



Restaurant Broen set fra Flyvevaskerne.

■ Restaurant Broen og Lillebæltsbroen set fra luften på åbningsdagen i 1935. Midt i billedet ses indgangen til gangtunnelen gennem brolandingen. Den kunne man benytte, når man var stået af ved Broen Trinbræt og skulle over til restauranten.

Restauranten der fik sit eget trinbræt

AF SØREN PLOVGAARD
sp@fyens.dk

MIDDELFART: Mandag var det 150 år siden, at Dronning Louises Jernbane over Fyn åbnede.

Og det nordvestlige Fyn spillede lige fra åbningen den 7. september 1865 en markant rolle i jernbanens historie.

Middelfart var i forvejen en vigtig overfartsby mellem Fyn og Jylland, men med banens åbning for 150 år siden blev købstaden ved Lillebælt også et centralt knudepunkt for den danske jernbanetrafik.

Med åbningen af banen tværs over Fyn blev Danmark omsider bundet sammen af jernbanenet. Den jyske længdebane var taget i brug to år tidligere.

Middelfart fik sin egen station, men den kom til at ligge sådan lidt underligt isoleret nord for bykernen - og det var der en strategisk forklaring på.

Jernbanen blev nemlig allerede året efter åbningen forlænget til Strib, der efter en del polemik endte som overfartsby til Jylland, og i 1872 overførtes de første jernbanevogne fra Strib til havnen i Fredericia.

Åbningen af jernbanen den 7. september 1865 fandt naturligvis også vej til spalterne i Middelfart Avis, hvor man dagen efter kunne læse:

"Det var med en for Middelfart usædvanlig Høitidelighed, at den fjenke Jernbane igaar aabnedes. Veiret var varmt og smukt, og der havde derfor samlet sig en overordenlig stor Mængde Mennesker, ikke alene fra Æmnegnen, men ogsaa fra Nabobyerne Kolding og

Frederits. Kl. omtr. 3½ ankom Aabningstoget".

Den sidste guldalder

Middelfarts status som stationsby ændredes markant, da den gamle Lillebæltsbro blev indviet for 80 år siden.

Det var midt i jernbanernes sidste store guldalder, og med broen tog jerntrafikken et nyt stort kvantespring, da de rejsende nu slap for at benytte færgeruten mellem Strib og Fredericia.

Den oprindelige station på Banegårdsvej blev nedlagt, og linjeføringen på banen ændredes, så Middelfart omsider fik en rigtig bystation.

Eller banegård om man vil. Jernbaneføringen over Lillebæltsbroen betød også, at Strib blev taget i brug to år tidligere.

Middelfart fik sin egen station, men den kom til at ligge sådan lidt underligt isoleret nord for bykernen - og det var der en strategisk forklaring på.

Jernbanen blev nemlig allerede året efter åbningen forlænget til Strib, der efter en del polemik endte som overfartsby til Jylland, og i 1872 overførtes de første jernbanevogne fra Strib til havnen i Fredericia.

Åbningen af jernbanen den 7. september 1865 fandt naturligvis også vej til spalterne i Middelfart Avis, hvor man dagen efter kunne læse:

"Det var med en for Middelfart usædvanlig Høitidelighed, at den fjenke Jernbane igaar aabnedes. Veiret var varmt og smukt, og der havde derfor samlet sig en overordenlig stor Mængde Mennesker, ikke alene fra Æmnegnen, men ogsaa fra Nabobyerne Kolding og

lige så stille ændrede karakter. Fra at være en driftig jernbane- og overfartsby til et mere slumrende og stagnerende bymiljø i ly af købstaden Middelfart.

Knutzens Hotel

Langs Brovejen skød der tankstationer op på stort set hver hjørne. Samt masser af spisesteder, der kunne betjene de mange bilister, der havde brug for en pause på køreturen.

Et af dem var Restaurant Broen, der åbnede samtidig med Lillebæltsbroen den 14. maj 1935.

Den fik hurtigt tilnavnet Knutzens Hotel efter DSB's daværende generaldirektor for Peter Knutzen.

Restauranten, der var opført af De Danske Statsbaner, var placeret helt tæt ved broen, og gæsterne havde en forrygende udsigt ud over Lillebælt og den nye bro fra restaurantens forrestal og fra udendørsterrasserne.

Restaurant Broen blev fra starten en gedigen succes, selv om den karakteristiske træbygning ikke ligefrem var nogen arkitektonisk perle.

Fyens Stiftstidendes medarbejder lod sig da heller ikke ligefrem rive med af begejstring: *"Den forladte guldgraverbarak ved broen ligner mere en øde saloon i et forladt Klondyke, hvor engang guldgravere og andre eventyrjegere spillede og drak, end om den store, moderne restaurant, man venter at finde ved et så imponerende ingeniørværk".*

Men det kunne ikke ændre på, at Lillebæltsbroen var og forblev et yndet udflygtsmål, og



■ Restaurant Broen den 19. oktober 1978. Bemærk teksten på forbudstavlen: "Ridning forbudt". Året efter blev restauranten jævnet med jorden, da det ikke lykkedes at skaffe en ny ejer, der ville føre stedet videre. Grundlaget for restaurationsdrift ved Lillebæltsbroen var lige så stille forsvundet i takt med, at Den nye Lillebæltsbro åbnede i 1970. FOTO: THOMAS BOBERG NIELSEN



■ Kort over jernbanen ved Lillebæltsbroen med afmærkninger af trinbræt, restaurant og gangtunnel.

derfor besluttede Statsbanerne også at etablere et trinbræt med skur og plankeperron lige overfor restauranten.

Det var ikke nogen selvfølge, for DSB var ikke meget for at bygge trinbrætter på dobbeltsporede baner, hvor passagerne skulle passere hen over begge spor.

En løsning med at føre passagerne over sporene til restauranten via en bro, var heller ikke holdbar, så i stedet blev der bygget en gangtunnel under broen,

så man kunne komme over banen i sikkerhed.

Den eksisterer endnu - dog nu uden offentlig adgang. Trafikken på Broen Trinbræt var gennem årene ganske betydelig, fordi holdstedet også betjente gæster til den nærliggende Kongebrogården.

Det trafikale landskab i Middelfart slog endnu en kolbøtte



■ Her ses trappeopgangen på den vestre side af jernbanen. I forgrunden tyske soldater under besættelsen.

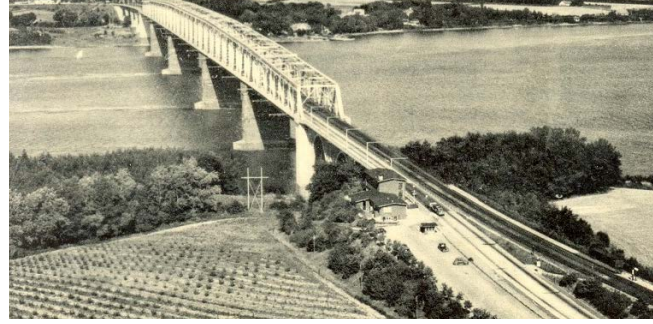
for togtrafik, og der findes nye, hurtigere og bedre løsninger på at binde landet sammen via togskinnerne.

Og så vil stationsbyen Middelfart nok igen ændre en lille smule karakter.

■ Da Lillebæltsbroen åbnede i 1935, dannede den også skel mellem Vejle og Assens amter.



■ Trinbrættet ved Lillebæltsbroen var flittigt benyttet. Her er det elever fra Kragssbjergskolen i Odense, der er ankommet med særtog fra Odense og stået af ved Restaurant Broen i august 1961. Måske venter der en sodavand på restaurantens fortovercafé? FOTO: FYENS STIFTSTIDENDES BILLEDDARKIV



Lyntogets Triumftog mod Lillebælt

Fyens Stiftstidende havde naturligvis også en journalist på stedet på indvielsesdagen.

Journalisten var rejst med lyntoget fra København til Middelfart, og det kom der denne beretning ud af:

Fra vor udsendte Medarbejder. Fyens Stiftstidende den 14. maj 1935:

Københavns Banegaard åbnede Lillebæltsfesten i Drømmen om Statsbanernes Renaissance. – Kun een Skygge over Lyntogets Triumftog over Sjælland.

Det blev allerede fra Morgenstunden den store Dag i Statsbanernes Historie. Naturligvis måtte og skulde Lillebæltsbroens Indvielse begynde i København og i Virkeligheden begynde "Indvielsen" allerede længe før de officielle Tog gled af Sted ved 10-Tiden. Nemlig allerede i den tidlige Morgen, da rejseglade Københavnerne stormede de tidlige Morgenhurtigtog og deres Dobbeltgængere for at naa frem til det højtidelige øjeblik, da Snoren over den store Bro skulde brydes.

Broen, kun Broen taltes der om paa Københavns Personbanegaard, og det var ligesom den pudsige undersætsige Bygning, der har gemt sig under Jorden, ligesom skød sig i Vejret, som vilde den sige: - Idag er det mig, der er Midtpunktet, for saa vidt jeg er DSB.

Flagene vejede, jernbemandene var i Festhumør og ved 9½-Tiden rangeredes de to Lyntog, der skulde føre de Indbudte til Broen, frem foran Perron 4. Det var "Kronjyden" – naturligvis det formeste af alle rigtige Lyntog – og "østjyden", det mere beskedne, der tager med paa Vejen, hvad "Kronjyden" glemmer, medens "Vestjyden" havde faaet en Plads i Skammekrogen. Det var nemlig sendt i Forvejen til Roskilde, hvorfra det skal føres videre til Nyborg, hvis der skulde blive Brug for det. "Vestjyden" er forstaaeligt nok ikke helt dristig ved at vove sig til Fyen, for det er strengt nødvendigt, thi Samvittighedens Røst byder det at standse i Odense, medens Generaldirektørens Vilje byder det fare forbi.

■ Perronen for tog mod Jylland ses til højre i billedet, mens perronen for tog mod Fyn skimtes nederst til højre bag buskene på skråningen. Postkort fra Rudolf Olsen Kunstforlag. Gengivet med tilladelse fra Thomas Boberg Nielsen.