



Sagens forhistorie

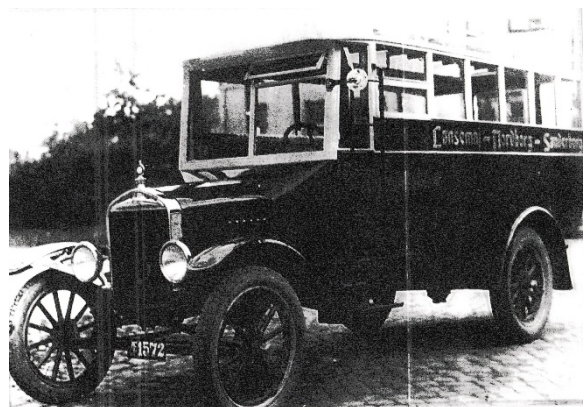
Igennem mange år har Holm og især Holmskovs beboer gået og set på, hvorledes sunddamperen sejlede så at sige lige forbi deres dør, uden at de havde stor nytte af den. Skulde beboerne til Sundved eller Åbenrå, måtte de tage den 14-16 km. Lange vej til Hardeshøj, og to timer efter deres afrejse fra hjemmet sejlede de så lige forbi deres ejendom. En tid lykkedes det at få damperen til at gå ind til Dyvig, men det var dog for stor en afstikker, og ønsket om at få en anløbsbro helt ud på spidsen i nærheden af Lønsømai blev større og større. I årene lige før 1914 var planerne stærkt fremme, men

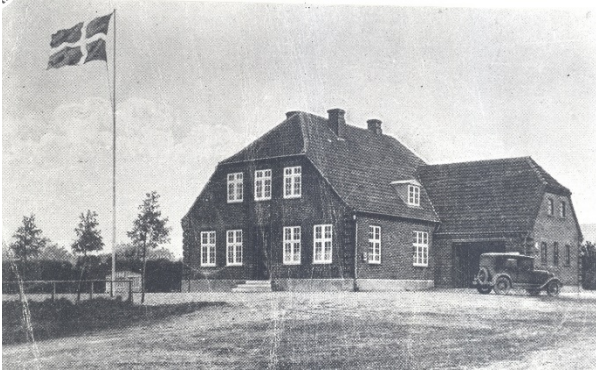
krigen satte en stopper herfor. Planen realiseres. Umiddelbart efter genforeningen holdes der møde om sagen, og stemningen viste en udelt tilslutning til opførelsen af en bro. Et Aktieselskab bestående af ca. 100 interesserede med en kapital på ca. 35,000 kr. blev dannet. Den første bestyrelse kom til at bestå af gårdejer Peter Sandvej, Johan Hellesøe og H. Eriksen med gårdejer Frederik Thomsen, Frederik Frederiksen og Chresten Schmidt som tilsynsråd. Man henvendte sig til havneingeniør Ramhøj i Åbenrå, og denne beså i efteråret 1922 stedet og udarbejdede en plan og tegning.



I Broen ved Lønsømai foråret 1923 blev arbejdet overdraget firmaet Preissler og Wiese i Åbenrå, og den 7. aug. 1923 stod bro og pakhuis færdigt. September Stormfloden Der Havde mand og mand imellem hersket tvivl, om broen på det ret udsatte sted kunne stå for en stærk nordveststorm. Broen skulle snart komme til at stå sin prøve, tre uger efter dens fuldendelse kom den frygtelige septemberstorm, der jo på Vestkysten forårsagede tab af mange menneskeliv. Den nye bro led en del, men klarede dog stormen flot, og efter en lille udbedring kunne den atter tages i brug. Betydningen af Lønsømai bro I løbet af 1924-25 har det vist sig, at Lønsømai blev den mest trafikerede af alle broer langs Sundet. Det blev ikke alene egnens beboer, der fik fordel, men som gennemgangsled for trafikken over Åbenrå og nordpå har den fået stor betydning for hele Nordals.

I tilknytning til damperen og togene i Nordborg blev der straks oprettet en fast rutebilforbindelse mellem Nordborg og Lønsømai, og denne beforder daglig mange rejsende til og fra Nordals, ja helt ned til Augustenborg benyttedes denne rute med fordel. Især i turisttiden mærkede man, at den nye forbindelse har bragt liv. Ruten er dog endnu ikke tilstrækkelig kendt, og det er beklageligt, at den ikke er optaget i rejselisterne.





Mange turister og rejsende erfarer først dens tilstedeværelse, når de er i Nordborg. Den nye bygning rejses. Da man i løbet af 1924 så, hvor meget broen havde bidraget til at fremme færdselen, indså man snart nødvendigheden af at bygge en særlig station. Denne blev opført efteråret 1925 af bygmester Schlichting fra Broballe. Det er en smuk stilfuld bygning der ikke bryder landskabet skønhed. I nov. Forpagtedes broen af købmand Nøhr, der nu driver en udstrakt korn og trælasthandel. Ikke så få skibe losser ved broen, så

den nu ikke alene har betydning for personer og stykgodsbefordring. Grus eksport Opførelsen af broen har også haft betydning på et helt andet område, idet der i de sidste år er begyndt en stor udskibning af grus fra de grus og stenrige strækninger langs kysten. Ikke mindre end 3 pælebroer har rejst sig, hvorfra der nu årlig udskibes flere tusind tons grus. En streng isvinter i 1940`nene tog broen og sejladsen blev indstillet.

I slutningen af krigen 1944-1945 kom der en tysk drenge-efterskole herop, som flygtninger og fik bopæl på Lønsømai. Drengene gik ud og hjalp til med arbejdet på gårdene her i Holm. I øvrigt er der endnu forbindelse mellem nogle af drengene. Bygningerne blev solgt til D.U.I og indrettet som feriehem. De solgte senere bygningerne til Københavns Kommunalæreforening, der stadig bruger den som feriekoloni.

