

# FYNSKE ÅRBØGER 2021

Historisk Samfund for Fyn  
Odense 2021



# ÅSUM BRO – EN GANG FYNS VIGTIGSTE

Af Jørgen Burchardt

Vandstanden var dengang højere i åer og enge, og veje havde ikke grøfter. Derfor rejste man ofte i nærheden af vandskellet, hvor vandløbene endnu var små. Det var ikke muligt at rejse ved vandskellet hele vejen fra Nyborg til Odense. Vadestedet ved Åsum var ved normal vandstand ikke dybere, end man kunne vade over i vand til godt og vel knæhøjde.<sup>1</sup> Der var fyldt sten i vadestedet for at forbedre vejen til den fynske hovedby. Stenene i vadestedet fjernedes i 1950 for at give åen et bedre løb.

Rigets førende folk red ofte over. Drost Peder og Jon Lille kom denne vej mod Danehoffet i Nyborg. Kong Kristian II red ofte forbi på vej til de hyppige ophold på Odense Slot, og under Napoleonskrigene kørte fynske bønder spanioler til Nyborg.

*Åsum Bro afbilledes på et fabelagtigt landkort og perspektivtegnning over Odense og omegn, trykt i 1593. Teksten fortæller, at broen førte trafikken mod Kerteminde og Nyborg. Den ligger med Åsum Kirke mod øst og med Stat-ene-bækkens udløb nord for broen. Til venstre for broen fandtes dengang to nu fjernede gravhøje fra bronzalderen. Hele kortet kan ses i Fynske Årbøger 2020, side 94-95. Stik af Georg Hogenberg Braun. Foto: Det Kongelige Bibliotek.*

**T**ilbage i tid var de vejfarendes største problemer ikke dårlige veje, men vandløb og sumpede enge. Her lå Odense Å øst for Odense som en stor, sølvglinsende forhindring. Kun ved Åsum var åen passérbar og faktisk det eneste sted over Odense Å, indtil Møglebro omkring år 1200 rejstes for enden af Nedergade, omtrent hvor Frederiksbroen ligger i dag. På vej til sit udløb i fjorden løb Odense Å ved Åsum gennem en ås af sten og grus. Derved skabtes et meget bredt og meget lavvandet åløb med en fast og højtliggende bund og blev derved det mest hensigtsmæssige sted at passere åen. Denne artikel kaster lys over Fyns (til tider) vigtigste bro.

## De farlige vadesteder

Kong Hans rejste ofte over vadet. I vinteren 1512 rejste han sammen med dronning Christina fra Sjælland med Odense Slot som bestemmelsessted for at fejre jule. Det var ondt vejr, og efter kongen og hans følge var blæst inde på Sprogø, lykkedes det dem til sidst at sejle til Nyborg, hvorfra de red videre mod Odense.



*Oversvømmelsen omkring 1910 med jernbroen i baggrunden viser, hvorledes mange åløb tidligere bredte sig især om vinteren og foråret. Foto: Åsum Sogns Lokalhistoriske Arkiv.*

Åsum Vad gav ikke kongen problemer, men det gjorde et andet. Da han få uger senere kom fra en præsteindvielse i Ribe, skulle han over et vad ved Skjern Å på vej mod Aalborg. Endnu var vejret ondt, og det fortælles, at lokale viste kongen vej i det oversvømmede område. På et tidspunkt mente kongen at kende vejen, men hans hest snublede, og han faldt i vandet. Det tog tid for følget at få kongen fri fra hesten, hvorefter han førtes til en nærliggende gård. Her blev der gjort ild, og han fik rene klæder. Kongen insisterede på at rejse videre dagen efter, men opholdet i det iskolde vand gav ham lungebetændelse. Han nåede til Aalborg, men døde kort tid efter. I øvrigt førtes

han tilbage til Odense for at blive begravet i Gråbrødre Klosterkirke (senere flyttet til Skt. Knuds Kirke).

Vadesteder har altid været frygtede. Især efterår og vinter med vandflod og oversvømmelser kunne selv mindre vad være farlige. Mange historier har verseret, og en af dem stammer fra Åsums naboby, Holev. I 1920 kunne 92-årige Ane Kathrine Poulsdatter fortælle en historie, hun havde hørt i sin ungdom, om hvordan en spøgelseskarret forspændt med fire heste hver nat kørte på vejen til Åsum. Da bymændene en sen sommeraften var samlet til stævne, kom kareten som sædvanlig. En ville løbe efter den for at se, hvad den indeholdt, men de andre



Tidlige landkort bragte de vigtigste oplysninger for datidens rejsende. Man kunne ride og gå overalt, så det vigtigste var rejsernes mål (byer og herregårde), og forhindringerne (vandløbene) som det her ses på det første, egentlige landkort over Fyn. Odense ses i midten med Åsum (Aaßen) til højre for Odense Å. Mercator 1595. Foto: Det Kongelige Bibliotek.

råbte: "Lad dog være! Det er jo den lede Satan selv". I det samme det blev sagt, gik kareten i jorden. Ifølge fortællingen var nogen kommet ulykkeligt af dage ved at køre over åen, og de blev ved at gå igen.

### Købmænds behov gav bro

Rejsende fra Nyborg til Odense valgte undertiden en sydlig vej over Fyn via Kullerup, hvilket passer med den første bro over Odense Å. De fleste valgte den direkte vej fra Nyborg over Langeskov til Åsum, da den med sine ca. 33 km var kortere og mindre besværlig med 290 højdemeter, mens vejen over Kullerup var ca. 40 km lang og havde hele 468 højdemeter.<sup>2</sup>

Vejen gennem Åsum blev Fyns hovedvej på Odense købmænds initiativ. Der var store problemer med at få varer til og fra sejlskibene ved Odense Fjords ladepladser i Klintebjerg og Biskorup, og da den lavvandede fjord yderligere sandede til i 1572 efter en stor vandflod, ønskede de en ny ladeplads. Kerteminde var et alternativ, men der var meget langt at køre, hvorfor købmændene i 1578 foreslog en havn ved Munkebo. Kongen syntes om forslaget og gav tilsagn. Store skibe skulle også kunne sejle til Munkebo, men broen i Kerteminde stoppede for sejladsen ind i Kertinge Nor. Derfor pålagde kongen borgerne i Kerteminde

at indrette en vindebro. Den kunne de passende finansiere ved at opkræve brokorn, hvor brugerne hvert år betalte en vis mængde korn til at finansiere broens bygning og vedligehold.

For at få en ordentlig vej til Munkebo bad Odense by samtidig om en bro ved Åsum. Tilladelse blev givet samtidig med, at der blev givet tilladelse til en vej over Åsum marker til Bullerup og Dræby med henblik på at forkorte vejen til Munkebo.

Vindebroen i Kerteminde blev aldrig til noget trods adskillige kongelige ryk- kere, og Munkebo blev aldrig det på- tænkte ladested. Men broen i Åsum blev bygget, og det er derfor en helt ny bro, vi kan se på Georg Hogenberg Brauns fa- belagtige farvelagte kobberstik af Oden-

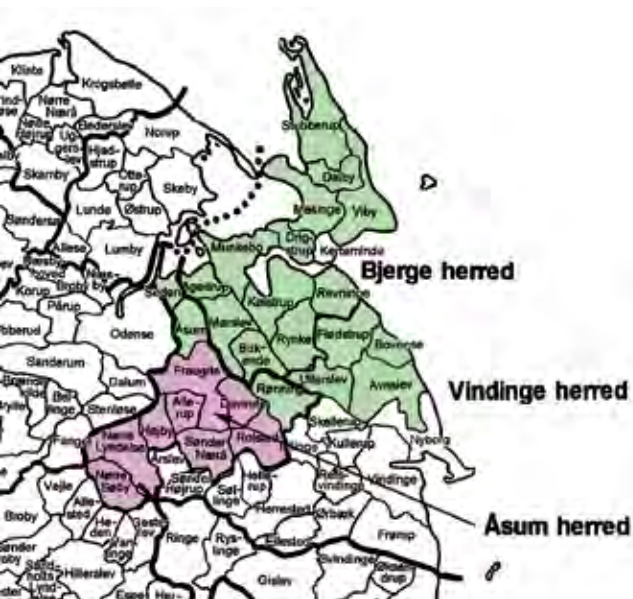
se by set i perspektiv fra 1593. Seglet for Åsum Herred med billedet af broen teg- nedes antagelig i forbindelse med, at den 7-årige Christian, den senere kong Chri- stian IV, hylledes i Odense i 1584.

### **Herredstinget administrerede broen**

Torsdagsmøderne på Åsum ting ordnede mange forskellige sager. Der var straffesa- ger mod forbrydere, og ejendomshandler blev skrevet i tingbogen. Det var samtidig informationscentral for vigtige meddelel- ser. Til eksempel blev et brev, skrevet af kongen d. 19. juni 1645, læst op allerede d. 3. juli. Det handlede om, at kirkerne skulle anskaffe stænger for at slå sovende på hovedet, og søvnige kirkegængere blev nu klar over, hvad de risikerede. Der var



*Åsum Bro så antagelig i flere hundrede år ud som broen over Tryggevælde Å syd for Køge med et brodæk oven på en række nedrammede stolper. Det er uklart, om den fynske bro også havde beskyttere mod is på venstre side af broen. Maleri af J. C. Dahl 1813-1816. Foto: Statens Museum for Kunst.*



Kortet fortæller et vigtigt aspekt af den offentlige administration. Bønderne i sogne markeret med grønt var ansvarlige for Åsum Bro. Violette sogne var derimod ansvarlige for broen ved Killerup. Da denne ansvarsfordeling bestemtes, var den offentlige administration ret effektiv takket være de lokale lensmænds ledelse. Flere len kunne således samarbejde om at vedligeholde to af Fyns vigtigste broer.

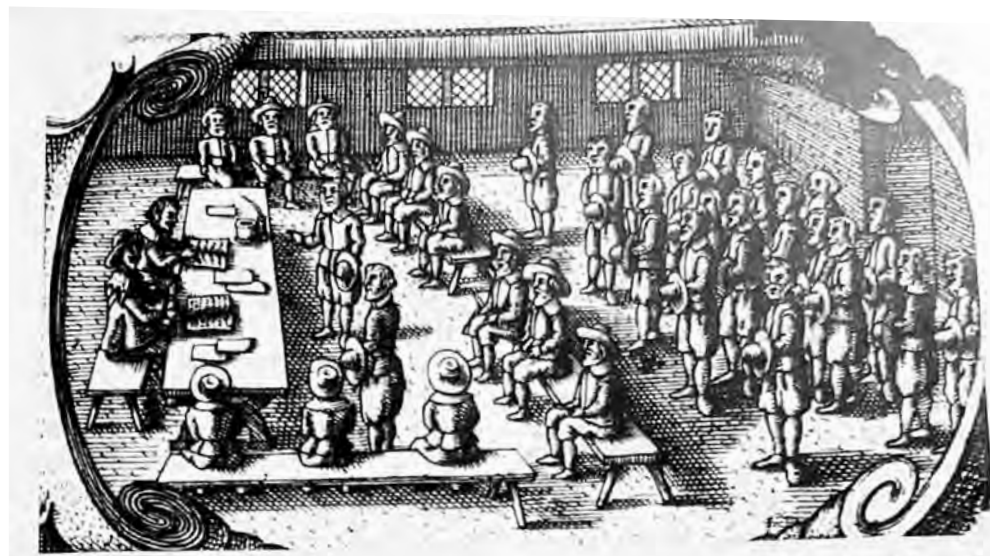
kort afstand fra kongens beslutning, til befolkningen var orienteret.

Tinget tog sig også af opgaver, som i dag hører under den offentlige administration, og her var reparation og ved-

ligehold af Åsum Bro en sådan opgave. Ofte tog lensmanden initiativ - højst sandsynligt efter klager over broens tilstand. Der kunne nemlig gøres ansvar gældende over for en lensmand, hvis en bro ikke var i god stand. Således dømtes ridefogeden i Nyborg Len i 1661 for manglende vedligehold af en bro. Han måtte betale for en hest, omkommet ved et styrt fra Herredsvad Bro.

#### Egnens sogne delte ansvaret

Træbroer lider under den stadige fugtighed og mørnes hurtigt. Det var også



Tegningen viser et uidentificeret tingsted, som antagelig lignede Åsum Herreds ting, efter det flyttede indendørs i eget tinghus. Opførelsen af tinghuset skete måske kort før herredets våben tegnedes i 1584, så det er bygningen på seglet, s. 93. Foto: Korff 1997.

tilfældet med Åsum Bro. Vedligehold ordnedes de første år med salomonisk retfærdighed. Broen opdeltes i sektioner, og de fleste sogne på Østfyn havde hver sin part. Herved kendte hvert sogn sit ansvar, og det kunne kontrolleres.

Konstruktionen med at inddrage sogne fra et så stort område er interessant. Jyske Lov fra 1241 omtaler ansvaret for veje og broer. Om en offentlig hovedvej hedder det, at hvis den "er meget ufarbar, enten på grund af mose eller store æer, da skal hele kirkesognet være behjælpelig med at bygge bro, hvis det er nødvendigt. Men er det hele herredets vej, da skal hele herredet hjælpe med til at bygge bro og senere med at holde den." Loven gjaldt også Fyn, og broen over Åsum fandt man altså så vigtig, at man ikke kun inddrog et enkelt herred, men hele tre. Broen havde ikke kun betydning for Åsum herreds sogne vest for Odense, men også for bønderne fra den nordlige del af Bjerge herred inklusiv Hindsholm. Købstaden Kerteminde lå ellers meget tæt

*Konstruktionen fulgte antagelig kong Christian III's retningslinjer fra 1558. Hans fogeder skulle "være pligtig at lade færdiggøre alle de broer, som ligger udi deres len med gode, stærke stolper og bulfjælde vel tilslagne og tilnaglet og med gode, stærke og færdige rækker på begge sider. Findes der om vinteren så meget vand ved enderne af broen, at man ikke vel kan komme over uden fare, da skulle de lade forlænge bulbroen så meget eller også opfylde med sten og grus ved både enderne, at man kan vel der over komme uden skade". Christian III Recess, Koldinghus 1558, trykt 1590. Foto: Det Kongelige Bibliotek.*

på disse sogne, men bønderne handlede i stor stil i Odense. Det var ikke et under, at Kerteminde i 1588 kun havde fire købmænd, men hele 40 skibe og skuder – hvoraf mange antagelig sejlede for købmændene i Odense.

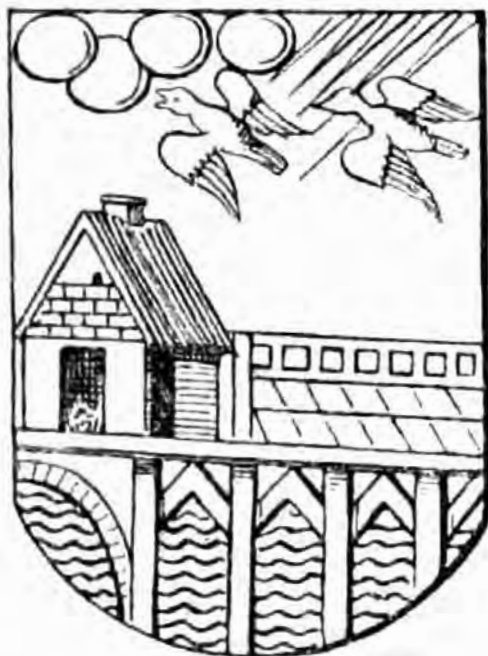
Mange bønder i ydersognene har sikkert alligevel følt det træls at skulle køre flere timer frem og lige så mange timer tilbage for at reparere en bro, de sjældent benyttede. Fra Martofte på Hindsholm var afstanden længere end 25 km, hvilket med hestevogn næsten var en dagsrejse hver vej. Lokaladministration kunne af praktiske grunde ikke bygge på millimeterretfærdighed.

### Den stadige kamp om vedligehold

Ordnningen var imidlertid langt fra perfekt, for ikke alle sogne gjorde deres pligt.







Det eneste billede af den ældre Åsum Bro er gengivet på Åsum Herreds segl fra 1648, hvor egnens stolthed naturligvis var afbilledet. En række pæle i vandet bærer broens dæk, og et gitterværk mellem pælene støttede dækket yderligere. Tegningen er set i perspektiv med kørebanen opdelt i felter og med et rækværk.

Huset til venstre er antagelig herredets anden stolthed, tinghuset. Seglet viser en bue fra en bro, men det er fra en anden bro. Foto: Thiset, s. 81.

I 1641 var broen blevet så affældig, at lensmanden rejste sagen på tingets møde en torsdag i maj. Det var starten på en længere proces. Herredsfoged Mads Andersen i Højby styrede mødet, og takket være skriver Severin Lund Rasmussen kender vi i dag sagens forløb, for tingbogen er en af landets få bevarede og udskrevne. Efter en længere snak frem og tilbage i en konflikt om en hest, om opkrævning af en større gæld, og om en konflikt om tiende havre, bad Jørgen Clemmidsen i Agedrup på lensmandens vegne Hans Lauridsen, Jørgen Hansen, Lars Andersen og Anders Pedersen fra Åsum om at se nærmere på Åsum Bro. Han gav samtidig de fire gårdmænd en meget kort frist, da han ville have dem til - i bogstavelig forstand - at mødes på "åstedet", således at de ved tingets næste møde den efterfølgende torsdag kunne orientere om prisen for reparation af broen.

Synsmændene kunne kun bekræfte lensmandens mistanke; broen var ikke

sund, og en lang proces startede. Første led i kæden var at fortælle bønderne i de forskellige sogne, at arbejdet skulle sættes i gang. En torsdag i juli sværgede to bønder "ed med oprakte fingre", at de med 14 dages varsel havde sammenkaldt en repræsentant fra sognene Hindsholm, Mesinge, Viby, Dalby og Stubberup til at møde op på broen den førstkommende tirsdag. Endnu et udvalg nedsattes til at syne broen, og den efterfølgende torsdag aflagde de endnu en nedslående beretning om broens tilstand. De første seks, vestlige sektioner af broen havde sognene i Bjerger Herred ansvaret for, og de var så brøstfældige, at de skulle opbygges fra ny. Af de øvrige 13 sektioner var de syv ved magt, fem var brøstfældige, mens fire var delvist brøstfældige. Hertil var stenbroen på både den østlige og vestlige side brøstfældige.

Flere sogne undlod fortsat at vedligeholde deres del af broen. På tingets torsdagsmøde en måned senere blev tre oldermænd derfor bedt om at få deres bymænd til at møde på Åsum Bro med heste og vogn om lørdagen for at gøre deres sektion af broen i orden. Beskeden med tre dages varsel må ikke have været populær at bringe videre.

Udførtes arbejdet nu også godt nok? Det kom nye synsmænd til for at vurdere. Den efterfølgende torsdag udnævntes de, og igen skete det med kort varsel, idet

broen skulle synes den følgende mandag. Nu de var i gang, fik de besked på samtidigt at syne de øvrige broer i Åsum Herred.

Det viste sig, at ikke alt gik godt. Igen havde mange ikke udført deres pålagte arbejde, og senere på året måtte herredsfogeden anklage en lang række mænd for disse forsømmelser.

Trods lensmandens mange initiativer udførtes arbejdet på broen fortsat ikke i tilstrækkeligt omfang. I januar 1642 startede samme proces igen. Bønderne i en række sogne fik besked på, at de skulle møde ved broen – og igen med få dages varsel. Også denne gang nedsattes et udvalg til at kontrollere arbejdet.

Synsmændene vendte tilbage til tinget fjorten dage senere, og deres rapport var ikke opmuntrende. Den gamle bro var så affældig, at den ikke kunne repareres; der måtte bygges en helt ny. Synsmændene foreslog en ca. 7½ m lang bro bygget ca. 7½ meter fra den nuværende broes vestre ende. Hele arbejdet kostede mindst 100 daler for materialer. Hertil kom en ca. 19 m lang stenbro på begge sider, hvor alene stenene kostede 20 daler, og dertil kom arbejdsløn til lægningen. En bjælke i Ulslev sogns del af broen skulle udskiftes, og stenkisten i Revninge sogns del var i stykker; det samme var tilfældet med Birkenende og Kølstrup sognes dele.

### **Forslag om ny bro**

Der var imidlertid ikke stemning for at bygge nyt. Man valgte at reparere, så godt det nu kunne lade sig gøre. Det viste sig ikke at være den bedste løsning, for det følgende år var broen igen aldeles brøstfældig. Som sidst skulle alle ansvarlige sogne bidrage. Igen udpegedes synsmænd, og de gentog vurderingen fra den forrige rapport. Kun en ny bro kunne løse problemet. De foreslog, at broen skulle forlænges ved den vestre

ende med et nyt brostykke, så vandet kunne løbe forbi ved vandflod. Dæmningerne ved siden skulle beklædes med ris og forstærkes med pæle, så rejsende kunne komme over selv ved isskruninger og vandflod.

Denne gang blev forslaget taget højtideligt. Tinget besluttede, at den gamle bro skulle opbygges med både længere bro og brokar. Hele herligheden ville koste 900 rd., hvilket omtrent svarede til prisen for tre gode bøndergårde. Lensmanden sørgede for, at planen blev sat i værk.

Der gik imidlertid ikke mange år, før folk igen klagede. Allerede i 1646 vidnede folk på tinget om broens dårlige tilstand. Dommeren måtte indskærpe, at parthaverne skulle holde deres dele ved magt, "så den vejfarende mand uden skade kan over komme". Flere formaninger fulgte, men uden resultat. Herefter skruede lensmanden bissen på og gav bøder til de forsømmelige. Aunslev sogn idømtes en bøde på 11 mark, Rynkeby 10 mark, Rønninge 11 mark og Agedrup 3 mark.

Heller ikke bøderne hjalp på det dårlige vedligehold, for igen i 1647 klagede folk over broen. Dommeren formanede, at hvis en rejsende kom ud for en skade, skulle de ansvarlige stilles til regnskab, men heller ikke denne trussel hjalp. Det blev et stort problem, da kongen skulle rejse igennem landet. Især Stubberup og Drigstrups del af broen var i slem stand. Ridefoged Hans Christensen købte derfor 1 tylt tømmer, så kongen kunne komme helskinnet over broen. Det viste sig, at de fjernt beliggende sogne ikke uden videre betalte, så ridefogeden måtte sagsøge bønderne ved en retssag på Odense Slot i 1649.

Antagelig havde ikke kun de nævnte sogne undladt deres vedligehold. Kort

tid efter bedømtes broen til igen at være aldeles brøstfældig, så den endnu engang skulle istandsættes for mindst 900 rd.

### **Tavshed i kilderne**

Her stopper tingbogen og dermed også vores viden om det videre forløb gennem mere end hundrede år.

Det er svært i dag at bedømme broers stand tilbage i tid. De historiske kilder indeholder som her klager over dårligdomme og bøndernes efterfølgende forsøg på at smyge sig uden om deres sure pligt med vedligehold. Det forstår man i krigstider med ekstra skatter eller ved misvækst. Derimod er det sjældent, at folk roste velfungerende broer, og billedet af broer bliver derfor énsidigt negativt. "Landevejsbroer lignede fælder, udstillede for at dræbe mennesker og dyr, og det må indrømmes, at til den brug var de upåklagelige," lød en vurdering.<sup>3</sup>

Ovenstående viden om Åsum Bro skyldes, at tingbøgerne for Åsum Herred hører til de få bevarede. Den ene historiker bag tingbøgernes afskrift, Aksel E. Christensen, har gjort opmærksom på, at de traditionelle kilder til Danmarkshistorien er korrespondance til og fra statens centrale administration. Heri får vi meget at vide om de store landeveje. De mindre alfarveje omtales fortrinsvis i breve om særforhold og undtagelser, og generelt nåede kun få forhold til centraladministrationen i København.

Christensen henviser i tilfældet Åsum Bro til, at tavsheden i kilderne kunne skyldes, at herredsmænd og lensmænd i almindelighed var flinke til at sørge for tålelig trafik. Hele det komplicerede vedligehold af en bro klarede i samarbejde mellem lensmand, herredsting og synsnævn af sogne- og herredsbønder uden, at kancelliet blev indblandet.

### **Broen ødelagt i krig**

Få år senere spillede broen igen en rolle. Denne gang skyldtes det ikke manglende vedligehold. Det skete under Svenskekrigene, hvor den svenske hær i januar 1658 satte over isen og indtog det mest af Fyn.

I 1659 blev Fyn igen krigsskueplads, da danske tropper landsattes dels ved Middelfart og dels ved Kerteminde. De danske tropper nærmede sig Odense d. 9. november, men da man nåede til Åsum, var der ingen bro. Svenskerne havde afbrudt den. De danske tropper rev et par nærliggende huse nede og brugte tømmeret til en midlertidig bro, så fodfolket kom tørskoet over. Da de danske tropper nåede Odense, satte generalmajoren en forpost med en løjtnant og 20 ryttere ved broen.

Broen genopbyggedes efter krigen mod svenskerne, så den centrale vej over Fyn genoprettedes. Hvordan det skete, eller hvordan broen konstrueredes, har man hidtil ikke fundet kilder til. Vi ved heller ikke, om broen fortsat betaltes af sognene øst for Odense.

### **Skrøner og historier om broen**

Der var meget liv omkring en vigtig bro, og herom opstår let mere eller mindre sandfærdige historier. En af historierne om Åsum Bro handler om krigskarlen Hans Stangenette, herremand på Hindemae, som en dag i 1598 med følge red til Odense gennem Åsum. Ved broen red han en bonde ned, som ikke var hurtig nok til at komme væk. Bønderne i Åsum udførte hoveriarbejde på Hindemae, og de havde ikke det bedste forhold til herremanden. Episoden med den nedkørte bonde var dråben, som fik bægeret til at løbe over, og 16 gårdmænd i Åsum aftalte, at de ville slå ham ihjel. Da herremanden kom tilbage fra Odense, passede de ham op på Åsum Bro og slog ham ihjel



*Den nye meget lige hovedlandevej, planlagt i slutningen af 1700-årene, blev hovedforbindelsen over Fyn og mindskede Åsum Bros betydning. Den solide bro af tilhuggede kampesten over Lindved Å krævede et minimum af vedligehold. Stadig 200 år senere bærer den nu fredede bro en tung trafik. Foto: Fund og Fortidsminder.*

med deres leer. Alle 16 huggede i ham, så de var lige gode om det.

Han blev så forhugget, at bygvællingen rendte ham ud af maven, så frisk som han havde fået den i Odense. Det kom de Åsum bønder dyrt at stå, for alle 16 blev halshugget på Kokkebanken på den anden side af den store å i 1598 i den største massehenrettelse i Danmark i fredstid.<sup>4</sup>

Andre kilder fortæller ikke helt samme historie. En historie går på, at Hans Stangenette vandt over sine bønder på tinge, men på vejen hjem blev han slået ihjel. Det angives, at stedet ikke

var Åsum Bro, men et sted i nærheden af Palleshøj. At 16 bønder henrettedes skulle være korrekt.<sup>5</sup>

En anden historie er en ren røverhistorie: "Engang natten efter Knudsdagsmarked var det blevet et forfærdeligt vejr med regn, lyn og torden. En holstensk kræmmer, der havde været på handelen i Odense, havde søgt ly med sit køretøj under Åsum Bro. Her blev han overfaldet af røvere, der slog hans kusk ihjel. Selv undrendte han over i Slåen, engdraget mellem Åsum og Ejby; men her blev han indhentet, dræbt og plyndret. Om morgenen fandt malkepi-

gerne ham liggende over en stente med en kniv i ryggen. Hvem der forøvede overfaldet, og hvad det indbragte, har sagnet også haft travlt med. Bosiddende folk i byen blev sat i forbindelse med det, og holstens-kræmmerens pengeføring blev ansat til en fabelagtig sum – sagn er jo sagn og skelner ikke skarpt mellem, hvad der vides, og hvad der formodes.”

### **Den daglige trafik**

Vi får et lille indblik i stemningen omkring broen via gårdejer Svend Frederiksen, når han i 1934 huskede tilbage på Åsum i sin barndom. I hans erindringsbillede var lyden væsentlig: ”Tidligt om morgenen trak fiskerkonerne fra Munkebo og Dræby ad Odense til med trækvogn og hund for at sælge fisk. Det hørtes som en knævren, et enkelt hundebjæf og som undertone vognens rummel. De gik i flok, fire frem sammen for selskabs og snakkens skyld; måske også for at den ene hund kunne ægge den anden til at hænge i. Og det gjorde de bravt. De formelig hang i selen med tungen ud af halsen af anstrengelse: det var næsten som om de trak madammerne med.”

Stor trafik var der ved særlige begivenheder som torve- og markedsdage i Odense, eller når der blev kørt til gilde, bryllup eller begravelse. Frederiksen huskede også skumringen på sommeraftener med ”de gamle bønder kørende om kap efter svireturen i Odense: skjortearmer, barhovedet, harreuldshatten dansende bag i vognen og hele køretøjet sat på spil i væddekørselen.”

### **Tiggede H.C. Andersens mor ved broen?**

Åsum bro er – måske – indirekte med til at skabe en af dansk litteraturs mest kendte fortællinger. Det er H.C. Andersens ”Den lille pige med svovlstikkerne”,

hvor en lille pige er sendt ud for at tigge. Historien antages at være baseret på en virkelig begivenhed. Digterens mor har fortalt, at hun som barn sendtes ud for at tigge ved en bro over Odense Å. ”Jeg har aldrig kunnet bede nogen om noget. Da jeg sad der under broen, var jeg så sulten, jeg dyppede da min finger i vandet og tog nogle dråber på tungen, fordi jeg troede det skulle hjælpe. Endelig faldt jeg i søvn og sov til om aftenen. Så gik jeg hjem, og da min moder hørte, jeg ingenting bragte med, skændte hun på mig og sagde, jeg var en doven tøs.” Litteraturforskeren Hans Brix formoder, at det er Åsum Bro.

I hvert fald fortæller historien, at broer er samlingspunkter. Tiggere kan her møde velstående rejsende på vej ind i Odense. Åsum Bro har samtidig ligget så tæt på Odense, at det var nærliggende, at handlende tog et hvil på vejen mod byens marked. Det fortælles, at der ved broen lå en smugkro med navnet ”Bommen”, hvilket passer pænt med, at det senere omtalte bomhus ved broen blev et samlingssted. En nat i efteråret

1826 havde syv-otte karle siddet og drukket i smugkroen. De kom i slagsmål, og en af dem blev ilde medtaget med tre dybe sår, hvor det ene blottede milten. Mærkeligt nok blev ingen dømt for knivstikkeriet.

### **Broen truet efter ny hovedlandevejs anlæg**

Historien om Åsum Bros dårlige stand sluttede aldrig. Omkring 1820 blev broen igen så brøstfældig, at en renovation var nødvendig. Denne gang stod man i en ny situation, for der var ved at blive bygget en stor hovedlandevej syd for Åsum med en stor, flot bro over Odense Å. Herved mistede Åsum Bro sin betydning, og det offentlige nedprioriterede broen.

Derfor måtte arbejdet udføres takket være frivillige bidrag fra gårde og sogne. I april 1823 var broen færdig, hvorefter sognefogederne skulle indkassere det lovede beløb. Endnu havde mange ikke tilsluttet sig, og man truede derfor med at sætte en bom op, så snart broen var færdig, og hvor alle uvedkommende skulle betale bropenge.

Sådan blev det. I 1822 tog man initiativ til denne løsning, hvilket kongen gav tilladelse til. Den elegerede borger Breineberg i Odense (antagelig skomagermester Povel Petersen Breineberg, boende uden for St. Jørgens Port tæt på broen)<sup>6</sup> og møller Langkilde i Ejby Mølle fik lov til at sætte broen i stand og efterfølgende kræve bropenge af de rejsende fra et hus på Odense-siden af broen. Kongen betingede sig, at alle rejsende i kongens ærinde fritoges for at betale. Samtidig skulle de lokale bønder med jord på begge sider af åen fritages.

Broen skulle fortsat være under det offentlige tilsyn, så det havde hånd i hanke med dens tilstand. Det offentlige kunne reparere på konsortiets bekostning. Hvis konsortiet ikke rettede sig efter det offentlige påbud, ville det kunne gøre udlæg i bropengene eller ganske enkelt fratage dem rettighederne. Kongens betingelser slutter med yderligere en betingelse: hvis man måtte tage koncessionen fra konsortiet, skulle tilbuddet gives til andre. Hvis ingen meldte sig, måtte politiet sørge for, at broen blev spærret og afbrudt. Det sidste viser, at myndighederne ikke mere prioriterede broen særlig højt, når man tillod, at den blev nedlagt.

### **Politisk kamp om vejføring**

Igen i 1845 opstod der problemer. Den nye statslige landevej Nyborg-Odense syd for Åsum havde længe været den of-

ficielle adgangsvej til Odense, så amtsrådet mente ikke, at det var nødvendigt at beholde den gamle trafikforbindelse.

Beboere i den nordvestlige del af Fyn var imidlertid ikke tilfredse med at skulle køre en omvej. En stor del af beboerne i Seden, Agedrup og Åsum, samt en del af beboerne i Marslev sendte en erklæring til Rentekammeret om, at vejen var særdeles vigtig for dem, og at de endda var "redebonne" til at forrette arbejde til vejens istandsættelse. En senere henvendelse fra beboere i Åsum tilbød endda et kontant pengebidrag. Rentekammeret tog positivt imod disse henvendelser og bad derfor amtsrådet om at genoverveje sagen. Amtsrådet havde ellers allerede i 1826 besluttet, at vejen fra Hindsholm ikke skulle gå over Åsum Bro men føres til den nye landevej.

Aktivisternes græsrodsarbejde gav resultat. Med Rentekammerets pres ovenfra og interessen hos en del af amtets sogne ændrede amtet sin holdning. Nu ville det støtte vedligehold af vejen i Frue Sogns Landdistrikt (som lå i Odense på den anden side af Åsum Bro), og man bad statsråd og herredsfoged Knudsen om at udarbejde et forslag til en hensigtsmæssig istandsættelse af vejen med et budget over udgifterne, så der kunne forhandles med de tilgrænsende sogne. Amtsrådet ville endda til sin tid yde et bidrag til reparation af broen, såfremt vejen blev sat tilbørligt i stand.<sup>7</sup>

Odense kommune prioriterede imidlertid ikke opgaven særlig højt, og først sent det følgende år blev der på amtsrådets opfordring nedsat et udvalg for at undersøge sagen. Udvalget bestod af et medlem fra magistraten og to repræsentanter fra omegnens sogne, og de skulle forhandle med en repræsentant fra amtsrådet. Arbejdet slæbte sig langsomt frem, men stoppede, da krigs-



På kortet kan man se trafikforbindelserne i 1885, hvor landevejen med broen over Lindved Å var den vigtigste forbindelse mellem Odense og Nyborg. Det var dog lykkedes at beholde Åsum Bro, så forbindelsen til Kerteminde stadig gik over Åsum. Kort: Højkantkort 1840-1899, Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering.

handlingerne i Treårskrigen startede i marts 1848. "Fædrelandet behøvede alle kræfter og ofre til selvforsvar", lød Odense byråds undskyldning for ikke at gøre noget.

### **Trafikkaos ved Frederiksbroen reddede Åsum Bro**

Imidlertid ser det ud til, at amtsrådet mistede tålmodigheden med kommunen. Det ændrede igen mening og besluttede at bygge vejen gennem Åsum og til den nye hovedvej. Det ønskede Odense bestemt ikke. Det ville have "en skadelig indvirkning på Odense kommunes velvære", for man ønskede ikke, at forbindelsen gik til hovedvejen og dermed forøgede trafikken på Frederiksbroen.

Vejen omkring denne bro var trafikalt et meget farligt sted. En ikke ubetydelig strækning gennem forstaden og ned ad bakken til broen var kun lidt over 4 m bred, og fortovene lidt over 1 m brede. Det ville være uheldigt at forøge vejens trafik, og der skete allerede mange uheld, efter at hovedvejen var forlagt hertil. I borgerrepræsentationens forhandling blev det fortalt, at en mand havde mistet en hest på stedet. Der var også sket en ulykke med en væltet gødningsvogn, hvorved to børn på fortovet begravdes i gødning. De reddede dog livet, da den bløde masse afparerede lemlæstelse, og en hastig udgravning af møget forebyggede kvælning. Diligencen ramte flere gange andre vogne, hvorved hestene for begge køretøjer løb løbsk og styrtede



*Den fredede Smedebro, bygget af store kløvede kampesten, fører over Bybækken i Åsum. Broens navn stammer fra den nærliggende nu restaurerede smedje. Foto: Fund og Fortidsminder.*

ind i konsumptionsportens sidestakit. Historierne fortsatte med, hvordan kørende, ridende og gående evindeligt kom i forlegenhed og fare på grund af den for smalle vej.

Kongen havde ganske vist skrevet under på planen om tilslutningen til hovedlandevejen, men borgerrepræsentationen gjorde opmærksom på, at ”det hører til en god statsbestyrelse, at love og anordninger, der ikke længere kan fyldestgøre folkets tarv, forandres og hvorfra en ved mindre heldige forestillinger fremkaldt kongelig resolution ikke bør være undtaget, især når der som in casu er givet, at dens udførelse vil forvolde uorden og skade, og at dens ophævelse fremgår af ethvert fornuftigt synspunkt, hvorfra sagen kan betragtes. At det kongelige Rentekammer ikke har villet fremsende kommunens ansøgning, vil endmindre kunne betage

Kongen lejlighed til sagens ændring, idet repræsentationen i fornødent fald vil vide ved andre midler og veje at befordre dens anliggender til sin adresse”. Man fornemmer 1848-årets oprørsånd mod autoriteter. Herefter gik borgerrepræsentationen over til at diskutere brøddpriser med håbet om, at vej- og brosagen kunne forliges.

#### **Mere trafik krævede ny bro**

Enden på sagen blev, at vejen fra Hindsholm til Odense fortsat gik over Åsum Bro. Broen skulle derfor ombygges til tidens stigende trafik, og i 1852 satte amtsrådet broen i licitation. Der var flere gode bud, set fra amtets side, for buddene var mindre end overslagssummen.

Det var en stor sejr for aktivisterne fra Åsum. En kreds af en ny stand af selvejerbønder allierede sig med kammerråd



Mortensen på Gl. Møllegård og sagfører Hans Kristian Hansen i Odense. Broens indvielse fejredes med et mægtigt brogilde for alle medvirkende kræfter. Det skal efter sigende have gået både djærvt og muntert til. Ved bordet blev sunget en af datidens elskede melodier med postillons toner, hvortil der var forfattet en brovise.

Vejen fra Åsum Bro til St. Jørgens Port blev endda belagt med sten, men rigtige brosten fik de to km vej dog først i 1928.

### Udretning af Odense Å

Som de tidligere broer blev også denne bro slidt. Således måtte amtsvejnspektøren ti år efter ombygningen bede om at få sliddækket repareret for anslået 90 rd. Amtsrådet stolede ikke helt på inspektørens overslag. Han havde måske tidligere foreslået for dyre projekter, men en kon-

trollant godkendte dog beløbet. Amtsrådet var heller ikke helt tryk ved inspektørens evner til at reparere broer, for den bad ham involvere amtsrådsmedlem, gårdejer Hansen i Åsum. Antagelig var der ikke kun problemer med brodækket, men også med at vandet eroderede brofæstet. I de foregående årtier var bække og æer rettet ud, samtidig med at vækster i vandløb, den såkaldte grøde, systematisk fjernedes, og sammen med en effektiv dræning af markerne, fik Odense Å til tider et kraftigere løb.

Derfor afgravedes en jordstrimmel i 1863, så åen fik et mere lige forløb. Gravearbejdet udførtes på akkord for 85 rd., mens gårdejer Chr. Hansen fik 45 rd. i godtgørelse for at afgive jord.

Åen fortsatte dog med at underminere brohovederne, og i 1871 var det vestre brohoved i fare for at styrte sam-



Trafikken var ringe, da Åsum Bro fotograferedes en dag omkring 1910. Foto: Åsum Sogns Lokalhistoriske Arkiv.



*Den første bro af beton kender vi fra et billede fra 1953, hvor et kompagni hjemmевærnssoldater øver sig i at sprænge broen i stykker. Alle betydningsfulde broer i landet var planlagt at blive sprængt, hvis en fjendes fremrykning skulle sinkes. Foto: Fyens Stiftstidende/Odense Stadsarkiv.*

men. Konstruktionen havde været så mangelfuld, at brohovedet skulle ombygges samtidig med, at plankedæk og sliddæk skulle skiftes. Udgiften på 800 rd bevilgedes uden de store protester, for amtets kasse havde fået rigeligt med midler. Arbejdet afsluttedes i sommermånederne, men broen var så vigtig, at folk fik lov til at køre over, selvom de sidste dele af byggeriet manglede. Folk blev dog rådet til at køre forsigtigt på de midlertidige lægter ligesom gående skulle passe på, da rækværket endnu manglede. I slutningen af juli var man så færdig med byggeriet, at man kunne bortauktionere kassabelt bromateriel. De forventede 800 rd. holdt langt fra, og amtsrådet måtte bevilge næsten det dobbelte, 1.530 rd., og det skete uden de store bemærkninger.

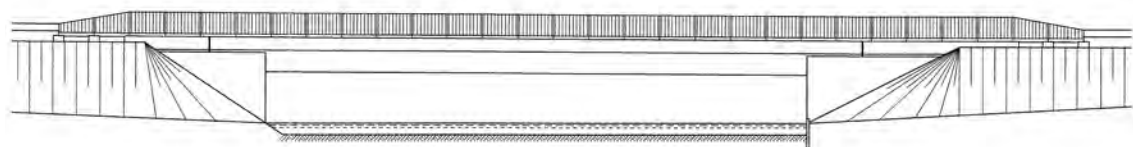
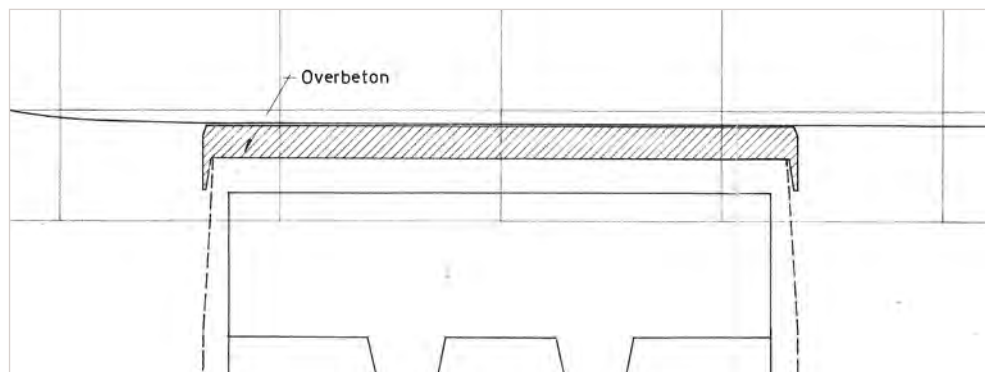
Endnu engang var en ombygning ikke perfekt, idet åen fortsatte med at underminere brohovedet. Åløbet måtte igen

rettes ud ved en afgravning mod en erstatning til ejeren for 4 sk. pr. kvadratalen. Isen i kraftige isvintre ødelagde broens pæle, og derfor opsattes i 1879 fire isbrydere. Det var ikke billigt, idet amtet måtte betale 600 rd.

### **Ny bro trods konkurrerende jernbanebro**

I 1897 kom et nyt aspekt ind i historien om Åsum Bro. Det nye jernbaneselskab, Odense-Kertemindebanen, skulle bygge bro over Odense Å, og selskabet foreslog, at broen samtidig også fik en vejbane. Amtsrådet anbefalede den kombinerede vej- og jernbanebro, men overlod tanken til det udvalg, amtet i forvejen havde nedsat om Åsum Bro.

Den kombinerede bro realiseredes ikke. Amtsrådet foranstaltede i 1898 i stedet en større ombygning - eller måske nærmere en nybygning - af broen. Den gamle bro fra 1852 så egentlig ud



Betonbroen fra 1976 havde som de tidligere broer to støttepiller, som det ses på oversigtstegningen af længdeprofilen. Axel Nielsen A/S, Danbro).

til at være i orden, men eksperter mente det modsatte. Da den var brudt ned, kunne man også se, at de havde ret. Træværket var i høj grad tæret af 46 års skiftende vejrlig. Adskillige svære egepæle var så rådne indvendig, at vandet kunne løbe ned igennem dem. Kun en tynd udvendig skal havde endnu nogen styrke.

Tømremester S. Nielsen, Odense, fik broen i entrepris for 7.500 kr. Byggeriet forsinkedes efter stærk højvande på grund af sommerens kraftige regn, men entreprenøren nåede alligevel at færdiggøre broen til den planmæssige tid. Bro-lægningsarbejdet udførtes af bro-lægger J. Larsen, murerarbejdet af murermester Storm, mens jerndelene samledes af smedemester Grill.

Broen var nu en jernbro, som hvilede på to solide piller af tilhugne kampesten. Længden på 22 m var faktisk

7½ m kortere end den foregående bro, men den lå alligevel ca. 30 cm højere over vandstanden. Over hvert af broens løb lå syv svære jernbjælker dækket af egeplanker belagt med fyrreplanker. En avisartikel kritiserede, at rækværket var fastgjort yderst på plankerne, men kritikeren mente, at det måske var gjort for, at en udvendig plankebredde ville "skabe en lejlighed til ligevægtsøvelser for ungdommen."

Amtsrådet finansierede broen ved at udstede en obligation på 10.000 kr. Under ombygningen var færdslen indstillet. I 61 dage skulle vogne og ridende i stedet ad Odense-Nyborg landevejen via Åsum Gyden. Gående og trækvogne kunne dog komme over åen på en gangbro. Ved indvielsen afholdtes en lille festlighed i Åsum bys anlæg. Det skete dog ikke med samme engagement som ved den forrige broindvielse. Der havde ikke været sam-



*Takket været en kraftig armering kan den aktuelle Åsum Bro have et frit spænd over hele åløbet. Carl Bro, Danbro. Hjalmar Reitz. Foto: Åsum Sogn Lokalhistoriske Arkiv, .*

me politiske kamp om broen, idet beslutningen ikke havde krævet "ofre" og givet "sejre", som det havde stået i sangen om den forrige bro.

### **De nyeste broer**

Åsum Bro havde fortsat trafikal betydning, men vigtigheden reduceredes drastisk, da en ny bro i midten af 1950'erne opførtes ved Seden. Det store engområde havde længe været et nærmest umuligt sted at bygge bro, men nye, billige teknikker muliggjorde tanken om en ny bro fra Kochsgades forlængelse. Udgifterne fordeltes mellem Odense Kommune og amtet. Kommunen anlagde vejen til Odense Å og byggede broen til at føre den 24 m brede landevej over, mens

amtet betalte den øvrige vejføring. Ved disse veje byggedes desuden nogle nye, mindre broer over Vejrup Å, Pilebækken og Geels Å.

Den gamle bro ved Åsum klarede fortsat den lokale trafik. Den blev dog for smal til at kunne klare den stigende automobiltrafik. Det fik man bevis for en efterårsdag i 1951, hvor politibetjent Melby Schultz og en passager kørte en hestevogn på vej til byen med et læs kartofler. Da et par biler overhalede, skræmtes hesten og satte i galop. Vognen tørnede mod vejspærringen i den ene side og væltede. Begge personer blev liggende halvt bevidstløse. Kusken var værst medtaget, efter hesten havde sparket ham både i hovedet og på kroppen.

I løbet af 1970'erne ombyggedes broen ved en større renovering. Bygherren var Fyns Amt efter plan fra ingeniørfirmaet Axel Nielsen, og firmaet Arthur & Bjarne Jensen, Odense udførte entreprisen. Vejbanen på broen var 6½ m, og hertil kom fortove i begge sider. Broen byggedes af en ribbeplade i armeret beton og havde en total længde på 24,7 m og med en fri bredde på 9,7 m.<sup>8</sup> Udvidelsen betød ekspropriering af en del ejendomme.

Heller ikke denne bro holdt særlig længe. I 1994 byggedes den nuværende bro. Det blev igen en betonbro med firmaet Carl Bro som rådgivende ingeniør for bygherren Odense Kommune. Den byggedes i ét stykke og understøttedes derfor ikke af bropiller.

## Litteratur

- Bang, Viggo: "Tidlige vejforbindelser på Østfyn", *Fynske årbøger* 1985, s. 51–58.
- Blomberg, Aage Fasmer: *Fyns vilkår under sven- skerkrigen 1657-1660*, Odense, 1973.
- Brix, Hans: *H.C. Andersen og hans eventyr*, København, 1907.
- Christensen, Aksel E.: "Alex Wittendorff: Alvej og kongevej" (anmeldelse). *Historisk Tidsskrift*, (13), 1978, s. 272–280.
- Christensen, Aksel E., Troels Dahlerup og Ole Fenger: *Aasum herreds tingbog. 1640-1643*, København, 1956.
- Christensen, Aksel E., Troels Dahlerup og Ole Fenger: *Aasum herreds tingbog. 1643-1645*, København, 1957.
- Elkjær, Sigurd: "Christoffer Pachs og Hilleborg Bille", *Historie*, 5, 1939, s. 112–120.
- Engelstoft, C. T.: *Odense Byes Historie*, 2. udg., Odense, 1880.
- Frederiksen, Svend: "Fra det gamle Aasum. I", *Fynsk Hjemstavn*, 1 (10), 1928, s. 145–151.
- Frederiksen, Svend: "Fra det gamle Aasum. II", *Fynsk Hjemstavn*, 1 (11), 1928, s. 161–168.
- Frederiksen, Svend: "Sagn fra Aasum og Seden", *Fynsk Hjemstavn*, 7 (5), 1934, s. 76–79.
- Frederiksen, Svend: "Ved Odenseaaens udløb", *Fynsk Hjemstavn*, 7 (1), 1934, s. 2–9.
- Grandjean, Poul Bredo: *Danske Herreders Segl*

*indtil 1660*, København, 1946.

- Korff, Knud E.: *Ret og pligt i det 17. århundrede. Retspraksis, samt økonomiske, sociale og kriminelle forhold, Åsum herred 1640-48*, Odense, 1997.
- Korff, Knud E.: "Herredstinget og livet i landsbyerne i 1900-tallet", *Fynske årbøger*, 1997a, s. 5–16.
- Nyberg, Tore: "Skibsdraget og Mikaelkirken", i Henrik Thrane (red.): *Odense bys historie. Fra boplads til bispeby*, Odense, 1982, s. 119–134.
- Nyberg, Tore: "Valdemarstidens Odense", i Henrik Thrane (red.): *Odense bys historie. Fra boplads til bispeby*, Odense, 1982, s. 206–220.
- Rasmussen, Jørgen Lohmann: *Åsum bro. Åsum*. <http://aasumby.dk/lokalhistoriskarkiv/index.php/aasum-bro>. Tilgået 14/2 2021.
- Thiset, A.: "Om danske By- og Herredsvaaben", *Tidsskrift for Kunstindustri*, 1894, s. 71–83.
- Topsøe-Jensen, T.: "Træk af vejlovgivningens historie i Danmark i tiden før vejforordningen af 1793", *Dansk Vejtidskrift*, 1943, s. 230–240.
- Wittendorff, Alex: *Alvej og kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede*, København, 1973.

## Aviser

- Fyens Socialdemokrat  
 Fyens Stifts Tidende  
 Fyens Stifts Kongelig  
 Fyens Venstreblad

## Noter

- 1 Oplysning af Jørgen Lohmann Rasmussen.
- 2 Målt på kort på AllTrails efter veje på Viden- skabernes Selskabs kort.
- 3 Fyens Stiftstidende 8/9 1888, s. 1. Omtale E. Jørgensen: Herremænd og bønder gennem 300 år.
- 4 [www.hindemae.dk](http://www.hindemae.dk) tilgået 15/2 2021, Frede- riksen 1928 (2), s. 166-167 og Elkjær 1939, s. 117.
- 5 Notater af pastor A. Crone. Fynhistorie.dis- danmark.dk tilgået 15/2 2021 og "Vrede bønder og kloge krager" [www.odense.dk](http://www.odense.dk) tilgået 15/2 2021.
- 6 Opslag i Dansk Demografisk Database.
- 7 Fyens Stifts Kongelig. Ifølge Mediestream er avisen dateret 1/1 1846, men følgebladet med forhandlingerne af Svendborg Amtsråd er dateret maj 1846, s. 11.
- 8 Vejdirektoratet, broarkivet; ITO Brokort.