

VEJ

DANSK VEJHISTORISK SELSKAB

Artiklen er fra tidsskriftet Vejhistorie - Danmarks specialtidsskrift for alt, hvad der rører sig omkring veje og vejtransport.



*Geels Bakke ved København 1851
malet af Andreas Juuel og fotografi
fra 2020.*

Tidsskriftet udgives af Dansk Vejhistorisk Selskab to gange om året, hvor det sendes til selskabets medlemmer.

Vi har også en fyldig hjemmeside med informationer om trafik på veje. Her er også mulighed for at tegne et gratis abonnement på den månedlige nyhedsmail med nyt fra området.

Man kan også blive medlem af selskabet, hvor man kan møde andre med samme interesse ved vores møder, ekskursioner til spændende steder og rejser til udlandet med veje og trafik som udgangspunkt.

DAGMARBROEN I SKANDERBORG

– bindeled mellem byen og slotsholmen



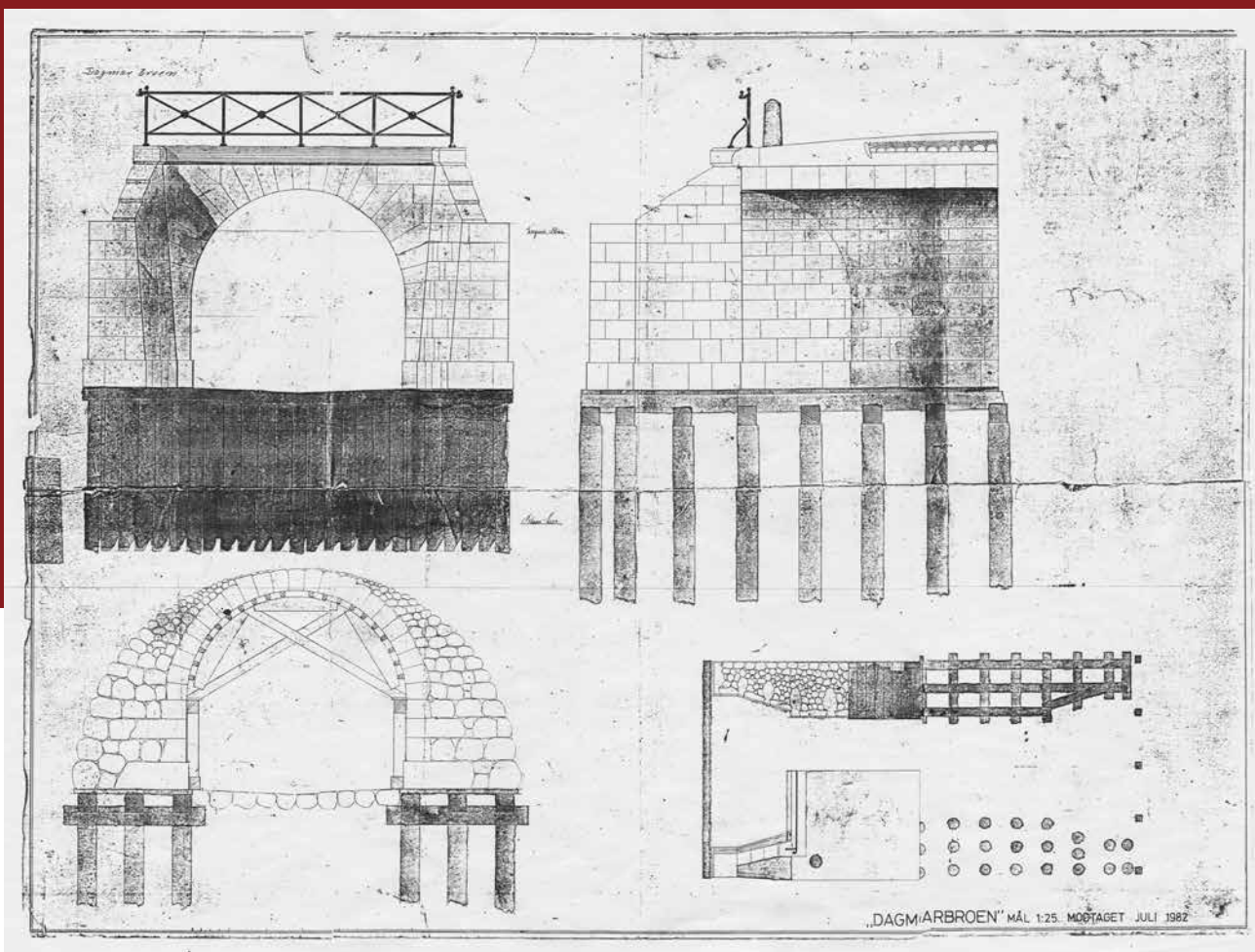
Niels Henrik Petersen. Medstifter af og sekretær for Dagmars Brobisser, foredragsholder og tidligere mangeårigt medlem af Skanderborg Museumsforenings bestyrelse. Uddannet arkitekt m.a.a., tidligere afdelingsarkitekt ved Århus Kommune og bygherrerådgiver for Aalborg Kommune.

Dagmarbroen er en ualmindelig smukt beliggende vejbro, der forbinder Skanderborg by med Slotsholmen over vandløbet mellem Lillesø og Skanderborg Sø. Som det ses på de historiske billeder har arealerne på begge sider af broen i årtier været yndede udflugtsmål og motiver for fotografer og kunstnere. Ikke blot er dens udformning som tøndehvæl typisk for mange vejbroer fra det 18. og 19. århundrede.

Den er tillige et monument over den trafikale historie i en periode, hvor trafik- og samfærdselsmidlerne var med til at åbne landsdele og byer op for en ny tid præget af industriel og økonomisk vækst.

Den solide granitstensbro er et minde og en manifestation af ypperlig ingeniør- og bygningskunst, et symbol på den udbygning af Danmarks fjernlandeveje, der var med til at binde riget





Den originale konstruktionstegning til Skanderborg Slots Bro, som Dagmarbroen blev kaldt dengang. Skanderborg Historiske Arkiv.

sammen før - og i Jylland specielt efter år 1800.

Da ingeniørkorpset under ledelse af 1. vejmaster oberst Gottfried Rosenberg i 1830'erne anlagde hovedvejen i Østjylland blev vejen sydfra ført over søerne ved Nybro, gennem Dyrehaven og via Dagmarbroen ind i købstaden, hvor diligencen gjorde holdt ud for posthuset i Adelgade 2. Herved blev rejsetiden til Horsens afkortet betydeligt.

← Dagmarbroen set fra Skanderborg Sø i 2020, hvor broen fremtræder omtrent som ved opførelsen i 1837. Men omgivelserne, beplantning, autoværn m.v. slører fuldstændig broens betydning som bindeled mellem købstaden til højre og øen til venstre, hvor der i århundreder lå en borg, der i 1500-tallet blev ombygget til et renessanceslot.

Den smukke tøndehvælvede granitbro er fredet, men mishandlet af skæmmende autoværn i 1957 og senere. Dengang havde autoværnene en sikkerhedsmæssig betydning i forhold til den stærkt trafikerede A 10 - men er de nødvendige i 2020? Foto NHP.

Bygmester Fredrik Møller (1802-99), Adelgade 12 i Skanderborg, stod for opførelsen af Dagmarbroen og ca. 30 andre broer i Jylland. Hans liv og virke er meget velbeskrevet i bogen "Den stridbare brobygger og hans familie", skrevet af Kirsten og Tage Danielsen.

I bogen findes konstruktionstegninger m.v. og en lokal stenhuggers beretning om opførelsen:

"1837 Begyndt at kløve sten til broen ved Skanderborg. Grundstenen nedlagt den 16. juli af F. Møller. Den sidste sten indsat af F. Møller den 19. okt. 1837, men fløjen ikke færdig". Frederik Møller blev 35 år på datoen for isætning af slutstenen.

Broen er opført af smukt tilhuggede granitkvadre med en hvælvet åbning på 10 fod (ca. 3,3 m) og 16 alens bredde (ca. 9.8 m). Selve kørebanen var med kantsten og et 1,5 m bredt fortov i begge sider.

Rækværk var i begge sider udført af sortmalet smedejern i hele broens



Portræt af brobygger Frederik Møller (1802-1899) malet af Anton Winther ca. 1840. Museum Skanderborg.

længde. I forlængelse af rækværket var der som yderligere afskærmning opsat kegleformede granitpullerter.

Fundamenterne er kampesten eller kløvede granit sten. Bunden af vandløbet er ifølge tegningerne pigstensbelægning - men kan i udførelsen være ændret til tømmer lagt som rist i to lag.



Dagmarbroen set fra Lillesø i 1912. Vandstanden var dengang ca. 1 m højere end i dag. Fotograf ukendt, Skanderborg Historiske Arkiv.



"Parti ved Molbechs Bro" hedder postkortet fra 1905, der er set mod syd mod Slotsholmen 1 - dengang Molbechs bådudlejning. Skanderborg Historiske Arkiv.



Dagmarbroen set fra Storesø 1930. Stenders Forlag, Skanderborg Historiske Arkiv.

Som det fremgår af de nyere fotografier fremtræder Dagmarbroen i dag helt intakt set fra øst med de originale kvadre og smedejernsrækværk.

Med sin smukke og harmoniske udformning har Dagmarbroen i generationer været en af Skanderborgs attraktioner.

Det var herfra turistbådende udgik fra ca. 1850-1960 med turister, der købte is og postkort i kiosken ved broen

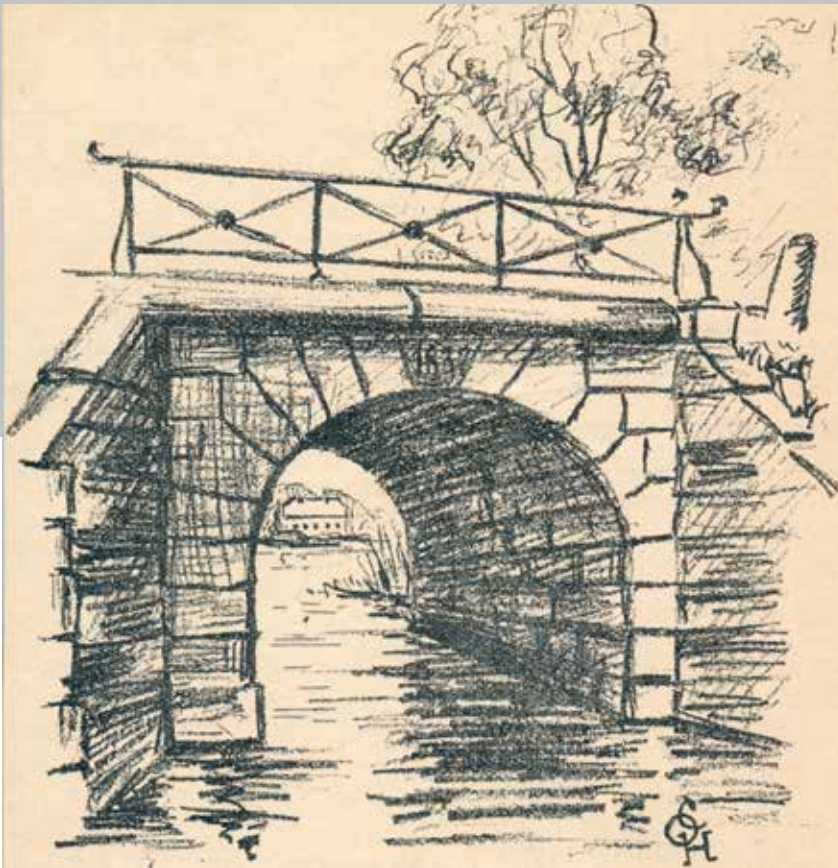
- eller glade skolebørn på udflygt, der i Julius Molbechs båd "Turisten" blev sejlet over søen til Vester Mølle.

Den hvælvede granitbro, vi i dag kalder Dagmarbroen, blev ved opførelsen i 1837 kaldt Skanderborg Slots Bro – måske en hyldest til, at der på dette sted i ca. 600 år havde været utallige træbroer, der forbandt borgen og siden slottet med fastlandet og byen.

Derefter blev den officielle benævnelse Frederiksbroen efter Frederik VI (1808-39) – men i folkemunde blev broen benævnt Dagmarbroen.

Ret beset var det jo også på dette sted Valdemar Sejer red over den første bro på sit vilde ridt mod Ribe og dronning Dagmars dødsleje.

Bilismens vækst i 1950'erne og 60'erne betød en voldsom belastning af

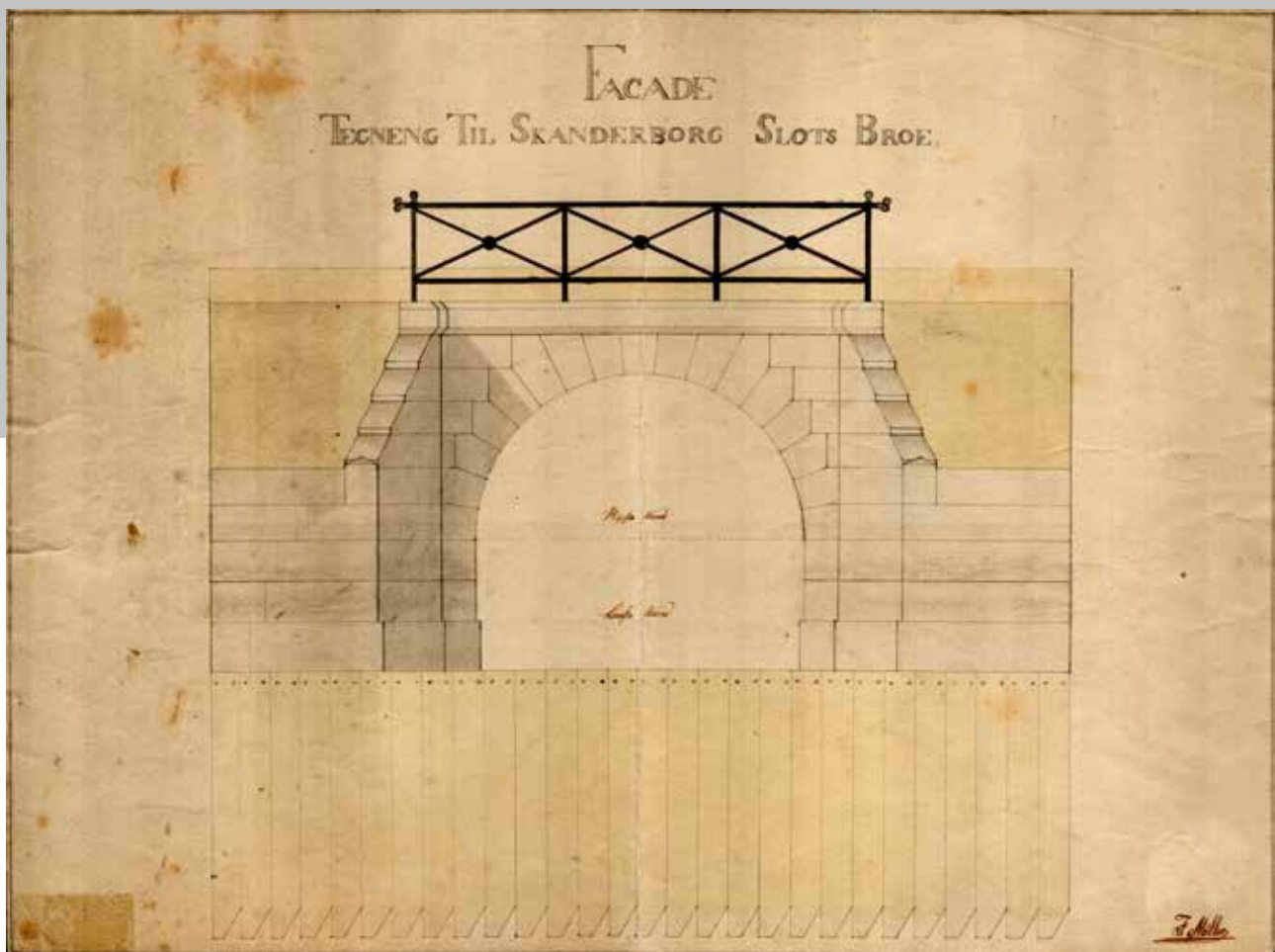


Dagmarbroen tegnet af C.O. Hædholt i 1920'erne. Man ser fra Store Sø gennem brohvælvet ind i - og tværs over Lillesø, hvor man aner Sølunds hovedbygning i baggrunden.

Granitkvadrene er særlig smukt tilhuggede omkring hvælvet. Slutstenen med årstallet 1837 blev indmuret af bygmester Frederik Møller på hans 35 års fødselsdag den 19. okt. 1837. Broen afsluttes for oven med en halvrund granitgesims umiddelbart under det sortmalede smedejernsrækværk. Granitkvadre, slutsten og gesims under smedejernsrækværket står helt intakt fra opførelsen til i dag (2020) - men uden autoværn og brouvidelsen mod vest. Skanderborg Historiske Arkiv.

Dagmarbroen set fra Molbechs anløbsbro i Skanderborg Sø ca. 1950. Anlægget til højre i billedet eksisterer stadig. Skanderborg kommune renoverede arealet i 2014 og genskabte trappeforbindelsen fra anlægget til Adelgade. Skanderborg Historiske Arkiv.





Facadetegning af Dagmarbroen. Skanderborg Historiske Arkiv.

såvel Dagmarbroen som den øvrige passage ad Hovedvej A 10 gennem Skanderborg by. For Dagmarbroen indebar det en udvidelse med en betonbro mod vest og opsætning af autoværn – men den gamle granitbro klarede belastningen, og står upåvirket tilbage.

I 1977 blev motorvejen uden om Skanderborg åbnet og medførte en meget kraftig reduktion af såvel den tunge som den lette trafik henover broen og gennem byen.

Der er nu gået 43 år siden den trafikale aflastning blev gennemført - de gamle autoværn smuldrer, og den meget brede vej inviterer til øget hastighed for de få resterende bilister. Det er måske på tide at revurdere broens trafikale status?

Dagmars Brobisser er en gruppe med det primære mål at genskabe den fredede historiske Dagmarbro i Skanderborg i samarbejde med Kulturministeriet, Slots- og Kulturstyrelsen (SLKS), lokale myndigheder, foreninger, private firmaer og sponsorer.

Dagmars Brobisser betegner sig selv som en mellemting mellem en græsrodsbevægelse og en rockerklub. Klubben har 93 fuldgældige medlemmer med ret til at bære rygmærke og hverve nye medlemmer. Hertil kommer 23 "supporters".

Brobisserne er ved at etablere et Grønt Partnerskab, der udover Dagmarbroens nære omgivelser omfatter hele Slotsholmen i Skanderborg. Det visuelle indtryk af Slotsholmen som en ø med slotskirken og Slotsbanken som de dominerende landskabelige elementer mellem Skanderborg Sø og Lillesø er en vigtig fortælling om byens historie. På tilsvarende vis drømmer gruppen om et Vej & Bro Partnerskab for gode trafiksikre løsninger inspireret af tiden før Hovedvej 10, og som viser vej til en trafikikker fremtid.