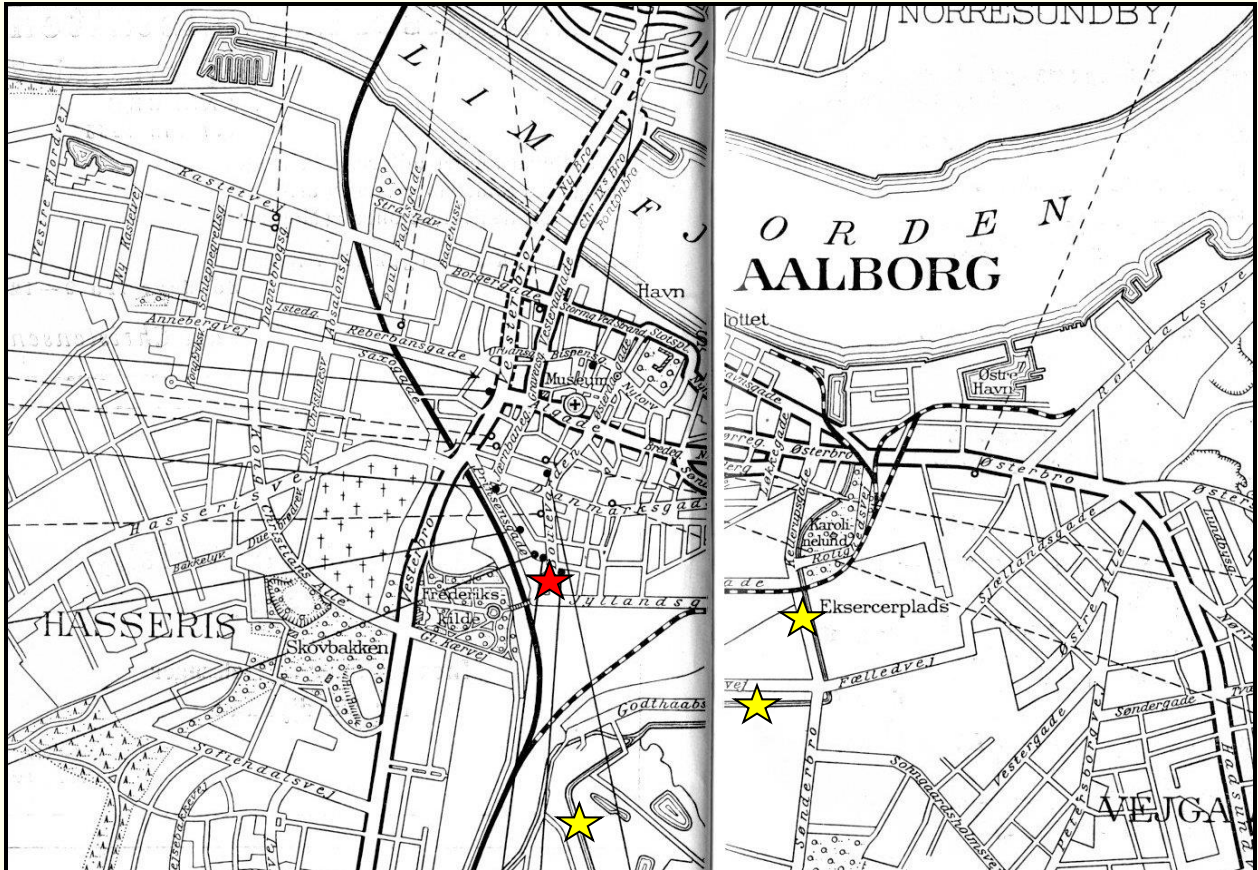


Projektforslag, gadegennembrud, bygning, tekniske data og med kort.

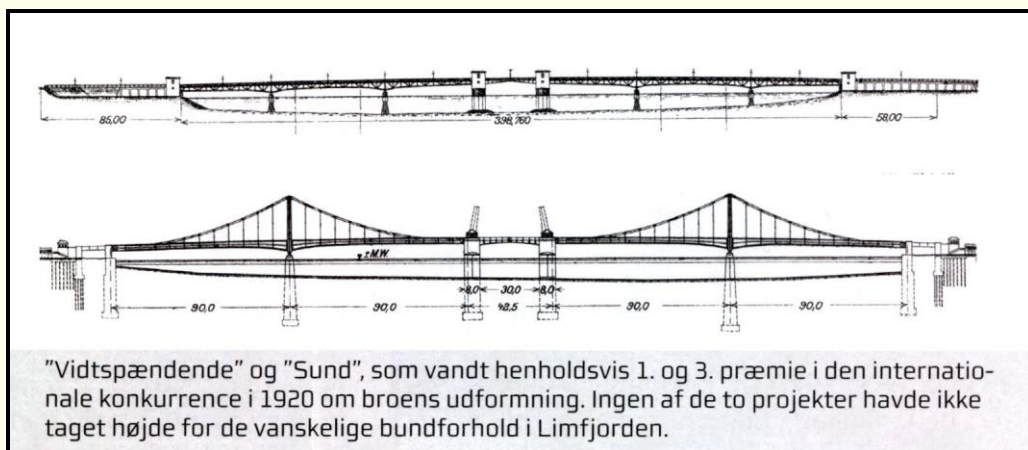


Kort over Aalborg og sydlige Nørresundby. Udover jernbanebroen og den "nye" baneføring gennem byen viser kortet både den nye kommende bro (stiplet), gadegennembruddet / "Vesterbro" (stiplet) og den gamle Chr. IX's pontonbro. Den gamle bro's landfæste i Nørre Sundby er flyttet mod øst. Broen havde oprindeligt landfæste på samme sted som den nye bro. Stationen er ved den røde stjerne. "Øster åen" (gule stjerner) er kun nedgravet på et kort stykke nord for "Østerbro" / Karolinelund. Geodætisk kort 1931 fra FDM's håndbog 1932. Udsnit.

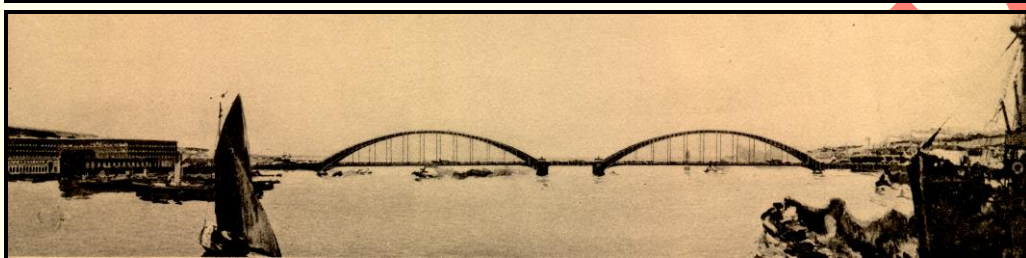
Projektforslag

Som nævnt i [tidligere indlæg](#) var der stigende utilfredshed med pontonbroen, den store arbejdsløshed pressede på, dansk ingeniørvidenskab evne til at bygge moderne broer, udviklingen i bil- og lastbiltrafik / kontra jernbanerne og luftfarten osv. osv. betød at broens ingeniør Tybjerg fik til opgave at udarbejde en plan for pontonbroens udvidelse. Forslaget ville blive for dyrt og løste ikke problemerne. Hans indstillede der i stedet byggedes en fast ny bro. Der blev i 1915 givet tilladelse til at udskrive en konkurrence om en ny bro, men på pga. 1. verdenskrig skete det først i 1919. Kravene til broen blev specificeret, men ingeniørforeningen mente det var vildt overdrevet. Der blev nedsat en international bedømmelses komite. Der indkom i januar 1921 44 forslag, hvoraf kun 3 kunne bruges med eventuelle forbedringer.

Problemerne var især jordbundsforholdene/ funderingen i fjorden og bro-designet.



"Vidtspændende" og "Sund", som vandt henholdsvis 1. og 3. præmie i den internationale konkurrence i 1920 om broens udformning. Ingen af de to projekter havde ikke taget højde for de vanskelige bundforhold i Limfjorden.



"Dannebrog" vandt 2. præmie i konkurrencen i 1920. Der var dog bred enighed om, trods konstruktionen havde løst problemerne, når det gjaldt bundforholdene og "hullet" i fjorden, ville dens konstruktion blive for dominerende i landskabet.

Thybjerg arbejdede videre med projektet.

Gadegennembruddet og Sundby Torv.

I perioden 1921-1929 var der uenighed mellem byrådene i Aalborg og Nørresundby om broens placering. Aalborg ønskede broen vinkelret på sejlrretningen. Nørresundby ønskede at bevare det eksisterende landfæstningssted. Aalborgs løsning betød at broen skulle flyttes mod vest til den nuværende Vesterbro (gade). Nørresundby skulle i så fald flytte hele bycenteret og trafikårene mod vest til den nuværende placering ved Brogården, samt nedrive huse. På Aalborg siden skulle store områder ryddes (det såkaldte "gadegennembrud"), inklusive beboelseshuse og fabrikker (Obel, De Danske Spritfabrikker mf.). Folk skulle genhuses. Veje og jernbane ombygges/flyttes, men overordnet set var det en meget bedre trafikal løsning end at få trafikken ned ad Vesterå-gaden.

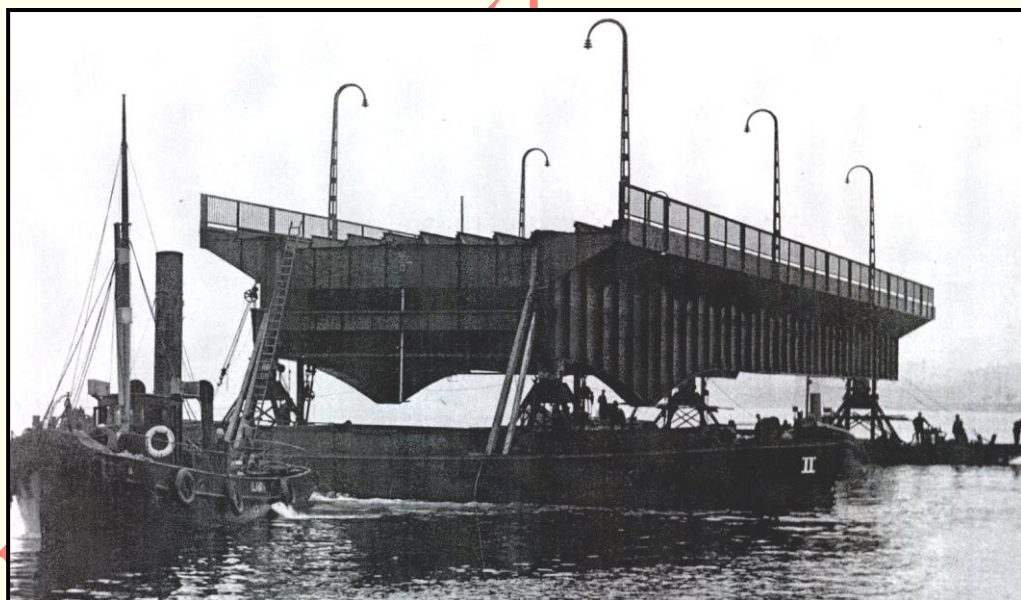
Stor debat på begge sider frem til 1932.

Thygesen udarbejdede et endeligt forslag. Ministeriet for offentlige Arbejder fremsatte i nov. 1927 et lovforslag til Landstinget. Der var en rækketing tilknyttet forslaget. Aalborg byråd fik koncession i 50år, der skulle opkræves broafgift, der ydedes et lån som skulle forrentes med broafgiften. Brofondes midler skulle forblive selvstændige. Vejfondens ville hvert år yde et tilskud på 50.000 kr til lånet var tilbagebetalt. Motorkøretøjer i hele landet skulle pålægges en afgift til Vejfondens til vedligeholdelse af vejene, indført ved lov i 1927. Anlægsloven blev vedtaget 14. februar 1928.



Broen under bygning. Sandet har ligget under landfæstet bag skiltet.

Flytning af stålbrofag.



Bygning af broen

Tybjergs forslag kom i international licitation i starten af 1929, 20 firmaer deltog også med alternative forslag. Bedømmelsesudvalget indstillede firmaet Kampmann, Kierulff og Saxilds løsning, der var en kombination af et forslag fra Christiani og Nielsen i samarbejde med Anker Egelund fra Polyteknisk Lærestalt. Byrådet godkendte forslaget 15. maj 1930, med et budget på 5,4 mil. Fristen blev sat til 1. april 1933 og hele projektet med betalings- og landanlæg mv. blev sat til 7 mill.

Byggeriet kom hurtigt i gang under ledelse af ingeniør O. Kierulff. Broklapper kunne sænkes første gang i feb. 1933. Den 22. marts 1933 blev broen belastningsprøvet med 48 fuldt belastede lastbiler. Broen kunne indvies til tiden 30. marts 1933.



Belastningsprøven.
Lastbilerne var fyldt med grus.

Tekniske data

Bygget: 1930-33.

Indviet: 30. marts 1933

Længde: 640,4 m.

Bredde af vejbane: 14,5 m før 1958-60, herefter 21,4 m. Med chaussesten. Asfalt og klinker på fortøve.

Overbygning i jern med en støbt jernbeton-armeret overbygning/ kørebane.

Båret af 8 piller/ sænkekasser funderet på jernbetonpæle, der var rammet dybt ned i undergrunden. Sænkekasserne blev flådet ud til deres placering.

Udvidet 1958-60 med en "udvendig" sidebane/spor i hver retning.

Spor i dag: 4 vognbaner, 2 cykelstier og 2 fortøve.

2 broklapper med gennemsejlingsbredde på 30 m. Åbnings/ lukketid på 50 sek.

Gennemsejlingshøjde under klap: 9,5 m.

Kilder:

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

Foto af belastningsprøven af Jens Anker Kirkegaard.

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

Kristian Klitgaards samlinger og postkort.

[Litteraturliste om limfjordsbroerne.](#)

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