

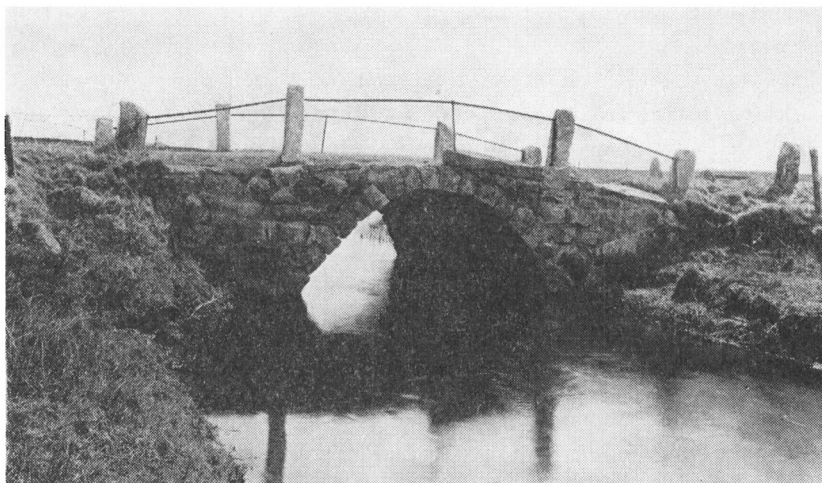
Povlsbro

Af *Viggo Petersen* og *Morten Aaman Sørensen*.

Broen ved Povlskro eller — som den i nyere tid oftest kaldes — Povlsbro har i de seneste år hyppigt været omtalt i aviserne og er derfor blevet kendt i vide kredse. Ved en regulering af Bjerndrup Mølleå var den smukke granitbros bevaring længe truet, i hvert fald i den oprindelige skikkelse og på dens gamle plads, men heldigvis gik alt godt, og trods en grundig istandsættelse er det stadig den helt originale bro, der fører hærvejstrafikken over åen. Forud for og under istandsættelsen blev der foretaget grundige undersøgelser af broen, dels på selve stedet og dels i arkiverne. I det følgende redegør *Viggo Petersen* for arkivundersøgelsen, medens *Morten Aaman Sørensen* fortæller om istandsættelsen. De arkæologiske undersøgelser afsluttes først nu, mens disse linjer skrives, og en redegørelse herfor må derfor vente til senere, når sporene er blevet tydet og resultaterne bearbejdet.

I. *Broens historie.*

Få kilometer syd for Urnehoved passerer Hærvejen Bjerndrup Mølleå, og her finder man Povlsbro, der har fået navn efter den nærved liggende kro, Povlskro. Det er imidlertid kun i de sidste få århundreder, der har været bro her; i langt den største del af Hærvejens historie har man måttet køre, ride eller vade over åen. Antagelig var der allerede i slutningen af 1600-tallet en gangbro over åen — i hvert fald kunne gamle mennesker i 1742 huske en sådan¹ — men hvornår den er bygget og forsvundet igen, vides der intet om. At den forsvundne gangbro overhovedet nævnes i 1742, skyldes, at man på dette tidspunkt alvorligt var begyndt at tænke på at få bygget en vejbro ved Povlskro, efter at der havde været adskillige klager over forholdene på vejene i området.² Efter en diskussion om, hvorvidt Søgård gods alene eller sammen med Tønder amt skulle bære omkostningerne ved opførelsen, byggedes den første egentlige bro



Broen i landskabet, foto Hugo Matthiessen, 1929.

ved Povlskro endelig i 1744 på Søgårds bekostning. På begge sider af åen opførtes ned mod overfartsstedet en mindre vejdæmning, støttet af kløvede sten, og selve broen blev bygget af egetømmer.³ En sådan træbroes levetid i det danske klima var imidlertid ikke lang, og allerede i 1780 måtte den erstattes af en ny træbro.⁴ Samtidig blev vejdæmningen på begge sider gjort længere for at hindre, at vejbanen blev oversvømmet.⁵

De mange reparationer, som datidens træbroer krævede, gjorde det efterhånden aktuelt at opføre broer af mere bestandigt materiale. Dette var ikke alene ønskeligt på grund af besværet med reparationerne, men i høj grad også for at skåne skovene, hvorfra tømmeret skulle skaffes.⁶ I 1787 erstattedes derfor træbroen på Hærvejen ved Immervad, der ligger ca. 25 km nord for Povlsbro, med den endnu bevarede bro af kløvede sten,⁷ og ved Rødekro på Hærvejen mellem Immervad og Povlsbro skete det samme i 1788.⁸ I 1817 var turen kommet til Gejlå få kilometer syd for Povlsbro.⁹ Den smukke, hvælvede kampestensbro i to fag opførtes i løbet af 1818 og er endnu bevaret.¹⁰ Povlsbro skulle imidlertid komme til at vente længe endnu, og i 1836 reparerede man den gamle træbro endnu en gang.¹¹ Endelig i 1844 blev der den 29. juni på Povlskro holdt licitation over bygning af en bro af kløvede sten, og dermed var træbroens dødsdom afsagt.

Ved licitationsforretningen blev der ikke alene fremlagt et rids over broens udseende (fig. 1), men også en udførlig byggebeskrivelse.¹² Beskrivelsen er affattet på tysk, men den blev omhyggeligt forklaret for de fremmødte på dansk. Broen skulle være 6 alen lang og 8 alen bred, og den skulle være $\frac{1}{2}$ alen lavere end den gamle. Under arbejdet skulle der graves en kanal til åvandet gennem dæmningen, og af hensyn til færdselen skulle den gamle bro bevares så længe som muligt, skønt den nye skulle bygges på nøjagtigt samme sted. Hvis grunden under broen viste sig ikke at være fast nok, skulle den befæstes med bøgetømmer. Særlig interesse knytter der sig til selve den bærende konstruktion, der afviger fra både Immervadbroens og Gejlåbroens. Ved Immervad har man benyttet stensbjælkemetoden, der principielt ikke afviger fra træbrokonstruktionen på anden måde, end at de bærende bjælker er af sten. Ved Gejlåbroen bæres vejbanen af to tøndehvælvinger, opmuret af kløvede kampesten ved hjælp af mørtel.¹³ Povlsbro har ligeledes en tøndehvælving af form som et halvt cirkelslag, men her er de kløvede sten lagt i ler og mos. Stenene skulle have tre plane sider, være $\frac{1}{2}$ alen tykke, $\frac{1}{2}$ alen brede og 1-2 alen lange. Ialt skulle der bruges 296 alen sten af denne type, og til opmuringen skulle der foruden leret bruges 2 læs mos. Ialt skulle der bruges 40 læs ler, men størstedelen skulle anvendes bag hvælvingen, hvor der skulle lægges et tykt lag, hvori der skulle stemples 30 læs kampesten. Endelig skulle der bruges 4 læs brosten, 8 afvisersten og 24 alen gelænderjern. Det billigste byggetilbud blev fremsat af ejeren af Årtoft, Josias Wilhelm Mylord, og det blev derfor overdraget denne at opføre broen for 137 rigsdaler. Den 24. august kunne tømmeret fra den gamle bro bortsælges, og endelig den 16. september 1844 blev den nye bro afleveret. Endnu et år var Mylord ansvarlig for den, men Povlsbro indfriede fuldt ud forventningerne, og selv vor tids tunge køretøjer har den kunnet bære uden at bryde sammen.

II. Istandsættelsen.

Omtrent på datoen for den første licitation over Povlsbroen i 1844, hvor J. W. Mylord fik arbejdet, blev entreprenørfirmaet Rudolf Brink i foråret 1870 anmodet om at påtage sig en istandsættelse af den gamle bro. En istandsættelse, hvis ydre anledning var den ovenfor omtalte afvanding af Bjerndrup Mølleå og de deraf opståede farer for broens stabilitet og eksistens.

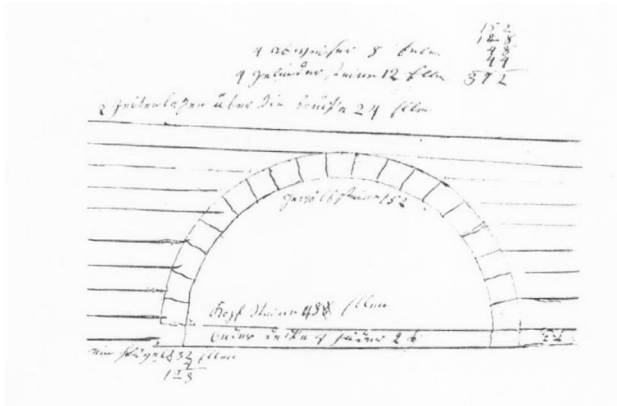


Fig. 1. Arbejdstegning til broen, 1844.

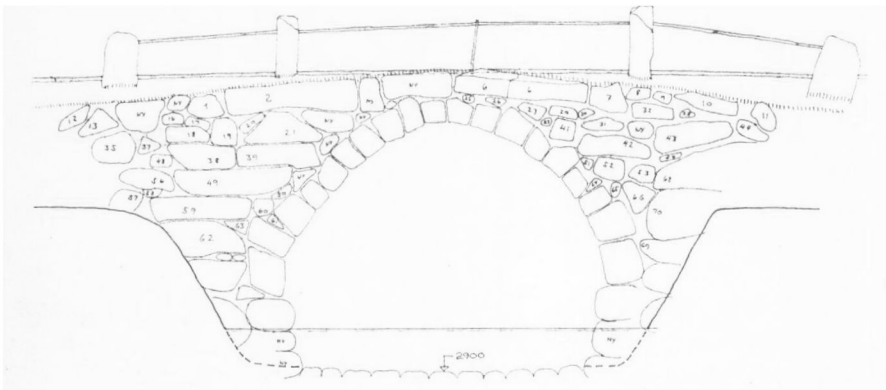


Fig. 2. Broens udseende umiddelbart før istandsættelsen. (Aaman Sørensen).

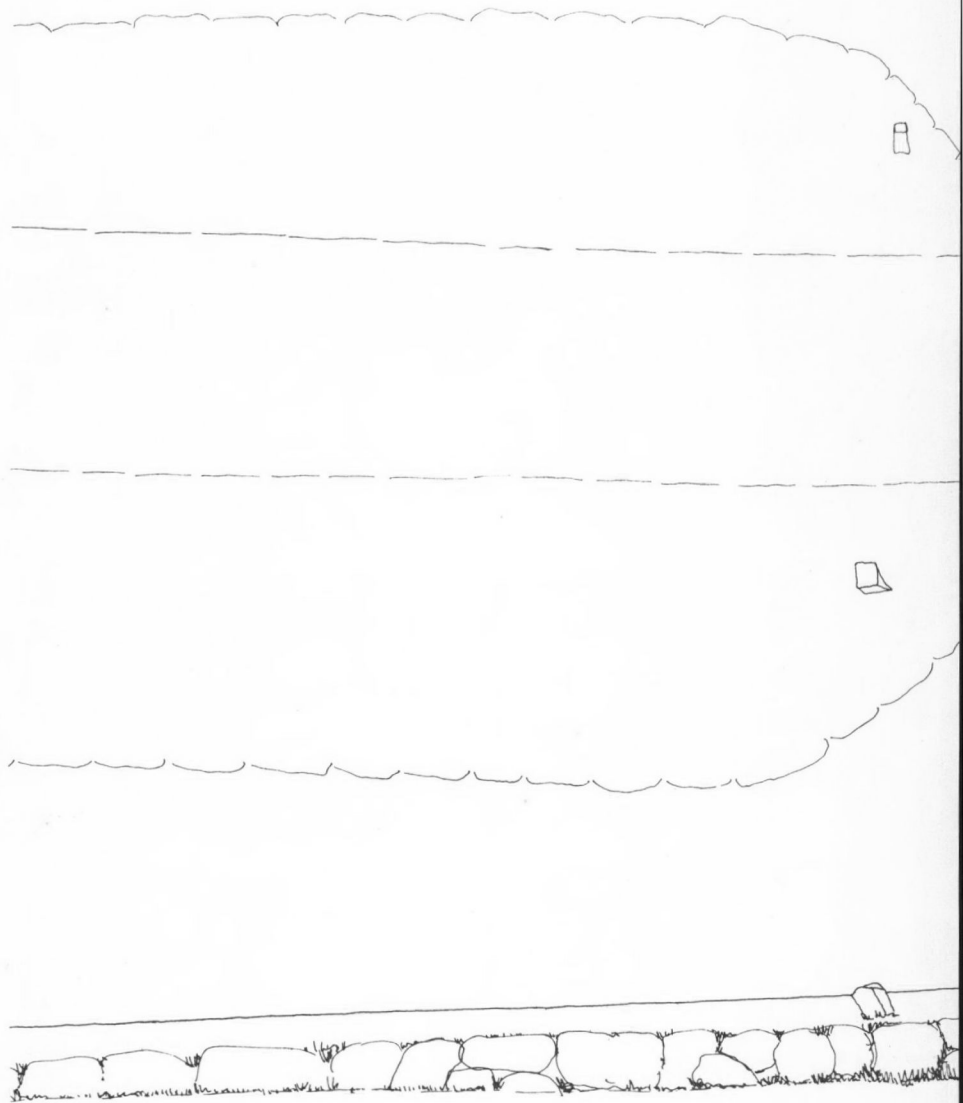
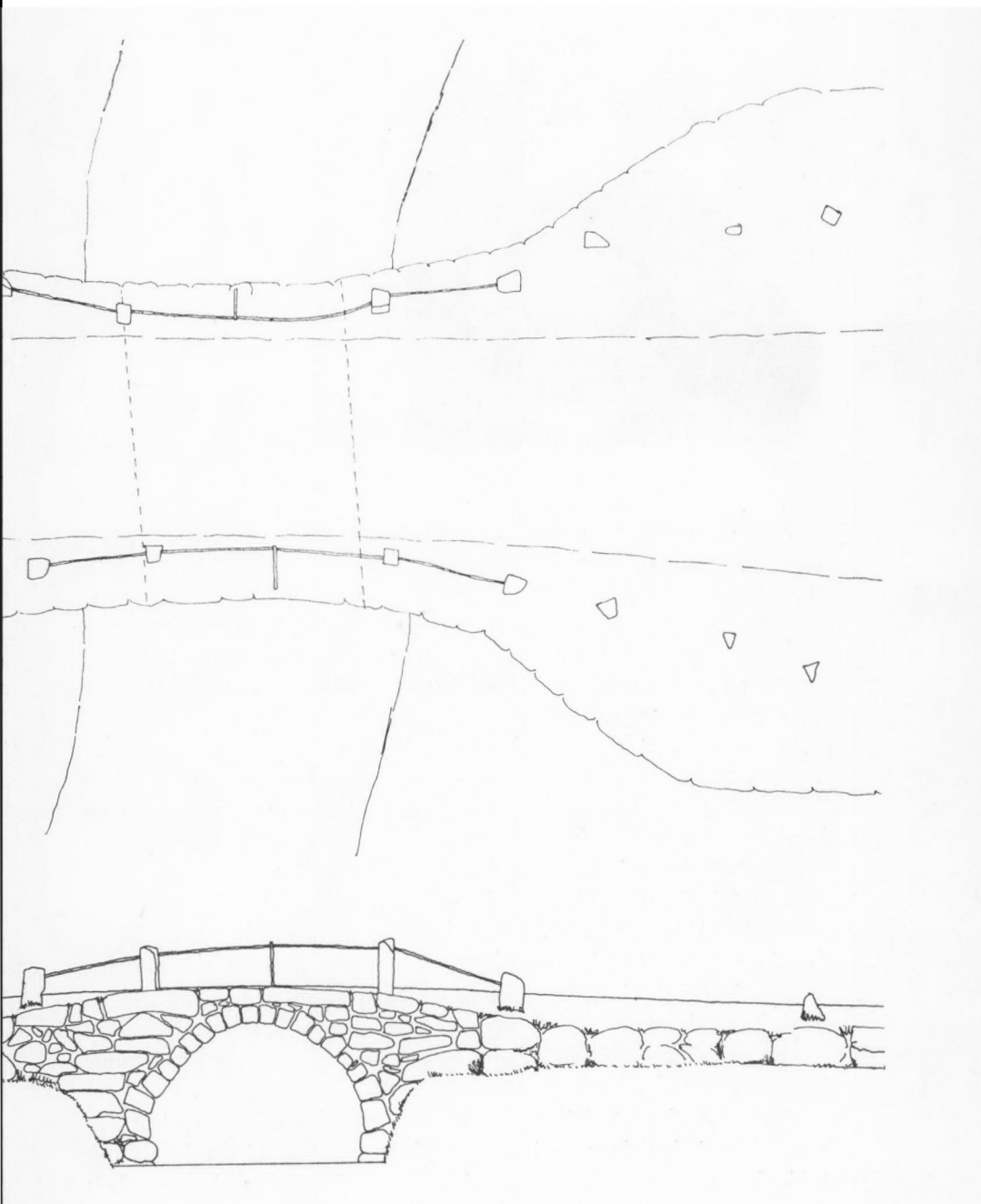


Fig. 3. Plan og opstalt, april 1969. (Aaman Sørensen).





*Porsbro, vestsiden
før ombygningen,
foto Aaman Sørensen.*

Men afvanding eller ikke afvanding, forarbejderne til restaureringen afslørede, at den 126 år gamle bros tilstand var sådan, at en reparation i alle tilfælde var påkrævet. Den stadig tungere og mere intensive trafik var ikke gået sporløst over broen. Fløjmurene var trykket faretruende ud, kun gammel vane holdt dem endnu på plads, og dette havde forledt en vejmand til for mange år siden at reparere med en uskøn betonstøbning.

De første planer til restaureringen, udarbejdet i begyndelsen af 1960'erne, havde mest karakter af en ombygning og omfattede en fuldstændig nedtagning og genopstilling i et lavere niveau med en bredere vejbane.

Både det lavere niveau og forøgelsen af bredden ville på afgørende måde have forrykket forholdet mellem brobuen og de tilsluttende dæmninger, således at man ville have fået den fornemmelse, fra dæmningerne at bevæge sig ned over åen, i stedet for som før at føle, hvorledes buen ligesom bærer en over på den anden side af åen. Dertil kommer, at en nedtaget og genopstillet bro, ligemeget hvor stor umage man gør sig, følelsesmæssigt ikke helt er den samme bro.

Det er derfor glædeligt, at det ved stor imødekommenhed fra sognerådet i den daværende Kliplev kommune og Hedeselskabet er lykkedes at gennemføre et projekt, hvor buen kan bevares helt



*Restaureringen af Povlsbro,
foto Aaman Sørensen.*

intakt, og hvor ændringerne indskrænker sig til fornyelse af fundamenterne, den nødvendige sikring og omsætning af fløjmurene og regulering af arealerne op mod dæmningerne.

Som grundlag for restaureringen foretog Nationalmuseet en meget nøjagtig opmåling (fig. 2 og 3). Alle sten blev nummererede og forsynet med påmalede lod- og vagelinjer, så det efter nedtagningen var muligt at genopsætte dem helt nøjagtigt igen.

De statiske og stabilitetsmæssige forhold er blevet undersøgt og beregnet af ingeniørfirmaet Rambøll & Hannemann, der ligeledes har udarbejdet de nødvendige retningslinjer for arbejdsgangen. Det daglige tilsyn med arbejdet er for Nationalmuseet blevet foretaget af havearkitekt I. P. Junggreen Have.

Inden arbejdet begyndte, var man særlig spændt på, om den i byggebeskrivelsen fra 1844 nævnte fundering af bøgetømmer var blevet udført, idet dette i så fald kunne tyde på, at bundforholdene var dårlige, således at fornyelsen af fundamenterne ville blive meget besværlig. Bøgetømmeret var der, men må kun være lagt ind som en ekstra sikring, idet bundforholdene var ganske gode, så fornyelsen af fundamenterne efter opstilling af den nødvendige kraftige afstivning (se ill.) ret let lod sig udføre. Samtidig med støbningen af fundamenterne blev der som en ekstra sikring lagt en betonkappe omkring buen, fløjmurene blev sikret mod nye udskridninger ved

bagstøbninger. Disse støbninger er selvfølgelig ikke synlige udvendig, da det jo gjaldt om, at broen beholdt sit gamle udseende så uforandret som muligt. Denne regel er fulgt i så høj grad, at selv de stenurter, der i tidens løb havde slået rod mellem stenblokkene, blev taget ud og efter arbejdets afslutning bragt tilbage på de gamle voksepladser igen.

Under arbejdet har det også været muligt at gå det arbejde, som J. W. Mylord udførte i 1844, efter i sømmene, ja, så at sige kontrollere, om han nu også havde udført det, som han skulle ifølge bygningsbeskrivelsen. Bortset fra, at der tilsyneladende er »snydt« en lille smule med målene, broen er blevet knap så lang og bred, som den egentlig skulle være, har han udført et meget fint og smukt stykke håndværk. At målene er blevet lidt mindre end planlagt, kan skyldes pælene i den gamle træbro, som ifølge beskrivelsen skulle blive stående så længe som muligt. Rester af disse pæle blev fundet på plads endnu, og de har bestemt ikke lettet opførelsen.

Alt i alt må man sige, at det var et godt arbejde og en smuk bro, der blev leveret for de 137 rigsdaler; måtte pengene, der nu er ofret, være givet lige så godt ud.

NOTER

De anvendte arkivalier opbevares alle på Landsarkivet i Åbenrå.

1. Tønder husfogedarkiv, aflev. fra Kiel C VI 5 nr. 1000, 12/3 1742.
2. Tønder amtsarkiv, aflev. fra Kiel C VI 1 nr. 448, 3/10 1741, 31/5 1741, 10/7 1741, 19/9 1741.
3. Søgård og Årtoft godsarkiv, V: Regnskabssager, godsregnskab 1744.
4. Sst., godsregnskab 1780.
5. Søgård og Årtoft godsarkiv, IX: Veje, broer, færger, vandløb etc., 14/11 1780.
6. Skov- og jagtforordning for Slesvig og Holsten af 30/4 1781 § 22, af 2/7 1784 § 19, Vejforordning for Slesvig af 29/10 1784 § 15.
7. Andr. Michaelsen: Den historiske Immervad bro. (Stambladet 1964, s. 25-34), Hans H. Worsøe: Hvornår blev Immervad bro bygget? (Sønderjysk Månedsskrift 1965, s. 153-154). Dateringen bekræftes af skrivelse af 8/7 1799 i Haderslev amtsarkiv, officialsager, østeramtet.
8. Åbenrå amtsarkiv, aflev. fra Kiel C II 1 nr. 198, 25/5 1788, 12/7 1788, 15/5 1793, Åbenrå husfogedarkiv, aflev. fra Kiel C II 4 nr. 499, 16/9 1788.
9. Søgård og Årtoft godsarkiv, IX: Veje, broer, færger, vandløb etc., 26/11 1817, 4/12 1817.
10. Sst. 21/8 1818.
11. Søgård og Årtoft godsarkiv, V: Regnskabssager, bilag til vej- og broregnskaber 26/5 1836.
12. Søgård og Årtoft godsarkiv, IX: Veje, broer, færger, vandløb etc., 29/6 1844, 13/8 1844.
13. Sst. 4/12 1817.