

## DANSK FRAGT- OG BANEMÆRKEKLUB

### Frederik VII's pontonbro over Alssund.

1856 – oktober 1930. NB! Herefter ?? [klik her.](#)

Af Kristian Klitgaard og materiale fra H-O. Jahnke.

#### Historien om broen til 1930:



Tysk kort fra kort tid efter 1871.

Khf. Tysk forkortelse for krigshavn, senere sergentskolen i Sønderborg.

Den første bro over Alssund var en interimistisk pontonbro til tropper og materiel. Bygget af de danske ingeniørtropper under treårskrigen 1848-50. Det var en løjtnant Chr. Petersen der stod for bygningen, og broen kom til at danne mønster for projektet med Frederik VII's Bro i 1856.

Som sagt byggede man en ny pontonbro i 1856, 228 m lang og med to bevægeligt drejefag også på pontoner på i alt 87 m. Broen kunne drejes / åbnes både mod nord og syd. Svingbroen var oprindeligt håndbetjent, senere blev den dampdrevet og til sidst elektrisk drevet.

Bygget på Hauschildts skibsværft i Sønderborg.

Broen strakte sig fra Hotel Alhambra på Dybbølsiden til St. Kajgade på Alssiden.

I tiden op til 1864 blev broen tit benyttet af Frederik VII og Grevinde Danner, når de skulle på besøg i Sønderborg fra Lyksborg, kongens sommerresidens ved Flensborg.

Under den tyske tid oprettede man en flådebase nord for broen ved den senere sergentskole (de samme bygninger). Der udgik en befaling fra den tyske marineledelse om at det drejelige brofag skulle være bredt/ stort nok til at de tyske krigsskibe skulle kunne passere. Sønderborg blev dermed en af de vigtigste flådepositioner i den nordlige del af Wilhelms kejserrige.

Under den første verdenskrig fik den tyske generalkommandoen den ide at flytte pontonbroen til Arnæs ved Slien, hvor den skulle bruges til troppetransport over fjorden. Broen blev 9. april 1914 skåret i tre dele og med dampskib trukket til Slien.

Borgerne i Sønderborg var nu uden forbindelse over Alssund. Folk blev sat over med båden "Neptun" og gods på trækfærgen "Sønderborg" trukket frem og tilbage med en kæde. Efter 4-5 måneder skulle generalerne ikke længere bruge broen ved Slien, og Sønderborg kunne nu få sin bro tilbage, hvis man ellers selv ville hente den.

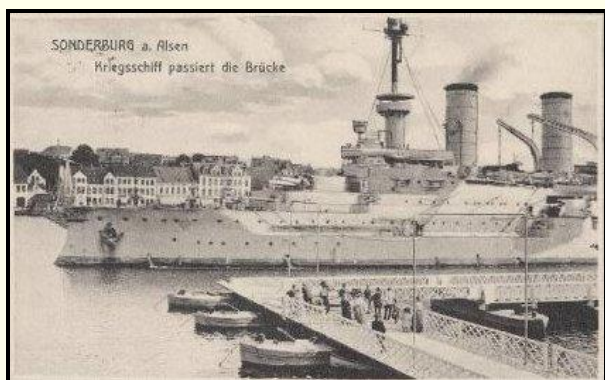
Det lykkedes lige efter 1918.

Genforeningen i 1920 blev fejret ved at regeringens top, flere regimente med musik og folkemassen vandrede over broen fra Sønderborg over Alssund og op til Dybbøl.

I 1930 blev broen afløst af Chr. X's Bro, som igen blev suppleret af den nye beton højbro. Alssundbro fra 1981, som ligger nord for kortet.

-----

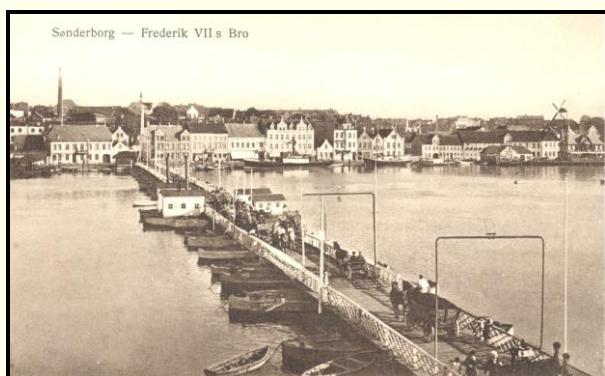
## DANSK FRAGT- OG BANEMÆRKEKLUB



Tysk krigsskib passerer broen. Fra 17/5 1912.



Fra 14/7 1910 med Jernfondens Julemærke fra 1909". Set mod Als



Sent i 1920'erne. Set mod Als. Der er kommet lys på broen og skorstenene på brohytterne.



Afløst af Chr. X's Bro over Alssund set fra Sundeved siden. 131 m. Dobbelt klap- og bue bro bagved.

Chr. X's bro blev bygget 1925 – 1930 og indviet 7/10 1930. Den var oprindeligt en kombineret jernbanebro (normalsporet) og bilbro. Banerne på Als var ellers den gang smalsporede, undtagen en del af havnesporerne i Sønderborg og Mommark. Banerne blev omlagt en smule, ombygget til normalsporet og drevet af DBS 1933 - 1962. Efter 1998 blev broen ombygget til ren bilbro.

### Historien om pontonbroen efter 1930:

NB! Den 27/1 1931 køber Jens Ditlev Larsen, ejer af den elektriske trækfærge over Skårup-øresund mellem Thurø og Christiansminde ved Svendborg, pontonbroen af Sønderborg Kommune. Købskontrakten kendes. Hans plan var at erstatte den elektriske færge med pontonbroen, og det var specielt vigtigt at broen kunne åbnes så postbåden til Thurø skulle kunne passere. Handlen var betinget af at Thurø Sogneråd godkendte ændringen til overfarten. Efter stor debat på øen endte det med at Ministeriet for Offentlige Arbejde d.31/3 1931 gav afslag. Her ville man hellere have en fast bro.

Pontonbroen lå imens oplaget i Sønderborg. Derefter ????

Frode Kristoffer angiver i sit indlæg "Fra Als Sund til Caribiske Hav" i Sønderjysk Månedsskrift 2010/1 at pontonbroen fra Sønderborg skulle være brugt til at færdiggøre "[Queen Emma Bridge](#)" i Curaçao (blev færdig i 1939). Når man spurgte lokale svarede de at broen kom fra Danmark og det er nok ikke helt usandsynligt. En tømre fra Brønderslev arbejdede i 1930'erne i Curaçao, og han havde skriftligt berettet at dele af broen, som han kendte indgående, var fra Aalborg. En kaptajn og en matros fra Thurø, som jeg fortalte historien om Sønderborg, betvivlede begge uafhængigt af hinanden denne udgave. De havde flere gange gået på broen i 1950-70'erne og broen havde dengang flere danske skilte og var mindst to steder forsynet med skiltet "Aalborg Værft". Det havde undret dem. For værftet er først oprettet i 1912.

Se nærmere under Chr. IX's bro / Limfjordsbroen på DFBK.DK. [Klik her](#). Sandheden opklares nok først ved besøg i arkiverne i København, Curaçao eller Holland.

## DANSK FRAGT- OG BANEMÆRKEKLUB



“Our Swinging Old Lady”.

Queen Emma broen er en pontonbro som krydser St. Anna bugten i Curaçao. Den forbinder Punda og Otrobanda kvartererne i hovedstaden Willemstad. Broen er hængslet og kan samlet åbnes i forbindelse med passage af oceangående skibe. I modsat ende af hængslet findes en lille hytte hvor en bropasser kan styre de to propeller drevet af dieselmaskiner. Propellerne er placeret så de kan svinge hele broen ind til land. Det tager kun få minutter. Broen blev bygget i 1888 og færdiggjort/renoveret i 1939.

Oprindeligt var det en betalingsbro og nu kun for fodgængere. Personer uden sko skulle ikke betale, men i dag er betalingen afskaffet. Når broen er åben kan man komme over med to små færger, som også er gratis.

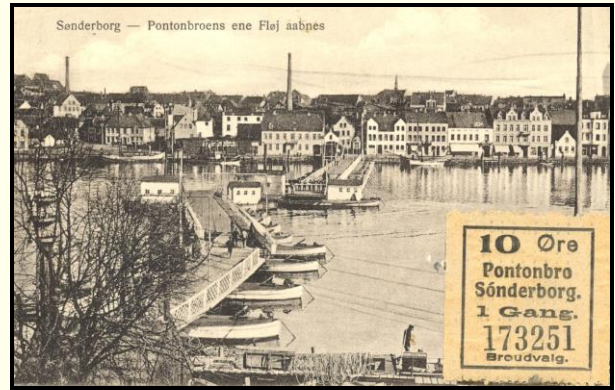
### **Brobilletter / betaling:**

Der har i hele broens sidste danske tid været betaling for passage af broen, undtagen om søndagen, hvor det var gratis af hensyn til kirkegængerne. Især antallet af fodgængere steg derfor af uforklarlige grunde om søndagen til langt flere end besøgende i kirkerne; lokalt kaldt ”de gratis kirkegængerne”.

Man betalte kontant, med et mærke eller et årskort.

I den tyske tid kostede det 5 pfennig at passere broen.

Der kendes ingen betalinger fra før 1864, men alle andre tilsvarende broer i Danmark havde betalings-ordninger.



Årstal tidligt i 1920'erne. Broen åbnes.



Type A

1 i ”1 gang” med fod.  
Broudvalg tæt på nummereringen.  
Fortløbende nummerring i antikva skrift.  
Mærke 38 x 39 mm.  
Fra en rulle.



Type Ba

1 i ”1 gang” uden fod.  
Broudvalg ”langt” fra nummereringen.  
Fortløbende nummerring i antikva skrift.  
Mærke 40 x 40 mm.  
Fra en rulle.



Type Bb

1 i ”1 gang” med fod.  
Broudvalg ”langt” fra nummereringen.  
Fortløbende nummerring i antikva skrift.  
Mærke 40 x 40 mm.  
Fra en rulle.

1920- 1931. Takket 11. Sort tryk på hvidt papir.

1 10 øre sort/hvid **A** XX -

1920- 1931. Takket 10 3/4. Sort tryk på rødt papir.

2a 20 øre sort/mørkerød **Ba** XX -  
2b 20 øre sort/lyng rød **Bb** XX -

## DANSK FRAGT- OG BANEMÆRKEKLUB

Efter takstabellen fra 1930 må der helt sikkert findes flere typer billetter / mærker.

Annulleringer pt. ukendte.

En lidt større samling af postkort fra broerne over Alssund kan ses her. [Klik her](#). Det kræver medlemskab af klubben og kodeord.



Årskort 1925 - 1926. Mål 73 x 60 mm.



Årskort 1927 - 1928. Mål 77 x 60 mm.

### Brotakster i 1930.

Afskrift i forbindelse med salget til Thurø.

- 1) Person..... Kr. 0,10
- 2) Motorcykler..... Kr. 0,10
- 3) Personbil med 2 Siddepladser ..... Kr. 0,40
- 4) Personbil med 4 Siddepladser ..... Kr. 0,60
- 5) Personbil med flere Siddepladser ..... Kr. 1,00
- 6) Lastbiler, små ..... Kr. 0,80
- 7) Lastbiler, store..... Kr. 1,50
- 8) Enspænder, Person-, Lastvogne tomme . Kr. 0,40
- 9) Enspænder, Lastvogne- ..... mindst 500 kg. Last..... Kr. 0,60
- 10) Tospænder, Person-, Lastvogne tomme . Kr. 0,60

- 11) Tospænder, Lastvogne mindst 500 kg. Last ..... Kr. 0,80
- 12) Person og Lastvogne med flere end To heste forspændt..... Kr. 1,50
- 13) Lastbil med over 2500 kg. Last ..... Kr. 1,50
- 14) Lastbiler som vejer over 5000 kg. .... Kr. 3,00
- 15) Rytter ..... Kr. 0,30
- 16) Heste ..... Kr. 0,20
- 17) Hornkvæg ..... Kr. 0,15
- 18) Svin, Kalve, Får ..... Kr. 0,10
- 19) Fjerkræ ..... Kr. 0,02
- 20) Æsel og Hundekøretøjer ..... Kr. 0,20
- 21) Haandvogne ..... Kr. 0,10
- 22) Grise ..... Kr. 0,05

### Stadigvæk oplysninger fra købekontrakten:

Broen bestod af 32 pontoner, der stak 1½ fod. Under vandet var de bygget af bøg og over vandet af eg. De blev få år før i 1930 kobberforhudet for 18.000 kr.

Brobanen var 5 m bred, så to vogne/ biler let kunne passere hinanden. Max. belastning 20 tons.

Broen var 28 m for lang til Skårupøresund, og måtte i så fald afkortes. Broen fik gadebelysning i 1920'erne.

Til Pontonbroer hører følgende Materialer: (vurderet saa godt som muligt)

#### I: Kæder og Ankre:

- Ca. 600 m. Maskinkæder a 13,5 kg – 8,100 kg.
- Ca. 1100 m Ankerkæde a ca. 7,0 kg. – 7,700 kg.
- 10 Ankre a 400 kg 4.000 kg.  
19.800 kg.

#### II: Jernbjælker:

- 5 Stk. Jernbjælker Nr 36a
- 228 m. ” 1140 m. a 76,0 kg. 86,640 kg.

#### III: Maskiner:

- 3 Dampspil
- 2 Dampkedler
- 1 Elektromotor

NB! Der er brugt gammel dansk stavemåde fra før retskrivningsreformen i begge kontrakt-gengivelser.

### Kilder.

Sønderjysk Månedsskrift nr 1. 1920. Fra Alssund til det Caribiske Hav. Af Frode Kristoffersen.

Hjemmeside om Queen Emmas Bridge.

Arkivalier fra amtmandens i Svendborgs arkiv nu på Rigsarkivet/ Landsdelsarkivet i Odense

## **DANSK FRAGT- OG BANEMÆRKEKLUB**

vedr. salget af broen til færgeriejer Jens Ditlev Larsen.

Materialer fra Kristian Klitgaards og Hans-Otto Jahnkes samlinger.

Fælles litteratur til broer. [Klik her](#)