

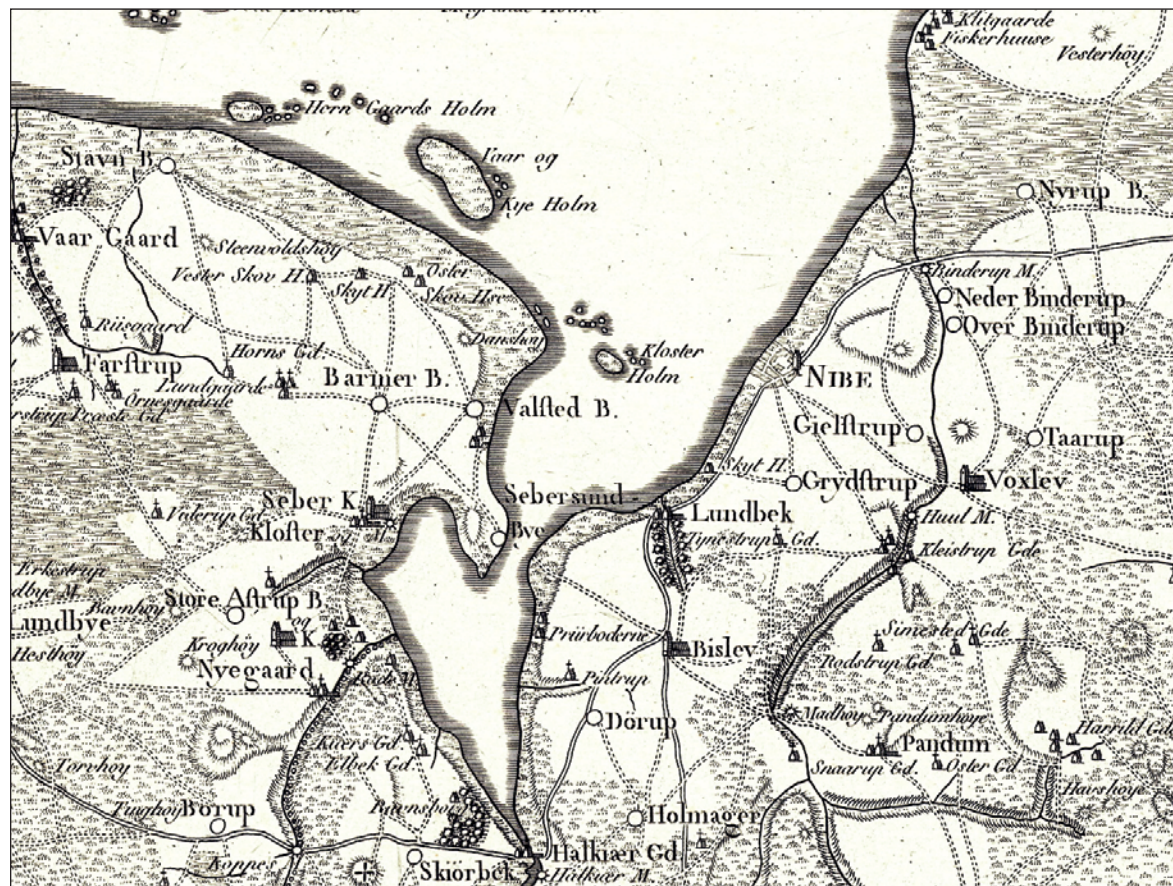
HISTORIEN OM SEBBER BRO

DET LOKALE OG LANDSPOLITISKE SPIL

Af Jørgen Burchardt

Købstaden Nibe havde i 1870'erne mistet en stor del af sit opland, men med en bro over Sebbersund kunne byen genvinde et par sogne på Løgstørs bekostning. Trods flere kommunale udvalgs ihærdige indsats var det ikke lige til at få opført en bro. Da det endelig lykkedes, måtte der opkræves bropenge. Der blev bygget et hus til en ældre kone, der døgnet rundt kunne sælge billetter for 5 øre pr. person og 30 øre for et køretøj. Der var ikke særlig travlt undtagen til skiftedag og på markedsdage, hvor stort set alle på egnen skulle passere broen.

Der var store lokalpolitiske uenigheder, da der i 1933 skulle bygges en endnu større bro med tilhørende ændret vejføring. Da broen stod faldefærdig i 1960'erne, stoppede ønsker om tørlægning af Hjarbæk Bredning byggeriet. En nødbro måtte benyttes igennem mange år før den nuværende bro opførtes i 1983.



Bredning lå i vejen

Landsbyen Sebber ved Limfjorden lå afsides. Nærmeste købstad var Nibe, men Halkær Bredning lå imellem og betød en lang omvej for Sebber og de andre sogne vest for bredningen, hvilket postudbringningen i midten af 1800-årene viser. På privat basis blev den besørget af enkefrue Mette Marie, som to gange om ugen hentede posten på Sebberkloster. For den tjeneste fik hun årligt 10 skæpper korn. Senere udvidedes turen til præsten i Barmer, som betalte hende 12 skæpper. Hun fungerede også som sendebud for andre, som havde ærinder i Nibe. Når isen om vinteren forhindrede sejlads eller den endnu ikke var stærk nok til at bære, måtte hun gå hele den lange vej rundt om bredningen.¹⁾

Man kunne sejle over indsnævringen på bredningen, Sebbersund, men med varer og dyr var transporten vanskelig. Trafikken på stedet var indtil 1800-tallet så begrænset, at en egentlig færgedrift var urentabel. Der var antagelig en form for færgefart, men på den østre side fandtes intet hus og kun en tarvelig sti dertil, som ved "fugtigt vejrlig kun med vanskelighed kunne passeres".²⁾ Hvis man kom fra østsiden, måtte man vinke og råbe for at kalde efter en båd fra Sebber, og man kunne ikke være sikker på, at ens råb blev hørt.³⁾ Den primitive løsning var dog i sidst i 1870'erne så forbedret, at færgepenge for persontrafik årligt ansloges at give en indtægt på mindst 1.600 kr.⁴⁾





FØRSTE FORSØG

Man kunne faktisk se fra Nibe til Sebber, og da lokale handlende i Nibe i begyndelsen af 1870'erne havde hørt om vellykkede broprojekter andre steder i landet, fik de den idé også at få bygget en bro over bredningen. Nibe var kendt for sit store sildefiskeri, men fiskeriet havde længe været i tilbagegang, hvorfor driftige folk måtte satse på andre aktiviteter. Samtidig havde byen mistet et stort opland, da jernbanen mellem Hobro og Aalborg førte folk og varer til andre købstæder. Med en bro kunne de handlende udvide byens opland på nabokøbstaden Løgstørs bekostning.

Forslag om en bro blev i 1872 forelagt på et borgermøde af farver Meldal, og der blev på mødet nedsat et udvalg, og det satte gang i sagerne.⁵⁾ Farvandet blev opmålt, og ingeniør Simoni i Aalborg fik herved grundlag til at udarbejde tegninger og kort samt et tilhørende overslag. Han beregnede, at broen ville koste ca. 50.000 kr.

Med den viden indkaldte udvalget beboerne i nabosognene til to møder på Sebbersund Kro for at lodde stemningen. Møderne viste en positiv stemning

Herregården Sebberkloster var en af egnens store landbrug, som ville have fordel af en bro. Godsejer Peder Svanholm deltog derfor i udvalget til at planlægge broen.

Gouache af Rasmus Henrik Kruse, 1836, Det Kongelige Bibliotek.

for projektet. Det var forståeligt, da en bedre forbindelse til købstaden Nibe ville være en fordel for alle, herunder også for avlerne af egnens store mængde kartofler, som hvert år skulle køres til Nibes to store brændevinsbrænderier. Næsten alle beboere i Sebber, Farstrup, Ajstrup og Lundby sogne var til stede på møderne, og de stemte for forslaget.⁶⁾

I februar 1875 var man kommet så langt i forberedelserne, at man kunne nedsætte en egentlig formel arbejdsgruppe. Interesserede samledes hos vinhandler Koch i Nibe for at vælge deltagerne.⁷⁾ S sammensætningen af arbejdsgruppen afspejler de involveredes interesser, så personerne præsenteres her.

Kammerherre baron Niels Juul-Rysensteen til Lundbæk var ikke kun sognerådsformand i Bislev fra 1867, men også formand for Nibe Sparekasse, som gennem årene støttede broprojektet med store beløb.⁸⁾

Mathias Lassen var en af Nibes førende købmænd.



Erhvervslivet i Nibe så en fordel i forbedrede trafikforbindelser. Blandt andet kunne en bro hjælpe Nibe Spritfabrik med lettere at få leveret kartofler. Medejers købmand Joh. Herskind indtrådte i det forberedende udvalg.

Foto: Fra 1920, Nibe Lokalhistorisk Arkiv.

Agent Iver Christian Wibroe havde haft seks store sejlskibe i fart herunder en bark på 223 reg. t., og som byens rigeste skatteyder havde han været hovedmand ved byggeriet af Nibe havn ti år tidligere.⁹⁾

Joh. Herskind var ligeledes købmand i Nibe og desuden medejers af Nibe Spritfabrik.

Grev Christian Johan Tramp drev herregården Kyø og var også politisk aktiv, hvor han senere valgtes til Folketinget for Venstre.

Godsejer Svanholm fra Sebberkloster deltog. Godset havde hans fader som amtsforvalter i Aalborg have købt i 1810 for fiskeriets skyld; denne ejendom ville få stor gavn af en bro.

Hertil kom proprietærene cand. jur. Alfred Kjeldsen til Valstedgaard, Niels Kiær til Hornskovgaard,¹⁰⁾ S. Kjær til Mølgaard samt den tidligere ejer af Valstedgaard, Hedemann.

Endelig deltog sognefoged Jens Olesen fra Sebber Sogn.

Det var en stærk samling af egnens mest betydende personer. På mødet kunne den gode nyhed også fortælles, at der var samlet ca. 10.000 kr. sammen i frivillige bidrag fra Nibe by og fra de nævnte fire sogne. Man håbede også,



Øverst til venstre:

Kammerherre baron Niels Juul-Rysensteen (1804-1889) til Lundbæk (i dag Norjyllands Landbrugsskole) ejede store dele af ejendommene mellem Nibe og Sebbesund, og blev medlem af initiativgruppen.

Foto: Tønnies, Det Kongelige Bibliotek.

Øverst til højre:

Agent Iver Christian Wibroe (1801-1881) var som Nibes stor-entreprenør med købmandsforretning og kradsuldsfabrik et naturligt medlem af initiativgruppen.

Foto: Moritz Umma, Det Kongelige Bibliotek.

Til venstre:

Grev Christian Tramp (1842-1918) havde med store jordbesiddelser på hovedgården Kyø, på den vestlige side af Halkær Bredning, store interesser i en bro.

Foto: Jens Petersen, Det Kongelige Bibliotek.



at staten ville bidrage med 15.000 kr., idet Nibe købstad havde mistet størstedelen af sit opland øst og syd for byen efter anlægget af jernbanen til Aalborg. Kun tre af Hornum Herreds 17 sogne havde nu deres væsentligste handelsforbindelse til Nibe. Dæmning og bro ville udvide oplandet for byen, og samtidig ville postvæsenet få en ikke ubetydelig besparelse, idet postvejen mellem Nibe og Løgstør ville forkortes med mere end en mil.¹¹⁾

Projektet gik ikke så glat igennem Folketinget som forventet, selvom indenrigsminister Tobiesen straks satte forslaget ind i tredje behandling af en lov om tillægsbevilling. Forslaget omdeltes en time før forhandlingerne, hvorfor flere mente, at forslaget var kommet så hurtigt, at det burde vente til næste års finanslov. Fjerd fra Ribe mente, at Nibe by burde støttes. Den var en af de

eneste danske byer, som ikke havde stillet forslag om at få en jernbane. Det blev i debatten også nævnt, at Folketinget ikke skulle gå ind i en kamp mellem Nibe og Løgstør om deres markedsområder. Den lokale folketingsmand, gårdejer Villads N. Holm fra Aalborg forsøgte at imødegå kritikken. Han mente, at der ikke var nogen "rivning" mellem byerne, og man ikke behøvede større overvejelse, da man lokalt havde ydet et stort beløb. Hans indsats var imidlertid forgæves; Folketinget forkastede forslaget.¹²⁾

Det negative resultat fik som konsekvens, at udvalget nedlagde sig selv. Flere medlemmer var endda flyttet fra egnen, hvorfor man ikke mente, at det var muligt at fortsætte.¹³⁾

FORSØG NUMMER TO

Der var stadig vilje til at gøre en indsats, og ved et borgermøde i Nibe blev der i oktober 1876 nedsat et nyt udvalg. Denne gang var deltagerkredsen både mindre og med mindre betydningsfulde mænd. Fra Nibe valgtes byrådsmedlemmerne købmand Schjørring, smedemester Schalz og blikkenslager Gelardi, samt købmændene A. C. Petersen og Thomsen. Udvalget sammenkaldte beboerne i sognene omkring Sebber til et møde i Sebbersund Kro for at høre, om stemningen for en bro stadig var positiv. Stemningen var stadig positiv, og til at repræsentere sognene valgtes pastor Hans Madsen-Ruhveder af Farstrup, proprietær Niels Kiær af Hornskovgaard (genganger fra forrige udvalg), sognefoged Jens Olesen, Munkholm,¹⁴⁾ gårdejer Niels Skriver af Varmer og gårdejer Thomas Nørsgaard af Store Ajstrup.¹⁵⁾

Det nye udvalg kunne få uger senere på et møde præsentere en ny plan. De 50 deltagere kunne høre, at udgifterne var steget til 60.000 kr. Da anlægget kun havde lokal betydning, frygtede udvalget, at der ville være problemer med at få et statslån. Driften skulle så klares via bropenge, men den løsning kunne ikke realiseres, da udgifterne alene til opkrævning af bropenge ville beløbe sig til 1.000 kr. eller mere. Derfor havde en deputation været i København, og det viste sig imidlertid, at indenrigsministeren havde været meget velvillig stemt for, at staten ydede et lån på 60.000 kr. til 4 % i rente og 2 % i årlig afbetaling, så broen ville være betalt på 28 år. Efterfølgende havde finansministeren nikked ja til forslaget og ville fremsætte forslag i Rigsdagen. Kredsens rigsdagsmand støttede sagen, og tilsvarende forslag plejede at gå glat igennem.¹⁶⁾

Med den gode statslige støtte skulle den resterende finansiering på plads. Der skulle årligt betales ca. 3.600 kr. i renter og afdrag, og udvalget foreslog en fordeling med 1/3 til Nibe, 1/3 til de fire sogne og 1/3 til amtet. Nibe Sparerkasse havde givet en gave på 4.000 kr., som kunne benyttes til den kommende vedligeholdelse.

Det var imidlertid ikke let at få udvalgets regnestykke realiseret. Sognene blev spurgt, om de tilsammen ville yde de 1.200 kr. Farstrup sogn og Sebber sogne gav begge tilsagn om 400 kr., men de sidste 400 kr. var sværere at hive i land. Lundby sogn ville give 2/3 af den sum, som Ajstrup sogn ydede. Det



Nibe byråd støttede kraftigt forberedelsen af en bro. Fotografiet med de mange spytbakker er fra 1902, hvor broen for længst var bygget. Den fjerde person fra venstre, købmand Schjørring, var dog i 1876 med i det andet og tredje forberedende udvalg.

Foto: Nibe Lokalhistorisk Arkiv.

blev så spændende at høre beløbet fra Ajstrup, som imidlertid kun ville betale 60 kr., hvorfor Lundby kom ned på 40 kr. Kort tid efter valgtes et nyt sogneråd i Farstrup, og det besluttede at undlade at støtte projektet.¹⁷⁾

Forslaget faldt således til jorden og for at løse problemet, foreslog udvalget en finansiering med opkrævning af bropenge. Det svarede Farstrup nej til, mens de øvrige tre sogne ikke reagerede. Udvalget opgav og nedlagde sig selv, da den foreslåede løsning faldt til jorden.¹⁸⁾

Projektet var igen gået i stå, men udvalget havde haft udgifter på 300 kr. Det bevilgede Nibe byråd med et krav om tilbagebetaling, hvis projektet senere realiseredes.

FORSØG NUMMER TRE

Et nyt og tredje udvalg nedsattes i 1880, og igen med repræsentanter fra Nibe by og de fire sogne. Denne gang var godsejer Helms til Vaargaard med som formand, næstformænd var distriktslæge Peter Peträus og proprietær Kjær til Hornskovgaard og prokurator Poulsen som sekretær. Lundby sogn havde ikke hidtil været med i udvalget, og det valgte proprietær Boel til Dybvadgaard. I udvalget sad også gårdejer I. Olesen og Niels Skriver fra Sebber sogn,



*Distriktslægen i Nibe, Peter Petræus (1838-1900), repræsenterede Nibe byråd i det tredje udvalg. Da broen blev bygget, valgtes han i 1883 til viceordfører for udvalget for driften af broen.
Foto: Tønnies, Det Kongelige Bibliotek.*

gårdejer I. Sørensen fra Ajstrup sogn og fra Nibe smedemester Schaltz, købmændene Schiørring, A.C. Petersen og Thomsen samt maler Ralffs. Kjær havde været med i de to foregående udvalg, men trådte snart ud og erstattedes af gårdejer U. Veggerby i Farstrup.¹⁹⁾

Mens de tidligere udvalg ønskede lokal eller statslig finansiering, gik det nye ind for brugerbetaling via bropenge. Kommunerne skulle stadig garantere et vist beløb, og med denne garanti, kunne udvalget forsøge at skabe den nødvendige finansiering. Anlægget ville koste 60.000 kr., hvorfor de årlige renter og afgifter ville blive 3.600 kr. og hertil forventedes 1.200 kr. at komme fra bropenge.²⁰⁾

I regnestykket indgik 1.600 kr., som folk hidtil havde betalt for at blive færget over i små både; gods måtte køres den lange omvej rundt om bredningen sammen med de vandrende kreaturer. Man regnede med, at den årlige indtægt fra transport af personer, gods og kreaturer ville give det tredobbelte af den hidtidige indtægt fra færgefarten. Især i sommerperioden kunne driftige folk dog finde på at fortsætte færgefarten selvom broen blev bygget, og her kalkulerede man med at tabe 1.000 kr. årligt.

Det manglende beløb skulle skaffes fra de omkringliggende kommuner. Her lykkedes det at få Farstrup og Sebber sogne til at garantere for hver 20 % af beløbet, Ajstrup Sogn for 5 %, Lundby Sogn for 2½ % mens Nibe kommune sørgede for det resterende 52½ %. Regnestykket var kompliceret, idet kommunerne ønskede et loft over deres udgifter, hvorfor en privatmand måtte gå ind for at kautionere for et af sognenes eventuelle tab.

Formand og næstformand rejste til ministeriet i København, og her fik man tilsagn om et lån. Der fulgte dog betingelser med: ministeriet skulle godkende brotaksten, tegninger og økonomiske overslag. Man ville ikke risikere, at noget gik galt.²¹⁾

Indenrigsministeriet sørgede for at fremme sagen ved at acceptere amtets ansøgning om at udnævne vejen fra det østlige brohoved til Nibe som en landevej.²²⁾ Yderligere gav kammerherre Juel til Lundbæk tilsagn om gratis at afgive det fornødne jordstykke.²³⁾

Nu var brikkerne ved at falde på plads, men der gik yderligere et år med forberedelse af sagen. I efteråret 1879 diskuteredes broen i forbindelse med finansloven. Der var bred enighed om at støtte broen med et lån, men der kom imidlertid igen grus i maskineriet. Ved tredjebehandlingen blev der stillet forslag om, at en del af det ønskede beløb skulle gives som tilskud, mens andre folketingsmedlemmer mente, at broen ikke måtte være en betalingsbro. Forslaget om ydelse af et direkte tilskud til broen blev sat til afstemning, og selvom der var mange tilhængere, var modstanderne dog de fleste, og 34 stemte for et tilskud og 49 imod. Derimod lykkedes det at fjerne betingelsen om fri adgang til broen, hvor 58 stemte for, at der måtte opkræves bropenge, mens 20 stemte imod.²⁴⁾

Man kan fornemme, at politikerne på den tid så jernbanerne som den vigtige infrastruktur, mens veje ikke havde samme prioritering. Fortalerne for vejen argumenterede derfor med, at hartkornsejernes bidrag til statens jernbaneanlæg i de fire sogne var på knap 80.000 kr. Da der ikke var jernbane i nærheden, var deres statsskat til jernbaner ikke noget, de fik direkte nytte af, og først med en bro kunne landsognene få gavn af jernbanen. På den tid stod Nibe absolut ikke til at få en jernbane, og der gik endnu en snes år, før der kom skinner til byen.²⁵⁾



BROEN BYGGES

Beslutningen om bevillingen blev modtaget med glæde, og man kunne gå i gang med at forberede byggeriet. Hele anlægget skulle bestå af to dæmninger fra henholdsvis Sebbersiden og fra Lundbæksiden. I alt skulle dæmningerne være lidt længere end 300 m. med den østlige side på 148 m. og den vestlige på 176 m. Ovenpå skulle der være en bred ind-

Vedtægerne for Sebber Bro blev inspireret af tilsvarende vedtægter for Kong Christian d. 9. Bro i Aalborg. Vedtægerne bestemte, at Nibe Byråd var ansvarlig for broens drift sammen med 2-3 repræsentanter hver fra Sebber og Farstrup sogne samt 1 fra både St. Aistrup og Lundby sogne. Det daglige tilsyn udførtes af et udvalg med 3 medlemmer valgt fra Nibe og 2 fra landkommunerne.

Det forberedende udvalg for broen førte traditionerne for demokratiske udvalg. På mødet valgtes godsejer Helms til formand. Efter mødet oplæste referenten referatet og udvalgsmedlemmerne underskrev. Her ses underskrifterne fra det første møde.

hegnet kørebane og på siderne skulle lægges sten op til betydeligt over dagligt vande. Mellem dæmningerne skulle der opføres en fast pælebro på ca. 45 m. bygget med 25 nedrammede 16 m. lange pæle og med et jernrækværk ved siderne.²⁶⁾

Arbejdet med broen blev sat i licitation, og man valgte at skrive kontrakt med entreprenørfirmaet G. Wätzold og S. Winkel. Wätzold havde været med til at bygge store dæmninger ved Esbjerg Havn, hvorfor de langt mindre dæmninger ved Sebber sikkert ville kunne klares. I kontrakten fandtes betingelse om, at broen skulle være færdigbygget inden d. 1. juni 1880 og med en garanti på et år. Tømmeret skulle leveres af Peder Rechnitzer i Aalborg for 4.000 kr.

Amtet skulle samtidig gøre vejen klar, og det foretog ekspropriationer til vejen nord om Lundbæk Skov, hvorefter vejarbejdet kunne påbegyndes der. Desuden skulle der bygges et hus til den, der skulle føre tilsyn og opkræve penge. Udvalget var blevet et byggeudvalg. Det nøjedes dog med at mødes en gang om måneden for at tage stilling til eventuelle ændringer i planerne, idet det daglige tilsyn var i hænderne på projektets ingeniør Simoni.

Materialet til dæmningen hentedes blandt andet fra Sct. Nicolai Bjerg. Her havde landsbyens første kirke fra den katolske tid ligget, og ejeren solgte stene fra kirkeruinen til fyld i dæmningen.²⁷⁾

Taksterne for bropengene skulle fastlægges, men her var man uenige i boudvalget. Et medlem mente, at belæssede vogne skulle betale mere end tomme. Det endte dog med, at alle vogne skulle betale det samme. Taksten blev 30 øre for en vogn inklusiv kusken. Trillebøre og trækvogne kostede 10 øre, og blev snart nedsat til 5 øre. En person betalte 5 øre, hvilket i øvrigt senere steg til 6 øre. En tarif for mindre dyr på vogn til 5 øre forsvandt efter kort tid. Store kreaturer kostede 15 øre, mens mindre kostede 10 øre.²⁸⁾

Udvalget indgik en aftale med købmand Vinding i Sebber om, at han passede opkrævning af bropenge. For 400 kr. om året ansatte han folk til at sælge billetter, og betjenten skulle være ved broen både dag og nat. Samtidig førte købmanden regnskab og kontrollerede opkrævningen.²⁹⁾

Broen blev bygget færdig til tiden og indviet d. 15. juni 1880 med stor festivitas både i Sebber og i Nibe. Broen og dæmningerne var udsmykket med flag



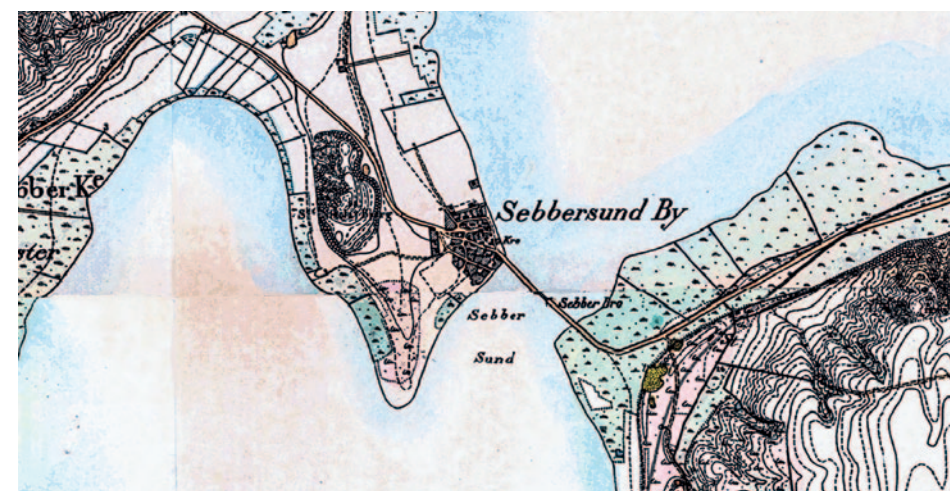
Købmand F. Vinding fra Sebber blev ansvarlig for at opkræve penge på broen. For et fast årligt beløb på 400 kr. organiserede han salget af billetter. En fattig enke udførte de sidste år arbejdet fra et lille hus opført til formålet.

Foto: Tønnies, Aalborg Stadsarkiv.

og grønne grene, og der blev holdt taler, og alle de aktive gennem årene blev takket. Det blev en særlig festlig dag for de direkte involverede, som fortsatte til frokost i Sebber arrangeret af entreprenørerne, for senere på dagen at køre til Nibe for at afslutte med et festmåltid på Thorups Hotel.³⁰⁾

IGEN LOKALE KONFLIKTER

Det blev i 1880 en streng vinter med masser af sne. Herved dukkede et nyt problem op: hvem skulle være ansvarlig for at kaste sne på den nye landevej? Vejen lå i Bislev sogn, men der fandt man, at Sebber sogn måtte være med til at fjerne sneen, da vejen var af størst interesse for beboerne i Sebber. I forvejen



Sebber Bro førte vejen fra Nibe gennem byen og ud mod vest. På vejen passerede den med en kraftig stigning Sct. Nikolaj Bjerg.

Højkantskort 1840-1899, Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering.



Fotografiet fra omkring 1920 viser træbroen med rækværk af jernrør. Dæmningen på den anden side fører ind mod Sebbersund Kro, som blev et populært udflugtsmål bl.a. takket være dens servering af ål fanget i bredningen.

Foto: Stig Nielsen, Lokalthistorisk Arkiv for den tidl. Støvring Kommune.

var Sebber sogn ikke ansvarlig for nogen landevej, mens Bislev sogn i forvejen havde en landevej. Amtet spurgte herredsfogeden i Aars-Sleth herreder til råds, og han forsøgte at nedtone problemet. Han fandt det uheldigt, at et sogn skulle være ansvarligt for veje uden for eget område. I stedet foreslog han, at broen skulle overtage ansvaret. Den kunne så aflønne folk til at fjerne sneen, og udgiften fordeltes efterfølgende på de deltagende sogne og Nibe. Herredsfogeden i Hornum Herred var ligeledes blevet spurgt. Hans forslag var en fordeling af ansvaret for snerydningen. Den ene tredjedel op mod Nibe skulle ordnes af Bislev sogn og resten af Sebber sogn. Dette sidste forslag blev vedtaget af amtsrådet.³¹⁾

En tilsvarende problemstilling dukkede op det følgende år. Vejen fra Sebber mod Barmer gik over en meget stejl bakke, og amtet ønskede at få vejen sænket. Det bad Sebber sogneråd sørge for at grave bakken ned. Amtets vejinspektør havde beregnet, at det kostede ca. 2.300 kr. for at regulere stigningen ned til 1:14. En stigning på 1:18 var det optimale, men han mente det var uforholdsmæssigt meget. Nu var det Sebber sogns tur til at være utilfreds med en udgift, idet vejen i stor udstrækning anvendtes af folk fra sognene vest for Sebber. Enden blev, at amtsrådet fastholdt kravet om, at vejen på bakken skulle sænkes. Fordi Sebber var et fattigt sogn, ville amtet dog betale de 2/3 af udgifterne³²⁾

Da vejen var færdig, blev vejfarende ængstelige over de stejle skrænter til siderne, og det blev foreslået at sætte afvisersten op, men sognerådet vedtog

at plante træer på begge sider af skråningerne til vejledning i mørke aftener og nætter. Desværre blev de unge træer knækket i kådhed eller ondskab.³³⁾

REJSER BLEV MULIGE

Der var sket meget på det trafikale område omkring Sebber på få år. Hvor store forandringerne var, fremgår af følgende indlæg til den lokale avis i februar 1884. Måske skulle sognerådet have valgt at grave lidt mere af bakken:

Uagtet jeg er barnefødt i Sebber sogn, havde jeg ikke genset min fødeby Barmer i syv år. Det er en lang vej her fra Vendsyssel og derved, og kårerne have været knappe, så at der ikke blev noget af besøget, uagtet Karen Marie – min kone – og jeg ofte havde talt om, hvor prægtigt det kunne være at gense vor fælles fødeby og de mange gamle venner og bekendte.... Tiderne have imidlertid føjet sig bedre for os i den sidste tid. I efteråret fik vi to små russiske heste i stedet for vore stude, og det er skønt at være agende. Vi bestemte os da også for den længe påtænkte tur til vor barndomshjem efter nytår og tog vor Jens med. Der var fryd og der var glæde! Karen Marie var glad og drengen med, og jeg da endelig også, om end jeg var lidt betænkelig ved den lange rejse med vore små russere. Det gik imidlertid godt; på tre timer var vi i Nørresundby, og efter at have bedet et par timer, kørte vi videre over Nibe og ad den nye vej til Sebber, som vi aldrig havde set før. Det var os helt fremmed; en dejlig vej med plantninger ved siderne, og over den nye bro, som vi fra vor barndom havde hørt tale om, at det kunne være rart at have, nu var den der, og den havde vi heller aldrig set før. I lang afstand kunne vi se den gamle velbekendte Sebbersund Kro med dens kalkede gavl og de mange vinduer, hvor vi i vor ungdom havde fået os mangan en lystig svingom. Nu havde vi kun Sebber Skole og Skovbakken tilbage, så vare vi straks ved vor gamle hjemstavn. Ved skolen var der bygget, siden vi så den sidst, og også skovbakken havde forandret sig, siden vi vandrede op og ned ad den i vor skoletid. Den var både jævnet ud og gennemskåret i den stejle bakke, men det kom mig rigtigt nok for, at den var mere træls end den nogensinde før havde været, og det syntes mine russere nok med, ti de havde nær aldrig vunden op igennem de store sten, der vare lagt på den. Først stod jeg af for at lette på vognen, derefter både Karen Marie og Jens, men det var ligegodt forskrækkeligt strengt for de små skind. Vi kom jo da endelig over det og blev modtaget med fryd af gamle venner og bekendte, og tilbragte herlige otte dage, som kun forløb alt for hastigt. Nu er vi hjemme igen og passe vor vante dont, og som vi tanken leve de herlige dage om igen, sende vi eder alle en hilsen og tak og håber at kunne indfri vort løfte om at komme igen, men er det sandt, hvad der blev sagt, at Sundbakken har ligget i samme tilstand i år og dag, og at der ikke agtes mere gjort ved den, da må I ikke fortryde på, at det varer en stund før vi kommer igen, thi den er for slem, hvad enten man kører op eller ned.

Ærbødigt

Lars Jensen.³⁴⁾

LIVET PÅ BROEN

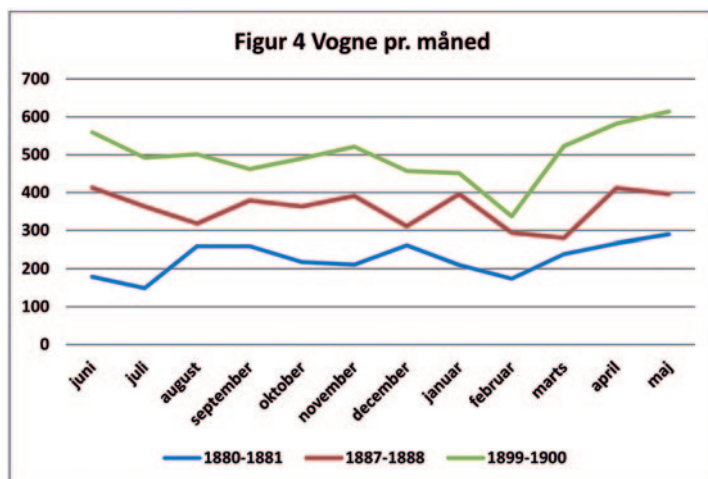
Transporten på broen svingede i takt med livet på en dansk landboegn. Salget af billetter blev meget omhyggeligt nedskrevet dag for dag. Vi er så heldige, at notesbøgerne blev gemt og nu kan ses på Rigsarkivet. Vi kan derved se trafikken fra 1880 til passagen blev fri i 1900.

Takket være den bevarede regnskabsbog kan vi i dag gennem salget af billetter følge livet på broen. I gennemsnit kørte der på gode dage en vogn over hver anden time.

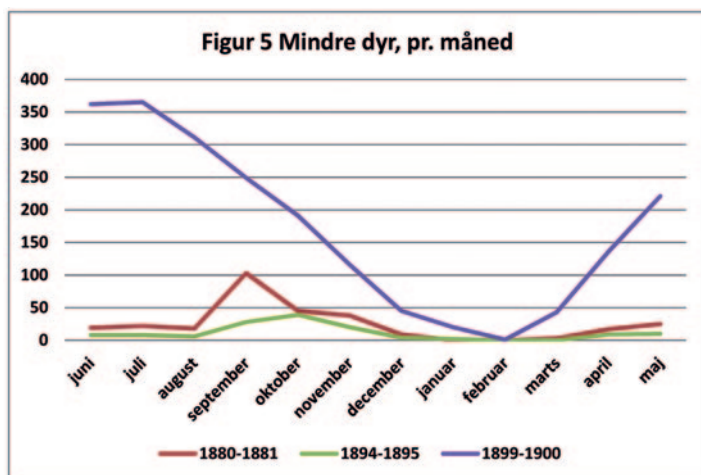
Mere end 60 personer passerende, og de fleste gik de fem km til Nibe.

(Kladdebog A for Sebbersundbro 1893-1900, Diverse dokumenter 1876-1876, Nibe Kommune, Udvalget for Sebbersund Bro, Rigsarkivet).

1893. April Maaned. 1893									
Dato	6 p.	10 p.	15 p.	30 p.	Sum				
1	102			22	124				
2	101	1		13	115				
3	64			11	75				
4	59	1	13	18	91				
5	65		16	19	100				
6	44	1		15	60				
7	57			17	74				
8	59		2	15	76				
9	57				57				
10	44		3	8	55				
11	39		1	12	51				
12	40		2	21	63				
13	62		4	13	79				
14	47		6	6	59				
15	35		2	12	49				
16	42		2	20	64				
17	36			16	52				
18	44		3	8	55				
19	39		1	12	52				
20	40		2	21	63				
21	62		4	13	79				
22	47		6	6	59				
23	35		2	12	49				
24	42		2	20	64				
25	36			16	52				
26	44		3	8	55				
27	39		1	12	52				
28	40		2	21	63				
29	62		4	13	79				
30	47		6	6	59				
31	35		2	12	49				
32	42		2	20	64				
33	36			16	52				
34	44		3	8	55				
35	39		1	12	52				
36	40		2	21	63				
37	62		4	13	79				
38	47		6	6	59				
39	35		2	12	49				
40	42		2	20	64				
41	36			16	52				
42	44		3	8	55				
43	39		1	12	52				
44	40		2	21	63				
45	62		4	13	79				
46	47		6	6	59				
47	35		2	12	49				
48	42		2	20	64				
49	36			16	52				
50	44		3	8	55				
51	39		1	12	52				
52	40		2	21	63				
53	62		4	13	79				
54	47		6	6	59				
55	35		2	12	49				
56	42		2	20	64				
57	36			16	52				
58	44		3	8	55				
59	39		1	12	52				
60	40		2	21	63				
61	62		4	13	79				
62	47		6	6	59				
63	35		2	12	49				
64	42		2	20	64				
65	36			16	52				
66	44		3	8	55				
67	39		1	12	52				
68	40		2	21	63				
69	62		4	13	79				
70	47		6	6	59				
71	35		2	12	49				
72	42		2	20	64				
73	36			16	52				
74	44		3	8	55				
75	39		1	12	52				
76	40		2	21	63				
77	62		4	13	79				
78	47		6	6	59				
79	35		2	12	49				
80	42		2	20	64				
81	36			16	52				
82	44		3	8	55				
83	39		1	12	52				
84	40		2	21	63				
85	62		4	13	79				
86	47		6	6	59				
87	35		2	12	49				
88	42		2	20	64				
89	36			16	52				
90	44		3	8	55				
91	39		1	12	52				
92	40		2	21	63				
93	62		4	13	79				
94	47		6	6	59				
95	35		2	12	49				
96	42		2	20	64				
97	36			16	52				
98	44		3	8	55				
99	39		1	12	52				
100	40		2	21	63				
101	62		4	13	79				
102	47		6	6	59				
103	35		2	12	49				
104	42		2	20	64				
105	36			16	52				
106	44		3	8	55				
107	39		1	12	52				
108	40		2	21	63				
109	62		4	13	79				
110	47		6	6	59				
111	35		2	12	49				
112	42		2	20	64				
113	36			16	52				
114	44		3	8	55				
115	39		1	12	52				
116	40		2	21	63				
117	62		4	13	79				
118	47		6	6	59				
119	35		2	12	49				
120	42		2	20	64				
121	36			16	52				
122	44		3	8	55				
123	39		1	12	52				
124	40		2	21	63				
125	62		4	13	79				
126	47		6	6	59				
127	35		2	12	49				
128	42		2	20	64				
129	36			16	52				
130	44		3	8	55				
131	39		1	12	52				
132	40		2	21	63				
133	62		4	13	79				
134	47		6	6	59				
135	35		2	12	49				
136	42		2	20	64				
137	36			16	52				
138	44		3	8	55				
139	39		1	12	52				
140	40		2	21	63				
141	62		4	13	79				
142	47		6	6	59				
143	35		2	12	49				
144	42		2	20	64				
145	36			16	52				
146	44		3	8	55				
147	39		1	12	52				
148	40		2	21	63				
149	62		4	13	79				
150	47		6	6	59				
151	35		2	12	49				
152	42		2	20	64				
153	36			16	52				
154	44		3	8	55				
155	39		1	12	52				
156	40		2	21	63				
157	62		4	13	79				
158	47		6	6	59				
159	35		2	12	49				
160	42		2	20	64				
161	36			16	52				
162	44		3	8	55				
163	39		1	12	52				
164	40		2	21	63				
165	62		4	13	79				
166	47		6	6	59				
167	35		2	12	49				
168	42		2	20	64				
169	36			16	52				
170	44		3	8	55				
171	39		1	12	52				
172	40		2	21	63				
173	62		4	13	79				
174	47		6	6	59				
175	35		2	12	49				
176	42		2	20	64				
177	36			16	52				
178	44		3	8	55				
179	39		1	12	52				
180	40		2	21	63				
181	62		4	13	79				
182	47		6	6	59				
183	35		2	12	49				
184	42		2	20	64				
185	36			16	52				
186	44		3	8	55				
187	39		1	12	52				
188	40		2	21	63				
189	62		4	13	79				
190	47		6	6	59				
191	35		2	12	49				
192	42		2	20	64				
193	36			16	52				
194	44		3	8	55				
195	39		1	12	52				



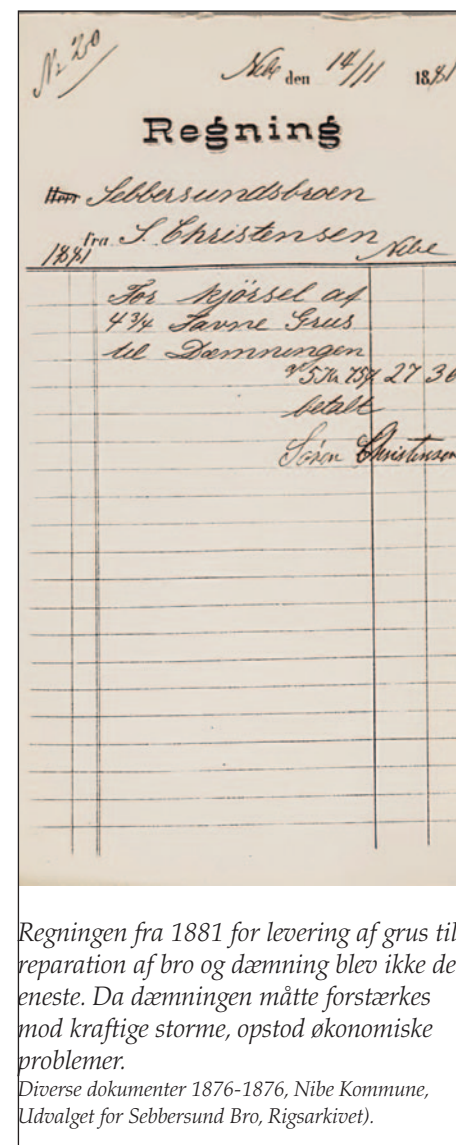
Trafikken med vogne fordelte sig rimelig jævnt over hele året. Der skulle sikkert jævnligt hentes og afleveres varer i Nibe. Figur 4 viser den interessante udvikling, at trafikken med vogne steg jævnt over perioden. På de 20 år mere end fordobledes trafikken – faktisk blev det til en stigning på 220 %. Tallene viser en væsentlig udvikling. En forklaring kunne være et forøget opland, så flere varer førtes til Nibe. Stigningen kunne også skyldes en forøget velfærd, så flere fik mulighed for at køre i vogn.



Årsagen til den forandring, figur 5 viser, er lettere at forstå. Transporten af mindre dyr var ikke særlig stor i mange år. Der gik eller kørtes få små dyr over om foråret. Der skete imidlertid en stor forandring i slutningen af 1890'erne, og den kulminerede i året juni 1899 til maj 1900. Det var helt sikkert den nye jernbane, som gav mulighed for at påbegynde en større avl af dyr.

DEN HALTENDE ØKONOMI

Ved talerne blev det nævnt, at der havde været et overskud på 3.600 kr. ved byggeriet. Imidlertid fortsatte der ikke at være overskud, og den aftalte underskudsdekning måtte sættes i kraft. I 1882 forventedes et underskud på



1.375 kr. efter betaling af afdrag og renter på lånet, lønninger og vedligeholdelse.³⁵⁾ Det følgende år steg det forventede underskud yderligere med 1.000 kr. bl.a. fordi dele af dæmningen var begyndt at synke. Til at beskytte det ville man anvende det nye materiale beton i stedet for sten. Beklædningen skulle endda gå højere op, så en forøget vandstand på 2 m kunne imødegås. Det var en større udgift, og med stemmerne 8 mod 7 vedtoges at bede staten om at eftergive lånet.³⁶⁾

Men staten var ikke indstillet på at eftergive lånet, hvorefter parthaverne i 1887 stillede et nyt forslag til staten. Denne gang bad man om at få lånets løbetid ændret fra de resterende 20 år til 60 år.³⁷⁾

Heller ikke dette forslag vandt gehør, og i 1890 forsøgte amtsrådet at finde en løsning. Det foreslog, at Indenrigsministeriet eftergav broens gæld, hvorefter opkrævningen af bropenge kunne ophøre.³⁸⁾

Heller ikke dette forslag vandt gehør. Det skyldtes måske også, at regnskaberne nogle år var rimelig gode. Til eksempel var der et overskud i året 1890-1891 efter en indtægt på

næsten 3.000 kr. i bropenge og oveni kom det faste bidrag fra kommunerne på næsten 1.300 kr.³⁹⁾ Det faste bidrag fra kommunerne var egentlig oprindelig en underskudsdekning, men var efterhånden blevet en fast post på kommunernes regnskaber. Det var et relativt stort beløb for de små kommuner. Til eksempel var udgifterne til broen i Farstrup sogns regnskab i 1892 relativt store. Beløbet lyder med vore dages økonomi ikke meget, da udgiften på 289 kr. kun udgjorde 4 % af kommunens samlede udgift på 7.550 kr. Men hvis man trækker de store faste udgifter ud for løn til lærere, alderdomsunderstøttelse og fattigforsørgelse, udgjorde bidraget til broen en fjerdedel af de resterende penge til vedligehold af bygninger, veje, broer osv.⁴⁰⁾ Igen i 1895 sendte kommunerne et andragende til Folketinget om at amtet skulle overtage broen.⁴¹⁾ I.C. Christensen anbefalede på vegne af et mindretal i finansudvalget andragendet. På samme møde diskuteredes Aalborgs ønske om, at Kristian den Niendes Bro skulle frigøres for bropenge. Indenrigsministeren afviste



Et stort trafikalt fremskridt skete i 1899 med Sebbesund jernbanestation ud for broen. Kort efter lykkedes det at få amtet til at overtage ansvaret for broen og derved gøre passagen gratis. Toget er fotograferet dagen før banen ophørte i marts 1969.

Kort: Målebordsblad 1881-1962, Historiske kort på nettet. Foto: Gunnar Christensen.

sagen ved at henvise til en teknisk detalje ved henvendelsen, at der ikke fandtes et andragende om at staten gav tilskud.⁴²⁾ Ved den endelige afstemning faldt sagen med stemmerne 42 mod 33.⁴³⁾

JERNBANEN KOM - OG BROPENGE OPHØRTE

I 1899 ændredes trafikforholdene omkring Sebber drastisk. Der kom nu tre toge dagligt på jernbanen Aars-Nibe-Svenstrup med en station tæt på broen. Den forbedrede trafikforbindelse skulle lærer Bertel Petersen i Sebber udnytte til en udflugt med skolebørnene i efterårsferien til Aalborg for at se byens museum og andre seværdigheder. I dag tager turen en halv time i bil, men dengang havde næsten ingen af eleverne nogensinde været i egnens storby.



Da jernbanestationen var bygget ud for broen, kunne lærer Bertel Pedersen organisere en rejse for børnene i Sebber Skole til Aalborg – en by, som mange af børnene aldrig havde været i.

Foto: Fra 1890, Nibe Lokalhistorisk Arkiv.

Læreren spurgte Nibe Byråd, om fritagelse for bropenge, hvilket blev bevilget. Derimod fik læreren ikke friplads på hverken toget til Svendstrup eller på Statsbanernes tog videre til Aalborg. Især det sidste var man utilfreds med i Sebber, for københavnske skolebørn fik frirejse til Jylland, og her ville Statsbanerne ikke engang give én mils gratis rejse for jyske børn, hvis fædre kun tjener én kr. om dagen i modsætning til københavnske arbejdere med en løn på fem kr.⁴⁴⁾

Igen i 1899 bad kommunerne amtet om at overtage broen, men atter var svaret nej. Et halvt år senere forsøgte de sig endnu engang,⁴⁵⁾ og nu viste amtsrådet sig velvillig stemt. Amtet krævede dog, at broens gæld skulle være eftergivet.

Igen valgte man medlemmer til en deputation, der skulle mødes med indenrigsministeren, og også her mødte man velvilje.⁴⁶⁾ Den 31. maj 1900 kunne boudvalget samles til sit sidste møde, for Ministeriet for Offentlige Arbejder ville eftergive det skyldige beløb mod at passagen over broen blev fri. Udvalget traf den glædelige beslutning, at passagen var fri allerede fra midnat.⁴⁷⁾

Christian Græbe (1842-1923) arbejdede som borgmester i Nibe for, at Aalborg Amt overtog det økonomiske ansvar for broen, hvorved det kunne blive gratis at passere den. Da det lykkedes, var han dog blevet herredsfoged på Falster.

Foto: H.P. Jensen, Vejle Stadsarkiv.



Nogle formaliteter skulle dog ordnes. Brovogtersken, Christensens enke, skulle afskediges, men hun skulle have en passende frist til at fraflytte vogerhuset. Hun skulle samtidig have et gratiale på mindst 100 kr. og op til 200 kr., hvis der var overskud. Bro og dæmning skulle også sættes i god stand inden amtet overtog ansvaret. En sidste formalitet var at sende et telegram med oplysning om den frigivne bro. Modtageren var herredsfoged Christian Christopher Græbe i Nykøbing Falster, som fik tak for hans indsats. Græbe var ingen ukendt person i Nibe, for han var i 1890 blevet byfoged, byskriver, herredsfoged og skriver i Hornum herred samt senere borgmester i Nibe samt, men var i 1896 rejst til Falster. Hilsenen antyder, at Græbe hjalp sin tidligere egn trods sit nye arbejde i den anden ende af landet.⁴⁸⁾

Brohuset var ikke mere til nogen nytte, og amtet tilbød huset til broens tidligere interessenter af landkommuner. Betingelsen var, at huset skulle brydes ned og opføres som en rejsestald ved Sebbersund Station. Sebber sogn var antagelig interesseret, men tilbuddet blev imidlertid ikke modtaget af alle de øvrige kommuner, idet de fleste rejsende derfra foretrak at køre til rejsestald i Nibe med deres hestevogn inden de kørte videre med toget på en længere rejse.⁴⁹⁾

PLANER OM VEJE

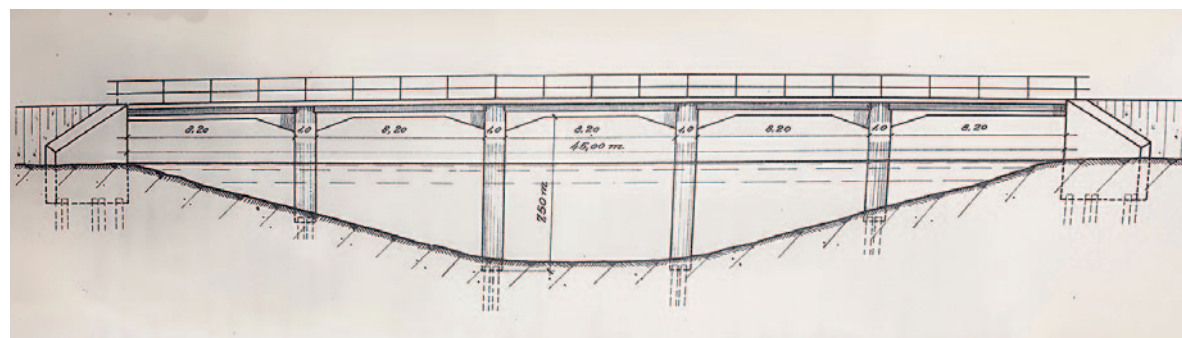
Der var nu stille om broen i mange år. På et tidspunkt diskutere man, om der skulle bygges en ny amtsvej mellem Sebber og Løgstør. I 1878 overvejede man at forkorte vejen mellem Nibe og Løgstør, og i 1882 ønskede Nibe byråd at få amtet til at anlægge landevejen fra Sebber. Amtsvejinspektøren kom med et projekt med landevej fra Sebberbro til Lundby, men adskillige sogne protesterede, hvis den daværende landevej i deres sogn ikke mere skulle være amtlig landevej. Igen i 1904 dukkede planen op, men nu blev den skrottet, fordi jern-

banen delvist havde overflødiggjort forbindelsen.⁵⁰⁾

Vejen fra broen var Sebber sogns ansvar, men økonomien var anstrengt, så man sparede meget på reparationer og vedligehold. Til eksempel klarede kommunen i 1920 at skaffe grus ved at pålægge de lokale landmænd at køre en tønde grus for hvert skippund hartkorn, de ejede.⁵¹⁾ Vedligehold af veje foregik også usystematisk. I 1923 besluttede sognerådet, at beboerne i de enkelte byer var ansvarlige for at påføre grus på vejene. Endnu i 1926 fandtes ingen vejmand med ansvar for dette arbejde,⁵²⁾ men dette år var der dog penge til at aflønne harpning af grus i Kristian Rasmussens grusgrav og i frøken Svanholms grusgrav.⁵³⁾ Et tilbud fra entreprenør P. Frederiksen i Nibe om at tromle kommunens veje blev afslået af sognerådet; så højt et niveau var man endnu ikke nået til.⁵⁴⁾ Først i 1931 indså man behovet, og da søgte man et samarbejde med Farstrup og St. Ajstrup Kommune om at købe en tromle i fællesskab.⁵⁵⁾ Inden da hævedes niveauet dog i 1928, hvor der ikke alene var licitation over harpning af grus i lokale grusgrave, men også lokale stenslagere fik betaling på 10 kr. pr. favne slåede sten.⁵⁶⁾ En klage fra landsbyen Valsted over vejenes tilstand klarede sognerådet dog med at svare, "at det som forhen står beboerne i Valsted frit for at begynde med gruskørselen fra Staun når som helst, fra grusgraven der."⁵⁷⁾ Niveauet hævedes dog i 1928, da husmand Peter Hansen antoges som sognets første vejmand for mindst to dages ugentlig vejarbejde.⁵⁸⁾ Udgifterne til veje steg, og det blev i 1931 nødvendigt at få landinspektør Nellesmann til at give møde for at forklare kommunens beboere om den gennemgående vejs forbedring og udgifterne ved samme.⁵⁹⁾

BROEN BLEV FORNYET

Med årene blev der brug for en ny og bedre bro. En efterårsstorm i 1913 kombineret med højvande anrettede betydelig skade. Ca. 50 m. af den ene side af brodæmningen blev fuldstændig revet op.⁶⁰⁾ Samtidig begyndte biltrafikken at stille krav til vejanlæg, og det fik amtsrådet til at sætte et nyt brobyggeri i gang i 1933. Amtsvejinspektøren havde udarbejdet projektet, og Aalborg-firmaet Wright, Thomsen & Kier var entreprenør. Broen fik nu en bredde på 6½



En moderne bro i beton opførtes i 1933 samtidig med at dæmningerne forstærkedes. Hver af de fire piller og landfæstningerne hvilede på nedrammede træpæle.

Besigtigelse af Sebbersundbroen, Chr. Ostenfeld & W. Jønson, Sager vedr. Sebbersundbroen 1959-1970, Ålborg Amtsråd, Amtsvejinspektør, Rigsarkivet.



Luftfotografiet fra 1956 viser broens placering tæt på den østre bred og den lange dæmning vestpå mod Sebber.

Foto: Sylvest Jensen, Det Kongelige Bibliotek.

m. og en længde på 45 m. Herved fik broen god plads til både den kørende og gående færdsel. Inden opførelsen anslog man, at broen ville koste 60-70.000 kr. og ville være færdigbygget på tre måneder. Der byggedes en midlertidig bro, mens den gamle bro blev fjernet og den nye bygget op.⁶¹⁾ Broens konstruktion var baseret på en pilotering af svære træpæle af stammer fra Rold Skov. Over pælene støbtes brofaget i jernbeton med støbematerialer fra Aggersund og med jern fra firmaer i Aalborg. Konstruktionen var en kontinuerlig jernbetonbjælkebro over fem fag med en samlet længde af 45 m. Broen blev 8 m bred med en 6 m bred kørebane og to 2 stk. 1 m brede fortove. Brodækket var belagt med asfalt.⁶²⁾

Man var ikke i 1930'erne klar over, at der kunne ske kemiske processer i jernbeton. Det fandt man ud af i 1960, hvor broen langsomt var ved at blive ødelagt indefra på grund af en dårlig konstruktion og dårlige materialer.

Broen blev besigtiget af eksperter, og de betegnede den som en af landets mest angrebne betonbroer. Arbejdet udførtes af ingeniørfirmaet Chr. Osten-

feld & W. Jønson i samråd med Udvalget for Alkalikiselreaktioner på dets laboratorium på Statens Byggeforskningsinstitut. Da en nordisk kongres for broforskning skulle besøge en skadet bro, valgte man Sebber Bro.⁶³⁾ Broen var faktisk så medtaget, at der blev installeret lyskurv, så trafikken kun foregik i ét spor af hensyn til broens svigtende belastningsevne.⁶⁴⁾

Der skulle bygges en ny bro, og man håbede, at militæret ville etablere en interimistisk bro i byggefasen.⁶⁵⁾ Vi er nået til en periode med kraftig velstandsstigning, og hvor den øgede privatbilisme stillede krav til bedre transportforbindelser. Næsten alle regioner havde broplaner, og trafikministeren argumenterede over for finansudvalget, at Sebber Bro var udtjent og trængte til at få del i de nødvendige midler.⁶⁶⁾

Planlægning af vejforløb fik betydning for den nye bro. Der var en gamle plan fra 1936 om en bedre vejforbindelse fra Sebbersund og vestover. Under indtryk af de italienske motorveje lanceredes vejen som "Vesthimmerlandsk autostrada til 1 million kroner". Kommunerne i den vestlige del af Himmerland gav tilsagn om at etablere en vej fra Ranum til Lundby, og det var naturligt at visionerne fortsatte østover.⁶⁷⁾ En autostrada blev det ikke til, og først da behovet i 1960'erne blev synligt, dukkede vejplaner op igen. Det fik betydning for broen. Aalborg Amt havde ellers godkendt et broprojekt til 600.000 kr., men Vejdirektoratet var i færd med at planlægge landets hovedveje og ønskede en ny linjeføring af hovedvej 10 mellem Thisted og Aalborg, så vejen førtes over Aggersundbroen. Derfor ønskede Vejdirektoratet en større bro, og samtidig skulle den ligge nordligere. Derved blev udgifterne til broen ikke kun de forventede 600.000 kr. men mere end 2 mio. kr. Amtsrådet gik ind på tanken, men var betænkelig ved økonomien, fordi man tilmed blev moralsk forpligtet til at støtte byggeriet af den fremtidige landevej. Derfor ønskede amtet at øge sit tilskud til brobyggeriet. Til en bro ved de statslige landeveje kunne man normalt forvente et bidrag fra statens vejfondsmidler på 85 % til en ny bro, men når Vejdirektoratet ønskede en større bro, måtte staten også betale en højere andel, og amtet foreslog 92½ %, hvilket Vejdirektoratet var med på. Det var det overordnede Vejnavn imidlertid ikke.⁶⁸⁾

De økonomiske problemer var ikke de eneste. Bundundersøgelser ved den påtænkte nordlige forbindelse viste, at fundering af en bro ville give større udgifter end forventet. Derved ville en ny bro ikke kun koste 2 mio. kr. men en halv mio. kr. mere. Det fik amtet til at afvise den store bro, og besluttede at bygge den lille bro for egne midler selvom man så kun fik det normale stats-tilskud på 75 %.

IDÉ OM INDDÆMNING STOPPEDE BYGGERI

Også fra anden side var der modstand mod broen. Mange var tilhængere af landvinding, og de så, at deres planer kunne blive saboteret af den foreslåede bro. Siden 1930'erne havde der været store planer om at bygge dæmninger omkring de lavvandede områder fra Nibe og til Aggersund. Inddæmning af Sebbersund og Nibe Bredning var udregnet til at give 3.100 ha landbrugs-



Broen blev bygget i 1933. På dette tidspunkt vidste man ikke, at beton kunne opløses indefra under uheldige betingelser. Den blev en af landets mest nedbrudte broer, og da der i 1964 var uenighed om en ny bro, opførtes en midlertidig nødbro oven på betonbroen. Den ensporede træbro reguleredes med et lyssignal. Nødbroen fjernedes først i 1980.

Foto: Nibe Lokallhistorisk Arkiv.

jord.⁶⁹) I den forbindelse kunne der bygges landevej i forbindelse med inddæmningen. Det ville gøre byggeriet af landevejen billigere, når der hverken skulle eksproprieres, arbejdes med generende bakker eller var en jernbane at tage hensyn til. Modstanderne indkaldte derfor til protestmøde i Sebber.⁷⁰) Protesterne fortsatte, og et endnu større protestmøde afholdtes på Hotel Phønix i Nibe med alle interessenter fra vejsektoren som Amtsvejudvalget, sognerådene i området, amtsrådsmedlemmer og folketingsmænd. Hertil kom interessenter i indvinding fra Nørkær Enges digelag, Nibe-Løgstør Landboforening og det lokale landvindingsudvalg. Stemningen var klar: man ønskede ikke en ny hovedvej fra Sebber over Ny Mølle til Aggersund men en direkte gennemgående linje fra Valsted til Nibe. Ingeniør Markersen, Rødby, hovedmanden bag det store landvindingsprojekt, fremviste kort over de 3.500 tdr. land, som kunne indvindes ved at inddæmme området Staun-Nibe. Efter 17 års planlægning var man endelig tæt på at realisere dæmningen mellem Nibe og Valsted. Der var bevilget midler til en undersøgelse af sagen, og når den var afsluttet efter nogle år, kunne indvindingsprojektet realiseres.⁷¹)

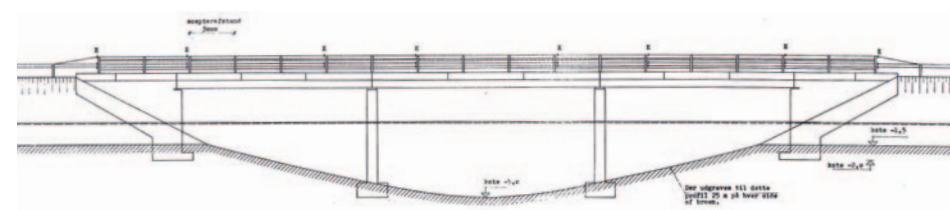
En dæmning ville imidlertid få betydning for en helt anden befolkningsgruppe, fiskerne. De havde altid fået en stor del af deres fangster i Halkjær Bredning. Det ville blive til en sø med en konstant vandstand, og bredderne ville straks kunne afvandes og give 4-500 hektar landbrugsland. Området ville

også ændre forholdene for egnens jægere, som ligeledes havde udnyttet bredningens muligheder. Sognerådet i Sebber havde været modstander af planen, men havde skiftet mening.

NØDBRO I MANGE ÅR

De mange modsatrettede interesser stoppede Vejdirektoratets bro ligesom amtet ikke ville bygge en ny bro ved den gamles placering. Til sidst måtte man i 1964 bygge en nødbro, da den gamle bro var blevet decideret farlig at befærde. De Smithske Jernstøberier i Aalborg fik kontrakt på at levere elementer til den midlertidige bro.⁷²)

Mange år gik med nødbroen, og diskussionerne om dæmning, landindvinding og fiskernes rettigheder fortsatte. Det endte med, at Vejdirektoratets gamle plan vandt. Vejforløbet kom til at gå nord for den gamle bro og med en landevej fra Sebber mod vest. Nu var broen med dæmninger steget en del i pris. 12 ½ mio. kr. mente bygherren, Aalborg Amt. Der var tale om, at broen skulle have et højvandslukke for at undgå oversvømmelser i bredningen.⁷³)



En ny bro indviedes i 1983. Den var 40 m lang, men takket være stærkere betonbjælker kunne den nøjes med at understøttes af to piller.

Foto: Danbro.





Luftfotografiet fra 2019 viser den nye bros placering nord for, hvor de første to broer havde ligget. Endnu findes aftegning fra dæmningen i vandet ud for Besser By. Vejdirektoratet ønskede den bedre vejforbindelse, hvilket forsinkede byggeriet.

Foto: Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering.

I 1983 blev den ny bro taget i brug. Med Frandsen og Kragh-Nielsen, Aalborg som rådgivende ingeniør blev den 40 m lange bro bygget i jernbeton med tre fag og to søjler og fundament mod dæmninger i hver ende. Forinden nedrammedes i alt 104 betonpæle i længder på mellem 15 og 21 m.⁷⁴⁾ Den gamle bro fjernedes det følgende år.

Fiskerne fik ikke den store gavn af en bro. Kroen i Sebber var landskendt for sine velsmagende ål fanget lige uden for kroens vinduer i Halkær Bredning, men i 1989 opgav den sidste erhvervsfisker i Halkær Bredning sit arbejde. Årsagen var ikke inddæmning, men bredningen var nu blevet forurenet af gødning fra landbruget.⁷⁵⁾

ARKIVALIER

Besigtigelse af Sebbersundbroen 1962, Sager vedr. Sebbersundbroen 1959-1970, Ålborg Amtsråd, Amtsvejinspektør, Rigsarkivet.

Diverse dokumenter 1876-1876, Nibe Kommune, Rigsarkivet.

Forhandlingsprotokol Sebber sogneråd, 1919-1936, Aalborg Stadsarkiv.

Journal for Sebbersundbroen 1880-1900, Nibe Kommune, Rigsarkivet.

Kladdebog A for Sebbersundbro 1893-1900, Nibe Kommune, Rigsarkivet.

Program 4. Nordiske Betonforskningskongres, Sager vedr. Sebbersundbroen 1959-1970, Ålborg Amtsråd, Amtsvejinspektør, Rigsarkivet.

LITTERATUR

Færch, Ole: *Herredsfogeder og skrivere. Ved Hornum herredsting, Nibe og Nørholm birketing samt Hornum-Fleskum herredsting*. SSF's forlag Slægten, Aalborg, 2006.

Færgeman, T.V.: *Nibe Købstads Historie 1727 - 19. Dec. - 1927*. Aalborg, 1927.

Jensen, J. Jeppesen: *Hornskovgaard og dens ejere*.

I: Fra Himmerland og Kjær Herred 1965.

Justesen, E.: *Postkonen i Sebbersund*.

I: Fra Himmerland og Kjær Herred 1955, s. 71-83.

Larsen, Dagmar: *Kulturbilleder og Typer fra Nibes Glansperiode*.

Schølin & Elbæk, Aalborg, 1926.

Markersen, H. M.: *Muligheder for større kornproduktion i Danmark*.

I: Polyteknikeren (3) 1940, s. 1-7.

Mose, Peter: *Limfjorden har det bedre end i mange år*. I: Ingeniøren (34) 1989, s. 4-5.

NOTER

- 1) Justesen, s. 81-82.
- 2) Nationaltidende 17/6 1880, s. 2.
- 3) Færgeman, s. 21-22.
- 4) Aalborg Stiftstidende 2/2 1878, s. 2.
- 5) Nationaltidende 17/6 1880, s. 2.
- 6) Aalborg Stiftstidende 22/2 1875, s. 2 og 28/10 1876, s. 1.
- 7) Aalborg Stiftstidende 22/2 1875, s. 2.
- 8) Finnholbek.dk, tilgået 20/2 2021..
- 9) Notat. Nibe-havn.dk. Tilgået 19/2 2021 og Larsen, s. 238.
- 10) Avisartiklen angiver Hornumskovgaard, men det er antagelig Hornskovgaard, jfr. Jensen.
- 11) Folketingets forhandlinger 1875, sp. 5145-5162.
- 12) Social-Demokraten 21/3 1875, s. 1 og Aalborg Stiftstidende 22/3 1875 - førstnævnte avis nævner 20.000 kr. som ønsket, mens den anden nævner 10.000 kr.
- 13) Nationaltidende 17/6 1880, s. 2.
- 14) Ifølge avisartiklen er navnet Olsen, men muligvis Olesen, som nævnes i tidligere artikel.
- 15) Aarhuus Stiftstidende 10/10 1876, s. 2.
- 16) Aalborg Stiftstidende 28/10 1876, s. 1.
- 17) Aalborg-Stiftstidende 15/11 1877, s. 1.
- 18) Aalborg Stiftstidende 7/12 1877, s. 2.
- 19) Nationaltidende 17/6 1880, s. 2.
- 20) Aalborg Stiftstidende 2/2 1878, s. 2.
- 21) Dagens Nyheder 28/5 1878, s. 2.
- 22) Aalborg Stiftstidende 29/11 1878, s. 1.
- 23) Dagens Nyheder 28/5 1878, s. 2.
- 24) Dags-Telegraphen 28/3 1879, 2. udgave, s. 2 og 2/5 1879, s. 2, Jyllandsposten 7/5 1879, s. 2, Aalborg Stiftstidende 8/5 1879, s. 1 og 3/5 1879, s. 2.

- 25) Dags-Telegraphen 29/8 1879, s. 2.
- 26) Nationaltidende 17/6 1880, s. 2.
- 27) Sebbesund.dk. Tilgæet 21/2 2021 og Kolding Folkeblad 19/4 1880, s. 2..
- 28) Journal for Sebbesundbroen 1880-1900, Nibe Kommune, Rigsarkivet.
- 29) Aalborg Stiftstidende 23/3 1880, s. 1.
- 30) Nationaltidende 17/6 1880, s. 2.
- 31) Aalborg Stiftstidende 4/12 1880, s. 2.
- 32) Aalborg Stiftstidende 15/3 1882, s. 1.
- 33) Aalborg Stiftstidende 19/5 1883, 2. udgave, s.
- 34) Aalborg Amtstidende 10/1 1895, s. 3. Udgåede ord markeret med
- 35) Aalborg Stiftstidende 15/7 1882, s. 2.
- 36) Aalborg Stiftstidende 18/5 1883, s. 2 og 1/5 1885, s. 2.
- 37) Aalborg Stiftstidende 30/4 1887, s. 2.
- 38) Aalborg Stiftstidende 30/4 1890, s. 2.
- 39) Aalborg Stiftstidende 28/4 1892, s. 2.
- 40) Aalborg Stiftstidende 9/1 1892, s. 2.
- 41) Aalborg Stiftstidende 23/9 1893, s. 5.
- 42) Morsø Folkeblad 27/3 1895, s. 2.
- 43) Aalborg Amtstidende 28/3 1895, s. 1.
- 44) Aalborg Stiftstidende 11/8 1899, s. 2.
- 45) Aalborg Amtstidende 17/11 1899, s. 2.
- 46) Aalborg Amtstidende 20/1 1900, s. 1.
- 47) Aalborg Amtstidende 1/6 1900, s. 2.
- 48) Færch, s. 76.
- 49) Aalborg Stiftstidende 30/5 1901, s. 2.
- 50) Aalborg Amtstidende 11/12 1909, s. 2.
- 51) S. 97, forhandlingsprotokol Sebbes sogneråd, 1919-1936, Aalborg Stadsarkiv.
- 52) S. 203, samme.
- 53) S. 213, samme.
- 54) S. 216, samme.
- 55) S. 276, samme.
- 56) S. 221, samme.
- 57) S. 222, samme.
- 58) S. 241, samme.
- 59) S. 283, samme.
- 60) Viborg Stifts-Tidende 24/11 1913, s. 2.
- 61) Aalborg Amtstidende 2/4 1933, s. 6.
- 62) Besigtigelse af Sebbesundbroen 1962, Sager vedr. Sebbesundbroen 1959-1970, Ålborg Amtsråd, Amtsvejinspektør, Rigsarkivet.
- 63) Program 4. Nordiske Betonforskningskongres, Sager vedr. Sebbesundbroen 1959-1970, Ålborg Amtsråd, Amtsvejinspektør, Rigsarkivet.
- 64) Ny Tid (Aalborg) 24/2 1960, s. 1.
- 65) Ny Dag. Nakskov-Lolland 19/1 1960, s. 1.
- 66) Fyns Social-Demokrat 17/2 1960, s. 1.
- 67) Aalborg Amtstidende 4/10 1936, s. 1.
- 68) Ny Tid (Aalborg) 24/2 1960, s. 1.
- 69) Markersen, s. 7.
- 70) Ny Tid (Aalborg) 24/2 1960, s. 1.
- 71) Aalborg Amtstidende 28/2 1960, s. 1 og 30/6 1932, s. 4.
- 72) Ny Dag. Lolland 4/11 1964, s. 2.
- 73) Udateret avisudklip Nibe Museum.
- 74) Ingeniøren 20/8 1982, s. 18.
- 75) Mose s. 4-5.

