

Italienske brobyggere som arbejdede på jernbanebroen over Limfjorden.



Udenlandsk ekspertise og arbejdskraft

Licitationen af opførelsen af jernbanebroen blev vundet af et fransk firma, som hørte hjemme i Paris. Det hed Compagnie de Fives-Lille. Af alle de 33 forslag der var indkommet den 1. januar 1872, var der kun et som den kommission, der var nedsat af regeringen, kunne anbefale.

En af de helt store tekniske udfordringer bestod i, at der lå så megen dynd på bunden

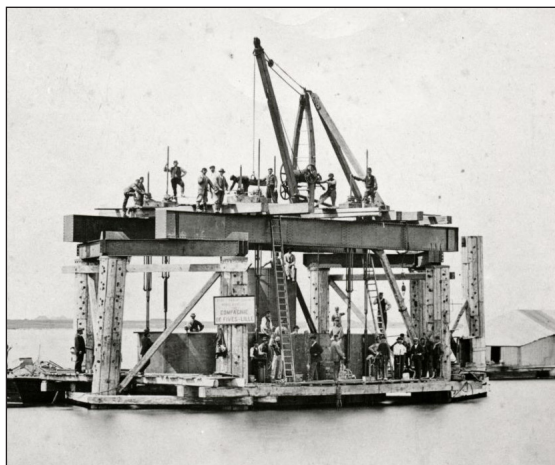
af Limfjorden. Derfor blev der stillet store krav til, hvor dybt man skulle sætte bropillerne for at sikre, at broen stod stabilt.

Man indgik fra kommissionens side i forhandlinger med det franske entreprenørfirma og enedes om, at bropillerne skulle sættes i en dybde der varierede fra 18 – 30 meter for de forskellige piller. Hvis det blev nødvendigt at sætte pillerne dybere, ville det koste ekstra, og det franske firma nægtede på forhånd at gå dybere end 36 meter. Compagnie de Fives-Lille skulle levere alle materialer og al arbejdskraft for en pris på 2.575.000 franc.

Hovedparten af arbejdskraften som fra Sydeuropa. Der var mange franskmænd og italienere ansat. Man påstod, at de bedre tålte at arbejde under det tryk, som var, når man arbejder under havets overflade. Det har nok snarere noget at gøre med, at de sydeuropæiske arbejdere havde den nødvendige ekspertise.

Der var dog også danske arbejdere ansat på det store bygge og anlægsprojekt, som det var at lave en tog-bro over Limfjorden.

Opbygning af brofag





Tog passerer på jernbane-
broen over Limfjorden.

Mange uheld

Det var langt fra ufarligt at bygge jernbanebroen. Det at skulle mure bropillerne under vandets overflade var både vanskeligt og farligt.

Undervejs skete der flere alvorlige ulykker også nogle med dødelig udgang.

Således kan man i kirkebogen for Budolfi kirke læse, at man den 27. november 1876 har begravet en Giovannassi Jean Nicolo, 27 år gammel. Arbejder ved Jernbanebroen.

Af mere muntre tildragelser kan nævnes, at man sagde, at der i disse år blev født mange sorthårede børn i Aalborg som angiveligt skulle have haft franske og italienske fædre.

En festlig indvielse med deltagelse af kongehuset

Sidst på året 1878 stod broen færdig. Efter at den var blevet afprøvet, fejrede man dens overdragelse til DSB den 7. juli i 1879. Den officielle åbning blev fejret med en storstilet fest med deltagelse af kongehuset.

Ud over at stå for den officielle åbning af broen, fik kongen fremvist andre af byens stoltheder. Det gjaldt f.eks. det nye Aalborg Museum på Algade hvor brændevinsbrænder Harald Jensen viste rundt. Kongen besøgte også den ny indviede Vor Frue Kirke, samt de nye skoler i Rantzausgade og Danmarksgade. Man sluttede rundvisningen på det nyrestaurerede Stiftshospital.

Festmiddagen fandt sted i det nybyggede teater. Var man ikke inviteret kunne man få en billet til en af balkonerne, så man kunne se uniformerne og de fine kjoler.

Dagen efter kunne man i Aalborg Stiftstidende læse, hvad menuen bestod af. Man havde indkaldt restauratør Hansen fra Den Kongelige Skydebane i København til at stå for middagen.

Byen beværtede kongen med følgende menu og dertil hørende vine:

*Skildpaddesuppe med Chateau Leoville
Melon med Old south Madeira
Oksefilet a la'Jariniere med Crement Mumm
Duebryster a la'Provencale med Chambertin
Hummer I Mayonaise med Steinberger Cabinet
And med Veuve Cliquot
Smør - ost med Sherry
Is - Jordbær med Oporto
Dessert*

De fattige skulle også nyde godt af festlighederne, så de fik på kommunens regning serveret et godt og kraftigt middagsmåltid.

Hvor man i Aalborg Stiftstidende stolt beskrev festlighederne i anledningen af togbroens indvielse, var omtalen i Københavnerbladene ganske anderledes. Her kunne man læse følgende i Illustreret Tidende:

"I sig selv er en by som Aalborg, selvom den tager sin nærmeste omegn til hjælp, just ikke velskikket til at foranstalte store solenniteter; hvad der i den retning blev præsteret, havde da også en temmelig begrænset karakter" Uanset anmeldelsen af indvielsen forbandt broen togene mellem Aalborg og Nørresundby indtil den blev afløst af en ny jernbanebro i 1938.

Kilder: Aalborg-bogen 1968 "Færger - broer - tunnel".
Fotos: Aalborg Stadsarkiv