fordi det er elementært nødvendigt.



Overfladebehandling af landevej i 1920'erne. (Ill. fra Danmarks Vej- og Bromuseum).

