

# BROERNE I NORDVESTJYLLAND

AF REDAKTØR C. BRUNSGAARD

## *Oddesundbroen.*

Søndag den 15. Maj 1938 blev en af de største Dage i vor Landsdels Historie. Da aabnedes Oddesundbroen, som skaffede Thy og V. Han Herred landfast Forbindelse med det øvrige Jylland.

Gennem Tiderne havde det naturligvis ofte været drøftet at bygge Bro eller Dæmning ved Oddesund, men Farvandet var dybt og vanskeligt, og Teknikerne raadede ikke over de Hjælpemidler, som Nutiden byder dem. Omkring 1850 fremkom en Plan om at bygge en Dæmning over Sundet. Planen kom fra de østlige Limfjordsegne, hvor man var utilfreds med, at det tidligere saa rige Fiskeri tildels var ødelagt, efter at Havet var brudt igennem Tangen ved Agger. Noget Projekt fra den Tid foreligger dog ikke. I Vinteren 1873-74 skete store Oversvømmelser ved Østlimfjordens Kyster, og en Limfjordskommission blev nedsat, men den tog ingen endelig Stilling til Problemerne.

I 1883 aabnedes Thybanen og dermed Dampfærgeoverfarten ved Oddesund. Ganske naturligt havde man ogsaa drøftet at bygge en Jerubanebro, men denne Tanke blev opgivet. Ved Aarhundredskiftet vaagnede Brointeressen paany, og Sagen blev fremdraget i Rigsdagssamlingen 1901-02. Sagen henvistes 1908 til Behandling i en Kommission, og denne afgav i 1912 sin Betænkning. Der forelaa et Projekt med Dæmning og Anlæg af Jernbanespor og Søfartssluse. Udgifterne blev anslaaet til 3½ Mill. Kr. Af Undersøgelserne fremgik, at en Dæmning vilde medføre visse Fordele, idet den ved Stormflod og Højvande kunde hindre Vandet i at trænge længere østpaa i Fjorden. Den dyre Færgedrift vilde falde bort, og Kystsikringsarbejderne ved Limfjordstangerne vilde blive af mindre Omfang. Men paa den anden Side vilde Omraaderne Vest for Oddesund blive stærkere udsat for Oversvømmelser under Vestenstorme, og desuden vilde Thyborøn Kanal efter al Sandsynlighed sande til, naar der ikke længere gik Strøm ind i Fjorden, Sejladsen mellem Fjorden og Havet vilde ophøre, og endelig vilde Bestanden af Saltvandsfisk i Fjorden straks uddø, og der vilde gaa mange Aar, før en Bestand af Ferskvandsfisk kunde

oparbejdes. Kommissionen kom til det Resultat, at Fordelene ved at bygge Dæmning ikke kunde opveje Ulemperne, hvorfor den fraraadede et Dæmningsanlæg, og Sagen blev henlagt.

I Thy, hvor man fandt Problemet om en Jernbanebro over Sundet meget vigtigt, levede Brotanken dog videre, og i 1922 blev det første virkelig alvorlige Forsøg paa at tilvejebringe en Broforbindelse gjort. Initiativet blev taget af Landboforeningen i Sydthy, Det thylandske landøkonomiske Selskab, hvis Formand da var senere Folketingsmand, Gdr. Kr. Fuglsang, Gl. Ørum. Paaskelørdag den 15. April 1922 holdtes i Hurup det første egentlige Bromøde. Til Stede var Landboforeningens Bestyrelse, Landsdelens Rigsdagsmænd, Sogneraadformændene og Amsraadsmedlemmerne mellem Thisted og Oddesund, Husmandskredsens Formand og enkelte andre interesserede. Det vedtoges her at søge Samarbejde med Ringkøbing Amsraad og med Byerne Syd for Fjorden, og der nedsattes et Udvalg bestaaende af Gdr. Kr. Fuglsang (Formand), Direktør L. P. Frederiksen, Hurup, Sogneraadformand, Gdr. J. P. Jensen, Hassing, Gdr. N. Gadegaard, Odby, Amsraadsmedl., Sparekassedirektør N. Sloth, Hvidbjerg, og Sogneraadformand A. Korsgaard Andersen, Tvorup.

Efter Indbydelse fra dette Udvalg afholdtes den 20. Juli 1922 paa Struer Raadhus et Møde, hvori deltog Repræsentanter for Thisted Amsraad, Ringkøbing Amsraad og Byraadene i Thisted, Struer og Holstebro samt for en Del Erhvervsorganisationer. Det vedtoges her at rette Henvendelse til Regeringen om at lade undersøge, hvor meget en Broforbindelse vilde koste, og hvorledes Rentabiliteten vilde blive i Forhold til Færgeriet. Til at overbringe Minister for off. Arbejder Slebsager Henvendelsen valgtes Gdr. Kr. Fuglsang, Gl. Ørum, Gdr. J. P. Jensen, Hassing, og Gdr. Hvelplund, Aldershvile ved Thisted.

Ministeren lovede at lade Forholdene undersøge saa snart som muligt. Statsbanerne fandt imidlertid ikke, at der var tilstrækkeligt økonomisk Grundlag for Bygningen af en Jernbanebro, der skønsomt vilde koste ca.



*Oddesundbroen, der opførtes i Aarene 1934-38 ses her fra Sydvest. Gennemsejlingsaabningen er til venstre i Billedet.  
(A. Scharling fot.)*

3¼ Mill. Kr., og Biltrafiken var paa dette Tidspunkt endnu ikke traadt saa stærkt i Forgrunden, at der rejstes Spørgsmaal om en kombineret Jernbane- og Vejbro. Man havde hele Tiden kun talt om en Jernbanebro. Desuden havde Rigsdagen i 1918 vedtaget at bygge en Jernbanebro over Vildsund i Forbindelse med en Jernbane Nykøbing-Thisted-Hansted, og ad denne Vej vilde Thy opnaa bedre Jernbaneforbindelse.

Imidlertid var man i Thy naturligvis ikke tilfreds med at faa Sagen stillet i Bero paa ubestemt Tid, og det nedsatte Udvalg lod Firmaet Christiani & Nielsen foretage Beregninger, der gav til Resultat, at en kombineret Jernbane- og Vejbro vilde koste ca. 7½ Mill. Kr. Ministeren for off. Arbejder fandt dog ikke at kunne gaa ind for Sagen og afslog ogsaa Tanken om at give Koncession til en Vej bro, der blev bygget for private Midler.

Imidlertid var der taget fat paa Lillebæltsbroen, og den Dygtighed, som danske Brobygningsingeniører her lagde for Dagen, vakte stor Opmærksomhed. I 1930 vaagnede Oddesundbroudvalget atter til Daad, og den 5. August 1930 afholdtes paa Hotel "Phønix" i Thisted et stort Møde af Repræsentanter for Amtsraad, Byraad, Sogneraad og Erhvervsorganisationer, ligesom Amtets

Rigsdagsmænd var til Stede. Den nye Amtmand, Haugen Johansen, var levende interesseret i Sagen, og Mødet vedtog at gaa kraftigt ind for at faa Brosagen løst. Til at arbejde videre med Sagen valgtes et 15 Mands Udvalg, der kom til at bestaa af Amtmand Haugen Johansen, Borgmester Bjerregaard og Byraadsmedlem Chr. Iversen, Thisted, Sogneraadsformand J. P. Jensen, Hassing (Sogneraadsforeningen), Gdr. Jens Sørensen, Gærup, og Folketingsmand Kr. Fuglsang, Hurup (Landboforeningerne), Konsulent N. N. Stensgaard, Hurup, og Husmand Gregers M. Christensen, Snejstrup (Husmandskredsene), Fisker Anton Jensen, Hansted (Fiskeriforeningerne), Fotograf L. H. Gram, Thisted (Motorklubben), Sogneraadsformændene Gdr. Marius Laursen, Ø. Vandet, og Gdr. J. Poulsen Grud, Jegindø, samt Sagfører Konsul Th. Thomsen, Thisted.

Den fornyede Henvendelse til Regering og Rigsdag blev straks tiltraadt af Ringkøbing Amt, og Friis-Skotte, der nu beklædte Posten som Minister for off. Arbejder, var i det hele indstillet paa, at Trafikvæsenet skulde moderniseres, og hos ham fandt Udvalget Ørenlyd. Nu stod det klart for alle, at man ikke kunde bygge en Jernbanebro uden at forbinde den med en Vejbro, og allerede i 1931 forelagde Ministeren Forslaget om at bygge saadanne kombinerede Broer over baade Storstrømmen og Oddesund.

Oddesundbroen skulde være en Lavbro med Gennemsejlingsaabning, og den ansloges at ville koste 5,7 Mill. Kr., hvoraf Statsbanerne skulde bære en Trediedel. De to Trediedele skulde skaffes til Veje af Ringkøbing og Thisted Amter, dog med Tilskud af Vejmillionerne, saaledes, at kun 1,9 Mill. Kr. skulde udredes af Amterne selv. Det var en Forudsætning, at Bygningen af Nykøbing - Thisted Jernbane samtidig skulde annulleres.

I December 1931 tiltraadte de to Amtsraad Forslaget, saaledes at Thisted Amt skulde udrede to Trediedele af de Udgifter, der faldt paa Amterne, og Ringkøbing Amt en Trediedel. Paa Rigsdagen mødte Broplanerne ikke lutter Velvillie, og hvis ikke Ministeren havde været saa durkdreven at kæde Storstrøms- og Oddesundbroerne sammen, var sandsynligvis ingen af Planerne blevet vedtaget i denne Omgang. De vestjydske Rigsdagsmænd var skeptiske over for den dyre Storstrømsbro, og Øboerne havde ingen Interesse i Oddesundbroen. Nu lykkedes det trods en Del Modstand d. 14. Marts 1932 at faa Bygningen af de to Broer vedtaget i Folketinget med 94 St. mod 28. I Landstinget vedtoges Forslaget d. 23. Marts 1932 med 45 St. mod 18, og saa var man klar til at gaa i Gang med Planernes Realisation.

Broprojektet var udarbejdet af Danmarks store Brobygmester Professor Anker Engelund, og Broen blev bygget som en Lavbro, der i Midten ligger 5 Meter over Vandspejlet og falder med 8 promille mod Land til begge Sider. Dens Længde fra Landpille til Landpille er 472 Meter. Den har 10 Brofag, af hvilke de tre sydlige og de tre nordlige hver har en Spændvidde af ca. 35 Meter, mens tre Buefag i Midten hver maaler ca. 70 Meter, og Klappaget, der dækker over en fri Gennemsejlingsaabning, er 30 Meter bredt, Broen har en enkeltsporet Jernbane, en 5,6 Meter bred Kørebane og et 2,5 Meter bredt Fortov. Der gik et Par Aar med Forundersøgelser, og 5. Februar 1934 blev Arbejdet med Broens Underbygning udbudt. Det laveste Tilbud lød paa 2,029,000 Kr. og blev afgivet af et Konsortium, bestaaende af Entreprenørfirmaerne Kampmann, Kierulff & Saxild samt Monberg & Thorsen, og det blev antaget. Overbygningen blev ved Licitation d. 16. April 1935 overdraget A/S Allerups Maskinfabrik i Odense for 1,945,000 Kr.

Funderingsarbejdet viste sig at blive meget besværligt. Strømmen var stærk, Bunden blød og meget usolid, og man maatte nogle Steder indtil 45 Meter ned under Fjordbunden; før man fandt en Grund, der var solid nok at bygge paa. Der maatte derfor udføres en meget omfattende Pælenedramning, og hertil anvendtes Verdens største flydende Rambuk, der var 42 Meter høj, og hvis Hammer faldt med et Slag paa seks Tons Vægt. Der blev banket over 1000 lange svære Træstammer ned i Fjordbunden, hvor de danner Fundamenter for Broens 9 Strømpiller. Det kneb at skaffe Træstammer, som var lange nok, og paa de vanskeligste Steder maatte man sætte Stammerne to og to oven paa hinanden.

Fundamenterne byggedes paa samme Maade som ved de andre store Broer ved, at man paa Land lavede store "Sænkekasser" af Jernbeton, som ved Søsætningen bragtes til at kæntré. Disse mægtige Kasser sænkedes saa ned paa Bunden, og oven paa dem opførtes Strømpillerne. Det var saakaldt Trykluftarbejde. Vandet blev ved Trykluft presset ud af de hule Piller, saaledes at Arbejderne indvendig i Pillerne kunde gaa ned paa Bunden af Fjorden for at udføre Støbearbejde. Der maatte arbejdes i 0,8 Atmosfærers Tryk, hvad kun de kraftigste Folk kunde taale.

Brofagene blev bygget i Land paa Sydsiden og blev et for et ved Switzers Hjælp sejlet ud og anbragt paa Bropillerne. De første Sidefag blev udsejlet i April 1937, og Mandag d. 28. Marts 1938 blev det sidste af de tre Brofag lagt paa Plads. Dermed var Thy blevet landfast med Harsyssel, og det genstridige Sund var lykkeligt besejret.

Til Brobygningen anvendtes 6,375,000 kg Cement og ca. 6,460,000 kg Jern og Staal. Klappaget med Kontravægt vejer alene ca. 1 Mill. kg. Til Overbygningen anvendtes ca. 20,000 kg Maling.

Broens Indvielse fandt som nævnt Sted Søndag d. 15. Maj 1938 i straalende Foraarsvejr, og det blev naturligvis en Begivenhed af stort Format. Til Stede var ca. 40-50,000 Mennesker, og Festen tog sin Begyndelse, da Kongetoget ankom fra København med Kongeparret og Kronprinsparret. - Iøvrigt overværede en Række Ministre, Rigsdagsmænd, Embedsmænd, Amtsraads- og Kommunalbestyrelsesmedlemmer, Generaldirektør Knutzen fra D. S. B. og mange



*Oddesundbroen indviedes ved en storslaaet Fest d. 15. Maj 1938, og der var 40-50.000 Mennesker til Stede. Billedet er under Indvielsen taget ved Sydsiden. (Aage Pedersen fot.)*

andre den storslaaede Indvielseshøjtidelighed, der foregik paa Sydsiden. Minister for off. Arbejder, N. Fisker, holdt Indvielsestalen, og Kongen sænkede ved et Tryk paa en Knap Broklappen, der indtil da havde været hejst. Det første Tog, der medførte Kongefamilien og de øvrige Gæster, startede samtidig med en blomstersmykket Bilkortege til den første Tur over Broen, og man fortsatte til Thisted, hvor Dagen fejredes ved en storslaaet Brofest. Statsradiofoniens Radiovogn var heroppe, og Begivenheden blev transmitteret i Radioen. Ved Festen i Thisted læste Gdr. Jens Søe, Boddum, sit Digt "Vi sejer Tak for æ Bro", der gjorde denne thylandske Digter landskendt. Det hedder heri bl. a.:

Vi er da saa glaae we den Bro, vi haa faat,  
vi haa ønsked en længg aa mangled en haat,  
vi bowr jo her Nuren fu Lov aa fu Ret,  
aa lidt bagle haa vi jo altier væt.

-----

No skal I ha Tak for æ Bro, der I ga wos,  
no faar I nok lawed Minnesker a wos.

Oddesundbroen blev noget dyrere end beregnet. Den kom ialt til at koste 6,576,700 Kr., og de to Amters Andel blev tilsammen 4,384,500 Kr. Det alvorligste Uheld, der indtraf under

Arbejdet, skete d. 20. Maj 1937, da den 37-aarige Arbejdsmand Carl Olsen fra Uglev under Tryklufstarbejde nede i en Strømpille blev dræbt ved at en Stabel Brædder styrtede ned over ham. Han blev mindet i Ministerens Tale ved Broens Indvielse.

Under den tyske Besættelse 1940-45 blev Broen skarpt bevogtet, og der blev i det sidste Par Aar anlagt store Befæstningsværker ved den.

#### *Vildsundbroen.*

Broen over Vildsund blev aabnet i Sommeren 1939, kun godt et Aar efter at man var blevet færdig ved Odde Sund. Der var for Alvor kommet Gang i Bygningen af Broer over Danmarks mange Bælter og Sunde. Men ogsaa Vildsundbroplanerne var Genstand for Drøftelser gennem mangfoldige Aar, inden et Resultat blev naaet. Morsomt nok var det Morsingboerne, der først begyndte, men det blev Thyboernes Tur til, da Tidens Fylde var inde, at tage det store Nap for Planens Realisation.

Fra Tidernes Morgen foregik Overfarten ved, det smalle Vildsund med primitive Rofærger. I 1905 indsatte Postvæsenet, der havde overtaget Færgeriet, en lille Dampfærge, der uanset sit beskedne Format - den hed i Folkemunde "Fladlusen" - betød et stort Fremskridt. Der anskaffedes senere lidt større Motorfærger, men



*Vildsundbroen ligger i et overordentligt smukt og yndefuldt Landskab. Her er Broen fotograferet fra de skønne Aas Bakker paa Vestsiden. (Aage Pedersen fot.)*

under den stadig voksende Biltrafik blev Overfartsforholdene mere og mere utaalelige. Allerede i 1881 havde Nykøbing Haandværkerforening henvendt sig til Thisted Haandværkerforening om Samarbejde for at skaffe en Pontonbro til Veje. Der kom dog ikke noget ud af denne Sag, saa lidt som af et Initiativ, der sidst i Halvfemserne blev taget af Landboerne paa Mors, der navnlig var interesseret i Heste- og Kreaturtransporten til og fra de store Markeder i Vest Vildsund.

I 1918 skete det bemærkelsesværdige, at Rigsdagen vedtog at lade bygge en Jernbane fra Nykøbing over Thisted til Hansted, hvor den store Fiskerihavn skulde anlægges og der projekteredes en Jernbanebro over Vildsund. Den skulde gaa i en Linie fra det daværende Teglværk, der laa lidt Syd for Fægekroen ved Østsiden, over til den samlede Bebyggelse ved Vest Vildsund. Der blev i Tyverne ved Nykøbing gjort Forberedelser til Anlæg af denne Bane, men Arbejdet gik i Staa, da Broplanerne ved Odde Sund kom paa Dagsordenen, og Vildsund - Jernbanebroen blev aldrig paabegyndt.

I 1927 var man i Gang med at bygge faste Broer ved Sønderborg samt mellem Aalborg og Nørresundby, og derved blev to gamle Pontonbroer overflødige. Fra Thisted Byraad udgik da Tanken om at faa Aalborg-Pontonbroen til Vildsund, og Sagen blev drøftet ved et Møde

af Repræsentanter for Kommuner og Erhvervsorganisationer paa begge Sider af Fjorden. Dette Pontonbrospørgsmaal blev gennem flere Aar Genstand for livlige Debatter. I 1929 holdtes paa Foranledning af Amtmand Haugen Johansen et nyt, lignende Møde i Thisted, og her var der god Stemning for at søge en Broforbindelse tilvejebragt. Ved et senere Møde i Thisted i November samme Aar forelagde Ingeniør Søgaard Larsen fra Firmaet Christiani & Nielsen en Række skønsmæssige Beregninger. Efter disse vilde Pontonbroen fra Aalborg komme til at koste 500,000 Kr. plus ca. 250,000 Kr. til Flytning og Etablering. De aarlige Driftsudgifter ansloges til 203,000 Kr. og Forrentning og Afskrivning til 68,000 Kr. aarlig. En fast Bro ansloges at ville koste 1½ Mill. Kr., og de aarlige Driftsudgifter til 145,000 Kr.

Der var stærkt delte Meninger om, hvorvidt man skulde gaa ind for Pontonbroen eller for en fast Bro, og der viste sig nu paa Mors temmelig ringe Interesse for en Bro over Vildsund. Morsingboerne havde i første Række Blikket rettet mod Sallingsund, Øens "Fordør", hvor en Broforbindelse vilde være af langt større Betydning end ved "Bagdøren" Vildsund. Der raadede ogsaa store Betæneligheder ved at købe den gamle Pontonbro, der formentlig vilde kræve store Vedligeholdelsesudgifter. Mødet sluttede med, at der nedsattes et Udvalg til at arbejde

videre med Sagen, bestaaende af Amtmand Haugen Johansen, Borgmester Bjerregaard, Thisted, Borgmester Haurum, Nykøbing, Folketingsmand Kr. Fuglsang, Hurup, og Amtsraadsmedlem Klaus Dalgaard, Galtrup.

Amtmand Haugen Johansen var fra første Færd indstillet paa, at Løsningen burde være en fast Bro, og Udvalget besluttede at se Tiden an, idet der var Udsigter til nye Lovbestemmelser, efter hvilke der af Motorskatterne kunde faas Tilskud til Broanlæg. Denne Lovændring skete i 1930 og gik ud paa, at der af Staten kunde ydes Halvdelen af Udgifterne, medens Amterne kunde anmelde Restbeløbet paa sædvanlig Maade til Refusion af de aarlige Motorskatter. Hermed var der skabt en Mulighed for at faa Vildsundbroen bygget, men da Oddesundbroen ikke var vedtaget, og da denne Plan var langt den vigtigste for Egnen, blev der sat Kraft ind paa at faa denne Sag løst først.

Postvæsenet var ikke interesseret i at komme af med Vildsund Færgen, der i Modsætning til Postvæsenets andre Limfjordsoverfarter var et godt økonomisk Aktiv, og der blev lovet Befolkningen heroppe, at der skulde blive indsat en ny og større Motorfærge paa Vildsundoverfarten. Saa blev Broplanerne foreløbig stillet i Bero. Den nye Færge kom i 1931 - og det var vel egentlig den, der blev Aarsagen til, at Brospørgsmaalet nu omsider blev løst. Færgens Dimensioner var ikke nær saaledes som man havde ventet, og nu blev Pontonbro-Planen paany taget frem paa Foranledning af Kgl. dansk Automobilklub. Aalborg Byraad havde nedsat Prisen paa den gamle Bro og vilde levere den lagt paa Plads for 280,000 Kr. I Amtsraadet var Meningerne om denne Plan stadig delte - ikke mindst fordi Amtet havde ret store økonomiske Forpligtelser over for Oddesundbroen, og fordi Planen om en Bro ved Aggersund ogsaa var sat paa Dagsordenen.

Aaret 1933 opviste en Række Møder og Debatter om Vildsundbroen. Thisted Amts Motorklub opfordrede Amtsraadet til at anskaffe Pontonbroen som en midlertidig Broforbindelse. Amtsraadet vedtog med 5 St. mod 2 at optage Forhandlinger med Aalborg Byraad, og Forhandlingsudvalget tiltraadtes af Repræsentanter for Byraadene i Thisted og Nykøbing. I Nykøbing vilde man dog ikke have noget med Pontonbroen at gøre, men man vilde være med til at drøfte Anlægget af en fast Bro.

Efter en ny Debat aflivede Amtsraadet d. 11. Oktober 1933 Pontonbroplanen ved at forkaste den med 6 St. mod 6. Sagen blev ogsaa bragt frem i Rigsdagen, hvor Trafikminister Friis Skotte bestemt tog Afstand fra at yde Tilskud til Flytning af den gamle Bro.

Imidlertid var Brointeressen blandt Befolkningen i Thy og paa Mors meget stor, og der blev forsøgt - en Aktietegning med det Formaal for privat Regning at overtage Pontonbroen. Man satte Maalet til et samlet aarligt Tilskud af 15,000 Kr. til Driften, men naaede dog kun at faa tegnet 12,800 Kr. Amtsraadet vedtog d. 5. December 1933 at lade undersøge, hvad en fast Bro vilde komme til at koste, og dermed var Sagen bragt ind i den rigtige Skure.

Der blev foretaget grundige Bundundersøgelser, og i Oktober 1934 forelaa fra Professor Anker Engelund en Beregning, efter hvilken en fast Bro vilde koste  $2\frac{1}{4}$  Mill. Kr. Amtsraadet vedtog at henvende sig til Ministeriet angaaende Tilskud af de saakaldte "Vejmillioner", og da Trafikministeren tog velvilligt paa Sagen, vedtog Amtsraadet d. 2. November 1934 at anmelde Projektet. Efter Amtsraadsvalget i 1935 forelaa for det nye Amtsraad Tilsagn om et Tilskud af Vejfondens Midler paa Halvdelen af Anlægsudgifterne, dog ikke over 1,250,000 Kr., og Ministeriet lovede at stille sig lige saa velvilligt over for Aggersundbroen. Det nye Amtsraad gik ind for Sagen. Overslagssummen var grundet paa stigende Staalpriser, forhøjet til 3,033,000 Kr.

Ministeriets Godkendelse af Broprojektet forelaa d. 27. Maj 1936, og efter at nye Bundundersøgelser var foretaget, besluttede Amtsraadet d. 27. Februar 1937 at lade Broarbejdet udbyde. Ved Licitationen i Maj samme Aar blev Landtilslutningen overdraget henholdsvis Ingeniørfirmaet Wright Thomsen & Kier og Underbygningen til Kampmann, Kierulff & Saxild i Forbindelse med Monberg & Thorsen for tilsammen 1,728,500 Kr. Overbygningen bortliciteredes til A/S Nordisk Staal, København, for 1,097,455 Kr. Det blev en samlet Byggesum af 2,825,955 Kr., hvortil kom Udgifterne til Bundundersøgelser, Jordekspropriationer, Transformatoranlæg m. m. Arbejdet paabegyndtes samme Efteraar, og i Løbet af godt halvandet Aar stod Broen færdig. De samlede Udgifter blev 3,133,000 Kroner.



*Aggersundbroen bestaar af lange Dæmninger over lavvandede Arealer og en forholdsvis kort Bro med to Brofag og Gennemsejlingsaabning. Broen ses her fra Sydsiden. (Aksel Bjerre fot.)*

Vildsundbroen er ligesom Oddesundbroen en Lavbro med Gennemsejlingsaabning paa 30 Meters Bredde. Broens Totallængde er 381 Meter, og hver af de fem Buefag har en Spændvidde af 67 Meter. Hver Bue er 12 Meter høj, og hvert af Brofagene, der blev samlet paa Østsiden og sejlet paa Plads, vejer ca. 190 Tons. Broen er 8,6 Meter bred, og heraf er 6 Meter Kørebane og 1 Meter Fortov ved hver Side. Hele Broen vejer ca. 1100 Tons, hvortil kommer Rækværket, der vejer 45 Tons. Broen ligger kun 4 Meter over normal Vandstand, og den skal derfor aabnes for alle Baade med Mast.

Broen har først og fremmest Betydning i den indenamts Trafik, og den afhjalp et længe følt Savn og knyttede Thisted Amts hidtil adskilte Dele fastere sammen. Men ogsaa for Landevejstrafikken mellem vor Egn og det østlige Jylland er den af stor Værdi, og dens Betydning øges stærkt den Dag, da Broen over Sallingsund staar færdig.

Søndag d. 16. Juli 1939 fandt Broens Indvielse Sted i øsende Regn, men trods Vejret var dog 10-12000 Mennesker kommet til Stede. Kongeparret og Kronprins Frederik var Dagen i Forvejen ankommet til Thisted om Bord paa "Dannebrog", og de overværede Festen, der foregik paa Vestsiden. Amtmand Egedorf og Statsminister Stauning talte, og Kongen foretog paa samme Maade som ved Oddesundbroen den

højtidelige Aabning. En Kortege af blomstersmykkede Biler kørte over Broen, mens Regnen stadig strømmede ned, og derefter mødtes Morsingboere og Thyboere til Fods paa den nye Bro. Der holdtes i baade Thisted og Nykøbing store Brofester, som blev meget vellykkede, idet Solen hen paa Eftermiddagen fik Magt over Regnskyerne.

#### *Broen over Aggersund.*

Var en Broforbindelse paakrævet ved Oddesund og Vildsund, saa var den det i lige saa høj Grad ved Aggersund, det smalle Farvand, der skiller Han Herrederne fra Himmerland. Her mødes Hovedveje fra Aalborg, Viborg, Thisted og andre Købstæder, og langt tilbage i Tiderne foregik her Færgesfart under meget primitive Forhold. Aggersundbroen er den mindste af de tre store Broer, vi har bygget i de senere Aar, men Forarbejdet blev desuagtet det vanskeligste.

Naturligvis blev der gennem Aarene ofte talt om, at en Bro burde anlægges, men Mulighederne herfor var yderst smaa, før der gennem Tilskudslove blev skabt Grundlag for den Brobygning, der prægede Tredivernes Danmark. I 1929 blev Brokravet for første Gang for Alvor rejst offentligt. Det begyndte i Løgstør og Omegn, og Købmand P. Bach, Ajstrup, blev Formand for et nedsat Udvalg. Der var to Projekter paa Tale, idet man drøftede, om Broen

(eller en Dæmning) skulde føres over fra Løgstør til Aggersborg, hvor Farvandet er temmelig bredt, eller Forbindelsen skulde anlægges paa det smalleste Sted ved Aggersund, der ligger ca. 5 km Nordøst for Løgstør. Det varede dog ikke længe, inden man blev klar over, at Dæmningen Løgstør-Aggersborg vilde blive for dyr, men en Række Kommuner paa begge Sider af Fjorden gik ind for Tanken om en Broforbindelse. Der nedsattes et Fællesudvalg til at arbejde videre med Sagen. Hertil valgtes Direktør Viggo Jacobsen, Aggersund (Formand), Amtsraadsmedlem J. Jespersen, Løgstedgaard, Sogneraadsformændene Chr. Holm, Salling, Chr. Frost, Kettrup, og Chr. Thomsen, Hjortdal. Man lod Ingeniør Knudsen, Esbjerg, udarbejde et Projekt, der af Udvalget blev forelagt Minister for off. Arbejder Friis-Skotte, og 24 Kommuner havde tilsagt økonomisk Støtte til Forarbejderne.

Den nye Lov om Tilskud af Motorafgifterne til Brobygning syntes at skulle lette Opgaven meget, men man stødte paa forskellige Vanskeligheder. Broen skulde bygges i Udkanten af tre Amter, Hjørring, Aalborg og Thisted Amter, og ingen af de tre Amtsraad mente at have videre store Interesser i Sagen. Thisted Amts Grænse ligger endda 5-6 km fra Aggersund.

Aalborg Amtsraad behandlede i September 1930 Brospørgsmaalet, men var ikke stemt for at yde noget Bidrag, da en Bro ikke hørte under Amtsvejvæsenet, men man var indstillet paa, at de daarlige Overfartsforhold skulde forbedres. Hjørring Amtsraad var venligere stemt og vedtog i December 1930 at anbefale Sagens Fremme, men man mente dog, at Thisted Amt maatte være stærkest interesseret i Broforbindelsen.

Det første Fællesmøde mellem Repræsentanter for de tre Amtsraad holdtes i April 1931 i Aggersund, og det lykkedes her at naa til Enighed om et Samarbejde. Det nedsatte Udvalg fik Løfte om, at hvis Bundundersøgelserne faldt heldigt ud, vilde Amterne arbejde videre med Sagen. Og da Resultatet af Bundundersøgelserne sidst paa Sommeren forelaa og var meget gunstige, blev der i Efteraaret af Amtsraadene nedsat et fælles Broudvalg, der kom til at bestaa af følgende: For Hjørring Amt: Amtmand Wulff og Amtsraadsmedlemmerne J. Fuglsang, Torslev, og J. Nielsen, Øland. For Aalborg Amt: Stiftamtmand Berner og

Amtsraadsmedlemmerne Chr. Nielsen, Horsens, og Mads Hansen, Svenstrup. For Thisted Amt: Amtmand Haugen Johansen og Amtsraadsmedlemmerne N. Sloth, Hvidbjerg, og Carl Madsen, Klim.

Dette Fællesudvalg rettede straks Henvendelse til Ministeriet om Tilskud til Brobygningen, men der skulde dog gaa endnu lang Tid, inden et Resultat blev opnaaet. Et nyt Projekt, der var udarbejdet af Dr. techn. Ostenfeld i Samarbejde med Ingeniør Knudsen, Esbjerg, lød paa en Anlægssum af 1,4 Mill. Kr. Thisted Amtsraad var dog betænkelig ved straks at gaa ind for Planen, idet man her havde baade Oddesund- og Vildsundbroen at tumle med, og Sagen blev udsat. Hjørring Amtsraad erklærede sig villig, og i Aalborg Amtsraad havde Stemningen vendt sig til Fordel for Broplanen. Man kom hen til Efteraaret 1934, før der i de tre Amtsraad var Enighed om det økonomiske Grundlag for Arbejdet. Man enedes efter lange Forhandlinger om, at Amterne i Fællesskab skulde anmelde Projektet til Ministeriet og andrage om Tilskud efter Reglerne for ekstraordinære Vejarbejder. Hjørring og Aalborg Amter skulde paatage sig hver to Femtedele af Anlægsgudgifterne, mens Thisted skulde slippe med en Femtedel og desuden fritages for senere Udgifter til Vedligeholdelsen, som alene skulde hvile paa de to Amter, paa hvis Grund Broen kom til at ligge. Dette Fordelingsgrundlag kom til at gælde for Arbejdet.

Saa gik man til Ministeren for off. Arbejder, N. Fisker, som var elskværdig nok, men som erklærede, at der foreløbig ingen Penge var til Raadighed, hvorfor han fandt, at Sagen burde stilles i Bero, til de øvrige Broplaner var skredet længere frem i Fuldførelsen. Tillige kom Søfartsmyndighederne ganske uventet Sagen paa tværs med et Krav om, at der skulde anlægges Svajebassiner for Skibe, som vilde komme til at vente paa Broens Oplukning. Dette vilde koste yderligere ca. 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mill. Kr., men Søfartsmyndighederne var bange for, at Broen i det smalle Farvand, hvor Strømmen kan være stærk, skulde blive paasejlet, hvis Skibene ikke kunde svaje ud.

I Aarene 1936 og 1937 laa Arbejdet praktisk talt stille. Det blev kun til Tovtrækning om Svajebassinerne, som Amtsraadene ikke vilde høre Tale om. Der taltes om at opgive Projektet eller bygge en Dæmning Løgstør - Aggersborg.



Ogsaa Planen om en Hængefærge var fremme. Endelig naaede man først paa Aaret 1938 til Enighed om et noget ændret Projekt, der var udarbejdet af Dr. techn. Ostenfeld. I Stedet for Svajebassiner skulde Sejlrenden ved Broen udvides. Dette Projekt lød paa ca. 2 Mill. Kr.. I November 1938 forelaa Ministeriets Godkendelse af Projektet sammen med Tilsagn om 50 pCt. Tilskud - dog højst 962,500 Kr. - fra Vejfonden samt 60 pCt. - højst 104,000 Kr. - til Sejlløbets Udvidelse Vest for Broen. De resterende 50 pCt. til Broen, som Amterne skulde udrede, vilde de efterhaanden kunne faa refunderet gennem de aarlige Tilskud af Motorafgifterne. Søfartsraadet, der havde krævet Svajebassiner, var ikke tilfreds med den nye Plan og fremsendte en Protest, som dog kom for sent.

Saa var omsider alle Hindringer ryddet til Side, og Brobygningen kunde begynde. I Vinteren 1938-39 foretoges Prøvenedramninger af Pæle, og i Juli 1939 afholdtes Licitation. Bygningen af de to Bro piller og Brofagene blev overdraget Firmaet Saabye & Lerche, København, for 947,000 Kr., og Klappartiet blev overdraget Firmaet Nordisk Staal, København, for 311,000 Kr. Vejarbejdet paa Sydsiden gik til Berg Bach & Egmose Hansen, Aalborg, for 74,350 Kr. og Vejarbejdet paa Nordsiden til Carl Nielsen, Fruens Bøge, for 184,500 Kr.

Arbejdet blev snart paabegyndt, og et Aar efter, i September 1940, udsattes den første Sænkekasse. Den anden og sidste blev udsat 1½ Maaned senere, den 2. November. Efter Planen skulde Broen have været færdigbygget paa ca. 1½ Aar, altsaa omkring Nytaar 1941, men Arbejdet blev forsinket af strenge Vintre og af Krigstidens Materiale vanskeligheder, og det tog tre Aar at fuldføre Broen. Den blev dog saa smaat taget i Brug, før den stod helt færdig. Brofagene var lagt paa Plads sidst paa Sommeren 1941, saaledes at Han Herrederne allerede da var

”landfast” forbundet med Himmerland. Den 19. December 1941 kørte de to første Lastbiler over Broen, og i Vintermaanederne, da Færgen i længere Tid laa indefrosset, blev Broen benyttet med interimistisk Vejtillslutning.

Broens Bygning krævede intet Menneskeliv, men der skete nogle Uheld under Arbejdet. I Eftersommeren 1940 kom to Arbejds mænd til Skade, den ene ved at blive klemt mellem to Tipvogne og den anden ved et Haandspil. I November 1940 styrtede en Tømrer ned fra en Sænkekasse og forslog sig alvorligt. I December 1941, styrtede en anden Tømrer fra en Brobue ud i Fjorden, men han tog ingen Skade.

Som Følge af Krigstidens Prisstigninger blev Broen noget dyrere end beregnet, idet den kom til at koste lidt over 3 Mill. Kr. Der er kun to Brofag, og selve Brokonstruktionens Længde er ca. 200 Meter, idet der kun i Sejlløbet er dybt Vand. Dæmningerne paa begge Sider har tilsammen en Længde af ca. 250 Meter. Broklappens Sejlaabning er 30 Meter bred.

Broens Indvielse fandt Sted Torsdag den 18. Juni 1942 i ret smukt Vejr med stærk Blæst. Til Stede var 7-8000 Mennesker, og naar der ikke var flere, skyldtes det, at privat Bilkørsel saa vel som Kørsel med lejede Rutebiler under Krigen var forbudt. Festlighederne fandt Sted ved Sydsiden, hvor Stiftamtmand Berner paa Broudvalgets Vegne redegjorde for Broens Tilblivelse, og derefter talte Minister for off. Arbejder Gunnar Larsen, der erklærede Broen for aabnet. En Række indbudte Gæster begav sig til Fods over Broen, og Stiftamtmandinde Berner, Aalborg, klippede med en gylden Saks den midt paa Broen udspændte blomsterindvirkede Silkesnor over. Om Aftenen holdtes Brofester i Løgstør og Fjerritslev.

Broen blev straks fra Aabningen stærkt benyttet. Under den tyske Besættelse blev den stærkt befæstet og skarpt bevogtet.

(Kilde: Landet mod Nordvest bd. 1, side 321-331).