

DFBK.DK

Chr. IX's Pontonbro.

Af Kristian Klitgaard.

Tekniske oplysninger:

Skibsbygmester Bonne Julius Bonnesens, Lambert Bonnesens Værft i Aalborg Nyhavn stod for byggeriet af broen.

Oprindelig var der afgivet to bud, et fra Bonnesens på 101.000 Rdl. og et bud fra et københavnsk firma på 98.000 Rdl. Bonnesen fik nu dannet et lokalt interessentselskab, der påtog sig at udføre arbejdet for 97.990 Rdl., og derved blev arbejdet i Aalborg.

Pontonbroen endte med at koste i alt, heri færgeriets indløsning iberegnet, 231.500 Rdl.

Broen gik fra Vesterå i Aalborg til Brogade ved det senere "Hotel Royal" i Nørre Sundby. Placeringen i Nørre Sundby blev ændret til ud for "Kjærgaards Pakhus", i forbindelse med bygning af den ny Limfjordsbro i 1933.

Tekniske specifikationer:

Hele broen var 922,5 alen lang.

Selve broen var på 730,5 alen.

De faste pælebroer på Aalborg- og Sundbysiden var på 85 og 71 alen.

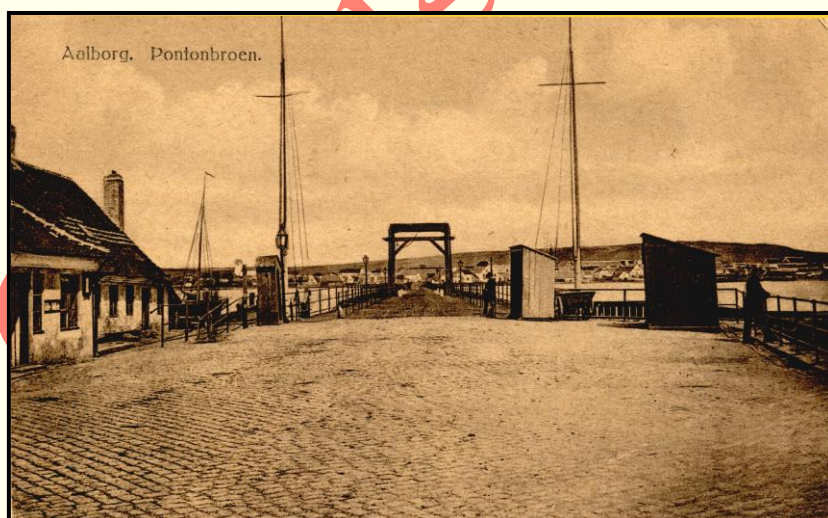
To klapper, som var bevægelige om horisontale akser, hver på 36 alen.

Broen var 22, 5 fod bred, deraf var kørebanen på 14,5 fod.

Den havde 15 broled, hvert i reglen båret af tre pontoner.

Og en svingbro af smedejern, der dannede hovedpassagen for skibe gennem broen.

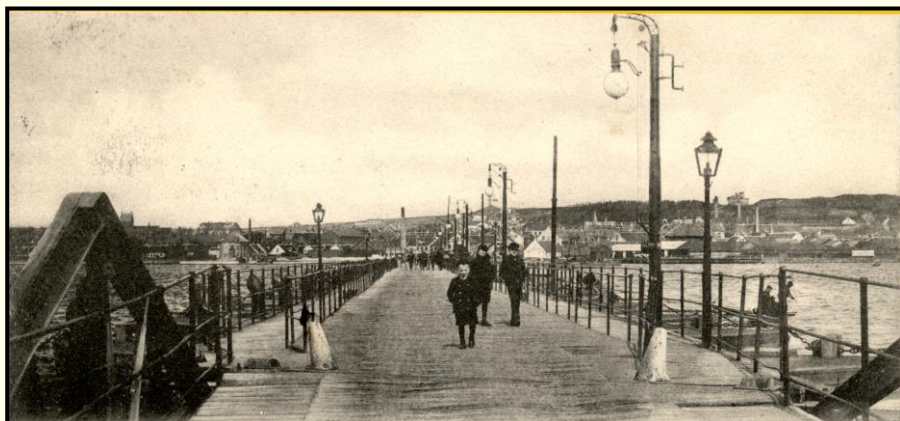
Yderligere oplysninger: (alle postkort fra Kristian Klitgaards samling).



Gammelt postkort. Forrest to store galger om stammer fra færgetiden. Løftede færgeklappen. Se også gaslys, signalmaster og de små betalingshuse. Huset til venstre er kro

De to klapper var fastgjort til de faste pælebroer i den ene ende og hvilede på den sidste ponton i den anden ende. Klapperne havde til formål at udligne forskellene i vandstandshøjden.

Først var der små betalingshytter i træ, senere større betalingshuse på både på Aalborg- og Nr. Sundbysiden.



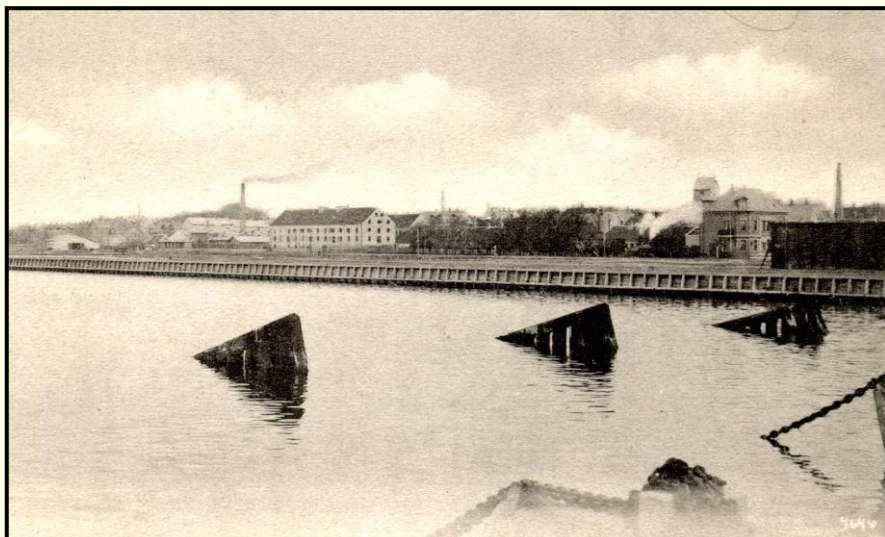
Udsnit af kort fra 1905
mod Nr. Sundby.
Klapbroerne bæres af to
trekantede stålkonstruk-
tioner. Se nu er der
kommet elektrisk lys.

Her ses klapbroen fra siden
Dateret 25-02-1906



Postkort fra 1930erne.
Her kan man se
pælebroerne nederst til
venstre.
Klapbroerne er nu blevet
selvbærende.

De faste pælebroer
hvilede på nedrammede
pæle, forbundet på tværs
af broen med en trækon-
struktion.



Udsnit af postkort fra 1906. Mod Sundby. Pælebroerne var beskyttet mod isdrift af nedhamrede pælekonstruktioner ude vandet mod øst og vest.

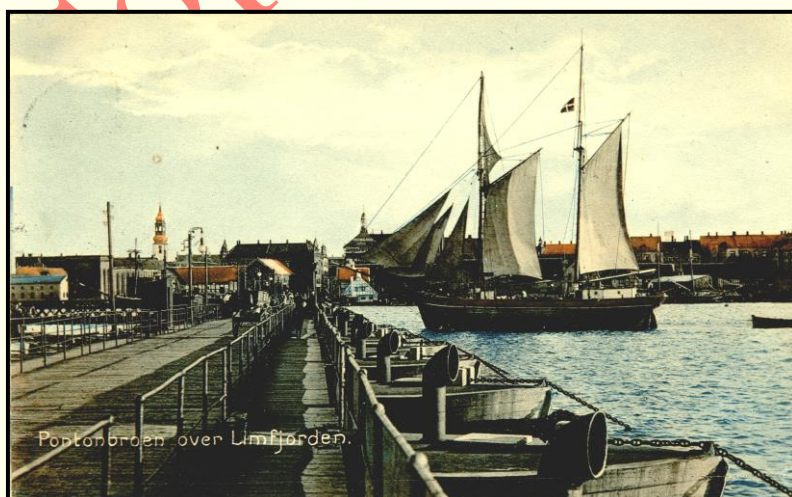
Se også kæderne. Pontonerne var i hver ende fæstet til bunden med en kæde og et anker.

Drejeleddet åbner. Se det specielle gitterværk ud til vandet.

Drejeleddet er smallere end broen og har ingen fortov. Dateret 29-05-1909.



Kørebanen på svingbroen var kun 2,5 mtr. bred mod resten af broens på 4,5 mtr. Trafik fra Aalborg siden skulle vige for trafikken fra nord. Det gav til sidst voldsomme trafik ophobninger, især på dage med op til 100 åbninger for skibe. En hurtig oplukning tog ca. 4 min.



Sejlskib passerer broen. Se pontoner i nærbillede. Svingbroen anes tv under Budolfi kirke.

Dateret 29-7-17 og i S/H 29-7-1914.



Foto af pontonbroens sidste officielle åbning 30. marts 1933. Fotokopi af avis.

Svingbroen drejede om en akse ca. 5 mtr. inde på et tilstødende broled. I den anden ende af selve svingbroen, hvilede den på to pontoner, der svingede med rundt. På selve svingbroen var der et mindre betjeningshus, som ses lige over skibets stævn.

[Retur til top](#)

Copyright KHK-DK