

# Danmarks Vej- og Bromuseum tur-retur?

Den 21. juni 2011 blev Vej & Bro Huset indviet af daværende transportminister, Hans Christian Schmidt. Det var kulminationen på mange års arbejde for at få et dansk museum, der belyser vejnettets betydning for samfundets udvikling. Dermed lagde Danmark sig på linje med de andre nordiske og baltiske lande, som alle har vej museer. Og de fleste store, flotte og indbydende.

Af museumschef Helle Schummel, Dansk Vej- og Bromuseum  
hes@vejogbro.dk

## Infrastrukturens betydning

Museets formål er at give "almindelige" mennesker en spændende indgang til at interessere sig for infrastrukturens betydning for deres hverdag. Derfor er museets udstillinger og aktiviteter indrettet, så de henvender sig til et moderne, medievant publikum.

Udstillingen er bygget op med syv temaer. "Fem Rejser På Vejen" tager gæsterne med på tur ad forskellige tiders veje. I "Brospillet" kan gæsterne spille sig til viden om Danmarks mange broer. I "Børnetunnelen" kan de yngste lære om naturens tunnelbyggere, mens de voksne læser om dansk tunnelbyggeri. "Alle Tidens Skilte" viser, hvordan vejskiltene har ændret sig gennem tiden. På "Tidscyklen" kan gæsterne trampe sig gennem 100 års trafikudvikling. I "Tabt Bag En Vogn" kan de scanne sig til viden om 500 års affald og tabt gods på veje og broer. Og i "Sikkert På Vej" fortæller vejingeniøren, hvordan hun sørger for sikre veje.

## Glade gæster

Museet havde åbent i fire måneder i 2011. I løbet af den periode var der ca. 40.000 gæster. Og de var glade og tilfredse. Mange var på forhånd skeptiske over for emnet – blev der udstillet asfalt i montere, eller hvad? Så overraskelsen var stor, når de blev mødt af fysiske og digitale aktiviteter. Kun en enkelt montre – og den er fyldt med affald. Med andre ord: Gode muligheder for en fælles oplevelse for hele familien med leg, læring og oplevelser.

Så Vej & Bro Museet kom allerede i første sæson godt i gang med at udbrede kendskabet til infrastrukturens betydning.

## Godt på Vej

En teknisk/naturvidenskabelig skoletjene-



Figur 1. Den 21. juni 2011 indviede daværende transportminister Hans Christian Schmidt Vej & Bro Huset.

ste har hele tiden stået højt på museets liste over vigtige opgaver. Og de to første forløb er klar til at blive testet. De yngste børn skal lære at færdes mere sikkert i trafikken. Blandt andet får de lov til at sidde i førersædet på en af museets store lastbiler. Sammen med kammeraterne skal de så afmærke chaufførens blinde vinkler på kørebanen, når han drejer til højre.

De større børn i 4.-5. klasse skal i lære som brobyggere. Ved hjælp af træklodser, rafter, planker og reb skal de bygge bjælkebroer, hængebroer og buebroer. Og køre en trækvogn over for at se, at de kan holde. Formålet? At lære om brotyper og bærende konstruktioner. Og måske sikre fremtidige broingeniører, så Danmark fortsat kan være broernes land.

## Fra vadested til motorvej

Museets anlægsbevilling er brugt op med anlæg af Vej & Bro Huset. Men der er stadig meget vigtig vejhistorie, der venter på at blive fortalt. Den vigtigste er at vise vejenes og broernes udvikling i byggeteknik, dimensioner og materialer fra oldtid til nutid. Det er tung og indviklet viden, som lettest kan forstås, hvis det kan opleves med hele kroppen og alle sanser.

Derfor har museet indledt et samarbejde med branchen om anlæg af "Den Historiske Vej". Her kan gæsterne i bogstaveligste forstand vandre gennem historien fra oldtidens vadesteder til nutidens motorveje langs en museumssti, der skal ligge som et kæmpe-mæssigt evighedstegn på begge sider af Vej & Bro Huset. NCC Roads har stillet en projektleder til rådighed, og der er nedsat en styregruppe med medlemmer, der dækker alle nødvendige kompetencer til udvikling og anlæg af en historisk vej. Vejdirektoratets Seniorgruppe Vest har projekteret vejen, og bl.a. professor emeritus Niels Jørgen Gim-sing har udarbejdet forslaget til bro-afsnittet.

I løbet af efteråret 2011 har gruppen udarbejdet et etapeopdelt projekt med budget, og de første tilbud om sponsorbidrag er nu kommet ind. Både for museet og for branchen er det en enestående mulighed for i tæt offentligt privat partnerskab at vise infrastrukturens betydning for den stadig øgede mobilitet af mennesker, varer – og tanker. Og for publikum bliver det en enestående oplevelse.

**Tromler, målevogne, milesten og vejskilte**  
Museet har en stor samling af museumsgen-

stande. Samlingen består bl.a. af damp- og dieseltromler, andre vejmaskiner, redskaber, skilte, milesten, laboratorieudstyr m.m. En stor del af samlingen består af ældre vejmaskiner, den største har en længde på ni meter, den tungeste vejer 15 t.

Store dele af samlingen stammer fra Danmarks Vej- og Bromuseum, som lukkede i 1996. Samlingen er unik, og Danmarks Vej- og Bromuseum er bl.a. oprettet for at sikre disse genstande for eftertiden. Museet har sat flere af de gamle vejmaskiner i stand, så de kan køre. Og det gør de så på museets aktivitetsplads i sommersæsonen. I 2012 bliver det en Munketell og en Pedershaab dieseltromle, en Løwener stenspreder og Vejdirektoratets gamle friktionsmåler.

### Forhistorien

I 2003 besluttede Folketinget at oprette et vej- og bromuseum. Det skete i et trafikforlig mellem den daværende regering, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne. Formålet var dels at sikre de vejhistoriske samlinger, dels at formidle viden om veje og broers kulturhistoriske betydning. Der blev afsat 10 mio. til anlæg og 2 mio. til årlig drift, og muligheden for private bidrag til anlæg og drift skulle undersøges.

Det daværende Trafikministerium skulle undersøge lokalisering af museet. Der var flere forskellige muligheder, men konklusionen blev, at en placering i Nyvang ved Holbæk var den bedste løsning. Nyvang husede i forvejen det historiske oplevelsescenter, Andelslandsbyen. Det kunne give en god synergieffekt, der kunne være med til at hjælpe museet i gang. Desuden var der plads til at anlægge Den Historiske Vej – et projekt, der var fokus på fra starten.



Figur 2. Meningsfuld leg. Lær, hvordan en buebro fungerer!

I 2005 blev der udnævnt en bestyrelse med Kaj Ikast som formand. Og samme år blev jeg ansat som museumschef. Så begyndte det spændende udviklingsarbejde med at starte et museum op fra det absolutte nulpunkt. Samlingen blev gennemgået og registreret. Vejhistorisk viden blev indsamlet og gjort tilgængelig på museets hjemmeside og i "Det rullende Museum". Der blev udarbejdet et museumsprojekt og

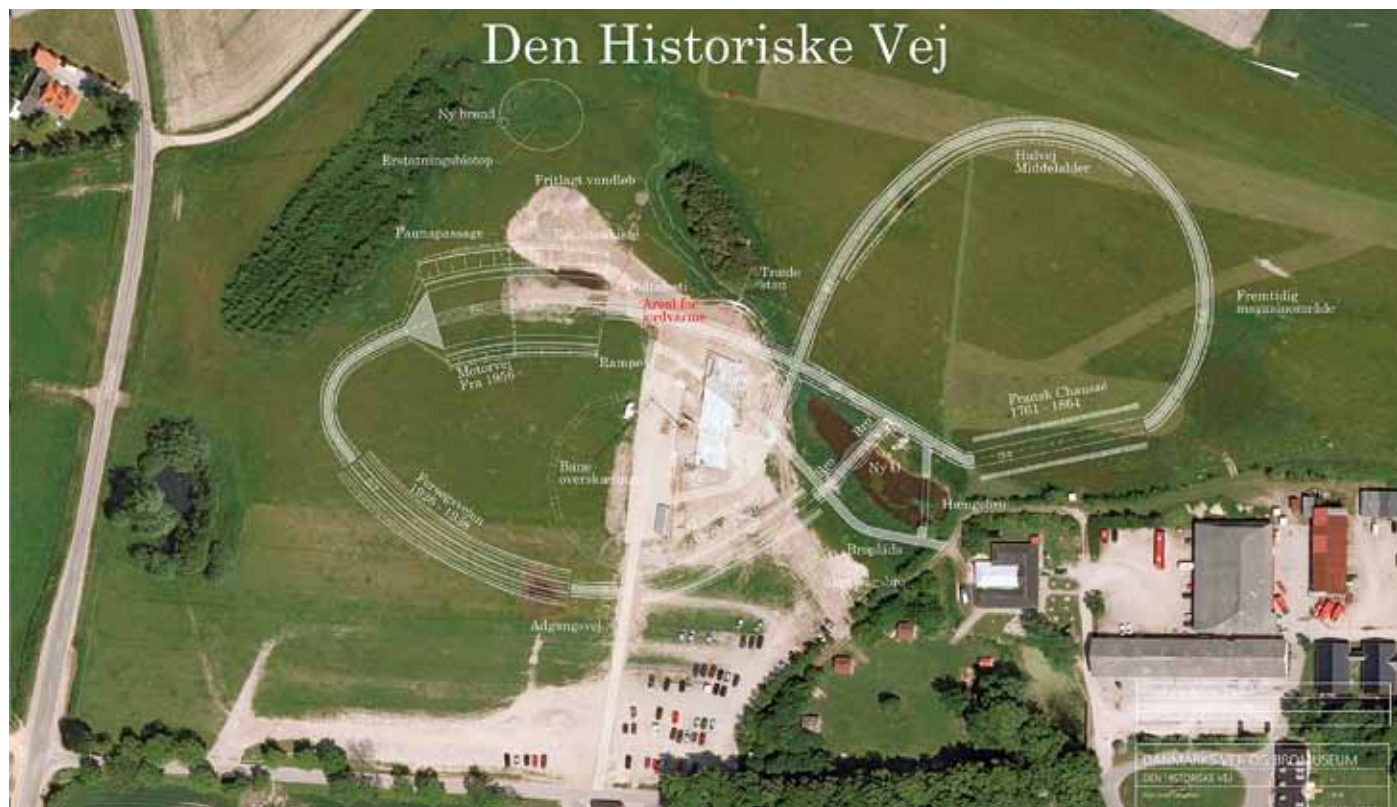
en plan for formidlingen. Der blev søgt tilladelser, opført bygning og indrettet udstillinger. Og så endelig sidste år gik museet for alvor "i luften".

### Bevillinger og sponsorer

Den statslige anlægs- og driftsbevilling har været ganske nødvendig for det arbejde, der er udført. Men private sponsorer har ydet værdifulde bidrag til projektet. Fx har AVF-fonden bidraget til istandsættelse af en vejtromle fra det tidligere Ringkøbing Amts Vevjvæsen. FDE-Fonden har givet tilsagn om støtte til skoletjenesten. Og udstillingen i Vej & Bro Huset er kun blevet så god, fordi Sund & Bælt, Cowifonden og 3F's medie- og kulturfond ydede støtte. Trafikforligets anvisning af, at muligheden for private tilskud skulle undersøges, har vist sig at bære frugt, både for det hidtidige arbejde – og ikke mindst for planerne for det fremtidige arbejde på Den Historiske Vej.

### Hvad nu?

Transportministerens meddelelse om, at den statslige bevilling falder bort fra 2013, er en bombe under det store arbejde, der er udført, og for udvidelsesplanerne. Hvis museet må lukke, vil meget vigtig vej- og brohistorisk viden forsvinde. Det samme vil ske for den værdifulde erfaring med formidling af teknisk tung viden til et bredt publikum. Og ikke mindst vil samlingen igen stå uden ejer. Lad os håbe, at det ikke sker! ■



Figur 3. Planerne for Den Historiske Vej.