

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.

# FREDEDE BROER



Lars Bjarke Christensen er mag.art. i arkæologi og ansat ved Slots- og Kulturstyrelsens Center for Kulturarv, hvor han arbejder med de fredede fortidsminder, herunder også broer og vejsten.

I Danmark findes tusindvis af broer. De har en vigtig betydning når vi kører på arbejde, cykler en tur på indkøb eller tager toget på familiebesøg i den anden ende af landet. Uden broerne ville vi ikke kunne rejse lige så nemt og bekvemt som vi gør i dag. Broernes værdi ligger ofte i deres egentlige brugsværdi, men det er naturligvis klart at der med de

seneste århundreders mange brobyggerier også er nogle broer som har en stor kulturhistorisk værdi. De er en del af vores kulturarv fordi de fortæller væsentlige aspekter af vores fælles historie.

Netop i disse år er der stor interesse for de gamle broer og hos Slots- og Kulturstyrelsen – der har myndighedsansvaret for de fredede broer – mærker vi tydeligt denne øgede interesse. Men med den øgede bevidsthed om at nogle broer kan være fredede, melder sig også flere spørgsmål blandt broforvaltere, broentreprenører og rådgivere. For hvorfor er broerne en del af kulturarven, må man fjerne en fredet bro eller renovere den? Spørgsmålene er mange og i denne artikel samles nogle af svarene på de mange spørgsmål.

## Lang tradition for brobyggeri

Siden isen trak sig tilbage for mere end 15.000 år siden og de første rensdyrjægere fulgte i sporene nordpå efter deres bytte ved istidens afslutning, har der i det danske område kontinuerligt været behov for at færdes til lands. Disse jægere banede i bogstavelig forstand de første veje gennem tundraens landskab. De seneste års arkæologiske forskning har vist, at oldtidens mennesker har været langt mere mobile end vi tidligere har forestillet os. Godt nok har vi i årtier vidst, at der er blevet udvekslet varer over store afstande overalt i Europa, men nyere videnskabelige undersøgelser af blandt andet Egtvedpigen og Skrydstrupkvinden viser, at varerne måske ikke bare har skiftet mellem talrige hænder på deres vej gennem Europa.



Hulvejene blev dannet af færdsels slid og ofte ligger flere hulveje ved siden af hinanden fordi man har rykket vejen, hvis den i forvejen banede vej blev ufremkommelig.

← Tegnet rekonstruktion af Ravning Enge-broen fra vikingetiden tegnet ud fra de oplysninger som er fremkommet ved arkæologiske udgravninger af broen.

Tegninger: Sune Elskær.



*Tuel Å Bro. Da jernbanen i 1850'erne blev anlagt mellem Roskilde og Korsør blev der anlagt en buebro så Tuel Å kunne føres under banen. Jernbanen mellem København og Korsør er udpeget som et nationalt industriminde. Foto: Lars Bjarke Christensen.*

Netop undersøgelserne af de to gravlagte kvinder fra bronzealderens Jylland viser, at de også selv har været på lange rejser over flere tusinde kilometer på et tidspunkt for omkring 3400 år siden, hvor der naturligvis hverken fandtes biler eller motorveje. Vi ved selvfølgelig ikke hvordan de har rejst, og det er sandsynligt at i alt fald en del af rejsen er sket via de europæiske åer og floder. Men landtransporten har også haft en betydning for samfærdslen allerede i oldtiden. Arkæologiske undersøgelser på Stevns i slutningen af 1900-tallet viste således, at der i oldtiden har været anlagt veje og vadesteder ved siden af og henover Tryggevælde Å og Stevns Å.

Der er kun bevaret sporadiske spor af oldtidens veje i Danmark. Primært i form af de såkaldte hulveje, altså vejforløb hvor gående og kørende har slidt sig ned i terrænet og skabt de karakteristiske fordybninger ved færdselens slid. Et af de mest kendte vejforløb fra oldtiden er den jyske hærvej – oksevejen – som løber op gennem den midterste del af Jylland fra grænseområdet i nutidens

Slesvig-Holsten til "det yderste hav" som missionæren Adam af Bremen omkring år 1070 betegnede den nordlige del af den jyske halvø. Her har der gennem århundreder frem til i dag været behov for at transportere sig selv, sine dyr og sine varer. I ældre tid var vejanlæggene ikke så statiske som i dag, og hvis den i forvejen banede vej var ufremkommelig, kørte man blot uden om. På den måde opstod de mange parallelt liggende hulveje som dannede et egentlig hærvejsstrøg, der har været i brug til forskellige tider. Det er også i denne del af Jylland et af de mest spektakulære fortidsminder fra oldtiden findes i engene ved Raving. Her anlagde den gryende kongemagt omkring 980 en 760 meter lang og solid bjælkebro, som en del af forsvarsanlæggene i tilknytning til magtcenteret i vikingetidens Jelling. De bevarede, jorddækkede dele af broen er i dag fredet som fortidsminde.

Danmark har således en lang og stolt tradition for brobyggeri fra oldtiden og frem til i dag. Det vil være umuligt på disse sider at nævne alle aspekter

af brobyggeriets historie, men som eksempel kan man blot nævne det snorlige hovedlandevejsnet, hvor den franske vejingeniør Jean Marmillod i slutningen af 1700-tallet var med til at tegne stregerne på landkortet og slå bro over de åer og vandløb, som de nye chausseer passerede forbi. Enkelte af disse broer findes stadig langs hovedlandevejene som et levn fra en tid, hvor det at rejse mellem byerne kunne kræve flere dages rejse. Det er næppe mange bilister som i dag er bevidste om at de faktisk kører på et stykke danmarkshistorie, når de tager turen ad kongevejen op gennem Nordsjælland eller kører på den gamle landevej mellem Roskilde og Korsør. Men stopper man op langs vejen og ikke mindst ved broerne, kommer historien tæt på. Blandt nutidens brobyggere vil navne som Asger Ostenfeld, Anker Engelund og Hiort-Lorenzen formentlig også vække genklang som markante brobyggere i 1900-tallet, hvor beton og stål vandt indpas i forhold til tidligere tiders stenbroer. Flere af de danske broer fortæller således en vigtig



*Gejlå Bro i Sønderjylland er beliggende på hævevejen. Broen blev opført i 1820. Foto: Museum Sønderjylland.*



*Roebanebro Nakskov. Roebanedæmning med betonbro nord for Nakskov. Foto: Anders Jon Nielsen*

del af vores fælles historie. De fortæller både infrastrukturens teknologihistorie, om samfærdslen lokalt og mellem landsdelene, statens prioritering af brobyggeriet gennem århundreder, æstetik og teknologi. Der er både den brede nationale fortælling og den helt lokale. Broerne fortæller også ingeniørernes historie, om den foretagsomhed, opfindsomhed og virkelyst som gennem tiden har udspillet sig. Som broforvalter, broingeniør eller entreprenør har man i bogstavelig forstand sit eget fags historie i hænderne, når der skal foretages renoveringer og udbedringer på broerne. Samtidig bygger man videre på historien og hvem ved – måske bliver

en af de broer man selv har været med til at projektere og bygge en del af vores fælles kulturarv om 100 eller 200 år.

### **Fredede broer**

Slots- og Kulturstyrelsen er myndighed for de fredede broer – såvel de bygningsfredede broer efter bygningsfredningsloven som de fortidsmindefredede broer efter museumsloven. Det er således styrelsen der vurderer hvorvidt en bro skal bevares for eftertiden som en del af vores kulturarv. Langt de fleste fredede broer er fredet efter museumslovens bestemmelser. En fredning kan gennemføres umiddelbart hvorfor det er vigtigt, at man som ansvarlig for

et broprojekt i god tid sikrer sig, at ens arbejde ikke kolliderer med eventuelle bevaringsinteresser. Som hovedregel vil en fredet bro mindst være omkring 100 år gammel, men der kan være enkelte undtagelser. Dette gælder ikke mindst blandt de bygningsfredede broer. Hvis broen i forvejen er registreret, kan man slå broen op i styrelsens to nationale internetdatabaser Fund & Fortidsminde (de fortidsmindefredede broer) og FBB- Fredede og Bevaringsværdige Bygninger (de bygningsfredede broer) på styrelsens webseite.

Når styrelsen ser på om en bro skal betragtes som en del af den nationale kulturarv, bliver der set på forskellige faktorer. Det kan eksempelvis være infrastrukturens historie, den lokale og nationale fortælling, broens konstruktion og arkitektur mv. De fleste vil nok være enige i, at den gamle hævevejsbro over Gejlå i Sønderjylland fra 1820'erne er vigtig at bevare, men det behøver ikke kun at være de gamle stenbroer som er værd at passe på for eftertiden. Et eksempel på en bro som næppe vinder prisen for sin skønhed og arkitektoniske fremtræden, er en lille, anonym betonbro over et vandløb lidt nord for Nakskov. Broen blev anlagt i en dæmning i begyndelsen af 1900-tallet. Mange vil nok umiddelbart undre sig over hvorfor vi netop skal bevare denne bro for eftertiden, men i det konkrete tilfælde er broen imidlertid en meget vigtig del af industrialiseringens historie på Lolland.

*Tirsbæk Bro i jernbanedæmningen ved Tirsbæk Gods.*

*Det snoede murstenshvælv i Tirsbæk Bro ved Vejle viser, at der ikke blot var tale om en almindelig jernbanebro. Broen var indgangen til Tirsbæk Gods.*

*Fotos: Lars Bjarke Christensen.*



Således fik sukkerroeproduktionen i slutningen af 1800-tallet stor betydning for udviklingen på Lolland, og overalt på øen blev der ved århundredeskiftet anlagt små, smalsporede jernbaner fra gårdene ind til sukkerfabrikkerne i Høleby, Saksøbing og Nakskov. Størstedelen af dette fintmaskede roebanenet er i dag fjernet i lighed med langt de fleste andre spor efter 18-1900-tallets industrieventyr på Lolland, men heldigvis ligger der en kort strækning bevaret på den vestligste del af øen som et levn fra landets tidlige industrialisering. Netop på grund af den helt særlige kulturhistorie, er betonbroen og banetraceet nord for Nakskov værd at bevare for eftertiden.



Hvis vi et øjeblik bliver i jernbanernes verden, kan vi rette blikket mod den bygningsfredede herregård Tirsbæk i de naturskønne omgivelser på nordsiden af Vejle Fjord. Da engelske entreprenører i jernbanens barndom i 1860'erne anlagde banen mellem Fredericia og Aarhus, måtte der udføres omfattende jordarbejder ved Tirsbæk med omlægning af vejforløb, ligesom landskabet blev gennemskåret af en høj, markant bandedæmning. Inden for kort afstand blev der også anlagt tre broer i forbindelse med baneanlægget. Den ene bro førte over et mindre, afsidesliggende vandløb, og blev anlagt som en mindre, traditionel buebro af granit og med teglstenshvælv af en type, som man kan finde på mange andre af samtidens jernbanestræk-





ninger. Men i tilfældet med de to andre broer kan man ikke undgå at bemærke deres særprægede udformning og stærke tilknytning til herregårdsmiljøet ved Tirsbæk. Vejbroens facader blev således udformet med kamtakket murkrone som fører ens tanker hen mod middelalderens borge, mens vejbroen gennem bandedæmningen – adgangsvejen ind til godset – blev udformet som en monumental indgangsportal med fine, håndværksmæssige finesser og snoet teglstenshvelv. Det er tydeligt, at det ikke bare var en traditionel jernbanebro, som blev anlagt ved Tirsbæk. Broerne er således en væsentlig del af kulturlandskabet ved Tirsbæks herregårdsmiljø, men fortæller samtidig også om brobygningsteknik og jernbanernes tidlige historie. Derfor er det væsentligt, at bevare de tre broer for eftertiden. Som eksemplerne fra Nakskov og Tirsbæk viser, kan broerne således være med til at fortælle forskellige dele af vores historie, og de er samtidig et stærkt, visuelt og fysisk vidnesbyrd om tidligere tiders samfund, om de tekniske meto-

der man anvendte. Broerne fortæller således også væsentlige aspekter af transportsektorens historie.

### **Vedligeholdelse af fredede broer**

De senere år har desværre budt på enkelte uheldige sager med fjernelse af en fredet bro eller hvor et anlægsarbejde pludselig måtte indstilles fordi der ikke i forvejen var indhentet de fornødne tilladelser til byggearbejderne hos Slots- og Kulturstyrelsen. Der er næppe nogen som ønsker at stå i en sådan situation, og heldigvis er mange broforvaltere også opmærksomme på at holde øje med om der kan være tale om en bevaringsværdig bro inden de går i gang med arbejdet. Selvom fredningen fremgår af de nationale kulturarvsregistre, er det også altid en god idé, at fredningsoplysningerne fremgår af bromyndighedens eget broregister og eventuelt også i den nationale brodatabase Danbro. Hvis man som broansvarlig er i tvivl, er man også altid meget velkommen til at rette

henvendelse til det lokale museum eller Slots- og Kulturstyrelsen.

Viser det sig så at man har ansvaret for en fredet bro, er det naturligvis klart, at spørgsmålet melder sig hvilke regler som gælder og hvad man egentlig må foretage ved en fredet bro. En kulturhistorisk fredning betyder naturligvis, at man ikke må fjerne, ødelægge eller ændre broen, idet fredningen netop har til formål at sikre broen for eftertiden. Derimod har man altid mulighed for at søge om tilladelse eller dispensation hvis eksempelvis broen har behov for vedligeholdelse eller renovering. Man skal i den forbindelse være opmærksom på om broen enten er fredet som fortidsminde eller efter bygningsfredningslovens bestemmelser. Som regel kan man udskille de fortidsmindefredede broer ved at de har fået tildelt et såkaldt fredningsnummer, som fremgår af fredningsmeddelelsen og af de offentlige registreringer i de forskellige databaser. På styrelsens webside kan man læse nærmere om reglerne, hvordan man ansøger og hvad man skal indsende med ansøgningen. En

← Møllehus Bro tæt ved grænseovergangen syd for Tønder. Foto: Museum Sønderjylland.

→ Fabrikplade på Møllehus Bro ved Tønder. Broen er produceret af Lüneburger Eisenwerk i 1886. Foto: Museum Sønderjylland.



ansøgning skal altid indsendes via Slots- og Kulturstyrelsens digitale ansøgningsportal på [www.slks.dk](http://www.slks.dk).

Bortset fra at man skal udfylde ansøgningsskemaet ved fremsendelsen af ansøgningen, stiller styrelsen ikke særlige krav til udformningen af ansøgningen. Ansøgningen skal dog altid indeholde en begrundelse for ændring af broen, en beskrivelse af de påtænkte arbejder og fuldmagt fra ejeren af matriklen. Når man planlægger et renoveringsarbejde på en fredet bro, er det vigtigt hele tiden at have for øje, at der er tale om fredet kulturarv, der skal bevares for eftertiden. Det er derfor altid en god idé, at tage udgangspunkt i at ændringerne skal være så minimale som muligt. Der skal således i udpræget grad tages hensyn til, at broen også er en del af vores kulturarv, og arbejdet skal derfor udføres nænsomt, med så få ændringer som muligt og broen skal have samme udtryk og udseende efter renoveringen. Når styrelsen vurderer en ansøgning bliver der blandt andet set på om broen er i drift, hvorvidt der er tale om almindelig vedligeholdelse eller om der er tale om sikkerhedsmæssige tiltag. Selvom der ved behandlingen af ansøgningen ses på eksempelvis sikkerhedsmæssige forhold, så betyder det ikke, at man altid kan få lov til at gennemføre sit projekt som ønsket. Særlige tilpasninger til projektet kan således være nødvendige for at der kan

gives en tilladelse eller dispensation. I visse tilfælde fremgår det af fredningsteksten for de fortidsmindefredede broer, at asfaltbelægningen på vejbroerne eller sporet på jernbanebroerne kan vedligeholdes som hidtil uden at det kræver forudgående dispensation. Det vil derfor altid være en god idé at konsultere fredningsteksten forud for arbejder på broerne. Endvidere vil det være en fordel for planlægningen af et renoveringsprojekt, at der ansøges om dispensation i god tid inden det ønskede opstartstidspunkt. Hvis der gives dispensation, vil denne som regel være gældende i tre år.

Det er altid ansøgeren som skal fremlægge et projekt for renoveringen af en fredet bro, herunder fremlægge en beskrivelse af hvordan arbejdet tænkes udført. Når Slots- og Kulturstyrelsen modtager en ansøgning bliver projektet vurderet, og hvis der er behov for yderligere dialog og eventuelt ændringer til projektet, bliver der taget kontakt til ansøgeren. Det er dog en god idé at tænke alternativt i forhold til projekter med fredede broer. Det er ikke altid, at standardløsningerne rummer de bedste løsninger. Nogle gange er det nødvendigt at forstærke broen, mens det i andre tilfælde er bedre at sænke trykket på broen ved vægtbegrænsning, nedsat hastighed mv., som det var tilfældet med en gammel stenbro på Djursland for nogle år siden. Efter at Slots- og Kulturstyrelsen var blevet opmærksom på at

den gamle stenkonstruktion havde sat sig, tog styrelsen kontakt til Norddjurs Kommune for at sikre den fredede Ørbæk Bro for eftertiden. Løsningen blev en kombination af nænsom renovering af broen og fartdæmpende foranstaltninger med skiltning og indsnævret kørebane.

Der er også mulighed for at rette henvendelse til styrelsen inden man indsender en ansøgning for at få en fornemmelse af om man er på rette vej i forbindelse med planlægning af et arbejde på en fredet bro. Det var eksempelvis tilfældet ved planlægningen af istandsættelsen af to stålbroer fra slutningen af 1800-tallet. Broerne ligger tæt ved grænseovergangen ved Møllehus i den vestlige del af Sønderjylland, og stammer tilbage fra den periode hvor Sønderjylland var en del af Tyskland. Tidligt i processen rettede Tønder Kommune og kommunens rådgiver henvendelse til styrelsen for at fremlægge fire skitser til mulige renoveringsforslag, så der kunne findes en løsning der tager hensyn til broernes særlige kulturhistoriske værdi. Renoveringen af broerne er stadig i projekteringsfasen, men kontakten tidligt i processen har været medvirkende til at broforvalter og rådgiver har fået et indtryk af mulighederne i forbindelse med istandsættelsen af broerne.

I langt de fleste tilfælde er istandsættelse af de fredede broer uproblematisk så længe der i projekteringen tages hen-

*Svinninge Bro på landevejen mellem Roskilde og Kalundborg inden istandsættelsen. Foto Roskilde Museum*



syn til bevaringen af broerne. Et enkelt eksempel på en vellykket brorenovering er Holbæk Kommunes istandsættelse af den gamle hovedlandevejsbro i Svinninge fra 1799 på vejen mellem Roskilde og Kalundborg. Broen trængte efterhånden til en istandsættelse og i samarbejde med kommunens rådgiver indsendte Holbæk Kommune en ansøgning om renovering med tilhørende beskrivelse af hvordan arbejderne tænkes udført. Slots- og Kulturstyrelsen gav dispensation til istandsættelse af broen med angivelse af forskellige vilkår, der skulle sikre at broen blev håndteret korrekt. Den gennemførte istandsættelse af Svinninge Bro har resulteret i en fin istandsat landevejsbro udført i respekt for kulturarven.

Der findes mange andre lignende eksempler på hvordan man på fornuftig vis har håndteret renoveringen af en fredet bro. Der findes ikke nogen faste løsningsmodeller, da alle broer er forskellige som følge af deres historie, placering og konstruktion. Nogle steder vil det være nødvendigt at opføre en ny bro ved siden af den gamle, fredede bro. Eksempelvis hvis man vil anlægge en cykelsti. Andre steder vil der kunne foretages justeringer ved den gamle bro, så længe bevaringshensynene ikke tilsidesættes. Hver fredet bro er unik og rummer sin selvstændige historie. Desværre er det kun de færreste som bemærker, at der rundt på de danske jernbaner og veje findes en helt særlig



*Landvejsbroen over Kornerup Å nord for Lejre på den gamle landevej mellem Roskilde og Holbæk. Foruden den fredede bro ses også en fredet milesten. Milesten, kilometersten og andre vejsten er også fredede fortidsminder. Foto Roskilde Museum.*

kulturhistorisk skat i form af de gamle broer. Derfor kan det også kun anbefales, at man også i forbindelse med renoveringen af en fredet bro også overvejer om man kan formidle denne særlige fortælling til de mennesker som dagligt eller ved et tilfælde passerer over broen under istandsættelsen. Der er ingen tvivl om at de gamle broer er under et stort pres i disse år som følge af nye brobygningsteknikker, som medfører at det ofte er billigere og nemmere at udskifte en gammel bro end at foretage istandsættelse eller tilføjelser på gamle

bygværker. Også selvom mange af de gamle broer er solide bygningsværker, der har holdt og kan holde i århundreder. Mange broer bliver derfor udskiftet med nye præfabrikerede broer af beton og stål. Så meget desto vigtigere er det, at vi passer på de bevaringsværdige broer. Heldigvis kan der generelt spores en velvilje og positiv interesse hos broforvaltere, entreprenører og brancheorganisationen for broingeniører, så vi i fællesskab kan sikre, at der tages hånd om de broer der er en del af vores fælles kulturarv.