

Amtmand Hoppes Bro

[More recent times](#)[Traffic](#)*Traffic*

Buebroen spejler sig smukt i Gudenåen.

Danmarks ældste betonbue-bro over Gudenåen.

Danmark har stolte traditioner omkring brobygning. Danske ingeniører og designere har i løbet af de seneste hundrede år medvirket til store brobyggerier over hele verden kendetegnet ved fantastisk design og konstruktion. Fundamentet til dette findes på "hjemmebanen", hvor store anlægs- og brobyggerier som for eksempel Lillebælts- og Storebæltsbroerne, Farø- og Øresundsbroen og seneste den nye Storstrømsbro ved Vordingborg, har givet international genlyd og givet Danmark stor ære og berømmelse som "brobyggernation". Millioner af kubikmeter beton er gennem årene blevet anvendt til de store jernarmerede brobyggerier, som om noget står som solide vartegn i det danske landskab.

Amtmand Hoppes Bro - Panorama set fra nordvest.

Amtmand Hoppes Bro - Panorama set fra nordvest.

Den stolte danske brobyggertradition står på skuldrene af en mere end 1.000 år lang erfaring, som blev grundlagt med vikingetidens omfattende brobyggeri i forbindelse med anlæggelsen af det tidlige vejnet. Den 760 m lange og 5 m bredde, selvbærende træbro over [Ravning Enge](#) i Vejle ådal, som blev opført i år

980, er et godt eksempel på, hvordan broerne gradvist afløste gamle vadesteder og brød landskabets ufremkommelige barrierer. I Middelalderen afløste sten træet som brobygningsmateriale og talrige smukke og nu fredede stenbroer findes stadig i det danske landskab – særligt langs Hærvejen op gennem Jylland.

Hvad de færreste ved, er at Amtmand Hoppes bro over Gudenåen ved Langå fra 1905, var den første danske buebro i jernbeton, som blev opført - og derfor kan regnes som en af moderne tids forfædre indenfor brobygning. Broen, som er blandt de ældste af sin type i Europa, blev bygningsfredet i 1986 og har et samlet spænd på 40 m over Gudenåen og en frihøjde på hele 4,95 m. Den store frihøjde skyldes, at Gudenåen på anlægstidspunktet – før opførelsen af det spærrende vandkraftværk "Tangeværket" opstrøms ved Ans i 1921 - stadig var tæt befærdet af pramsejls med vare- og godstransport mellem Silkeborg og Randers.

Betonbuebroen har sit navn efter Cand. Jur. Johan Christopher Hoppe, som var formand for amtsrådet fra 1885 til 1910. Hoppe var en varm fortaler for denne brotype og ikke mindst for hermed at skabe en østlig broforbindelse til og fra Langå, som kunne supplere den gamle bro ved Aabro sydvest for byen, som er kendt fra retsdokumenter helt tilbage fra 1443. Inden broen var færdsel øst for Langå henvist til et farligt og op til 1,5 m dybt vadested, som lå kort opstrøms for Amtmand Hoppes Bro eller benytte pramme for at krydse Gudenåen.

Med broen blev Langå også forbundet med hele det store agerland øst for Gudenåen. Broen fjernede dog ikke alle udfordringer for færdslen. Den 1100 m lange og stejle "Væth-bakke" med en stigning på hele 5,2% op ad den østre side af Gudenå-dalen var stadig en stor udfordring at passere. En tur op eller ned ad bakkens stejle grusvej i hestevogn kunne nok give sved på panden!

Med barnevogn over den grusbelagte bro omkring 1910, før biltrafikken holdt sit indtog.

Med barnevogn over den grusbelagte bro omkring 1910, før biltrafikken holdt sit indtog.

Det var ingeniør Rudolf Christiani (1877-1960) og Aage Nielsen fra det dengang nystartede firma "Christiani & Nielsen," som stod for opførelsen af den banebrydende betonbuebro, som efterfølgende ledte både gående og ridende trygt over Gudenåen ad en grusbelagt vejbane. En vejdamning fra øst og vest leder færdslen frem til broen, som har tre bærende buer mellem de to brohoveder på landsiden og broens to midterstøtter.

I det hele taget repræsenterer broen et helt nyt og let design, skabt på grundlag af mulighederne i den jernarmerede betonkonstruktion og Amtmand Hoppes Bro, er derfor et fantastisk monument over tidlig industrihistorie og bygningskunst og et vigtigt kulturhistorisk element. Det kostede 13.645 kr. at opføre broen i 1905. Efterfølgende - i forbindelse med fredningen i 1986 – blev broen renoveret for 2 mio. kr.

Panorama over Amtmand Hoppes Bro fra 1905 og den moderne betonbro fra 1965.

Panorama over Amtmand Hoppes Bro fra 1905 og den moderne betonbro fra 1965.

Amtmand Hoppes Bro fungerede som primær bro over Gudenåen øst for Langå frem til 1965, hvor biltrafikken blev for stor til den smalle bro og den nye bro lige ved siden af derfor blev opført.

Læs mere om broerne ved Langå på informationstavlen på græsplænen vest for Amtmand Hoppes Bro og som du også kan [downloade her](#). Langå spiller også en stor rolle som jernbaneknudepunkt og dette har også sat sit aftryk i broer over Gudenåen. Læs mere om dette ved "[Langå Jernbanebroer](#)".



Broens spinkle, men stærke buer og bropiller i armeret beton giver Amtmand Hoppes Bro et let og stilrent udtryk.



Amtmand Hoppes Bro set fra sydøst.



Broen set fra nord fra nutidens betonbro som i 1965 afløste biltrafik ad Amtmand Hoppes Bro.



I dag indgår broen i et parkanlæg. Bemærk den store opbyggede vejdamning, som leder frem til broen.

Access

- Fra Langå centrum følges Væthvej, landevej 387, mod øst indtil du har passeret Gudenåen.
- Ca. 150 m efter at du har krydset Gudenåen af nutidens betonbro, finder du en lille vej på højre side, som leder ind til P.-pladsen øst for Amtmand Hoppes Bro.

Faciliteter

- Informationsskilt vedi parkområdet vest for broen (modsat p.-pladsen)
- Afstand til fortidsminde: ca. 75 m.

Særlige forhold

- Parker hensynsfuldt .
- Pas på at børn ikke færdes uden opsyn på området.

Practical Information

ADDRESS

Væthvej , 8870 Langå, Central Jutland

OWNERSHIP

Randers Municipality

GPS

56.392850, 9.907610

UTM

E556026 N6250174

© 2026 Joomla!konsulenten • fortidsmindeguide.dk