

Knebelbro

Knap to km. syd for Knebel på Mols finder vi den lille idylliske by Knebelbro. Byen fremtræder i dag som en udpræget turistby, der domineres af anløbsbroen og lystbådehavnen midt i byen. Og så er byen i øvrigt særpræget ved at ligge på den meget smalle stribe land mellem Knebel vig og den høje kystskrænt til den anden side.

Byen har sin helt særlige historie. Før 1874 var der ikke et hus på stedet, kun en smal vej, der førte fra Knebel til Thorup Pakhus, der var det store samlingssted med anløbsbro, gæstgiveri og markedsplads. Men i 1874 begyndte Århusbugtens Dampskibsselskab at sejle med dampskibe mellem Århus og Mols, og så valgte man at lægge anløbsbroen lidt nord for Thorup Pakhus. Omkring denne nye anløbsbro voksede et helt nyt bysamfund op.

Området hørte under landsbyen Skjellerup, og anløbsbroen blev derfor i begyndelsen kaldt Skjellerup Bro. Men efterhånden vandt navnet Knebel Bro hævd, fordi den større by Knebel lidt længere væk var mere kendt og broen for en stor del blev Knebel bys foretrukne forbindelse til omverdenen.

Den landmand i Skjellerup, der ejede jorden omkring den nye anløbsbro, afgav med glæde jord til parceller ved broen¹. Det har selvfølgelig været en kærkommen indtægt, men bortset fra det er forklaringen formodentlig også, at det har været svært at få noget fornuftigt ud af den snævre stribe jord mellem vandet og den høje gamle kystskrænt langs vandet. Vejen mellem Knebel og Thorup Pakhus / Tved gik her i forvejen, så der var ikke meget jord tilbage til dyrkning. Derimod passede det fint til byggegrunde.

Knebelbro

Byudviklingen omkring den nye anløbsbro tog især fart efter århundredskiftet 1900, helt givet især efter at postvæsnet i 1907 havde ladet et imponerende stort posthus anlægge lige over for pakhuset og anløbsbroen. Hvad angår posthuset er der i øvrigt en meget klar parallel til Rønde, hvor et lige så imponerende posthus bygges samme år. Postvæsnet var i en rivende udvikling i begyndelsen af 1900-tallet, og alle kroge af landet var ved at blive dækket ind af daglig postbetjening.

Til gengæld er der også en meget stor forskel til Rønde, idet dampskibsselskabets anløbsbro ved Nappedam overhovedet ikke medførte byudvikling omkring broen. Til trods for, at forholdene nærmest er identiske med Knebel og Knebelbro, idet byen Rønde lå i stor set samme afstand fra Nappedam som Knebel fra Knebelbro. Men forklaringen er meget enkel: herskabet på Kalø var ikke sindet at afgive jord til byudvikling. Den holstenske familie Jenisch var først og fremmest optaget af at bevare deres gods, som de besøgte i sommerferien og ved de store efterårsjagter, intakt, og erhverv tilløb til byudvikling eller jernbane- eller vejanlæg på godsets jord blev bekæmpet til det yderste.

At dampskibsselskabet havde valgt det inderste af Knebel Vig som anløbssted for dampskibene kan ikke undre, hvis man kikker på et kort. Her kommer man gennem vigen direkte ind i hjertet af Mols, hvor store landsbyer lå tæt i en ring omkring. Her skal man huske på, at dampskibene akkurat lige som jernbanerne ikke var anlagt for at sikre personbefordring, for den var endnu beskeden, men derimod først og fremmest for at sikre transport af ”byvarer” ud til landbruget og landbrugsvarer ind til byerne. Dampskibenes vigtigste ”passagerer” i det meste af dampskibsselskabets levetid – d.v.s. indtil 1934 – var kreaturer, grise og får til markeder og auktioner inde i Århus. En tur med høj søgang, hvor ikke alene de få menneskelige passagerer,

¹ Alle grunde er solgt fra matrikel nr. 5 i Skjellerup, der ejedes af familien Bendtsen.



Dampskibsselskabets pakhus fungerer i dag som klubhus for Knebelvig Bådelaug.

men også køer, heste, svin og får blev søsyge, har været en speciel oplevelse – som der er flere farverige beretninger om.

Henrik Fode har beskrevet Knebelbros opståen og udvikling, og han opgør, at det især har været foderstoffer, kunstgødning, kolonialvarer og jernvarer, der blev ”importeret” af molboerne, mens det var korn, kreaturer, svin, får, ost og ål, der blev sejlet den anden vej fra Mols til Århus².

Thorup Andelsmejeri blev oprettet i 1888, og ost og smør herfra skulle sejles til Århus, mens kul til mejeriets dampmaskine kom den anden vej.

Der opstod små sparekasser sidst i 1800-tallet i landsbyerne Knebel og Tved, som der gjorde overalt i landet i tilsvarende byer. Mere påfaldende er det, at da bankerne begynder at brede sig ud fra købstæderne i begyndelsen af 1900-tallet, bliver der oprettet to bankfilialer i Knebelbro, men ingen i de større nabobyer Knebel og Tved. De to banker i Knebelbro, dels en afdeling af Ebeltøft Bank (senere Landmandsbanken) og dels en afdeling af Århus Privatbank (senere Provinsbanken), er et klart indicium for, at Knebelbro opfattedes som det ”finansielle centrum” på Mols. Knebelbro var en af de ”nye byer” og repræsenterede de nye tider, mens Knebel og Tved var solidt plantet med rod i det gamle landbrugssamfund.

Udviklingen i Knebelbro er imponerende i begyndelsen af 1900-tallet. Byen kunne i første halvdel af århundredet mønstre tre købmænd, bager, to banker, vævestue, to trikotageforretninger o.s.v. Derudover prægedes byen af de mange postbude, fiskere og ansatte ved ”broen” – med toldkontrolløren og brofogden som toppen af kransekagen.

Bydannelsen langs den ene vej, der fra gammel tid havde været mellem den gamle kystskrænt og havet måtte blive meget speciel. Typisk købte en ny grundejer en strimmel land, der strakte sig fra vandkanten over vejen og op ad hele kystskrænten. En god forretning for landmanden, for jorden har været meget vanskelig at få udbytte af. Og lidt pudsigt for den nyslåede grund- og snart også husejer: han fik typisk et grundstykke mellem vandet og vejen, brugbar til hønsegård eller som nyttehøve, et lille areal mellem vejen og skrænten til hus og prydhøve, og så et stykke skrænt, der stort set ikke kunne bruges til noget.

² Henrik Fode: ”Skibsfartens svar på stationsbyen: position...Knebel Bro”. I ”Hilsen fra søens folk, festskrift til Anders Monrad Møller, 2. maj 2002”. Kbh. 2003. Se også ”Kulturmiljøer i Århus Amt”: Knebel og Knebel Bro.



Knebelbro i helikopter-perspektiv, juni 2010, foto VFH.

Mange steder blev en sådan grund delt op i to, et stykke på den ene side, og et stykke på den anden side af vejen. Derfor blev der også flere steder bygget huse på vandsiden af vejen. Men billedet er altså entydigt: der er og bliver kun én vej i Knebelbro, og byen er dømt til at blive længere og længere, men ikke bredere.

Uanset hvor meget vi kan forsikre os om, at det egentlig var naturligt, at der opstod bydannelse omkring dampskibsbroen – lige så naturligt som bydannelse omkring en jernbanestation – så er og bliver Knebelbro en perle af en ”ny by”. Den langstrakte by langs kysten med skrænten bag, og med en markant akse af anløbsbroen med pakhuset, samt posthuset overfor, skaber et helt unikt miljø.

Derfor er det heller ikke så mærkeligt, at Knebelbro også har fået liv i den nye tid, der kom efter dampskibenes farvel i 1934 og nedlæggelsen af de fleste butikker i byen i 1970’erne og 80’erne. Nu drejer det sig så om marina for lystbåde og turisme. Et turismens mekka, men også et attraktivt bosætningsområde.

Vilfred Friborg Hansen til Syddjursportalen marts 2012, dele af teksten fra ”Folk og Liv 2010”.