

AF SLESVIGSKE VOGNSAMLINGS HISTORIE

Indledning

Johs. Chr. Nielsen (1904-91) var født i Haderslev og søn af den hæderkronede boghandler, Carl Nielsen (1860-1953). Han fik en alsidig boghandler- og kunsthåndværkeruddannelse i København frem til 1930. Efter at være vendt tilbage til sin fødeby og den gamle boghandel tog han fat på at formidle og bevare sin landsdels kulturhistorie. Redaktionsarbejdet i forbindelse med Haderslev-Samfundets Årsskrift medførte, at Johs. Chr. Nielsens sirlige pennetegninger af gamle bygninger og mindesmærker blev uundværlige og højt skattede indslag i byens kulturliv. Samme år Johs. Chr. Nielsen overtog faderens boghandel, valgtes han til Turistforeningens formand (1946-68) og siden-

hen til formand for Selskabet »Harmonien« (1970-87) – begge steder efter mange års deltagelse i bestyrelsesarbejdet. Forlagsvirksomhed, udvidet handelsvirksomhed, komposition (Wienervals), oliemaleri og satiriske bidrag til morskaben i »æ Rummelpot« har sammen med meget andet givet »den victorianske boghandler« enestående lokal gennemslagskraft. Men boghandlerens lune personlighed rummer også betydelig udholdenhed, der kan slå over i grænseløs stædighed – når målet er inden for rækkevidde og ingen andre kan se det. Alle disse egenskaber og talenter er nødvendige, når man vil skabe en vognsamling, der med tiden bliver landets største.

*Komiteen til bevarelse af gamle
hestekøretøjer (1954-61)*

1952-årgangen af katedralskolens studenter havde store vanskeligheder med at skaffe egnede hestekøretøjer til optøget gennem byen. Haderslev-Samfundets redaktør, den kendte boghandler, gik i aktion og fik opsporet tre char-à-banc'er hos vognmand Tang på Åstrupvej, men måtte tage en rustvogn med i købet. Den placerede boghandleren spontant under magnolietræet i haven bag boghandleren i Nørregade 25, men gjorde herved omverdenen opmærksom på sin interesse for gamle danske vogne. Det blev begyndelsen til en kædereaktion.

Nationalmuseet i København var i færd med at skabe en repræsentativ samling af vogntyper, der ikke allerede var indsamlet til Frilandsmuseet. Dansk Landbrugsmuseum havde kun interesse for ældre danske landbrugsvogne. Andre museer var ikke i stand til at gennemføre en aktiv indsamling inden for de bestående rammer, og enkelte herregårde havde stående meget varierende udvalg af herskabskøretøjer, hvis fremtid ikke var sikret. De kongelige vognes antal var reduceret ved auktionen på Christiansborg 1948, mens store vognmuseer forlængst havde set dagens lys i Sverige, Tyskland, England og Frankrig. Mest truende har Johs. Chr. Nielsen formentlig følt det unge museum på Gottorp, der netop i disse år var ved at skabe en regional vognsamling, der repræsenterede adskillige danske værksteder, heriblandt flere i Haderslev.

Det var ikke museumsplaner, der fik Johs. Chr. Nielsen til at parkere rustvognen i den sagesløse have og de to af de tre char-à-banc'er på Louisegården ved hærens eksercerplads, takket være oberst Gabel Jørgensens velvilje. Men studenterne fik løst deres transportproblemer for de kommende mange sæsoner – og boghandleren kunne ikke frigøre sig fra tanken om at redde køretøjer fra de lokale skrothandlers ødelæggelse.

Det første skridt var at nedsætte en komité

i 1954 med deltagelse af repræsentanter for turistforeningen, Haderslev amts Museum og Carl Niensens Boghandel – eller: boghandler Johs. Chr. Nielsen og museumsinspektør Hans Neumann. Komiteen allierede sig med Haderslev amts Landboforening, hvis konsulenter kontaktede ejere af gamle hestevogne, der ville være interesseret i at deltage i »De gamle vognes Parade« gennem byen på dyrskuedagen den 5. juli 1954. Skulle der gøres reklame for projektet, måtte dyrskuet være det rette sted. Komiteen fik kontakt med 25 ejere af hestevogne og udvalgte otte til paraden. Forrest kom byens gamle postvogn, dernæst et antal stadsvogne med kuske og passagerer klædt i gamle dragter. Som afslutning blev der blandt de deltagende ekvipager uddelt præmier, skænket af kendte Haderslev-firmaer og Sparekassen for Haderslev Byes Omegn. På dyrskuepladsen havde Haderslev amts Museum udstillet fem gamle vogne fra samlingerne: en karriol fra 1745 med kunstfærdige jernbeslag, en gammel familievogn fra Årø fra 1820'erne, en stadsvogn fra Skovgaard i Styding ca. 1840, politikeren Laurids Skaus kalechevogn og en vogn fra ca. 1860.

Over for offentligheden gjorde komiteen opmærksom på den lokalhistoriske betydning, de gamle hestevogne har for Haderslev, hvor der har været en betydelig produktion fra midten af 19. årh. frem til Første Verdenskrig. En væsentlig del af produktionen afsattes til eksport, der gjorde Haderslev kendt viden om. Men da vognene i stort antal tilintetgøres, må man søge at bevare et udvalg for eftertiden på et særligt vognmuseum. Indtil et sådant museum vil være i stand til at modtage køretøjerne, vil man bede om, at der passes godt på dem, hvor de nu er. Komiteen vil meget gerne modtage oplysninger om, hvilke vogne der står de forskellige steder og føre et register til brug for den kommende museumsindsamling.

På ønskesedlen har man først og fremmest vogne fra de gamle Haderslev-virksomheder, men også klenodier som den landauer, dron-



De gamle vognes parade gennem Haderslev 1954. Passagererne er til højre boghandler Johs. Chr. Nielsen, til venstre karetmager Iver Thomsen Ravn.

ning Alexandrine sad i på Gammelting ved Genforeningen, en af de første hestedroscher fra Haderslev, de såkaldte »Taxametre«. Komiteen havde allieret sig med den tidligere mestersvend på Haugaards vognfabrik, Iver Thomsen Ravn (født 1881), der havde påtaget sig ansvaret for vognenes istandsættelse og restaurering.

Ud over de vogne, man havde fået kendskab til i forbindelse med dyrskuet, kom der oplysninger om meget gamle træakslede lundstikovne, der ikke længere kunne tåle at blive kørt med. Johs. Chr. Niensens have ville heller ikke være et velegnet opbevaringssted, og man måtte i gang med at realisere museumsplanerne. Komiteen lod udarbejde et projekt til en udstillingshal, der kunne rumme ca. 25 hestevogne. Planerne blev fremlagt i juni måned 1955, hvor Johs. Chr.

Nielsen kunne fortælle om nye fund af gamle vogne og et sæt tegninger af en såkaldt »kuglepost«, der er signeret »Wraa i Haderslev 1831«. Haven rummede nu en ligvogn, en brudekaret og en dame-phacton fremstillet på Vestergaards værksted i Gaaskærgade – og det var tilstrækkeligt.

Komiteen, der april 1954 have fået oplysninger om en stor jagtvogn fra Haugaards værksted, som stod i Moltrup, fik i begyndelsen af 1955 oplysninger om en sjældenhed fra det samme værksted, henved 100 år gammel. Vognen var en såkaldt »sociable« uden kaleche, men med parasol. Den har tilhørt gårdejer og kreaturhandler Niels Friis på Kopsholt ved Hovslund.

I løbet af 1955 var der indkommet oplysninger om så mange vogne, at komiteens register omfattede 30–35, der burde bevares for



Magnolietræet i boghandlerens have med sociablen fra Hovslund Mølle.

eftertiden. Af økonomiske årsager kunne man ikke deltage i Ungskuet i Haderslev i 1955, men man håbede at præsentere en vognudstilling det følgende år. I december rettede komiteen henvendelse til Haderslev kommune for at få overdraget en byggegrund til den projekterede vognhal. På papiret var den blevet udvidet til at kunne rumme ca. 50 køretøjer – fordi vognsamlingen allerede var vokset til 38, hvoraf de otte stod i Haderslev, resten endnu en kort tid hos ejerne. Der ville komme mange flere, fordi det var nødvendigt at udstrække indsamlingen til hele Sønderjylland og Sydslesvig, meddelte Johs. Chr. Nielsen.

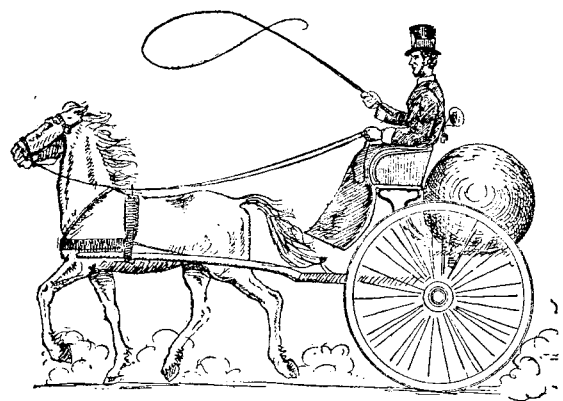
Arbejdet med de gamle vogne udføres af karetmager Iver Thomsen Ravn, men er stærkt hæmmet af mangel på økonomiske midler. Derfor er det heldigt, at der kun i sjældne tilfælde skal udføres restaureringsarbejder – oftest skal vognene blot af-

renses. Når vognhallen er opført, vil karetmageren flytte sit værksted hertil og gå i gang med at gøre vognene klar til udstillingen.

I marts måned 1956 kan Johs. Chr. Nielsen meddele offentligheden om fundet af originale tegninger fra Haugaards vognfabrik, hvoraf den ældste er dateret til 1847. De tilhører familien og skal derfor affotograferes til brug for det videre arbejde med de gamle Haderslev-vogne. April måned bringer oplysninger om fundet af grevinde Wandas vogn på Mausing Østergaard i Midtjylland. Wanda, grevinde Danneskiold-Samsøe fik den af sine kongelige barndomsveninder i 1901 – den ene var kejserinde Dagmar af Rusland, den anden dronning Alexandra af England. Vognen var bygget i England til den gangbesværede grevinde og fragtet per skib til Danmark. I maj måned er det nødvendigt at flytte sociablen fra Kopsholt til boghandlerens have, og det samme gælder en endnu ældre vogn fra Damgaard Mølle ved Rugbjerg. På Haderslev Kaserne har man tilladelse til at have 4–5 vogne stående. Men situationen er helt uholdbar.

Vognladen på Louisevej (1956-61)

Det første spadestik til den nye vognlade kunne tages i begyndelsen af juni måned 1956 efter at tegningerne var blevet godkendt af kommunens bygningsinspektorat. Bygningen opførtes af cementsten med tag af



Kugleposten konstrueret af Wraa i Haderslev – her i Johs. Chr. Niensens streg.

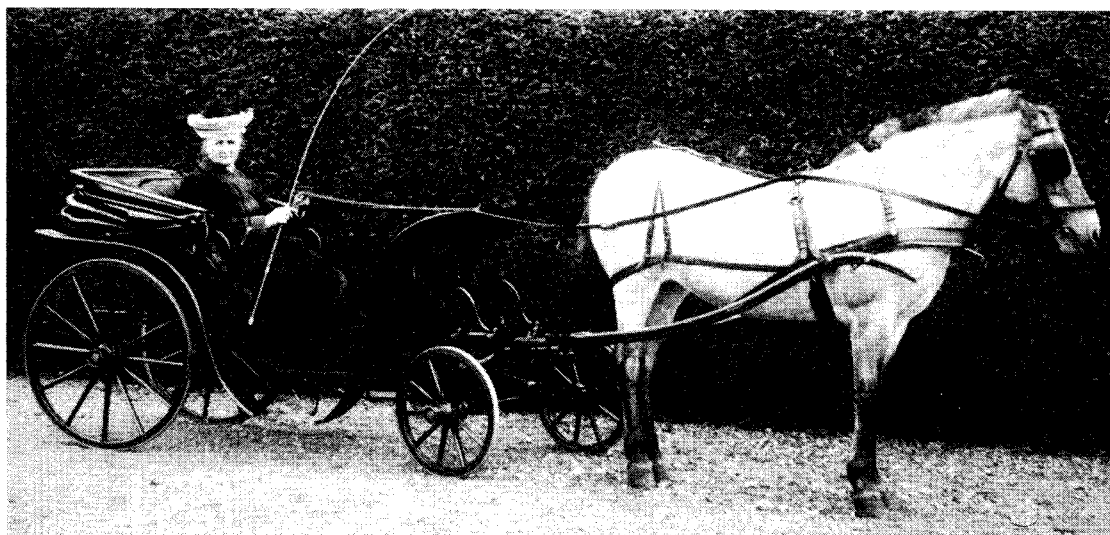
eternit og ville blive 25 m lang, 12 m bred og godt 5 m høj til tagryggen. Grunden var lejet af kommunen for en fem-årig periode, og projektet måtte gennemføres helt uden offentlige tilskud. Da vognladens udstilling skulle være færdig den dag Ungskuets åbning (torsdag den 12. juli) måtte rejsegildet den 9. juni indskrænkes til et minimum. Boghandleren takkede håndværkerne – tømrermester H. Nielsen, Øsby, og murermester Karl Anker, Haderslev – for veludført arbejde. Jeg har aldrig, sagde boghandleren, været med til et byggeri, hvor vanskelighederne har været så store som her, men i dag er vi kommet et langt skridt frem. Der blev også rettet en tak til Haderslev amts Landboforening og til de enkeltpersoner, der støttede sagen økonomisk, desuden til bygningsinspektør Dirks og arkitekt Bruun.

Boghandleren redegjorde for planerne med bygningen: der skal opstilles 10–12 af de bedste gamle vogne i første omgang. Gulvet vil blive forsynet med brøsten og i gavlen skal den store gamle port fra Nørregades boglade indsættes. Arealet omkring bygningen tilplantes efter en plan, der er udarbejdet af bygartneren – for at tage brodden af beboernes kritik. Boghandleren udtrykte ved rejsegildet ønsket om, at huset ved den nye om-

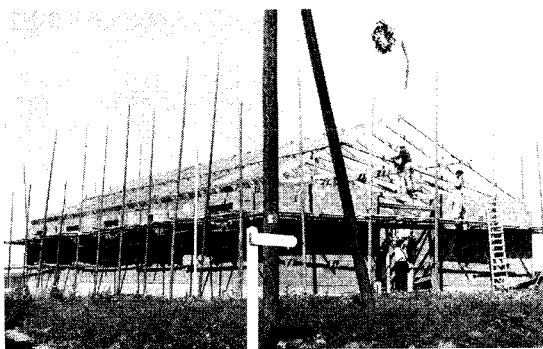
fartsvej med dens moderne trafik må komme til at stå som et varigt minde om de gamle veje og deres trafik.

I løbet af de første dage efter åbningen besøgte museet af 2000 gæster. Det var naturligvis Ungskuets, der var med til at trække gæster til vognsamlingen, men besøgstallet var alligevel meget opmuntrende for komiteen bag projektet. Udstillingen viste Amtsmuseets karriol fra 1700-tallet, den gamle vogn fra Årø og den gamle postvogn fra Haderslev – samt et antal køretøjer, som var indsamlet af komiteen. I en afdeling for sig vist moderne transportmidler, lige fra biler til motorcykler og knallerter, udlånt af de lokale forhandlere.

Det havde været en kraftanstrengelse at nå så langt, og planerne for det forsatte arbejde må sættes ind i realistiske rammer, var der nogle der mente. Andre i komiteen ville videre, fordi sagen var for vigtig til, at de økonomiske overvejelser skulle lægge en dæmper på indsamlingsarbejdet. Boghandleren, som var talsmand for det sidste synspunkt, havde investeret midler, tid og mange kræfter i projektet. Derfor var det tungt at møde den lokale kritik af den store bygning ved Louisevej, der endnu henlå uskærmet af beplantning, uden vinduer og uden gulvbelæg-



Wanda, grevinde Danneskiold-Samsøe i sin engelske vogn, der var en gave fra kejserinde Dagmar og dronning Alexandra.



Rejsegilde på Louisevej den 9. juli 1956.

ning året efter opførelsen, da omfartsvejen blev ophøjet til hovedvej.

Da Amtsmuseet arbejdede med planer om en større udvidelse, mente man, at det var naturligt at flytte vognsamlingen hertil, hvor den kunne indgå i frilandsmuseet på Åstrupvej. Museumsinspektør Hans Neumann var imidlertid bange for, at vognsamlingen ville sprænge alle rammer for Amtsmuseet og foreslog, at man i stedet for at indsamle vognene belyste den del af kulturhistorien med indsamling af oplysninger om de gamle vognfabrikker, vogntyper og trafikforhold. Boghandleren tilbageviste den lokale kritik af bygningen på Louisevej ved at henvise til, at grunden var anvist af kommunen. Naturligvis kan Amtsmuseet ikke overtage vognsamlingen, men hvorfor kan man ikke opbygge et særligt vognmuseum – som man blandt andet har gjort det i Sverige, Tyskland og Frankrig? Kulturhistorien er ikke sikret ved at indsamle oplysninger og tegninger.

Der kan spores en vis afmatning i arbejdet med vognsamlingen i det følgende år, og i 1959 henlå bygning og område i tydeligt forfald. Johs. Chr. Nielsen var imidlertid i gang med at realisere planerne om en større bygning et andet sted, således at museumsarbejdet kunne komme ind i faste selvejende rammer i de rigtige omgivelser. På Louisevej stod nu 45 gamle vogne, som Iver Thomsen Ravn arbejdede med at sætte i stand. Den gamle karetmager havde indrettet sit værksted i den ene ende af bygningen og gav de gamle

vogne en sidste overhaling, inden de skulle udstilles. Ravn havde været med til i sin ungdom at bygge flere af vognene og kunne ikke genkende til det meste. Det gjaldt dog ikke den prægtige coupé fra Gisselfeldt med C-fjedre, der formentlig er bygget i England tidligt i 1800-tallet, eller kanen fra Trøjborg Slot. Ved udgangen af 1959 var der registreret i alt ca. 140 køretøjer, hvoraf de 45 som nævnt stod i vognladen.

Til den nye udstillingsbygning var der i løbet af 1956 indsamlet betydelige midler fra fonde og foreninger. Komiteens projektforslag havde vakt interesse hos Haderslev amts Landboforening, den Raben-Levetzauseke Fond og Tuborg-Fondet, men hovedparten af byggesummen manglede fortsat. Johs. Chr. Nielsen søgte med støtte fra bl. a. De samvirkende Jydske Turistforeninger flere fonde og erhvervsvirksomheder. Salget af særlige mærkater koordinerede en kulturel oplysningskampagne på de danske skoler i Sydslesvig med en utraditionel form for indsamling til gavn for vognsagen. Her fremtræder boghandlerens nervøsitet over for den tyske indsamling til det unge museum på Gottorp med al ønskelig tydelighed, fordi den danske vognkultur i størst muligt omfang skulle forblive på danske hænder. Husgeråd, håndværksskilte og meget andet fandt vej fra Sydslesvig til vognladen på Louisevej i den forbindelse.

Bølgerne gik efterhånden højt blandt komiteens medlemmer, og Amtsmuseets leder, Hans Neumann, trak sig i 1960 ud af Turistforeningens bestyrelse som følge heraf. Ansvar for vognsagens videreførelse hvilede dermed endnu tungere på Johs. Chr. Niensens skuldre, og man kan mærke, at det næsten blev for meget for den legendariske kulturkæmper. At Haderslev Museum så efter næsten tyve års forløb alligevel overtog vognsamlingen, er en anden historie, vi senere vender tilbage til.

Af samlingens tilvækst for 1960 kan nævnes Kaj Munks vestjyske kane, bygget af smeden i Hover og digterpræstens lukkede

vogn af engelsk oprindelse, skænket af fru Lise Munk i Vedersø. En rustvogn fundet i Vejle, der har tilhørt den Kongelige Staldetat frem til 1878 og som skulle have ført den afdøde konge Fr. VII fra Glyksborg til København i 1863. En samling vogntegninger fra århundredskiftet, der har tilhørt Jørgen Müller i Ketting på Als. En herskabsvogn fra Hvedholm. Men Johs. Chr. Nielsen har ikke i alle tilfælde nået at hjemtage de mange køretøjer, så der mangler en del i den nuværende samling.

Vognmuseet i Christiansdal (1961-66)

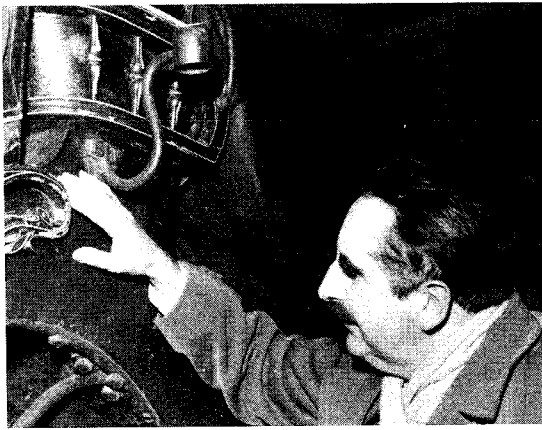
Johs. Chr. Nielsens plan var at udvide museet ved Louisevej med en udstillingsbygning – og bevare den ældre bygning som magasin og restaureringsværksted. Bag planen lå inspiration fra boghandlerens studierejser til Wien og Stockholm og vel især det årelange samarbejde med dr. Erwin Auer på Kunsthistorisches Museum, Schönbrunn,

der med fyrstelige pragtvogne formentlig var det smukkeste vognmuseum i Europa. Men også fra Holland (vognmuseet i Groningen) var der kontakt til Johs. Chr. Nielsens vognsamling. Samarbejdet med Erwin Auer i Wien medførte en værdifuld kontakt til det gamle possementfirma Mathias Puxbaum & Söhne, der endnu var leveringsdygtige i materialer til vogne. Johs. Chr. Nielsen overvejede at erhverve en del af firmaets restlager til restaurering af sine gamle køretøjer – men økonomien satte efterhånden snævre grænser for aktiviteterne.

Det er vel også økonomien, der får boghandleren til at lade lejekontrakten på Louisevej løbe ud og i stedet erhverve en grund på den forlængst nedlagte papirfabrik i Pamhule skov nær traktørstedet Christiansdal. Af Hammelev kommune fik boghandleren tilladelse til at bygge et vognmuseum på den naturskønne grund, og området skulle i løbet af 1962 yderligere udbygges med en camping-



Vognhallen på Louisevej fyldt til bristepunktet. Boghandleren til højre og Iver Thomsen Ravn til venstre.



Johs. Chr. Nielsen beundrer en detalje på sociablen fra Hovslund Mølle.

plads. Projektet var således gennemtænkt og ville give egnen en trestjernet turistattraktion, samtidig med at entreindtægten kunne afhjælpe udgifterne til driften af bygningen og vognenes istandsættelse. Efter at byggeriet var igangsat, gav Amtsfredningsnævnet den ventede dispensation, idet bygningen lå inden for 300 meter fra fredskoven.

Men man har givetvis ikke fra lokal side gjort sig klart, hvor stor museumsbygningen ville blive: 50 m lang, 15,6 m bred og knap 6,5 m høj til kippen. Materialerne var ligesom på Louisevej cementsten og eternit – og for at nedbringe omkostningerne, købte boghandleren materialer fra den nedbrudte Østifternes Kreditforening på Jarmers Plads i København. Det var tømmer, store teaktræsdøre, vinduer og et par smedjernsporte (fra Rigsarkivet), der efterhånden skulle give anlægget et umiskendeligt aristokratisk præg. Til Christiansdal kom der betydeligt flere vinduer, end bygningen kunne bære, og det var, forklarede Johs. Chr. Nielsen – fordi der allerede var planer om at udvide med endnu en bygning. Der er kun plads til knap 100 vogne, og museet råder over henved 300.

I april måned 1961 arbejdes der intenst med den nye bygnings opførelse af Jørgen Petersen og Chr. Villadsen, Hoptrup, og murermester Friis i Haderslev, og man når at få bygningen under tag i september. Planen er

at åbne for publikum pinsen 1962.

Samtidigt med at arbejdet i Christiansdal er i fuld gang, skænker proprietær Chr. Vyff, »Paulinesminde« i Vonsild en landauer fra 1873, en holstensk jagtvogn og en kane, otte vognlygter, kørepisk, kuskeliberi og en damesaddel. Johs. Chr. Nielsen meddeler, at man nu vil forsøge også at samle købstadsvogne, således at samlingens bredde forøges. På ønskesedlen er f.eks. hotelvogne, købmandsvogne, mælkevogne og bryggerikøretøjer. Men også håndværktøj og forretningsskilte, tegninger, fotografier og meget andet, der belyser køretøjernes kulturhistorie i Sønderjylland incl. Sydslesvig.

Målet for samlingen er at redde, hvad der kan reddes i tide, meddeler boghandleren, hvorfor samarbejde med f.eks. Nationalmuseet i København kan indledes senere. Museumsinspektør Erik Kjersgaard, der forberedte vognenes udstilling på klædefabrikken i Brede ved Lyngby, udtaler til pressen, at de 150 køretøjer i Nationalmuseets varetægt er indsamlet siden 1900. Man vil forsøge at leve op til forventningerne som vognens landsmuseum og håber, at museet i Christiansdal, som landsdelsmuseum, vil kunne få vind i sejlene.

Nordens største vognsamling i Christiansdal, der slår portene op til pinse, har allerede sprængt alle rammer, og det overvejes at udstille vognene i to-tre etager over hinanden, kunne man læse i Dagens Nyheder i maj måned 1962. Problemet var jo reelt nok, og hertil kom, at bygningens gulv led af indtrængende vand. Først en halv snes år senere bliver der råd til at støbe et betongulv med vandtæt plastikmembran, således at vognene ikke længere lider overlast. Men problemerne fortsætter, og de mange planer kuldastes efterhånden. I april 1962 er man så langt fremme, at man håber på åbning af museet i juni. Forinden skal bygningen pudses udvendigt og farves gul. Senere vil man tage fat på den indvendige indretning og gå frem etapevis, således at der hele tiden bliver noget at se. For nyligt har museet fået over-



Johs. Chr. Nielsen ser på restlageret hos Puxbaum & Söhne, Wien.

draget en bagervogn fra Kliplev og en ølvogn fra Fuglsang.

Interessen for vognmuseet er meget stor. Efter en udsendelse i tysk TV har man således modtaget to holstenervogne. En præsentationsudstilling i Haderslev hos Michelsen & Jacobi med plancher, hjul og meget andet sætter forventningerne yderligere i vejret – og derfor er det en skuffet Johs. Chr. Nielsen, der må meddele, at vognmuseets åbning pinsen 1962 må aflyses. Kulturministeriet har givet afslag på ansøgningen om midler til kustodeløn og museumsindretningen. Men ved kontakt til »Foreningen til Bevarelse af gamle Hestekøretøjer« kan selskaber få adgang i forbindelse med en rundvisning – ofte af Johs. Chr. Nielsen. I al stilhed blev komiteen erstattet af en forening, der i 1971 har skiftet navn til »Foreningen til Kulturmin- dernes Bevarelse«. Udsendelsen af Erantis- mærket hvert forår og forskellige kulturmær- ker omkring nytår, havde givet en vis ind- tægt, der lettede boghandlerens eget økono-

miske engagement i vognmuseet. Men meget blev det ikke til – og med afslaget fra Kulturministeriet er det, som om projektet i nogle år må vige til fordel for de mange andre opgaver, der ventede den travle boghandler.

Udstilling på Egeskov (1967-77)

Fyrstehuset Thurn und Taxis i Regensburg, der siden begyndelsen af 1500-tallet havde haft eneret på flere postruter i Europa, åbnede en udstilling, bl. a. med gamle hestekøretøjer i begyndelsen af 1966. Johs. Chr. Nielsen blev sammen med andre vognentusiaster fra hele Europa inviteret til højtideligheden. Vel hjemkommet fra denne store be- givenhed modtog boghandleren per bane tre køretøjer, en kane og en lille slæde fra Re- gensburg – og knap havde denne overras- kelse lagt sig, førend Claus Greve Ahlefeldt Laurvig Bille til Egeskov på Fyn opfordrede Johs. Chr. Nielsen til at deltage i veteranmu- seet i godsets store lade. Få måneder efter blev kontrakten underskrevet. I 1967 deltog så »J. C. Niensens Vognsamling« med en halv snes køretøjer, året efter yderligere seks. De udstilles nu i to etager og med optagelsen af Fyens Køreselskab i kredsen, overflyttedes hestevognene til godsets istandsatte kostald. Samarbejdet var til glæde for alle parter, men boghandleren må søge at finde udveje for Christiansdalmuseet og trækker tolv kø- retøjer hjem fra Egeskov i 1976. De sidste kommer i 1979, da vognsamlingens udstil- ling i Ridehuset i Haderslev er en realitet.

Vognmuseet i Christiansdal (1967-78)

I forbindelse med Egeskov-udstillingen fik boghandleren kontakt med museumsin- spektør Torben Witt, Køge, der havde un- dersøgt karetmageriets kulturhistorie og skrevet en afhandling om hjul og vogne, ho- vedsageligt på grundlag af de mange mose- fund. Boghandlerens tanke var at lade Witts undersøgelsesresultater indgå som tema: fra mosefund til vore dages strømlinede køretø- jer. Det lader imidlertid til, at tanken ikke blev fulgt op på Egeskov eller i Christiansdal



I 1961 opførte Johs. Chr. Nielsen en ny bygning i Christiansdal til den stærkt voksende vognsamling. Det 750 m² store hus blev bygget af gasbeton og forskellige genbrugs-materialer, som Johs. Nielsen bl. a. fik fra nedbrydningen af Østifternes bygning på Jarmers Plads i København. Foran bygningen opførtes senere en pompøs portal med en smedjernslåge, som oprindeligt har siddet i Rigsarkivets bygning, ligeledes i København. Huset fungerede som vognmagasin til 1989, hvorefter det blev overdraget til Statskovvæsenet. I efteråret 1991 blev bygningen revet ned i forbindelse med Skov- og Naturstyrelsens planer om etablering af friluftsarealer i området. (Fot. Find Clausen).

– men det lykkedes for Johs. Chr. Nielsen at få en plakat med vogn typer udstillet i Christiansdal optaget i Politikens årbog »Hvem Hvad Hvor« 1967.

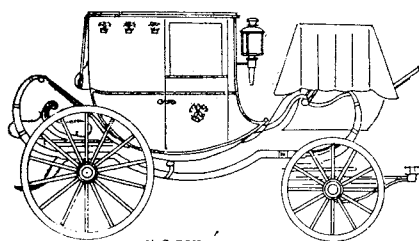
I juli måned 1968 udtaler boghandleren til Jyllands-Posten, at det er uoverkommeligt at få vognene i Christiansdal istandsat til udstilling. Derfor har det været en stor glæde at udstille et mindre udvalg på Egeskov, hvor de opleves i sammenhæng med andre transportmidler. Indtil videre må Christiansdal-museet fungere som magasin for indsamlingsarbejdet, der udføres af Foreningen til Kulturmindernes Bevarelse, der omfatter alle dem, der har givet vogne eller støttet arbejdet økonomisk. Senere samme år er vognmuseet genstand for debat i Haderslev Amtsråd, idet man drøfter Amtsmuseets udbygningsplaner for 4,6 mill. Alene projekteringen af den nye bygning koster 300.000 kr. – og for de penge kunne vognmuseet i Christiansdal åbnes for publikum og få entrekroner i kassen, fremførtes det. Men Amtet ville ikke bevilge midler til vognmuseet, og Johs. Chr.

Nielsen må igen søge pengeinstitutter, fonde og ministerier. Bygningen og de gamle køretøjer var i hastigt forfald.

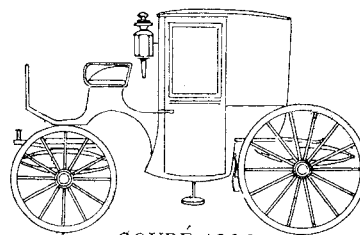
I sin kvide henvendte boghandleren sig til rigsantikvar P. V. Glob for at få en skriftlig udtalelse om vognene til støtte for ansøgninger om økonomiske bidrag. Skrivelsen, der er fra januar 1971, ledsages af anbefalinger fra stiftamtmanden og Haderslevs borgmester – men generelt forblev tiltagene virkningsløse. Og til trods herfor fortsætter Johs. Chr. Nielsen med i navn af »Foreningen til Kulturmindernes Bevarelse i Sønderjylland« at udsende Erantismærket og at efterlyse gamle vogne, billeder, litteratur, værktøjer og håndværksskilte. Sagen er så vigtig, at eftertiden vil vide at sørge godt for de gamle vogne, hvis vi er i stand til at redde dem, er den gamle boghandlers forklaring.

I begyndelsen af 1970'erne så vognsamlinger dagens lys landet over. Boghandlerens Egeskov-udstilling er en af de første, herefter følger Nationalmuseets Vognsamling i Brede, vognsamlingen på Sparresholm og

Plakat med vogne i Christiansdal, trykt i Politikens årbog 1967 – tegnet af boghandleren.



COUPÉ 1800

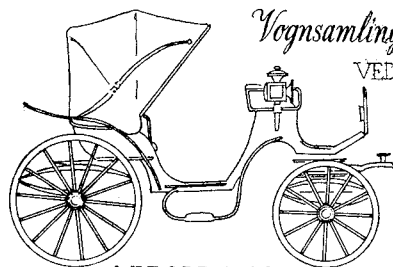


COUPÉ 1890

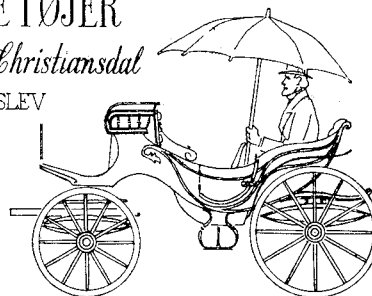
HESTEKØRETØJER

FRA
Vognsamlingen på Christiansdal

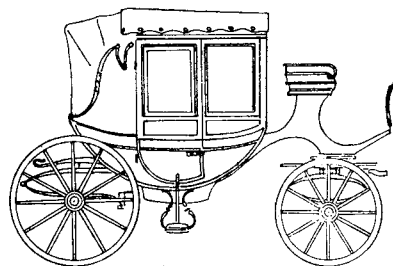
VED HADERSLEV



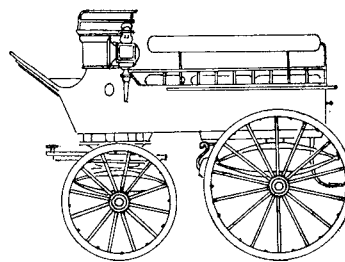
MYLORD 1890



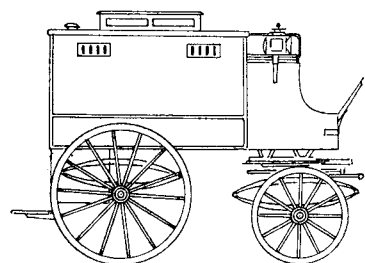
SOCIABLE 1848



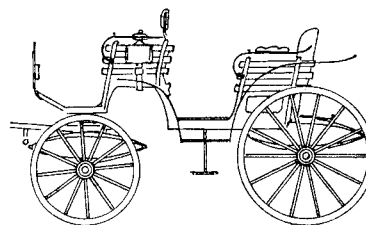
WIENERVOGN 1860



CHARABANC 1909



AMBULANCE 1880



JAGTVOGN 1912

hestevognene på provinsmuseer, som Bangsbo ved Frederikshavn. Bilmuseet i Rågeleje tog også hestevogne ind i udstillingen og Danmarks Tekniske Museum, Landbrugsmuseet, Frilandsmuseet, Købstadsmuseet Den gamle By, og flere andre havde altid haft hestevogne som del af udstillingssamlingerne. Hertil kommer Den kongelige Staldetat på Christiansborg og nu også de mange

køreforeninger under Dansk Køre Forbund, der ofte og gerne fremviste deres samlinger af funktionsdygtige vogne. Det seneste vognmuseum i landet er etableret ved Skovsgaard under Langelands Museum. Det åbnede 1988 og formidles på forbilledlig vis af et udvidet katalog, der sætter hest og vogn ind i en større sammenhæng.

*Slesvigske Vognsamling i Ridehuset
(fra 1978)*

Så kan man jo hævde, at boghandleren fik ret. Der blev taget vare på de gamle køretøjer i tiden der kom – også i Haderslev. Efter mørke år lysnede det nemlig i 1974, da kommunen købte det gamle ridehus ved havnen med henblik på restaurering. Turistforeningen anmodede om, at ridehuset i samarbejde med Johs. Chr. Nielsen kom til at rumme vognsamlingen. Arbejdsmarkedsnævnet for Sønderjyllands Amt bevilgede i september 1977 de første midler til vognenes istandsættelse. December samme år tilbød boghandleren amtet grunden og bygningen i Christiansdal med vognsamlingen for 144.000 kr., og den 6. februar 1978 godkendte amtsrådet undervisnings- og kulturudvalgets positive indstilling. Samlingen administreredes herefter af Haderslev Museum og Turistforeningen (igen) og de påtog sig en gennemgribende registrering og istandsættelse af vognsamlingen. Statens Museumsnævn bevilgede løn til en faguddannet projektleder, og arbejdet blev gennemført i samarbejde med langtidsledige.

Restaureringen af den fredede bygning ved Sejlstensgyde blev gennemført planmæssigt, og resultatet blev en gevinst for byen, dens kulturhistoriske formidling og turisterne. Det mægtige loft samt endnu en etage, der tidligere har været indskudt på tagværkets hanebånd, forblev klogeligt uudnyttet. Vognsamlingen udfylder bygningsværket tilstrækkeligt ved at optage det store støbte gulvareal.

Men det er kun en begrænset del af vognsamlingen, der kan opstilles i ridehuset, fortæller turistchef Sv. Aage Mattson. Haderslev Museum står for den faglige rådgivning, mens bygningen er lejet af Turistforeningen, der føler medansvar for vognsamlingens videre skæbne. Der var således mange uafklarede spørgsmål ved vognsamlingens officielle åbning tirsdag den 6. juni 1978. Det er tænkeligt, at boghandlerens mareridt var forbi og han kunne give sig tilfreds – andre havde taget ansvaret på sig for Den Slesvigske Vognsamlings videreførelse, men havde de nu også det? Skete der noget?

Johs. Chr. Nielsen døde den 7. oktober 1991 og oplevede ikke den endelige afklaring af spørgsmålet om Den Slesvigske Vognsamlings videre skæbne, men måske kan 1992 give et kvalificeret bud på hele det visionære kompleks af tanker, ideer og forpligtigelser over for landsdelens danske kulturhistorie, der var boghandlerens stadige inspiration og evindelige problem.

PER OLE SCHOVSBO

EFTERSKRIFT

Der er skrevet meget om Den Slesvigske Vognsamling i dagspressen, og Johs. Chr. Niensens scrapbøger er vigtige kilder til vognsamlingens historie. En række samtaler med boghandleren selv, kort før døden indhentede ham, med kendere af samlingen, nære venner til vognsagen og mange andre, har også præget fremstillingen. Tak til de mange og især til Svend Aage Mattson, Haderslev Turistbureau, Jens Andersen, Slesvigske Vognsamlings Venner, Steen W. Andersen, Haderslev Museum, Ib Møller, Dansk Køre Forbund. En særlig tak til Christian S. Høyer for hjælp til layout.



Diligence paa Ruten København-Hamburg