

LANGÅ JERNBANE BROER

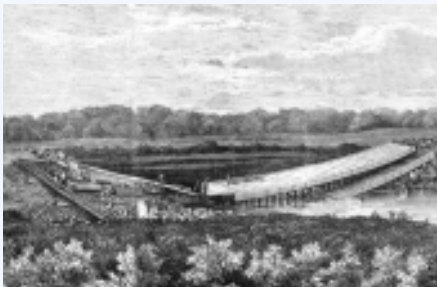
8870 Langå



Luftfoto fra 1954, hvor alle broer ved Langå gennem tiden ses.



Den engelske kassebro sprængt af preusserne i 1864.



Kassebroen sprængt 1864. Fra Illustreret Tidende.



Kågdrift over Gudenå efter brosprængningen 1864. Fra Illustreret Tidende.

Administration

Ejerforhold	Privatejet, Statsejet
Oprettet	2018
Sidste rettelse	11-2018
Tilsyn og beskadigelser	Kulturarvsstyrelsen - KUAS
Pleje, skiltning og 100 m.-zone	Randers Kommune
FREDNINGSNR.	-
STEDNR.	-

Find Fortidsmindet med GPS

GPS	Breddegrad 56.381684
Længdegrad 9.894669	
UTM-system	E 555247 N 6248921

Beskrivelse

Broer over Gudenåen

Passage af vandløb og vådområder har til alle tider været en udfordring for mennesker og trafik, og fra midten af 1800-tallet specielt for anlæggelsen af jernbaner. Tog er begrænset til kun at passere mindre stigninger og anlæggelsen af jernbanespor følger derfor som regel landskabet. Dette var også forudsætningen for anlæggelsen af den østjyske længdebane Århus - Langå - Randers omkring 1860.

Med indvielsen d. 3/9 1862 blev dette første stykke på den østjyske længdebane taget i brug. Banen slynger sig gennem ådale hele vejen. Fra Århus først vestover gennem Århus ådal for dernæst af passere Hinnerup, Hadsten og Laurbjerg i Søften og Lilleå-dalene på vej nordover til Gudenå-dalen ved Langå og herfra videre mod nordøst ad Gudenå-dalen det sidste stykke mod Randers. Banestrækningen blev derved ca. 20 km længere end den direkte linje (ca. 38 km) mellem Århus og Randers.

De ældste danske jernbaner blev ligesom hovedvejene i 1700-tallet udført med støtte af udenlandsk "know-how". Franske vejingeniører forstod f.eks. planlægning og udstikning af de første egentlige veje i Danmark og på samme måde deltog især engelske ingeniører og firmaer i anlæggelsen af de første danske jernbaner - lidt tankevækkende i dag, hvor dansk ingeniørvirksomhed indenfor især brobygning er i verdensklasse!

1862: Første engelske kassebro over Gudenå

3 bro-generationer har siden 1862 sikret jernbanens passage over Gudenå-dalen ved Langå.

Den ældste og nu fredede kassebro med tilhørende bandedæmning over engene fra syd stod færdig ved Århus-Randers banens indvielse i 1862. Broen blev opført af det engelske firma "Canada Works" fra Birkenhead i England. De leverede også de første danske damplokomotiver – de såkaldte "Canada-maskiner" - som blev indskibet i samlesæt til Århus.

Kassebroen – eller "Den Rustrøde Bro", som er blevet nutidens betegnelse for broen, er opført efter tidlige industrielle forskrifter med bærende langsgående jerndrager samt tværdrager for hver 1,2 meter og pånittede jernplader. Konstruktionen forstærkes af to tværgående jernbuer omkring broens tredjedels-punkter og solide brohoveder i tilhuggede granitsten understøtter broen nord og syd for Gudenåen. Broen vejer 165 tons, spænder over 50 meter og er 3,25 meter høj. Mod syd blev jernbanen ledt frem til broen på en stor, nu ligeledes fredet jorrdæmning. Året efter banens indvielse stod Langå-Viborg banen også klar og den blev i 1864 forlænget til Skive. Herved indtog Langå for første gang sin stadig gældende position som jernbane-knudepunkt. Sporene over kassebroen er nu opbrudt og dele af banelinjen blev i 1980'erne omlagt til "Gudenåstien" - en offentlig natur- og cykelsti.

Den første kassebro blev dog ikke gammel. I 1864 - kun to år efter opførelsen - blev broen bortsprængt af Preussiske tropper under den 2. Slesvigske Krig, som efter det danske nederlag ved Dybbøl i 1864 besatte Jylland. Under ledelse af general Hegermann Lindencrone blev de danske tropper ved hjælp af jernbanen evakueret fra Langå til Skive ad den endnu knapt færdige jernbane. Herunder bortførtes i alt 8 stk. Canada-maskiner og tilhørende rullende materiel, som Preusserne efterfølgende forgæves krævede tilbageleveret til eget brug. Da anmodningen ikke blev imødekommet, opbrød general Vogel von Falckenstein derfor som hævn d. 26-6-1864 jernbanen flere steder, samt sprængte den kun to år gamle kassebro over Gudenåen. Tre dages arbejde og 200 kg sortkrudt medgik der til sprængningen, før den solide bro kollapsede og styrtede i Gudenåen og dermed også blokerede for al sejlads og transport på åen.

Efterfølgende blev det danske togmateriel overgivet til Preusserne og togdriften Århus-Langå blev genoptaget allerede 13. september samme år. Ved Gudenåen måtte passagerer i de kommende to år dog passere åen på anden vis: Først med fladbundede kåg-gramme og fra 15. oktober 1864, hvor den blokerende kassebro var fjernet, ad en midlertidig træbro. Herefter kunne togrejsen fortsættes fra Langå.

Som en lille krølle på historien kom Preusserne, i forbindelse med efterfølgende krigsskadeerstatning, selv til at bekoste genopførelsen af broen, som igen blev leveret som samlesæt fra "Canada Works". Den nye kassebro blev taget i brug marts 1866 og det er denne bro, som stadig står der i dag.

Det sidste kapitel i historien om kassebroen blev skrevet under 2. verdenskrig i 1943, hvor broen igen blev sprængt. Denne gang af sabotører fra Randers – læs mere om dette nedenfor. Modsat de nye stål-gitterbroer kunne kassebroen ret hurtigt tages i brug igen, hvorved togdriften kun måtte indstilles i 12 dage. I broens østside tæt på det sydlige brohoved ses stadig huller fra 1943-sprængningen. Sprængningen medførte også, at det var nødvendigt at understøtte broen med træbjælker ved det sydlige brohoved.

1908: Dobbeltspor og to nye jerngitterbroer

I 1908 blev første etape af "Diagonalbanen" Silkeborg-Laurbjerg indviet og der blev etableret derfor etableret dobbeltspor over Gudenåen ved Langå. To nye og parallelt beliggende stål-gitterbroer blev derfor opført ret vest for den gamle kassebro, som herefter blev nedgraderet til rangerspor for stationen ved Langå. Fra syd ledte en stor ny jernbanedæmning dobbeltsporet over Gudenå-dalen frem til broerne.

De to selv bærende stål-gitterbroer var modsat kassebroen en solid åben konstruktion opbygget af X-formede ståldrager, som hviler på granitopbyggede brohoveder på hver side af Gudenå. Det østre spor ledte mod Århus og det vestre mod Silkeborg og herved fordelte togtrafikken fra Langå sig nu i fire retninger - mod Århus, Silkeborg, Randers og Viborg og manifesterede Langå som jernbaneknudepunkt i Østjylland.

Gitterbroerne blev udbedret efter sabotage-sprængningen i 1943 (se nedenfor), men udspillede hurtigt deres rolle som følge af den generelle udvikling af de danske jernbaner og i 1952 blev banens passage af Gudenå-dalen ved Langå endnu engang omlagt. I dag ses kun den markante jernbanedæmning med fjernede skinner syd for broen samt broernes to store fælles granitbyggede brohoveder langs Gudenåen.

1952: Modernisering af dobbeltsporet og ny betonbro

Det var ønskeligt at forøge togenes hastighed gennem Langå og over broerne. Derfor måtte banens kurve over Gudenå-dalen, ved broerne og lige syd for Langå station rettes ud. Dobbeltsporet blev derfor fra 1947-52 forlagt endnu engang mod vest til den nuværende buebro i beton med tre gennemløb vest for Lilleåens udløb i Gudenå. En ny jernbanedæmning med mindre kurveradius blev anlagt og leder nu fra syd frem til broen. Betonbroen stod færdig i 1948 og den nye banelinje blev taget i brug i 1952. Togenes hastighed kunne derved forøges og de to ældre jerngitterbroer, som var repareret efter 1943-sabotagen, blev herefter fjernet.

Besættelse og modstand

Den 9. april 1940 blev Danmark besat. Da de tyske styrker tidligt om morgenen gik ind over den danske grænse, overgav Danmark sig og indgik den samarbejdsaftale, som på godt og ondt kom til at præge landet frem til befrielsen i maj 1945.

Formålet med aftalen var at beskytte landet i en usikker tid, og i det store og hele lykkedes det at skåne Danmark for krigens ødelæggelser. De første år af besættelsen kunne de danske landbrugs-, fiskeri- og industrivarer i stor stil fortsat afsættes til Tyskland. Dermed kunne den danske befolkning opretholde en forholdsvis normal tilværelse under den tyske besættelse.

Fra foråret 1942 blev modstandsbevægelsen gradvist organiseret og sabotage blev en del af hverdagen, især efter foråret 1943, hvor sprængstof og våben fra England blev nedkastet. En lille del af modstandsbevægelsen udførte sabotageaktionerne, mens størstedelen afventede ordre om at træde i aktion. Samarbejdsaftalen mellem den danske regering og den tyske besættelsesmagt ophørte endeligt i august 1943, da regeringen ikke ville acceptere dødsstraffe til danske sabotører.

I Randers blev der dannet flere sabotagegrupper i løbet af sommeren 1943. Frem til befrielsen i maj 1945 blev modstandskampen intensiveret og antallet af sabotageaktioner steg.

Langåsprængningen

Sprængningerne af jernbanebroerne i Langå ved Randers blev udført den 17. november 1943 og var dermed en af de første danske jernbanesprængninger. Seks mand deltog i handlingen: adjunkt Kai Hannibal Hoff, læge Jørgen Røjel, maskinist Sven Christian Johannesen, violinist Ole Hovedskov, lærer Ejvind Jacobsen og sparekasseassistent Oluf Akselbo Kroer. Ordren om at Langå-broerne skulle sprænges kom direkte fra London, som forsøg på at forhindre tyske troppe- og materieltransporter gennem Jylland samt til og fra Norge.

Den 15. november blev 80 kg plastisk sprængstof, som forinden var blevet nedkastet af engelske fly til Hvidsten-gruppen nord for Randers, gemt i nærheden af broerne. Selve aktionen var sat til at foregå den 17. november, hvor de to danske politibetjente, der var sat til at beskytte broerne, efter aftale blev bagbundet og placeret i sikker afstand af eksplosionen. Sprængstoffet blev placeret 6 steder på og under de tre broer, hvorefter sabotørerne cyklede tilbage til Randers ad forskellige ruter. Sprængningerne var beregnet til at ske 20 minutter efter, men eksplosionerne blev stærkt forsinket af det kolde vejr's indflydelse på de syreholdige "sprængblyanter", og først fra kl. 5.25 til 9.41 - efter at sabotørerne var nået tilbage til Randers - drønedede de forløsende brag fra eksplosionerne gennem Gudenå-dalen.

De to gitterbroer blev stærkt beskadiget, men ad den solide kassebro kunne togdriften genoptages efter 12 dage. Langå-sprængningen blev højdepunktet i Randers-gruppernes aktiviteter og regnes som en af de største og mest betydningsfulde jernbanesprængninger under besættelsen, både militært og politisk. Langå-sprængningen blev også understøttet af samtidige sprængninger af sporskifteenlæg ved Århus samt sprængninger på Langå-Viborg og Randers-Ryomgård-banen.

Efter aktionen optrævede Gestapo sabotagegrupperne, og fire sabotører fra Randers og en fra Århus blev efterfølgende henrettet ved skydning på Skæring Hede den 2. december 1943. Yderligere en sabotør fra Randers-gruppen, Kai Hannibal Hoff *, blev skudt under flugtforsøg efter anholdelsen 30-11-1943.

De fem henrettede var: Sven Christian Johannesen * (født 10. juni 1923) Oluf Akselbo Kroer * (født 17. april 1916) Anders William Andersen (født 12. juli 1924) Otto Manley Christiansen (født 30. september 1924) Georg Mørch Christiansen fra Århus (født 14. september 1921)

Efter Langå-sabotagen lykkedes det for Jørgen Røjel * og Ejvind Jacobsen * at flygte til Sverige hvorimod Ole Hovedskov * efter anholdelsen blev sendt i tysk KZ-lejr. I alt 112 danskere blev i perioden 1943 til 1945 henrettet som følge af tyske krigsrettsdomme.

* Deltog i Langå-sprængningen

Læs mere om Langå-sabotagen hos Airmen.dk

Tekst: KulturKonsulenten v. Karsten Kristiansen i samarbejde med Museum Østjylland v. Tina Knudsen Jensen

