

Bro eller færge eller?

Regionalforvaltning contra lokalforvaltning på Sydfyn

Af
Steen Ousager

Med udgangspunkt i det righoldige, lokalhistoriske kildemateriale i de fynske amtsarkiver fortæller artiklen ikke blot historien om tilblivelsen af broerne Langeland-Tåsinge og Svendborgsund, men også om de ikke-realiserede planer om broer til Ærø og grundene til deres forlis. Ideen med artiklen er at kaste lys over sammenhængen mellem lokal og regional indflydelse og forklare den rolle, amtmand, amtsråd og amtsvejvæsener spillede fra 1930'erne til 1970.

De første broer

Hvor Danmark tidligere var færgernes land, er der nu efterhånden tale om broernes land. Brobygning stiller imidlertid store krav til lokal, regional og central planlægning og koordinering af tilskudsviljen. Det er her, at amtskommunerne og før 1970 amtsrådene og amtsvejvæsenerne kom til at spille en stor rolle. Også amtmanden havde dengang en central position. Med vejloven af 1867, der principielt forblev i kraft til 1958, skulle han føre tilsyn med vejbestyrelsen. Også efter 1958 bevarede han en afgørende indflydelse på området, om end staten med oprettelsen af et vejdirektorat i 1949 og med den nye vej- og tilskudslovgivning i 1957-58 øgede sine muligheder for at påvirke den lokale vejpolitik.¹ Det betød imidlertid også, at det blev af endnu større betydning, hvordan et nyt vej- eller broprojekt blev præsenteret op gennem systemet. Som bindeled mellem lokal- og centralforvaltningen fik amtmanden derfor ikke mindre betydning.

I det fynske område er en række færgeforbindelser helt i overensstemmelse med den generelle udvikling også blevet erstattet med broer/og eller dæmninger. Som den første ø fik Thurø broforbindelse i 1934 til en pris af 150.000 kr. incl. vejtilslutninger. Så fulgte Lillebæltsbroen i 1935, Siø-dæmningen og -broen til Tåsinge i 1960, Langelandsbroen i 1962 og Svendborgsundbroen i 1966 og så – ikke at forglemme – Storebæltsbroen i 1997. Også i denne bro var de fynske amtsråd involveret: Planlægningen og forberedelserne gik mange årtier tilbage. Småøerne i Det sydfynske Øhav betjenes dog fortsat af færger. Det samme er tilfældet med Ærø, der stadig fastholder et historisk system med ikke mindre end tre konventionelle færgeruter, to til Fyn og en til Langeland. Færgedriften har dog ikke altid været det eneste saliggørende på Ærø. Også her var der en overgang store planer om en broforbindelse, selv om det nok var fra Langeland, at inspirationen kom. Det er disse to projekter, der er gen-



Før broerne havde Langeland færgeforbindelse med Marstal, Strynø, Vemmenæs på Tåsinge og Svendborg. Sidste rute blev betjent af en jernbanefærge. Jernbanefærgen Langeland er lige kommet til Rudkøbing. August 1940. (Gengivet efter: Rudkøbing – dengang. Byen i billeder 1916–1965, s. 35. Bogen er omtalt i Fynske Årbøger 2000, s. 89.)

stand for det følgende. Ideen er at se, hvordan sammenhængen var mellem lokal og regional indflydelse og især på den rolle amtmand, amtsråd og amtsvejvæsenerne spillede.

De første planer om en broforbindelse via Tåsinge og Siø til Langeland blev ventileret i slutningen af 1890'erne. Dengang drejede det sig selvfølgelig om en direkte jernbaneforbindelse, og Folketinget var faktisk ganske positivt stemt. Men projektet blev forkastet i Landstinget.² Til gengæld kom der så i 1926 med statsstøtte en jernbanefærgeforbindelse Svendborg-Rudkøbing, der var i drift frem til 1962 til Langelandsbroens åbning. I de sidste måneder dog uden transport af banevogne.

Efter 1. Verdenskrig var det ellers vej-

trafikken, der kom i fokus. De første forslag om vejbroer i området stammer da også fra 1920'erne, men uden at nyde nogen fremme. Først i 1931 kom der gang i sagen efter en artikel i Langelands Folkeblad. Anledningen var indsættelsen af en ny færge fra Vemmenæs på Tåsinge til Rudkøbing, og forslaget drejede sig i første omgang om en dæmning over Siø-sund. Kort efter nedsattes et broudvalg, der bl.a. over for Ministeriet for offentlige Arbejder fremsatte forslag om en lavbro. Men modstanden mod en broforbindelse var ganske kraftig på Langeland, især i Rudkøbing Byråd, og også i Svendborg var der dengang som senere stærkt divergerende meninger. I 1937 lod Svendborg Amtsråd dog nedsætte et broudvalg, fælles for Langeland og Tåsinge, med

henblik på at fremme bro sagen. I 1938 var man så langt fremme, at et gennemarbejdet projekt kunne fremlægges.

Engelunds Langelands-projekt

Forslaget var udarbejdet af broeksperten, professor Engelund. Det indebar en højbro over Svendborgsund, lavbro over Siø-sund og endnu en højbro over Rudkøbingløbet eller alternativt en lavbro, sådan som byrådet i Rudkøbing, der fortsat ikke var meget begejstret for tanken om en fast forbindelse i det hele taget, var mest stemt for. En betingelse for, at Rudkøbing og Svendborg Byråd ville bakke op bag projektet, var dog, at anlægget kunne finansieres af vejfondens midler. Med andre ord: De to kommuner ville ikke økonomisk bidrage til etableringen.

Trods den meget lunkne lokale modtagelse besluttede amtsrådet ikke desto mindre den 7. juni 1939 at anmode om midler fra ministeriet til projektets gennemførelse. Ifølge avisreferaterne herskede der i amtsrådet en helt specielt stemning, da forslaget var vedtaget: »Amtmand Lassen kommenterede i en bevæget Tale, som Medlemmerne i en naturlig Følelse af Øjeblikkets Højtidelighed påhørte stående.«³ Tydeligvis følte amtsrådsmedlemmerne, at de havde truffet en vidtrækkende og meget perspektivrig beslutning. Mon ikke de følte sig som fremskridtets mænd, der endda var hævet over snævre lokalpolitiske interesser, som ikke mindst Rudkøbing lå under for? Projektet blev principgodkendt i ministeriet i 1942, men midler fulgte der dog ikke med.

Det var planen at begynde med Siø-projektet, men flere forhold virkede bremsende: Rudkøbing trak igen lavbroen frem, ligesom der nu også blev fremlagt forslag om at inddæmme øhavet, så man kunne spare både dæmning og bro ved Siø. Først og fremmest var det dog krigen, der førte til udskydelse af projektet, og først i 1950 bevilgede ministeriet penge til at færdiggøre bundundersøgel-

| | |
|--|---|
| VEJDIREKTØR K. BANG IGA. | L. V. J. 8/12 |
| | København K., den 7 DEC. 1958 Havens Kanal 7 Tlf. central 13 308 J.nr. 09-00-06. Brev nr. 13535 |
| <p>I anledning af Deres brev af 5. december 1959 vedrørende bl.a. brohøjden for en højbro over Svendborgsund kan jeg oplyse, at Svendborg amtsråds skrivelse af 5. september 1959 vedrørende dette spørgsmål, som indeholder svar på vejdirektoratets skrivelse af 18. april 1959 angående spørgsmålet, er forelagt handelsministeriet og forsvarsministeriet til udtalelse.</p> <p>Ministeriet for offentlige arbejder vil ikke kunne tage stilling til brohøjden, før erklæring fra disse ministerier foreligger.</p> <p>Med hensyn til en broforbindelses tværsprofil overvejes dette spørgsmål for tiden i vejdirektoratet.</p> <p style="text-align: right;">Med venlig hilsen <i>K. Bang</i> K. Bang</p> <p style="text-align: right;">304 2 1</p> | |
| <p>Hr. amtmand K. Friis Jespersen, K.¹ af Dbg., Dbm., <u>Svendborg.</u></p> | |

Langelands-forbindelsens færdiggørelse blev forsinket af flere grunde. Mangel på penge, ønsker om afvigende projekter i Svendborg osv. Generelt forsøgte amtsrådet at presse sagen så hurtigt igennem som muligt, men på et punkt gav man først køb efter lang tids pres: brohøjden. Mange instanser blev inddraget her. Brevet fra vejdirektøren ligger i Svendborg Amtsråds arkiv 1958-62, j.nr. 304-2-1.

serne i Svendborgsund. De andre farvande havde amtsrådet ladet sit vejvæsen undersøge for egne midler.

Som mange andre af 1950'ernes projekter, der blev realiseret i 1960'erne og senere, kneb det imidlertid med fremdriften. Først i 1955 kunne der søges om penge til Siø-sundbroens bygning, men samtidig begyndte Svendborg og det store entreprenør- og ingeniørfirma, Christiani og Nielsen at kaste grus i maskineriet. I stedet for en bro og en ny vej uden om byen foreslog de en tunnel med nedkørsel fra havnen. Med dette projekt skulle vandene de kommende år for-

plumres, hvad der bidrog til at skabe usikkerhed om hele projektet. Noget af baggrunden var, at allerede i 1950 havde Marineministeriet, som det endnu hed, og den lokale lodsformand peget på nye besejlingsmønstre i Svendborgsund. Det betød, at den oprindeligt foreslåede brohøjde ikke ville være tilstrækkelig for den moderne skibstrafik. Men også andre Svendborg-interesser havde en finger med i spillet.

Tunnel eller bro?

Først i 1957 gav ministeriet accept af at yde bidrag, nemlig med et vejfondstilsbud på 85% til Siø-sund-projektet mod, at amtet selv ydede de 15%. Endnu var det uvist, hvornår der ville blive givet accept af de resterende og mest betydelige dele af projektet, de to højbroer eller alternativer hertil. Med udgangspunkt i den ny vejlov og de ændrede fordelingsregler mellem stat og kommuner vedtog regeringens økonomiudvalg dog i 1958 at ville yde 75% tilskud til byggeriet af de to broer uden dog at sætte datoer på. Forudsætningen var, at de involverede parter skulle binde sig til hele projektet. Derved ville man sikre sig mod, at det ikke kun var halvdelen af projektet, f.eks. Siø-Langeland-forbindelsen uden en Svendborgsundbro, der blev bygget. Med andre ord: De lokale aktører skulle enes om en helhedsløsning for at få statstilskud. Desuden skulle de, som det efterhånden var sædvane også på andre anlægsområder, selv finansiere de resterende 25% og dermed enes om en fordelingsnøgle som udtryk for lokal tilslutning efter en-for-alle- og alle-for-en-princippet.

Den nye fordelingsnøgle, der i stedet for vejfondstilsbud byggede på refusion, havde også sin fortaler i amtsadministrationen. Den gamle fordelingsnøgle byggede på, at kommunerne ikke betalte noget. Den nye derimod kunne bidrage til at nedsætte amtets andel og ville samtidig stille dette projekt gunstigere end

andre samtidige broprojekter som de planlagte til Fanø og Mors. Der fastholdt man nemlig, at man ønskede vejfondstilsbud med 85% fra staten.

For Svendborg Amtsråd var det desuden af betydning at kunne få Siø-Langeland-forbindelsen på plads i et hug. Herved ville man kunne spare etablering af et midlertidig færgeleje på Siø til omkring en million kroner. Og var et nyt færgeleje endelig blevet etableret, frygtede man desuden, at sandsynligheden for at projektet kunne udskydes yderligere, ville være stor, hvis ministeriet senere skulle finde nogle besparelser. Det spillede samtidig ind, at en ny sejlads Siø-Rudkøbing ville kunne føre til et sagsanlæg fra Valdemar slot som indehaver af færgeprivilegiet fra Vemmenæs til Rudkøbing. Som det fremgår af et referat fra et møde med ministeren: »Vi (dvs. langelænderne, forf. bem.) ønsker ikke samme skæbne som en række småøer, nemlig at blive et museum. Vi ønsker aktivitet gennem en bedre trafikforbindelse, og vi anmoder om ministerens bistand til at få forbindelsen Siø-Langeland gennemført nu.«⁴

I første omgang var ministeren ikke så positiv. For ham var det Svendborgsund-afsnittet, der af trafikale grunde stod i centrum. Men det var også her, at der var størst problemer med opbakningen. Helt afgørende for projektet var det altså, at Svendborg fandt sine ben at stå på. Hvis ikke, kunne hele projektet falde til jorden.

Som om det ikke var nok, opstod der pludselig også andre problemer i 1958-59. En privat initiativgruppe indsendte et forslag til ministeriet om en tunnel-løsning ved Rudkøbingløbet eller i hvert fald en undersøgelse af muligheden for en sådan. Dermed blev projektet atter udsat, men dog kun indtil slutningen af 1959, hvor detailprojekteringen af en højbro over Rudkøbingløbet i overensstemmelse med Engelund-projektet endelig kunne gå i gang. I januar 1960 blev projektet udbudt i licitation, efter at regeringen havde givet tilsagn om støtte



Efter bygningen af dæmning og bro ved Siø Sund etableredes et midlertidigt færgeleje på Siø. Amtsrådet havde forsøgt at fremskynde bygningen af Langelandsbroen, så man kunne undgå anlægget af lejet. Billedet viser en af de sidste færgeture før broens åbning den 10. november 1962. Gengivet efter: Rudkøbing – dengang. Byen i billeder 1916–1965, s. 111. Bogen er omtalt Fynske Årbøger 2000, s. 89.)

som foreslået og på betingelse af, at Svendborgsund-afsnittet også opførtes.

Efter en betydelig forhandlingsindsats fra amtsrådets og ikke mindst amtmanden side lykkedes det at få Svendborg kommune til at garantere for sin andel, om end tunnellsningen langt fra var opgivet. Faktisk gik et flertal i Svendborg byråd fortsat ind for en tunnel med den gennemkørende trafik lige gennem byen, før nedkørsel i tunnelen ved Nordre Kajgade. Det hjalp ikke meget, at det fra amtsvejvæsenets side blev pointeret, at cyklister skulle trække cyklerne op og ned af trapper, og at »Ingen fremmede vil kunne finde ud af, hvordan de skal køre, og anlæggene deler by og havn på en højst uheldig måde.«⁵ Endda var det i Svendborg en overgang på tale, at byen selv ville udrede merudgifterne til den tunnellsning, som ministeriet heller ikke var meget for. Noget af baggrunden for Svendborgs stillen sig på tværs var, at

amtsrådet langt hen i forløbet nægtede at gå med til en forhøjelse af broen fra 26 til 33 meter. Det skulle sikre, at højere skibe kunne gå under broen. Det havde Svendborg Skibsværft og søfartskredse i sundbyen ligesom Marineministeriet tilbage i 1950 påpeget nødvendigheden af. Amtsrådet renoncerede senere på dette krav.

Den måske vigtigste enkelt del af hele projektet, nemlig forbindelsen fra Fyn til Tåsinge, trak derfor alligevel ud – til betydelig irritation for amtsrådet og ikke mindst amtmand Friis Jespersen, der krævede store og moderne gennemfartsveje.⁶ Først i 1962 kunne projekteringen af en Svendborgsund-bro med en højde på 33 meter gå i gang. Ministeren for offentlige arbejder havde atter gjort det klart, at statens tilskud var betinget af en helhedsløsning, og i denne indgik Svendborgsund-forbindelsen som en ufravigelig forudsætning.⁷

Svendborgsundbroen forsinkes

I slutningen af 1960 var Siø-sund-projektet færdigt, og i november 1962 efter et forceret byggeri og med en mindre forsinkelse kunne højbroen over Rudkøbingløbet indvies. Samtidig kunne det midlertidige færgeleje på Siø, som amtsrådet ikke havde kunnet undgå, nedlægges. Jernbanefærgeforbindelsen Svendborg-Rudkøbing og Langelandsbanen fra Rudkøbing til Spodsbjerg og Bagenkop nedlagdes også – det var dog allerede sket sidst i september på den dato, hvor broindvielsen oprindeligt var planlagt til.

Selv på dette sene tidspunkt var lokal fnidder i Rudkøbing årsag til lidt grus i maskinen, men det lykkedes dog at nå frem til enighed om, hvordan indvielsesarrangementet skulle afholdes. Det blev i al væsentlighed en frokost for 250 indbudte, hvoraf en betragtelig del var de arbejdere, der havde været ansat ved brobygningen, i Ørstedspavillonen i Rudkøbing. Også det statslige Vejdirektoratet var indbudt, men her var man åbenbart noget i tvivl om, hvad der egentlig foregik: Overvejeningen glædede sig nemlig til, som han skrev, at »...overvære indvielsen af Langelandsbanen den 10. november og til en frokost i Rudkøbing.«⁸

Hermed var Siø og Langeland blevet landfast med Tåsinge, men Svendborgsund-afsnittet måtte man takket været de mange diskussioner i Svendborg vente på i yderligere fire år, indtil de sidste færger endelig i 1966 kunne indstille sejladsen fra Svendborg til Vindeby.⁹ Svendborg Byråd var omsider blevet banket på plads, og højbroen kunne indvies, nøjagtig som Engelund havde forslået i 1938–39, men dog med en højde på 33 meter i stedet for de oprindeligt foreslåede 26. Amtet havde altså også måtte give køb på nogle af dets synspunkter og havde desuden accepteret en udvidelse af kørebanen med en ekstra meter. Derimod havde amtsrådet haft held med sig i en hårdnakket afvisning af Vejdirektoratets forslag fra 1961. Derfra havde man slået til lyd for en firesporsløsning, der måske

endda, hvad angik anlægsfinansieringen og ekstraudgiften på 6 millioner kroner, kunne have været udgiftsneutral for kommunerne og amtsrådet. I amtsrådet og i Svendborg mente man dog, at det var at tage for meget hensyn til fremtiden.¹⁰ Det statslige Vejdirektorat skulle ikke bestemme på Sydfyn!

Forbindelsen fik hurtigt stor betydning. Lokaltrafikken steg voldsomt, og det samme gjorde den gennemgående trafik: Hvor antallet af biloverførsler i 1959 mellem Spodsbjerg og Nakskov havde været på ca. 30.000, voksede det allerede i 1961 efter Siø-sund-anlæggets indvielse til knap 41.000 for så i 1968 (1967/68) at nå op på knap 125.000.¹¹

Alt i alt var således de overordnede linier som udstukket af amtsrådet fulgt, og de lokale aktører, der havde andre synspunkter, var i det store og hele blevet sat på plads. Amtsrådet og ikke mindst amtsvejvæsenet havde i den regionale og lokale sammenhæng spillet en afgørende rolle i dette projekt og for, at det blev gennemført, som det nu gjorde. Meget tyder på, at det ikke mindst var amtmanden (-mændene), der sammen med vejvæsenets øverste ledelse, amtsvejsinspektøren, for alvor havde fået projektet sat på skinner efter den plan, der var lagt ned i Engelunds projektforslag fra 1939. Sagen afspejler alt i alt tydeligt den centrale rolle, amt og amtsråds og amtsinstitutionerne og dermed regionalforvaltningen havde.

Vejbro til Ærø?

På Ærø var det professor Engelunds planer om en Langelands-forbindelse, der vel gav startskuddet til de første seriøse tanker om en bro- eller dæmningsforbindelse Ærø-Tåsinge. Ganske vist havde spørgsmålet været diskuteret mand og mand imellem på øen i mange år, men de øvrige planer og så det forhold, at øen havde været afspærret for omverdenen i de meget strenge isvintre, gjorde at Marstal Kommunalbestyrelse tog spørgsmå-



Isvintrene i 1940'erne satte for alvor gang i broplanerne på Ærø. Øen var afsondret fra omverdenen i månedsvis. Her er det færgeren Egeskov på Marstal-Rudkøbing-ruten, der har problemer med isen. (Gengivet efter Marstal Søfart 1925–1940, s. 71. Bogen er omtalt Fynske Årbøger 2000, s. 96.)

let op i 1943. Efter kort tid var der enighed blandt de ærøske kommuner om at søge støtte til projektet fra amtsrådet og Vejfondens, og det ærøske kommunaludvalg lod i 1944 rådgivende ingeniør Frederik Hansen udarbejde et skitseprojekt. Tidspunkt var ganske velvalgt. I ministerierne var der stor opmærksomhed om projekter, der kunne bidrage til at opsøge en eventuelt pludselig opstået eller længerevarende arbejdsløshed efter krigsafslutningen.

Oprindeligt havde der været tale om to alternativer; nemlig en dæmning-brovej fra Marstal til Ristinge på Langeland på ca. 6 km og en ca. 12 km lang dæmning suppleret med enkelte broer fra Strandby til Vårø på Tåsinge. Ved en række fællesmøder var det imidlertid lykkedes de ærøske kommuner at samles om et kompromis, nemlig en vejdæmning, der skulle udgå fra hovedvejen mellem Ærøskøbing og Marstal, syd for Nevre, og føres i land på Tåsinge ved Vårø By. I projektet ind-

gik samtidig en større inddæmning af Nørholm strand, Kløven og Ommelhoved strand. Måske var det inspireret af de tidligere nævnte Siø-planer om inddæmning af hele øhavet, og det fandt tilslutning i de ærøske land- og husmandsforeninger, idet »dette vil give Omegnens mange smaa Landbrug en god Lejlighed til at faa udvidet deres Jordareal.« Længen var i alt beregnet til ca. 15 km, heraf 2,8 km som broanlæg, og heraf igen en 2 km lang lavbro over Knudedyb, en lavbro ved Ommelhoved Østfalk og halvhøj bro over Mørkedyb.

I juni 1944 var projektmagerne kommet så langt, at skitseprojektet kunne forelægges Svendborg Amtsråd med opfordring til at medvirke. Argumenterne var af landbrugsmæssig karakter – særlig intensiv dyrkning, stor befolkningstæthed, søfarten – det tager for lang tid for de søfarende at komme hjem, hvorfor de bosætter sig andre steder – bekæmpelse af arbejdsløshed og: »Endvidere er Ærø

et skønt Land, og der er ingen Tvivl om, saafremt der fandtes en direkte Vej til Øen, at Turiststrømmen i rigt Maal vilde finde hertil, hvilket ikke alene vilde være til Gavn for Ærø, men for hele Landet, og saaledes som Vejforbindelsen er tænkt udført i det medfølgende Skitseprojekt, vil en Køretur fra Svendborg over Taasinge gennem det vidunderlige Øhav til det kuperede Ærø med de skønne Strande være en Oplevelse af international Rang.«¹²

Ærø, for eller imod?

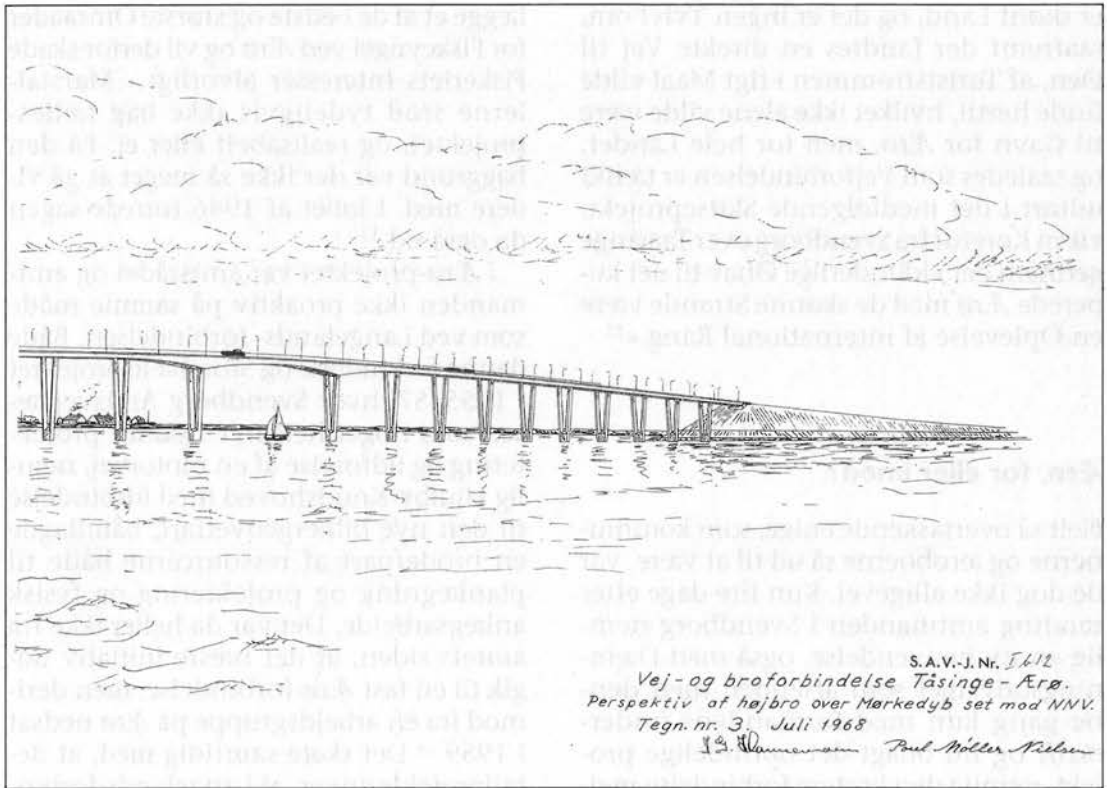
Helt så overraskende enige, som kommunerne og ærøboerne så ud til at være, var de dog ikke alligevel. Kun fire dage efter modtog amtmanden i Svendborg nemlig en ny henvendelse, også med Dæmningsudvalget som afsender, men denne gang kun med formandens underskrift og nu bilagt det oprindelige projekt, nemlig den kortere forbindelse mellem Marstal og Ristinge. Det oplystes, at det var denne plan, Marstal kommune havde arbejdet med fra begyndelsen, og som man der mente, var den helt rigtige løsning. Man forudsatte så, at der skulle oprettes en fast færgeforbindelse mellem Søby-Mommark og Søby-Fåborg.

I første omgang reagerede amtmanden blot ved at tilsende udvalget nogle trafikøkonomiske undersøgelser for den projekterede faste forbindelse Svendborg-Langeland, udarbejdet af professor Englund. Videre korrespondance var der øjensynligt ikke tale om, lige som amtsrådet heller ikke fik sagen til udtalelse. Kort tid efter, i oktober 1944 indløb da også de første protester. Borgerne i Marstal landsogn protesterede ved en underskriftsindsamling mod inddæmningen af Kløven, idet det ville betyde nedlæggelse af havnene i Ommel og Kraghæs. I januar 1945 indløb nu de næste protester mod projektet: Marstal og Omegns Fiskeforening udtalte sin skarpeste protest mod planerne om inddæmningen af Kløven og Lilløbugten, idet det »... vil øde-

lægge et af de bedste og største Omraader for Fiskeyngel ved Ærø og vil derfor skade Fiskeriets Interesser alvorligt.« Marstallerne stod tydeligvis ikke bag fællesprojektet, og realisabelt eller ej: På den baggrund var der ikke så meget at gå videre med. I løbet af 1946 tørrede sagen da også ud.¹³

I Ærø-projektet var amtsrådet og amtmanden ikke proaktiv på samme måde som ved Langelandsforbindelsen. Både denne forbindelse og Storebæltsprojektet i 1955–57, hvor Svendborg Amtsvejvæsen som noget helt nyt stod for projektering og udførelse af en motorvej, nemlig Hjulby-Knudshoved med forbindelse til den nye bilfærgeoverfart, båndlagde en broderpart af ressourcerne både til planlægning og projektering og fysisk anlægsarbejde. Det var da heller ikke fra amtets siden, at det næste initiativ udgik til en fast Ærø-forbindelse, men derimod fra en arbejdsgruppe på Ærø nedsat i 1959.¹⁴ Det skete samtidig med, at detailprojekteringen af Langelandsforbindelsen var inde i en afgørende fase med heftige diskussioner for og i mod tunneller i Rudkøbing-løbet og ved Svendborgsund.

Også Storebæltsdiskussionen og ønsket om en bro her var netop på dette tidspunkt inde i en af de mange aktive faser, og det samme gjaldt lokalt på Sydfyn i det hele taget spørgsmålet om den fremtidige infrastruktur. Langelandsbanen, der var en kommunal såkaldt privatbane, havde fået besejlet sin fremtid. På Fyn ville Svendborg Amtsråd gerne have nedlagt Svendborg-Nyborg-banen så hurtigt som muligt dels for at undgå trafikale problemer i forbindelse med anlægget af Langelandsforbindelsen, og dels fordi man i øvrigt ikke havde tiltro til, at lokal jernbanedrift kunne udføres tidssvarende. Men i kommunerne var der pludselig opstået betænkeligheder trods en tidligere beslutning om at ville lukke, og først i 1964 – godt inde i arbejdet med opførelsen af Svendborgsundbroen, lykkedes det amtsrådet at slippe af med banen¹⁵, der sammenlignet med så mange



Svendborg amtskommune fik først sidst i 1960'erne tid til at beskæftige sig med Ærøbroprojektet. Tegning af vej- og broforbindelse Tåsinge-Ærø, udført af det rådgivende ingeniørfirma, amtsvejvæsenet lod sig assistere af. Tegningen findes i Svendborg Amts Vejvæsen, j.nr. I b 12, som det fremgår af påstemplingen.

andre baner ellers havde et betydeligt trafikpotentiale.

Jernbanen havde længe været umoderne, og baneforbindelser indgik ikke i nogen af de nyere projekter, selv om overførslen af banevogne fra Svendborg til Ærøskøbing ellers fik stigende betydning og først ophørte i slutningen af 1990'erne. Vel havde det Sydfynske Jernbaneselskab engageret sig i spørgsmålet i mellemkrigstiden,¹⁶ og Rudkøbing havde ventileret ønsket om en banebro med tilslutning til Langelandsbanen en overgang i slutningen af 1930'erne. Men spørgsmålet blev aldrig tillagt stor betydning. Så vidt det kan ses i materialet, blev det end ikke diskuteret, om broerne skulle have banespor. Det blev blot – og helt parentetisk – slået fast, at det skulle de

ikke, hvad der også var ganske naturligt. En sydfynsk jernbanekommission havde allerede tidligt i 1930'erne fastslået, at side- og lokalbanernes tid var forbi.

Nyt skitseprojekt

I forhold til Ærø lod amtsrådet ikke helt den ærøske arbejdsgruppe i stikken. I 1960, hvor Svendborg Amts Vejvæsen var ved at være færdig med sin andel af motorvejsprojektet, anmodede det nemlig professor Engelund og amtsvejvæsenet om at udarbejde et skitseforslag til de to alternativer fra 1944, nemlig bro/dæmning til Ristinge på Langeland eller Tåsinge for, som det hed i et senere no-

tat fra amsvejsinspektøren »... at skabe et realistisk grundlag for en drøftelse af en broforbindelse til Ærø.«¹⁷

På Ærø ønskede man naturligvis at komme videre, og i 1962 var man fremme ved at kunne indkalde Svendborg Amtsråd til et møde med Marstal og de ærøske landkommuners broudvalg for at drøfte den rette fremgangsmåde i arbejde for en broforbindelse fra Ærø til Tåsinge eller Langeland. Først i 1964 forelå der dog tilsagn fra Svendborg Amts Vejvæsen om at deltage i mødet. Dér ville man tydeligvis først være færdig med Svendborgsundbroen, før man kastede sig ud i nye projekter, og befordrende har det heller ikke været, at Ærøskøbing kommune ikke var med i udvalget. Mødet, der afholdtes på Ærøhus i Ærøskøbing – selv om altså Ærøskøbing kommune ikke var med i broudvalget, men dog til mødet – havde følgende på dagsordenen: 1) Drøftelse af den rette fremgangsmåde 2) bro eller dæmning 3) evt. 4) valg af formand.¹⁸

På mødet redegjorde amsvejsinspektøren for undersøgelserne. Dyrest var Ommel-Monnet (Tåsinge) forbindelsen med sine tre lavbroer på i alt 2,5 km og 8,6 km dæmning til 45 millioner i 1960 kroner og 55 millioner i 1964-priser plus 8 millioner til nye vejanlæg på Ærø og Tåsinge. Trafikalt var denne forbindelse dog langt at foretrække for Marstal-Ristinge-projektet, der var projekteret til 30 millioner 1960 kr. og 40 millioner 1964 kroner. Samtidig kunne man nu begynde at trække på erfaringer fra Langelandsbroen: Hvor færgerne i det sidste år transporterede 230.000 biler til og fra Rudkøbing, passeredes broen allerede i det første år af tre gange så mange, nemlig 670.000 – et tal der i 1968 – og altså efter fuldførelsen af hele forbindelsen – i øvrigt voksede til 1,3 millioner.

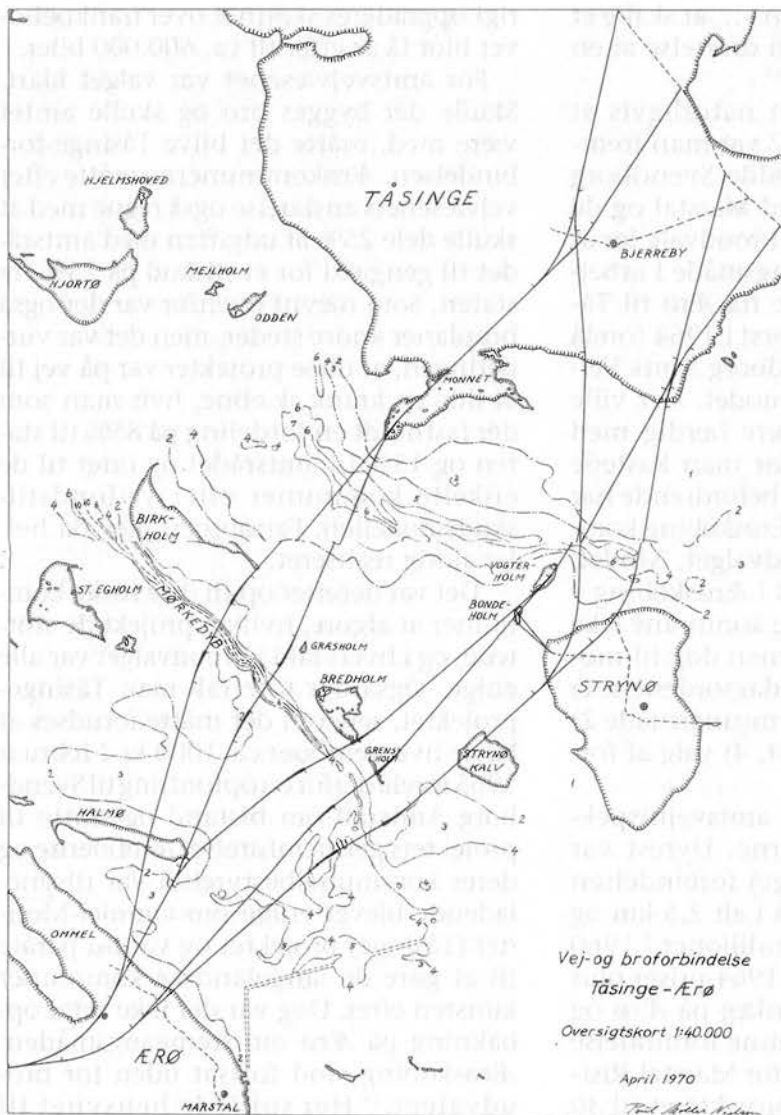
Med udgangspunkt i sammenligninger af de to øers befolkningstal og en forsigtig prognose på 350.000 biler til og fra Ærø blev besparelsen for trafikanterne omkring 1964 opgjort til 20% af merudgiften pr. år til det dyrere projekt. I øv-

rigt opgraderes skønnet over trafikbeho- vet blot få år efter til ca. 600.000 biler.

For amsvejvæsenet var valget klart. Skulle der bygges bro og skulle amtet være med, måtte det blive Tåsinge-forbindelsen. Ærøkommunerne måtte efter vejvæsenets anskuelse også regne med at skulle dele 25% af udgiften med amtsrådet til gengæld for et tilskud på 75% fra staten. Som nævnt ovenfor var der også broplaner andre steder, men det var vurderingen, at disse projekter var på vej til at lide en krank skæbne, hvis man som dér fastholdt en fordeling på 85% til staten og 15% til amtsrådet og intet til de enkelte kommuner efter vejfondstilskudsmodellen. Fanøbroen blev da heller aldrig realiseret.

Det var derefter op til de ærøske kommuner at afgøre, hvilket projekt de støttede, og i hvert fald i broudvalget var alle enige. Også der foretrak man Tåsinge-projektet, selv om det måtte forudses at koste hver ærøboer ca. 1000 kr. I februar 1965 forelå derfor en opfordring til Svendborg Amtsråd om bistand og støtte til projektets gennemførelse. Ærøboerne og deres kommunalbestyrelser var tilsyneladende blevet enige om Ommel-Monnet (Tåsinge) projektet og var nu parate til at gøre de langelandske kommuner kunsten efter. Dog var der ikke total opbakning på Ærø om fremgangsmåden: Ærøskøbing stod fortsat uden for broudvalget.¹⁹ Her spillede hensynet til Dampskibsselskabet Ærø og færgeruten Ærøskøbing-Svendborg samt de ansatte og nok især deres skatteindbetalinger en større rolle end i Marstal, der – selv om de også havde en (skrantende) færgerute – var noget fortørnet over Ærøskøbings stilling.²⁰

Ved et møde den 28. april 1965 på Svendborg Rådhus mellem amsvejvæsenet og det ærøske broudvalg samt repræsentanter fra Ærøskøbing enedes man dog ikke destomindre om at indstille til kommunalbestyrelserne at træffe beslutning om at henvende sig til ministeriet på de nævnte forudsætninger og at indsende en skriftlig erklæring herom til



I slutningen af 1960'erne blev Ærøboerne for alvor uenige om en linieføring for en bro til øen. 6-7 projekter kom efterhånden på bordet. Tegningen findes i arkivet fra Svendborg Amts Vejevæsen, j.nr. I b 12.

Svendborg amt. I sagen i Svendborg Amtskommunes arkiv foreligger der erklæringer fra landkommunerne, men ikke fra Marstal og Ærøskøbing. Dog ligger der i en skrivelse fra året efter fra den nye storkommune, Vestærø kommune, opstået ved sammenlægningerne i 1966, en tilkendegivelse af, at man gerne ville arbejde videre med sagen. Hermed havde man undladt at forholde sig til den oprindelige opfordring. Budskabet var altså med andre ord, at man alligevel ikke ville gå med til det tidligere aftalte. Som

de efterfølgende begivenheder viste, synes dette at have noget at gøre med økonomi eller rettere udgiftsfordelingen. Sagen nåede af samme grund heller aldrig frem til behandling i amtets kasse- og regnskabsudvalg.²¹

Ærø-projektet trækkes i langdrag – af Ærø

Hermed var projektet endnu engang blevet bremset, hovedsageligt af lokale grun-

3. Etablering af fast forbindelse til Ærø.

Meddelelse fra formanden angående et den 14. april 1969 afholdt møde i ministeriet for offentlige arbejder vedrørende udførelse af bundundersøgelser og yderligere tekniske undersøgelser til brug ved valg af linieføring (Ærø—Taasinge eller Ærø—Langeland).

De med de nævnte undersøgelser forbundne udgifter, ca. 1 mill. kr., foreslås afholdt således:

85 % af staten.

9 % af Vestærø og Marstal kommunalbestyrelser.

6 % af amtsfonden.

Vestærø og Marstal kommunalbestyrelser har i skrivelse af 23. april og 17. maj 1969 vedtaget i fællesskab at afholde de omhandlede 9 %.

Kasse- og regnskabsudvalget indstiller godkendelse af, at formanden på amtsrådets vegne har givet tilsagn over for ministeriet om, at amtsrådet vil yde sin andel af udgifterne til bundundersøgelsen, 6 %. (2062—50—5—1—1969).

Indstillingen tiltrådtes.

Først i 1956 blev Ærø-broprojektet taget op i Svendborg Amtsråd, selv om amtmanden og amtskommunens vejvæsen tidligere havde været inde i billedet. Uddrag fra Svendborg Amtsråds trykte forhandlinger 1969 som eksempel på, at de trykte forhandlinger også er en glimrende kilde, hvis man er opmærksom på, at sagerne ikke automatisk bliver forelagt amtsrådet fra begyndelsen.

de og vel nok især af Ærøskøbing, og der syntes da også lokalt at kunne spores en ikke ubetydelig folkelig modstand.²² De to nye ærøske kommunalbestyrelser ville dog i 1967 gerne have et møde med amtmanden for at drøfte sagen og især fordelingen af de udgifter, der var forbundet med projektet. Ærøboerne ville have deres andel halveret til 8,5%, hvilket ville indebære, at amtskommunens andel skulle fordobles eller, at statstilskuddet skulle forhøjet til 85%. Det kom der ud af mødet, der fandt sted den 11. august 1967 mellem Vejudvalget og Kasse- og Regnskabsudvalget samt repræsentanter for de ærøske kommunalbestyrelser. Amtsrådet ville ikke forøge sin andel, hvad der vel også ville være problematisk på baggrund af proceduren ved Langelands- forbindelsen. I forhold til ministeriet og Vejdirektoratet ville det heller ikke være taktisk klogt.

Det fremgår af nogle personlige mødenotater i sagen, at amtmanden tydeligvis fra starten var skeptisk – og forblev med at være det – ved det nye krav om statstilskud på 85%. Det indebar nemlig, at der skulle søges om vejfondstilskud. Ved at yde de 25% ville proceduren være en anden, idet der i så fald ville blive tale

om refusion med en højere grad af automatik. Langelands-forbindelsen var da også blevet båret igennem i ministeriet, ikke mindst fordi man lokalt havde demonstreret offervilje ved at støtte projektet med 25% fordelt ganske solidarisk på både amts-, købstads- og sognekommuner. Det fremgår, at amtmanden i det hele taget var en anelse skeptisk over for de ærøske kommuners offervilje. Før man ville rette henvendelse til ministeriet, skulle der nemlig udføres en række bundundersøgelser, og dem skulle Ærø være med til at betale med 9% af udgiften. Tåsinge kommune havde i øvrigt betinget sig, at den blev holdt skadesløs.

På dette nye grundlag lod Svendborg Amts Vejinspektorat, som vejvæsenet nu så flot hed, og som nu havde fået bedre tid efter afslutningen af Langelands- forbindelsen, udarbejde et løseligt skitseprojekt til Ommel-Tåsinge forbindelsen. Den prissattes nu til ca. 114–134 millioner kr. incl. tilsluttede vejanlæg. Vejudvalget godkendte projektet, om end der også forelå alternative projekter, der indebar flytning af færgefarten fra Ærøskøbing til Svendborg til et nyt færgeleje på Tåsinge. Selv om en vis folkelig modstand som nævnt var begyndt at komme til orde på,

kunne der den 14. april 1969 endelig afholdes møde med ministeren om projektet.

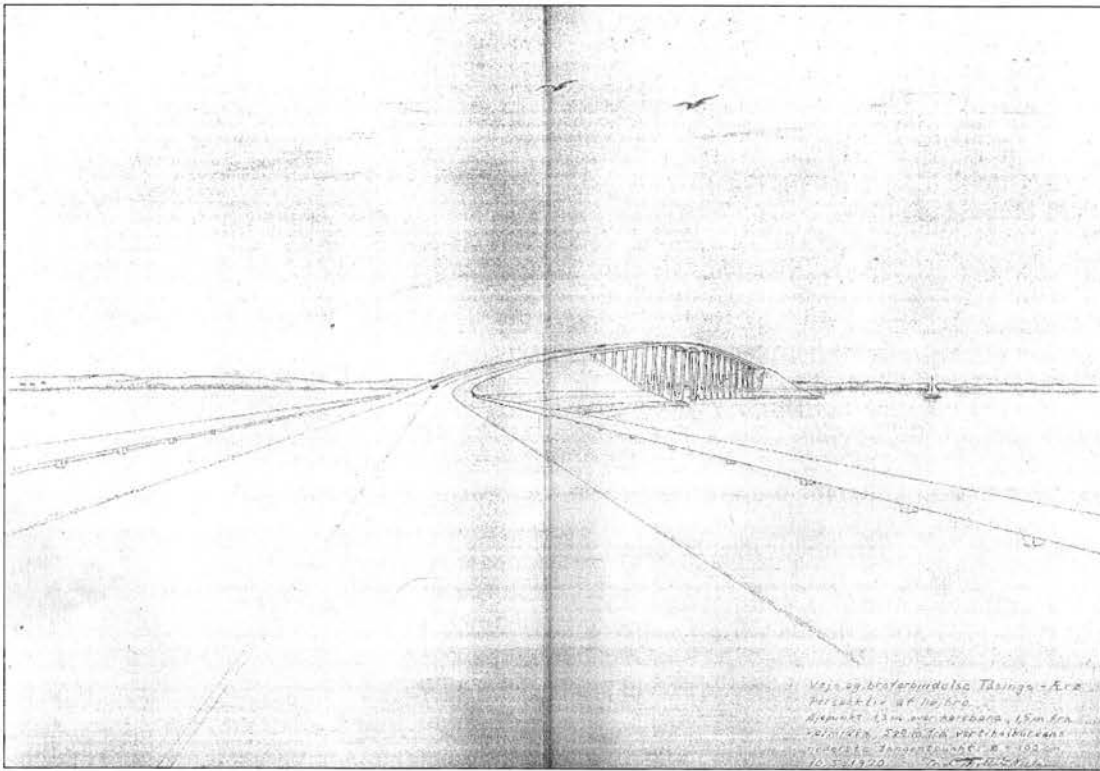
Hvor interesseret Ærø egentlig var, er ikke helt klart. Tilsyneladende var færge-sagen begyndt at optage kommunalbestyrelserne mere. Det var det nødvendige samarbejde mellem de mange færge-selskaber, der gav anledning til problemer, og det var ikke mindst her, at i hvert fald Ærøskøbing gerne ville have ministeren på banen. Man forestillede sig som nævnt også en afkortning af hovedoverfarten fra Ærøskøbing, hvis trafikalt var faldende og efterhånden på linie med de to andre selskabers, inden en evt. broforbindelse kunne realiseres. Samme synspunkt havde Dampskibsselskabet Ærø. Selskabet selv erklærede i en henvendelse til ministeren i 1969, at en beslutning var påkrævet »... af hensyn til selskabets tyngende økonomiske situation.« Det, man ønskede, var sammenlægninger af ruter, og selv om det ikke blev nævnt direkte, var det konkurrenten i Marstal, man tænkte på. Denne rute havde nemlig garanteret Marstal kommune, at rutens takster ville ligge 10% under Dampskibsselskabet Ærøs.

På mødet i ministeriet blev der ikke givet noget tilsagn om fremme af en fast forbindelse. Men ministeren var dog med på at søge om vejfondstilskud på 1 million til yderligere bundundersøgelser. Beløbet var året efter optaget på finanslovsforslaget for 1970/71, og samtidig var projektet for første gang til behandling i amtsrådet. Der gav man tilsagn om at finansiere 6% af udgiften til bundundersøgelsen efter at de to nye ærøske storkommuner havde bekræftet at ville betale de 9%.²³ Også andre projektmagere var dog nu begyndte at fiske i rørt vand: Således var der på Ærø nu forslag fremme om en fast forbindelse Marstal-Strynø-Tåsinge. Så kunne man i givet fald også få Rudkøbing og måske Sydlangelands Kommune med i udgiftsfordelingen. I det hele taget var man nu oppe på at operere med 6 forskellige forslag til linieføringer, som amtsvejsinspektoratet alle fik undersøgt i løbet af 1968 og 1969.

Heraf var de fire alternativer til de to forslag, professor Engelund i samarbejde med amtsvejsinspektoratet havde undersøgt i 1960. Et af dem drejede sig om et dæmning- og broanlæg direkte fra Ærøskøbing til Tåsinge over Hjortø. Det så ud til, at Ærøskøbing og Marstal nu også var begyndt at konkurrere om det ærøske udgangspunkt for en fast forbindelse.

Som et varsel om de nye tider var broprojektet desuden til behandling i et fællesudvalg for de to amtsråd i august 1969. Også efter sammenlægningen og dannelsen af Fyns Amtskommune fortsatte arbejdet, men det hæmmedes fra begyndelsen af, at de implicerede kommuner havde vanskeligt ved at enes om en linieføring – således ifølge teknikerne i den nye amtskommune. Det blev derfor nødvendigt at undersøge endnu flere mulige linieføringer end de seks, der var blevet arbejdet med i 1968–69. En af dem indebar en dæmning mellem Tåsinge og Hjortø og så en færgeforbindelse fra Hjortø til Ærø. Forslagsstiller var A/S Dampskibsselskabet Ærø.²⁴

Herefter døde sagen langsomt ud, og færgeespørgsmålet satte nu dagsordenen. Det er der nu fundet en løsning på, og det samme må siges om bro-sagen. Det kændrede et eller andet sted ude i Sælhundredybet eller et andet sted i Øhavet midt mellem alle de alternative linieføringsforslag. Efterhånden var der blevet brugt mange kræfter på projektet, som amtsvejvæsenet øjensynligt havde satset mere og mere på. Men i takt med, at ressourcerne blev rigeligere og planlægningskapaciteten større, voksede uenigheden lokalt på Ærø. Det skete i befolkningen generelt, mellem landbrug og fiskerierhvervene, blandt kommunalbestyrelserne indbyrdes og med færge-selskaberne som aktive med- og modspillere. At forbindelsen, hvis den var blevet til noget, skulle føres i land på Ærø præcist midtvejs mellem Marstal og Ærøskøbing havde længe været et givet udgangspunkt. Men det var åbenbart også det hele, og heller ikke den bastion kunne holde.



Perspektiv af nyt udkast til højbro på Ærø-forbindelse, maj 1970. Tegningen findes i arkivet fra Svendborg Amts Vejvæsen, j.nr. I b 12.

For projekter af denne størrelse var det selvfølgelig af afgørende betydning, at de lokale kunne nå til enighed, og at amtskommunen eller amtsrådet aktivt ville støtte sagen. Det var ikke mindst her, at amtmanden havde sin store betydning som undersøger, som forhandlingsleder og som formidler som den, der om nogen kunne få bøjet meningerne mod hinanden, hvad der tydeligvis var svært i de enkelte kommunalbestyrelser og de enkelte lokalområder. Det lykkedes med noget besvær i spørgsmålet om Langelands-forbindelsen, og også i Ærø-sagen syntes der at kunne anes en kraftig fremdrift i midten af 1960'erne. Vejvæsenet var da ved at slippe fri af de store projekter, der havde lagt beslag på ressourcerne gennem mange år. Men det svækkede sagen, at ærøboerne samtidig blev mere og mere uenige og reelt lod det projekt, med den linieføring, som amtet havde

ladet undersøge og altså anbefalet, glide ud. Sagen nåede ganske vist op på ministerniveau i 1969, men året efter førtes kommunalreformen ud i livet. Det administrative center flyttede til Odense, og amtmandsembedet forsvandt i den gammelkendte form. Kort tid efter var det, at Ærø-broprojektet var sandet til.

Noter

1. På banen? Kommunerne og infrastrukturen i: Kommunal Opgaveløsning 1842–1970. 1990, s. 190–211.
2. Rigsdagstidende 1895/96, Tillæg A, sp. 3175–76
3. Se f.eks. Langelands Folkeblad 8/6 1939
4. Svendborg Amtsråd: Journalsager 1958–1964, nr. 304–2–1, (pk. nr. 3247): Referat af møde i Trafikministeriet 29/9 1958
5. Svendborg Amtsråds- og Skoleråds forhandlinger 1960, s. 104

6. Sst. 1959, s. 212f, Sst. 1960, s. 103ff, jf. Svendborg Amtsråd: Journalsager 1958–1964, nr. 304–2–1, (pk. nr. 3247)
7. Sagen med tilhørende korrespondance vedr. hele forhistorien til Langelandsforbindelsen findes sammen med diverse avisudklip m.m. i Svendborg amtsråds sag om broindvielsen i 1962
8. Sst.
9. Svendborg Amtsråd: Journalsager. J.nr. 1964–304–2–1– (1957–301–33), pk. nr. 3246.
10. Svendborg Amtsråd: Journalsager 1958–64, nr. 304–2-1 (pk. nr. 3246): Ref. af møde 5/10 1961 hos min. f.off.arb.)
11. Svendborg Amts Vejinspektorat, j.nr. Ib 12 (pk. 27)
12. Svendborg Amtsråd, Journalsager j.nr. 1958–1962–304–2–6–(1953–301–15), pk. nr. 3246. Skrv. fra Broudvalget til Amtsrådet 15/6 1944
13. Svendborg Amtsråd, Journalsager j.nr. 1958–1962–304–2–6 (1953–301–15), pk. nr. 3246.
14. Svendborg Amts Vejinspektorat, j.nr. Ib 12, pk. 27
15. Svendborg Amtsråds- og Skoleråds forhandlinger 1960, s. 103
16. Sydfynske Jernbaneselskabs Arkiv: journalsager, j.nr. R 488
17. Svendborg Amtsråd, journalsager, j.nr. 2062–50–5–1–1966 (pk. nr. 3386)
18. Svendborg Amtsråd, Journalsager 1958/62 nr. 304–2-6 (pk.nr. 3246)
19. Notat af 27. april 1964, sst.
20. udat. mødereferat fra mødet den 28/4 1965 på Svendborg rådhus, sst.
21. Svendborg Amtsråds og Skoleråds forhandlinger 1965, s. 113.
22. Ærø Folkeblad 31/12 1968
23. Svendborg Amtsråds og Skoleråds forhandlinger 1969/70, s. 128.
24. Svendborg Amts Vejinspektorat, j.nr. Ib 12 (pk. 27)