

Broerne over Alssund

Kong Frederiks den VII bro (pontonbroen)

Allerede under tre-årskrigen havde behovet for en fast forbindelse over Alssund vist sig nødvendig. En midlertidig pontonbro var blevet anlagt af militæret, men blev nedlagt igen ved krigens slutning.

Behovet var der stadig, og i 1856, kunne man indvie "Kong Frederiks den syvendes bro over Alssund". Broen havde ikke kapacitet nok til den trafik, der var i forbindelse med udskiftning af tropperne i Dybbølstillingen ligesom det var nødvendigt at have en "reserveforbindelse".

Den militære ledelse besluttede derfor at etablere endnu en bro lidt nord for pontonbroen og arbejdet hermed påbegyndtes den 1. februar 1864. Der blev ryddet på begge sider af Alssund så man havde ordentlige tilkørselsforhold og da man ikke havde egnede pontoner, besluttede man at benytte en del af de skibe, der lå i Sønderborgs havn.

I alt 28 skibe af typerne "jagt" og "slup" inddrogtes - mod en erstatning fastsat af byens taxationskomité - og da broen var færdig indførtes der ensrettet færdsel på begge broer. Al færdsel fra Als til skanseområdet gik ad den nye bro og trafikken tilbage til Als ad den „gamle“. For at være sikret yderligere istandsatte man den gamle færge som så lå i reserve.

Broerne benyttedes nu således indtil den endelige storm den 18. april 1864 hvor ensretningen om formiddagen ophævedes for at sikre hærens retræte og kl. 12 besluttede man at afbryde den "nye" bro idet man svingede en del af den ud og resten på Sundevedsiden blev hugget itu med økser og brændt. Kl. 13.45 blev de sidste dele af 18. reg. ført over Fr. VII's bro hvorefter også denne forbindelse blev afbrudt ved at svinge de 150 alen nærmest Als til side ligesom der rettedes kanonild mod såvel resterne af broerne på Sundevedsiden som en del skibe, der skulle have været brugt til en evt. 3. bro, og et par færger – alt sammen for at tyskerne ikke kunne benytte dem.

Efter krigens afslutning blev Fr. VII's bro repareret og igen taget i brug (siden erobringen af Als havde man klaret sig ved at sejle over sundet.) Broen åbnedes med håndkraft.

Man skulle betale for at benytte broen. Også sejlskibe måtte betale en afgift for at komme igennem broen; kun en gang om dagen, mellem kl. 12-13, kunne de passere gratis. I 1890'erne krævede regeringen i Slesvig, at skibe hele døgnet vederlagsfrit skulle kunne passere broen, og dette krav medførte, at den til gene for landtrafikken herefter måtte åbnes meget oftere end tidligere. Der skulle nu også mere mandskab til at betjene broen, og afgifterne for den kørende og gående trafik måtte derfor sættes i vejret.

Ved århundrede skiftet fandt der dog igen en nedsættelse sted. Taksten for at passere broen var herefter for en fodgænger 5 pf. mod tidligere 8 pf. I øvrigt ophørte bortforpagtningen af broen 1902, og den blev nu igen drevet for byens regning.

Ved forhandlingerne om placeringen af flådestationen måtte byen forpligtige sig til at gøre broen større og at lade åbningen ske ved motorkraft, således at de store krigsskibe let kunne passere den. Denne ombygning fandt sted i 1907 og kom til at koste 141.000 mk. Det første par år åbnedes broen ved hjælp

af dampkraft, og fra 1909 til dels ved hjælp af en elektromotor. Broen måtte nu åbnes meget hyppigere end før, og selv om åbningen skete ved motorkraft, måtte der dog ansættes mere personale til betjeningen, og dette i forbindelse med forrentningen af ombygningssummen ført med sig, at broens drift kom til at give et ret betydeligt underskud, som måtte betales af byens skatteydere.

Kong Christian X bro

Den 7. oktober 1930 stod den nye Alssundbro færdig. Skridt for skridt har man i perioden 1925-1930 set den mægtige brokonstruktion skride frem. Nogle af de karakteristiske gamle huse ved havnen måtte vige pladsen for den gigantiske brodragere i stål og beton, og i sejløbets dybe rende blev nedsænket mægtige strømpiller. Over brodækket, som ligger mere end 8 meter over vandspejlet.

Den gamle bro bød kun meget vanskelige gennemsejlingsforhold, medens brofaget i den nye spænder over 30 meter, og broklapperne på et øjeblik lader sig hæve og sænke. Broens midterparti, det 75 meter lange buefag, der det længste i nogen dansk bro, senere overgået af Lillebæltsbroen. Det mægtige værk er helt igennem dansk arbejde, skabt af firmaet Monberg & Thorsen, København og Allerup nye maskinfabrik, Odense.

Af anlægskapitalen på 3 mio skal staten udrede ca. 60%, medens amt og kommune udreder hver halvdel af resten.

Broens 5½ meter brede kørebane flankeres af et to meter bredt fortov og statsbanernes sporforbindelse mellem stationen på Sundeved og havnen i Sønderborg.

Med den nye broes åbning bortfaldt den faste broafgift som hver eneste brofarende måtte erlægge i de morsomme vagthuse ved pontonbroen og som skæppede godt i det offentlige kasse.

FORTID OG FREMTID

mødes i nuet, når pontonerne i morgen svajes rundt, og den gamle historiske træbro lægges op for at afvente sin videre skæbne. På forbavsende kort tid har ingeniører og arbejdere af stål og beton rejst det imponerende nye broværk, som nu overtager funktionerne efter den gamle bro, der af tiden, alt forkrænkeligheds nådeløse dommer, er sat uden for dagens gerning.

Skiftet mellem broerne, der på sin vis betegner skifte mellem slægter og tider, vil blive markeret af en folkefest, der synes at ville antage store dimensioner. Og der er virkelig grund til at understrege, at begivenheden er af vidtrækkende betydning, ikke blot for Als og Sundeved, men praktisk talt for hele den Sønderjyske landsdel og desuden en ikke ringe historisk interesse.

BROEN DER FORSVINDER

Pontonbroen mellem Als og Sundeved skriver sig fra 1856. Allerede flere år forinden var tanken om at forbinde Als med Jylland ved en bro fremme i den sønderjydske befolkning i både læge og sagkyndige kredse. Imidlertid trak de truende skyer op i forholdet mellem Danmark og hertugdømmene og sindene optoges i stadig højere grad af de politiske forviklinger. Det blev da krigen 1848, som gav det første

stød til brotankens virkeliggørelse. De danske tropper var i alt for høj grad hæmmet af de vanskelige og tidsslugende sejlads over sundet, og ikke længe efter kampens begyndelse blev en interimistisk bro slået over det strømstærke farvand. Den fik dog aldrig betydning udover det rent militært-strategiske, og med krigens ophør var det ude med den første Alssundbro.

Så meget var dog nået ved den interimistiske bro, at der var skabt grundlag for det videre arbejde med broprojekterne. En af de militære teknikere, som havde været med til at udforme planer til den midlertidige bro, en løjtnant Kristian Petersen, gav udkast i udførlige tegninger til en pontonbro til anvendelse i det daglige livs samfærdsel. I det store og hele blev det disse tegninger, der var basis for den offentlige licitation, om i april 1856 blev udbudt på en pontonbro over Alssund. I september samme år var man nået så vidt, at det højtidelige regulativ for broens benyttelse kunde udstedes, og den 21. september fandt indvielsen sted under udfoldelse af megen pomp og pragt.

Ingen skulde den gang ane, hvilke betydningsfulde begivenheder, der skulle knytte sig netop til denne bro. Den så de danske troppers fortvivlede, rastløse flugt på den blodige Dybbøldag 18. april 1864. Den var de slagne troppers sidste håb: den var kappet og sænket, før forfølgerne nåede frem.

Efter krigen blev broen atter det uundværlige bindeled i samkvemmet mølle og ø og halvø. Lige til århundredeskiftet bevarede broen i sin oprindelige skikkelse, men i 1906 skete den efter tidens forhold omkalfatrende modernisering, at det gamle hånddrevne svajespil blev erstattet af en dampmaskine. Verdenskrigens uromættede tider ramte broen allerede fra de førstebevægede augustdage. Også da kom den til at tjene militære interesser, idet den slæbtes til Slien fjord for at lette de tyske troppetransporters overgang. Efter af have gjort fyldest der, fik den atter sin gamle plads, hvor den for i øvrigt en nat blev løbet i sænk af et mægtigt tysk krigsskib, der for fuld fart stod ind til flådestationen i Sønderborg.

Nu hører alt dette historien til. Tidens følsomme tempe stillede større krav til hurtig og bekvem overgang fra kyst til kyst og hurtigere gennemsejling for den stedse stigende skibsfart.

ALSSUND-BROEN - LANDETS STØRSTE.

Nu står den nye Alssundbro færdig. Skridt for skridt har vi set den mægtige brokonstruktion skride frem. Nogle af de karakteristiske gamle huse ved havnen har måttet vige pladsen for den gigantiske brodragere i stål og beton, og i sejlløbets dybe rende er nedsænket mægtige strømpiller. Over brodækket, som ligger over 8 meter over vandspejlet, hvælver stålbuerne sig i enkle stærke linier, der forlener broens praktiske udformning med ikke ringe skønhed.

Den gamle bro bød kun meget vanskelige gennemsejlingsforhold, medens brofaget i den nye spænder over 30 meter, og broklapperne på et øjeblik lader sig hæve og sænke. Broens midterparti, det 75 meter lange buefag, der det længste i nogen dansk bro, men det nåes jo i sin tid af Lillebæltsbroen. Det mægtige værk, som tjener vore teknikere og arbejdere til ære, er helt igennem dansk arbejde, skabt af firmaet Monberg & Thorsen, København og Allerup nye maskinfabrik, Odense. Det står stat, amt og kommune i ca. 3 millioner kroner, hvoraf dog den ene falder på arbejdet i land og ekspropriationer.

Af anlægskapitalen skal staten udrede ca. 60%, medens amt og kommune udreder hver halvdel af resten.

Broens 5½ meter brede kørebane flankeres af et to meter bredt fortov og statsbanernes sporforbindelse mellem stationen på Sundeved og havnen i Sønderborg.

Med den nye broes åbning bortfaldt fra 1. oktober den faste broafgift som hver eneste brofarende måtte erlægge i de morsomme vagthuse ved pontonbroen og som skæppede godt i det offentlige kasse.

Det første tog over broen.

Fra 1930 til 1933, var det kun godstog, der passerede broen.



INDVIELSEN, FAKKELTOG OG ILUMINATION AF BROERNE.

Til den højtidelige åbning af Alssundbroen har generaldirektoratet for statsbanerne inviteret en række notabiliteter fra by og egn og fremtrædende personligheder fra hovedstaden.

I øvrigt tegner indvielsen sig til at ville forme sig som en storstilet folkefest.

Når den officielle højtidelighed om formiddagen kl. 10 1/4 på selve broen har været benyttet til passage, går broklapperne i vejret og "Mømmarkfærge" og andre skibe tilhørende Sønderborg Dampskibsselskab sejler gennem sejlåbningen. Broen er således dermed indviet både til lands og til vands.

Om aftenen fester altså Sønderborg by. Kl. 8 udgår fakkeltoget fra slotspladsen, forrest brandværnsmandene, derefter drenge- og pigespejdere fulgt af Pfadfindere, DUI og FDF. Fire orkestre vil skiftevis spille og ned gennem rækkerne vil 175 fakkelbærere være fordelt. Det bliver et festlig syn, når dette tog i faklernes skær vandrer over Pontonbroen og den nye bro. Der sluttes af på Kirketorvet, hvor faklerne kastes i bål, og hvor amtmænd Lundbye og borgmester Jacobsen holder korte båltaler.

Alt dette sker på Sønderborg Journalistforenings initiativ. Men også kommunen har truffet sit arrangement for at understrege dagens festlige karakter. Om aftenen vil begge broer blive illumineret ved byens foranstaltning, og fra kl. 9-11 musicerer et stort orkester på Kirketov.

Det vil blive en broindvielse, som sent vil gå i glemme og hele landet vil på en måde blive delagtig i den gennem filmoptagelsen til filmsugerevyen

