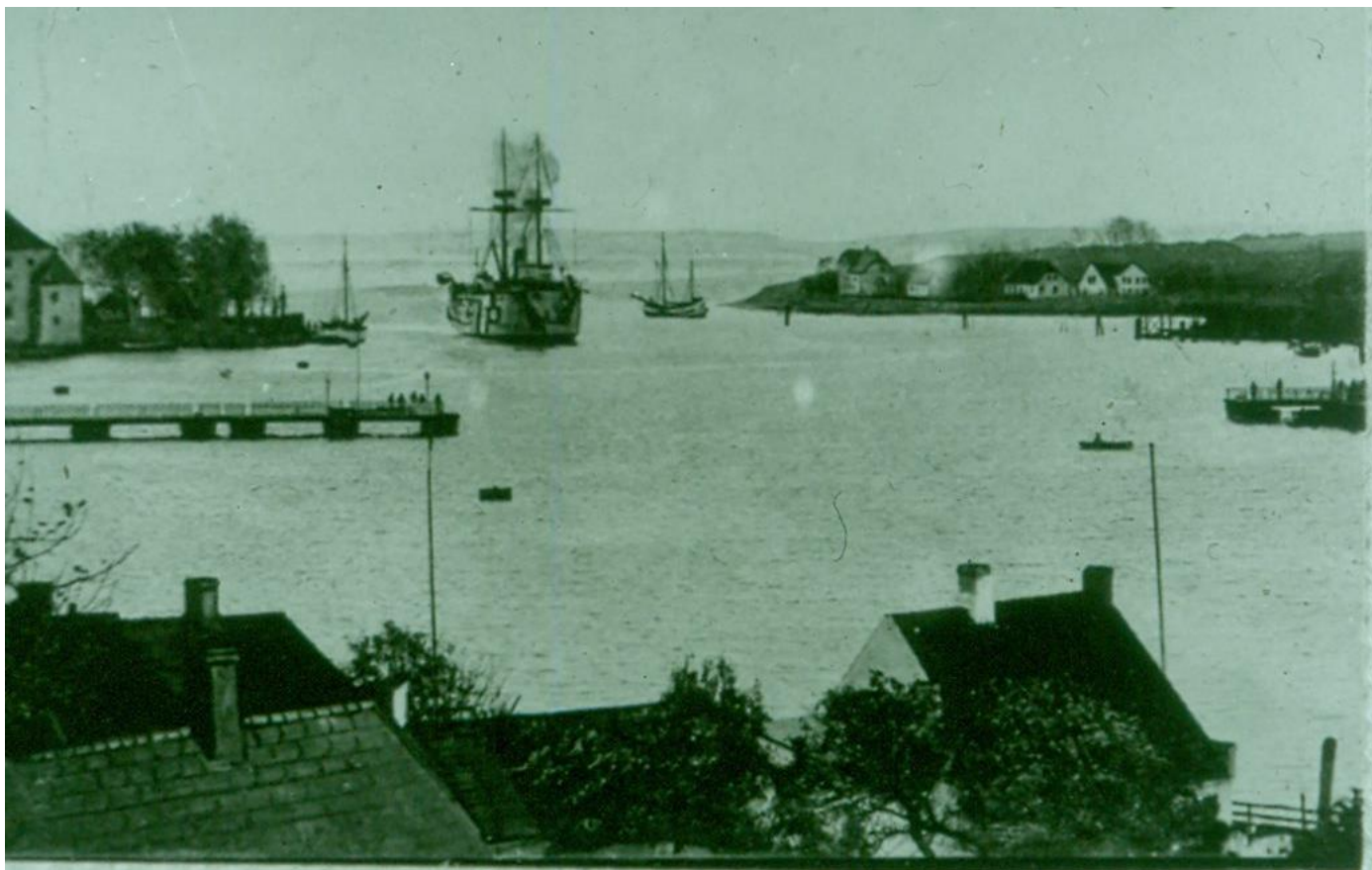


# Færger og broer over Alssund

Del 2 af 2.

På billedet ser man åbningen af broen, som skete med håndkraft. Der opstod tit problemer ved de forskellige vandstande. Ved ekstremt lavvande var der langt ned til broen på begge sider ligesom der ved højevande var en meget stejl forbindelse op til den.



I forbindelse med anlæggelsen af den tyske Marinestation måtte Sønderborg By love at udvide pontonbroens gennemsejlsbredde til 87 meter og at broens åbning herefter skulle ske ved maskinkraft.

Denne ombygning fandt sted i 1907 og kom til at koste 141.000 mark.

De første år åbnedes broen ved dampkraft. 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.

Dette i forbindelse med forrentningen af ombygningssummen bevirkede, at broens drift kom til at give et ret betydeligt underskud, som måtte betales af byens skatteborgere.



Tysk militær over pontonbroen. I baggrunden ses en delskibe fra den tyske flåde, som blev stationeret her.

Ved krigsudbruddet i august 1914 fjernedes broen af militæret.



Den blev flyttet til Arnæs, hvor den skulle være med til at lette transporten over Slien. Da garnisonen var draget i felten, havde broen ingen større militær betydning, hvor den lå, og blev så slæbt afsted i tre dele af tre dampere.

Der opstod nu en vanskelig tid for trafikken mellem Als og Sundeved. Persontrafikken blev opretholdt ved hjælp af en motorbåd og nogle fiskerbåde. Godstrafikken blev afviklet ved hjælp af en improviseret tovfærge.

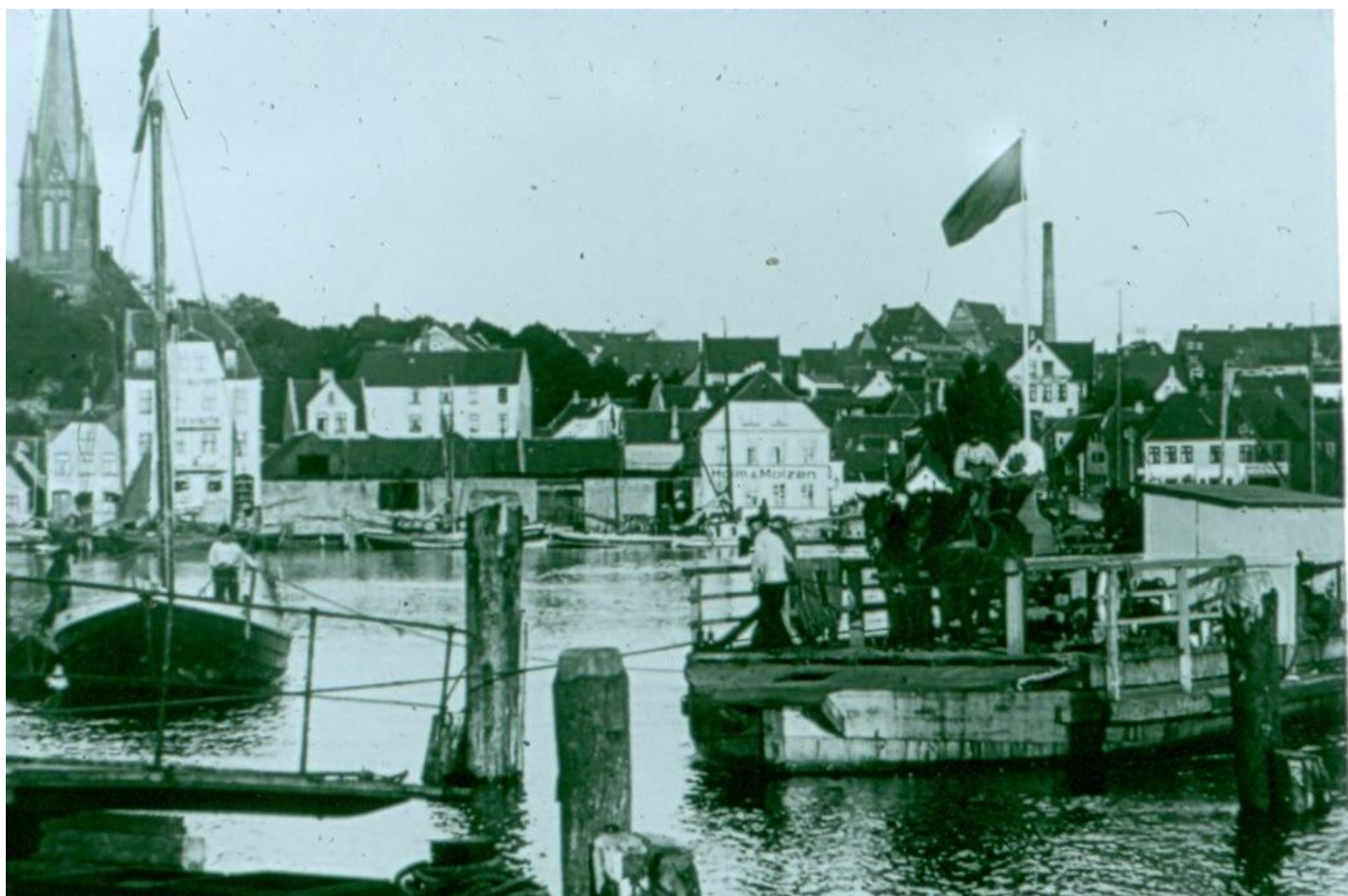


Der vises nu en række billeder fra den broløse tid:



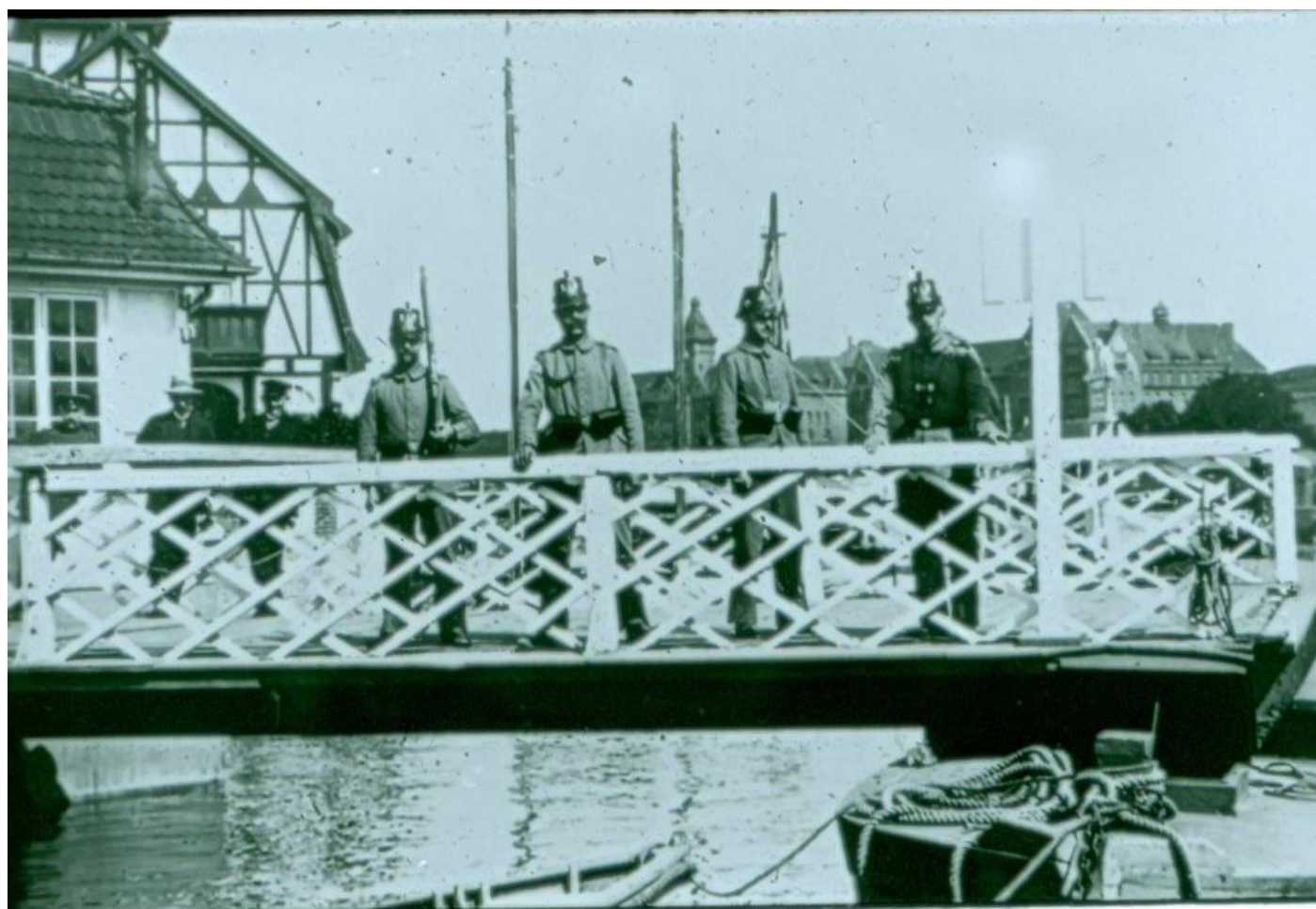








Med typisk preussisk grundighed sørgede man for bevogtning - af hvad?



Pontonbroen var væk i ca. 3 måneder.



Sønderburg Sønderborg  
Hafenpartie



Billedet viser, at der var en livlig aktivitet på havnen før første verdenskrig.

Her bliver broen åbnet ved dampkraft.



Trafikken var ofte voldsom - også dengang - efter en broåbning.

Det danske militær vender tilbage i 1920.



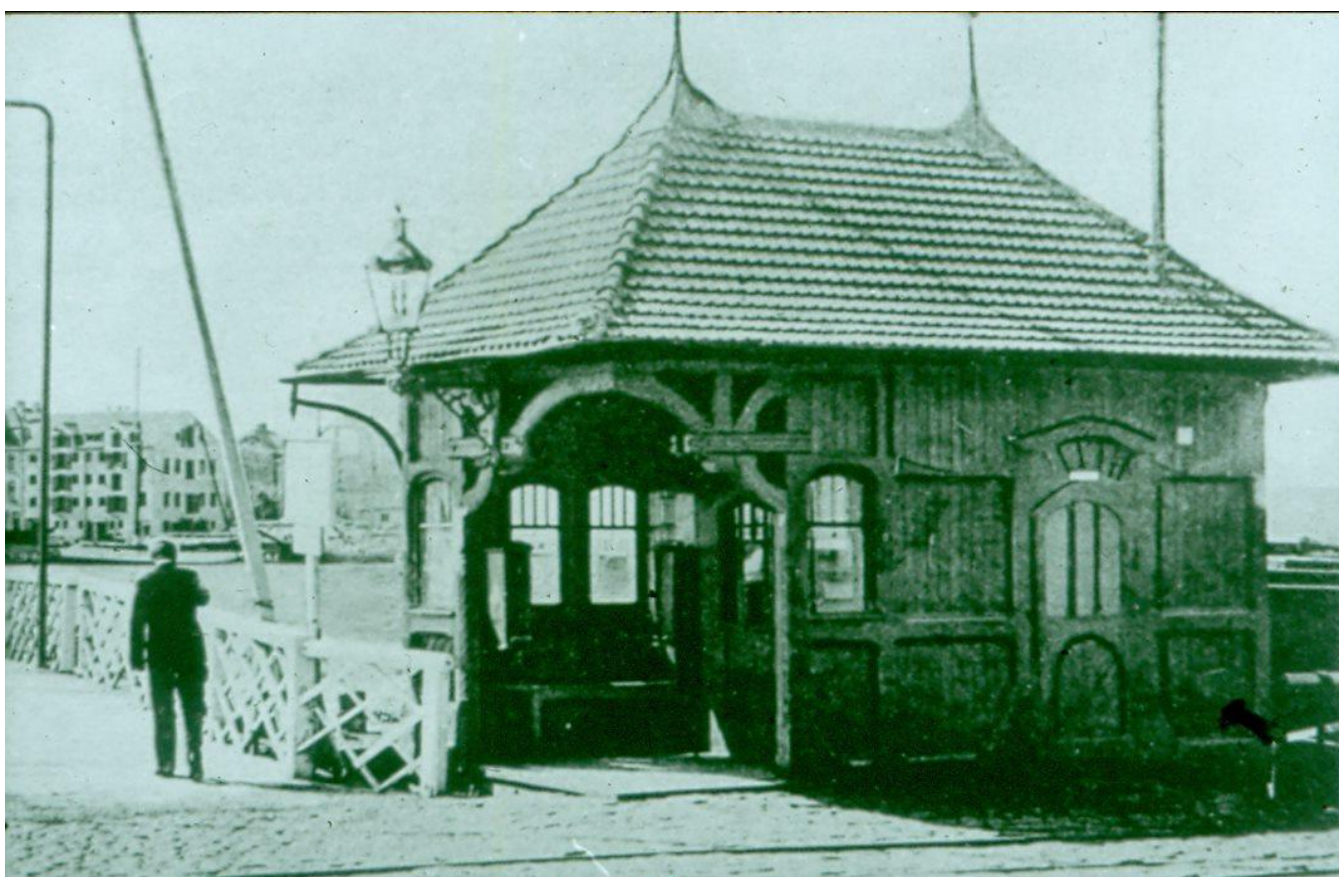
Til forskel fra det preussiske har det danske militær dog en bro at bevogte.

Afdøde købmand Jørgen Lorenzen, Sundgade fortalte engang fra sin drengetid, hvor han var blevet gode venner med maskinmester Sophus Hellweg, at han ofte hjalp med at lukke broen op. Dengang havde skibene ikke maskinkraft, men måtte klare sig med sejlene og var vind- og strømforholdene vanskelige, måtte skibene ofte krydse gennem broåbningen, hvorved broen kunne være åben halve og hele timer ad gangen.



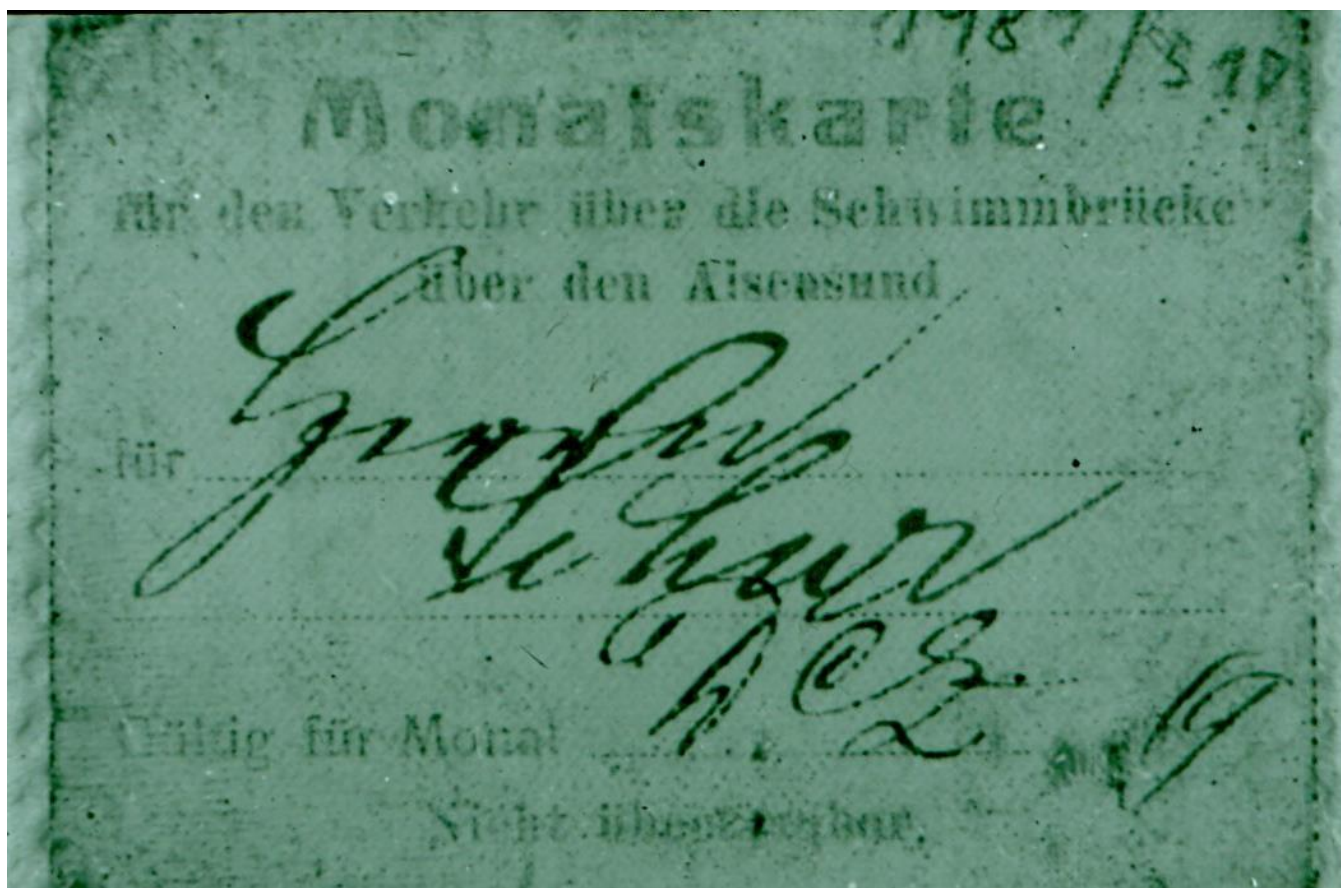
Broen på Alssiden med den nye margarinefabrik (BONA).

Det første brovogterhus (på Alssiden).



Her ses afløseren for det foregående. Efter broens ophør i 1930, benyttede DSB det i mange år som deres havnekontor. I dag ligger det som Isthus i haven hos Otto Ewers på Ravnskobbel.

Månedskort, som det så ud i tysk tid. (1919)



Månedskort i 1920.



Enkeltbillet til pontonbroen, pris: 10 øre.





Maskinpersonalet



Broen sidst i 20'erne, Alssiden.



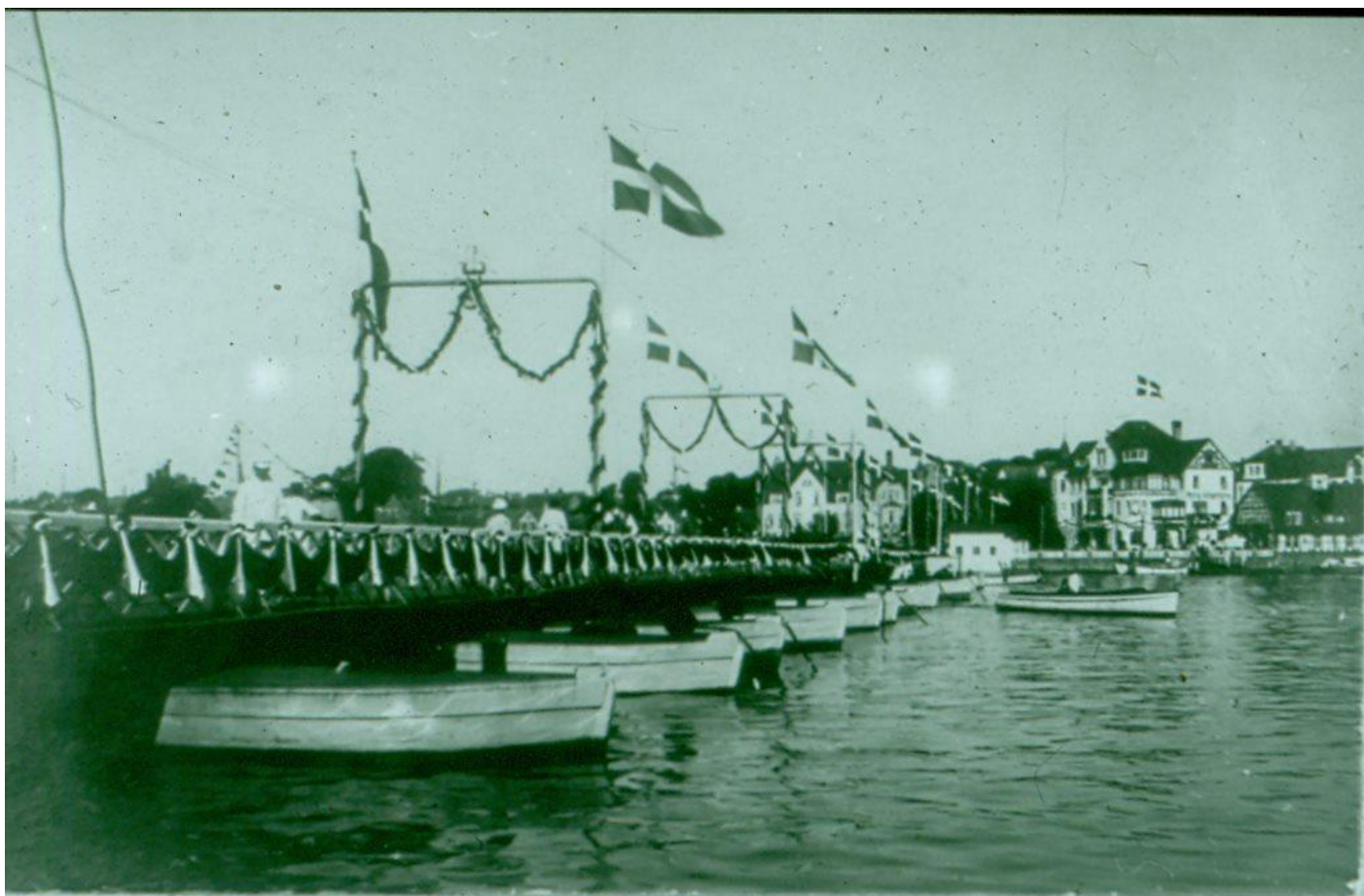
Et vue over pontonbroen i dens sidste periode, til højre skimtes begyndelsen til afløseren, Kong Christian den X's Bro.

Påbegyndelsen af Christian den X's Bro på Alssiden.



Her ses bropillerne til Christian den X's Bro.

Pontonbroen festssmykket i forbindelse med indvielsen af Christian den X's Bro.



Pontonbroen illumineret ved indvielsen af den nye.

På dette billede ses både pontonbroen og Kong Christian den X's Bro.

