

Indvielse, ophævelse af brotakster lidt historie og ombygning.

Indvielse:

Kong Chr. X og dronning Alexandrine besøgte brobyggepladsen i 1931. Broen skulle ikke have et kongeligt navn, som det ellers var/er på kutyme i Danmark. Kongefamilien var ikke repræsenteret ved indvielsen.

Indvielsen skete 30. marts 1933 med et overvældende antal mennesker tilstede/folkefest, med æresport på Aalborgsiden, musik og flagallé.

Statsminister Stauning, borgmestrene Marius Andersen og Jørgensen, ingeniørerne Kierulff og Thybjerg var æresgæster. Publikum maste sig gennem afspærringerne og Stauning tog det ok. Kierulffs datter Inger Kierulffs datter klippede snoren kl. 14,30, og man gik så over broen til Nørresundby og planlagt tur tilbage af pontonbroen. Fest i kilden om aftenen.



Æresporten (Aalborg Stadsarkiv)



Folkemængden så til under indvielsen fra pontonbroen.

Ophævelse af broafgifterne:

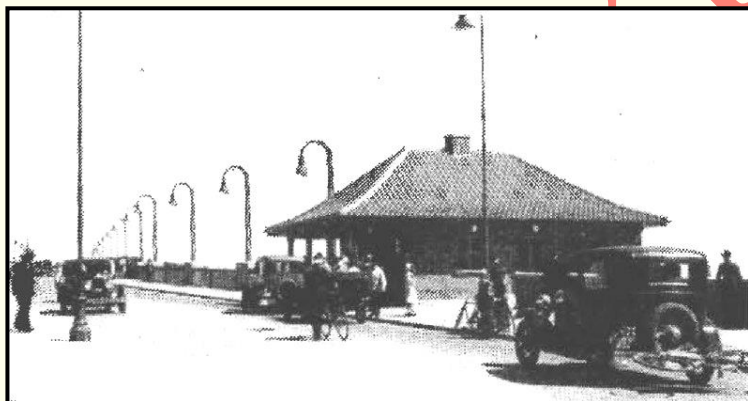
Der var gennem mange år almindeligt at opkræve betaling for passage af de større regionale broer i Danmark. Kronprins Frederiksbro over Roskilde Fjord og Chr. IX's Bro over Guldborgsund stoppede allerede i slutning af 1800-tallet med at opkræve broafgifter. Man skønnede i amtsrådene brobyggeudgifterne var betalt. På Alssund (til 1931, ny bro), Limfjorden

DFBK.DK

(både den gamle og nye bro til 1935) og Thurøsund (Færgebroen) opkrævede man afgifter (til 1934, ny bro). Der havde under anlægsdebatten til Lillebæltsbroen (åbnet i 1935) på tinge de sidste år forinden været en holdning til at bropassager på sådanne broer skulle være gratis og sådan blev det. Amterne og kommunerne kom til at betale driftsudgifterne.



Betalingsboden på Nørresundby siden. Foto fra Hornet.



Betalingsboden på Aalborg siden. Foto fra Hornet.



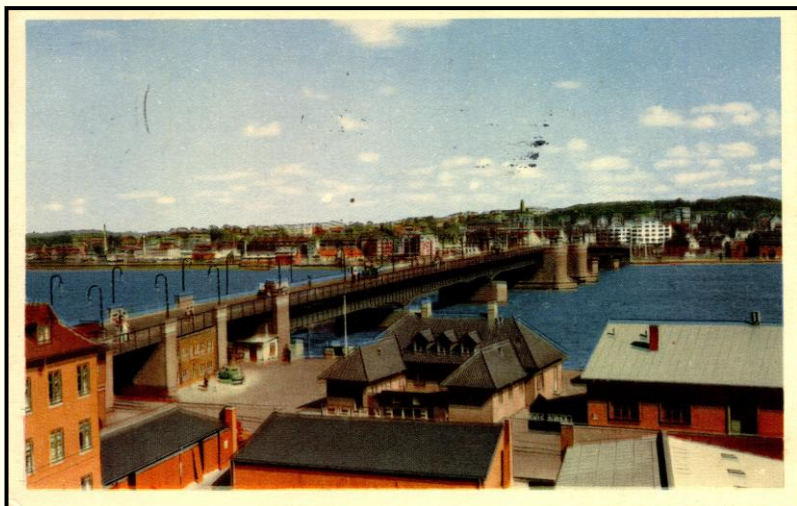
Biloptog ved broafgiftens afskaffelse 15. maj 1935, fra kl.19,00. 117 lastbiler, 61 budcykler mv deltog. Foto fra Hornet.

Der blev nedsat et arbejdsudvalg for ophævelsen af afgiften. Der blev holdt møder mv. og gjort et stort lobbyarbejde. Det lykkedes desværre ikke at få afgiften ophævet til broens indvielse.

DFBK.DK

Ministeriet for offentlige arbejder meddelte, at der var tiltrådt en overenskomst med Aalborg Kommune om dennes ret til at ophæve afgiften. Det skulle modsvares af et lån til at dække skylden, en benzinafgift på 1 øre kun tilegnet broen, og kommunen eller havnen skulle overtage det ledige personale fra broen. Netop personalet og lokaleudgifterne ville blive en stor besparelse for broen når broafgift-kontrollen ophørte. Broen blev så en selvstændig fond med ny bestyrelse.

Der blev holdt en storstilet fest ved broafgiftens bortfald 15.5 1935, med brobal, bannere, flagning, ildregatta, sange, biloptog, folk i egnsdragter osv. osv.



Postkort stemplet 21-6-1950.
Set fra Aalborg.
Inden ombygningen.
Betalingshuset er nedrevet.

Lidt historie / 2. verdenskrig april 1940 – maj 1945:

Aalborg lufthavn var et af hovedmålene for den tyske besættelsesmagt og broen havde en central rolle i forbindelsen til Norge. Der blev opstillet tyske vagter, antiluftværnskanoner spanske ryttere og bygget små bunkere. Tyskerne fik leveret broslagningsudstyr og havde i 1943 og 1944 planer om at minere broen, men det blev vist ikke til noget.

På selve dagen for krigsafslutningen blev brotrafikken stoppet i 10 min til minde om de faldne danskere.

Ombygning:

Allerede før krigen havde der været tale om en yderligere forbindelse men krigen stoppede planerne. Efter krigen voksede biltrafikken voldsomt over broen, og lange køer på begge sider specielt ved broåbninger. Antallet af åbninger nedsattes mod ophobning af skibe, der ventede på gennemsejling. Cyklisterne og hestevogne fyldte godt på kørebanen, ligesom trækken med dyr også på kørebanen, alt sammen sinkede automobiltrafikken. Stigningen i trafikken fortsatte fordi køb af bil frigaves, og sommer-strandtrafikken mod nord eksploderede, så noget måtte gøres.

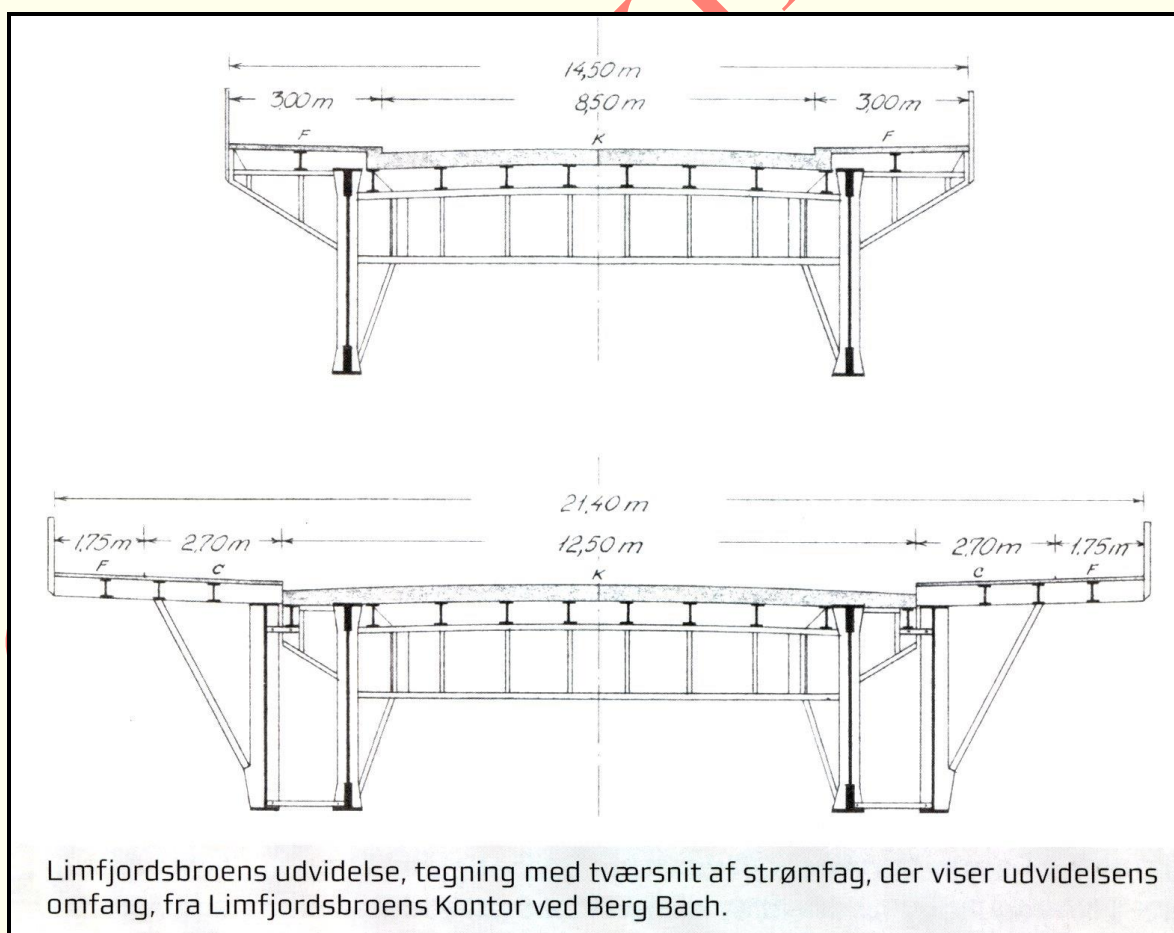
Overingeniør Berg Bach fra brokontoret udarbejdede et forslag, som pga. pengemangel måtte udskydes. Først i 1954 bevilgede kommunen 50.000 kr til en projektering.

Samtidig opstod et nyt problem; hvem skulle eje broen? I 1951 var broen gældfri takket være "benzin-enøren" (afgift). Broen var en selvejende institution, men administreret af Aalborg Kommune. Staten så gerne at Aalborg skulle overtage broen, men her vægrede man sig med

DFBK.DK

udsigt en finansiering af broudvidelsen og betaling for driften. Kommunen mente at staten burde betale for udvidelsen. I 1955 var projekteringsomkostningerne løbet op i 150.000 kr. Efter aftale med staten skulle brofonden omlægges, staten ville betale 85% af broudvidelsen gennem vejfondsmidlerne, og resten 1,5 mill skulle findes hos de interesserede omliggende kommuner. Disse værgede sig også, så det endte med at Aalborg og Nørresundby kommuner delte udgiften efter indbyggerantal. Samtidig havde der siden 1950 været en diskussion om en alternativ forbindelse med forskellige nye broer og tunneler.

Overingeniør Berg Bach fremlagde i samarbejde med Anker Engelund, Polyteknisk Anstalt et færdigt projektforslag. Efter en række tekniske problemer var løst, især omkring broklappen og dens maskineri. Planen var at kørebanerne skulle udvides fra 8,5 m til 12,5 m, to cykelstier på 2,70, fortove skulle indskrænkes fra 3,00 m til 1,75 m alt sammen ved hjælp af to hængekonsoller påsat broen på hver side. Belægningen skulle udskiftes med beton og asfalt, brodækket i klapbroen skulle udskiftes fra træ til aluminium med asfalt, nye let vækst lysmaster, de fire brohuse nedrevet og et nyt manøvrehus opføres, nye bomme a la Langebros bomme, og nye tilkørselsforhold på begge sider. Håndværkerne blev de to tidligere firmaer der havde bygget broen. Det hele projekteret til 8,2 mill. kr. Arbejdet startede i marts 1958 og d.9. maj 1960 blev broen indviet.



Limfjordsbroens udvidelse, tegning med tværsnit af strømefag, der viser udvidelsens omfang, fra Limfjordsbroens Kontor ved Berg Bach.

Kilde: Limfjordsbroen i 75år. Se detaljer i teksten.



Den udbyggede bro ved Brotorvet / Nørresundby.

Se de nye lamper og de udvidede brobaner og cykelstier, samt de nye smalle fortove.

Tiden efter 1960 til 2008.

Allerede inden udbygningen viste man at udvidelsen ikke løste stigningen i trafikken.

Staten påpegede i 1966 at broen skulle rationaliseres, bl.a. skulle mandskabet reduceres fra 24 til 18 og vagtholdene fra 4 til 3 mand.

Broen var stadig selvejende i 1967, med et underskud på 800.000 kr i 1966/67, hvilket tærede kraftigt på brofondes egenkapital.

I 1968 overgik broen drift til Aalborg Havn.

Tidligere kunne broen åbnes for gennemsejling fra solopgang til solopgang, hvilket blev reduceret fra kl.5-21 i 1968.

I 1970 var personalet nede på 12 mand.

I 1975 blev manøvretårnet udskiftet (1,4 mill kr), opstillet nyt udstyr til overvågning af søtrafikken, automatisering af nødmaskiner mv. og antallet af brobetjente på vagt reduceret til 2. Asfalten blev renoveret ned til jernbetonen i 1995/96.

Antallet af åbninger for lystsejlere i sommerhalvåret på nedsat fra 2 til en åbning i timen.

Erhvervsskibe kan i 2008 vederlagsfrit sejle gennem broen i åbningstiden kl. 6-19 om vinteren og 5-21 om sommeren. Uden for åbningstiden er der ingen fast personale, så der må træffes aftale for gennemsejlingen.

Kilder:

Limfjordsbroen i 75 år. Bente Jensen, Aalborg Kommune Teknik- og Miljøforvaltning, 2008.

Kort og god om Danske Broer, revideret udgave. Lars Bugge, Aschehoug, 2000.

Hornet, 16. årgang, nr. 2 og 3, marts-april / maj - juni 1983, Limfjordsforbindelserne (1) – 2, Nordjysk vintage motor klub.

Kristian Klitgaards samlinger og postkort.

[Litteraturliste om limfjordsbroerne.](#)

[Arkiv.dk](#) -> ”Limfjordsbroen” har et omfattende billedmateriale (Aalborg Stadsarkiv).