

Kulturhistorisk rapport

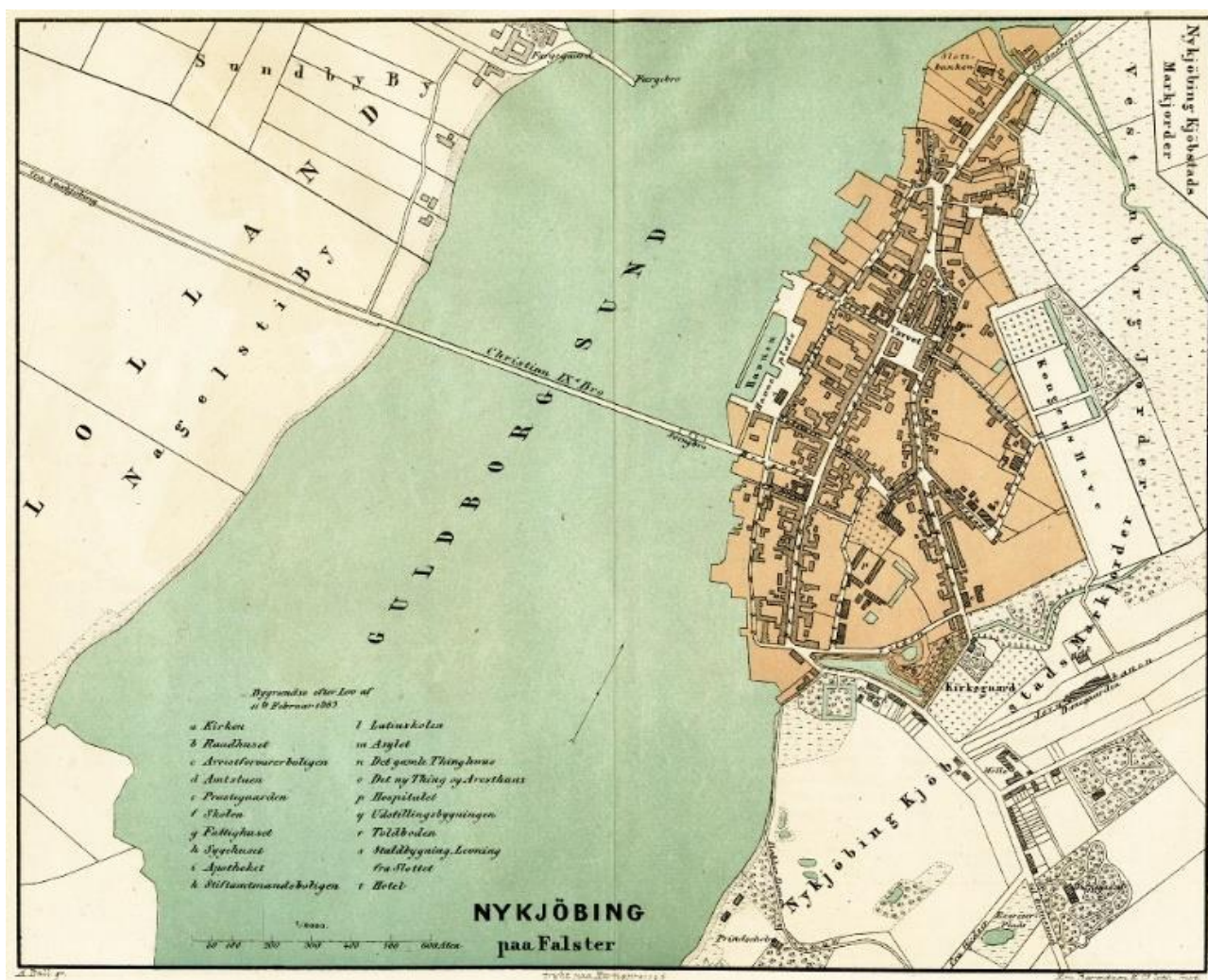
Christian d. 9's Bro

MLF 03190

ABSTRACT

Udarbejdet af Amanda Tholstrup Bomholdt, Museum Lolland-Falster, marts 2023.

Kong Christian d. 9 indviede broen mellem Lolland og Falster den 4. juli 1867. Med en længde på 295 meter, uden at medregne dæmningen, var det Nordeuropas længste bro. Byggeriet af broen blev igangsat i april 1866 og den blev revet ned 1963. Broanlægget omfattede to brohoveder, en pælebro, en drejebro og en jorrdæmning.



Kort over Nykøbing Falsters havn med Christian d. 9's bro. På kortet er svingbroen tegnet ind.
Kilde: Trap Danmark 1873.

Museets j.nr.: MLF 03190
Christian den 9's bro
Nykøbing Falster
Kommune: Guldborgsund

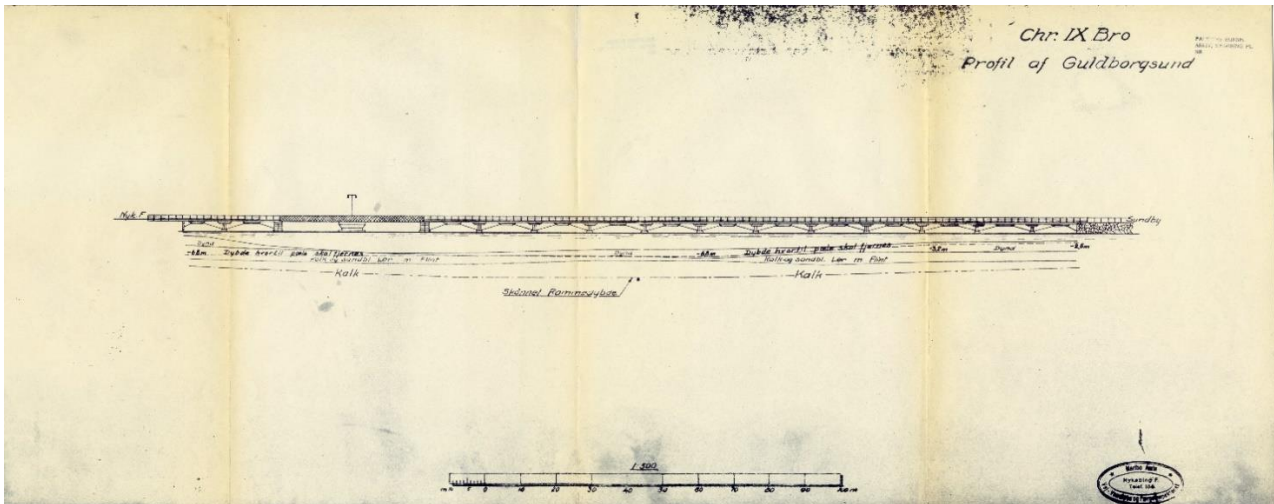
INDHOLDSFORTEGNELSE

ABSTRACT	1
INDHOLDSFORTEGNELSE	2
Broens konstruktion, materialevalg og involverede håndværk	2
Dimensionering af broen og sejlrenden	8
Optakt til byggeriet, hvorfor blev broen bygget?	9
Økonomi	9
Lovgivning og vedtægter	10
Broens placering	11
Indvielse af Christian d. 9's bro	13
Broens betydning	15
Opsummering	19
Kildeliste og kildesøgning	21
Trykte kilder	21
Meddeler	21
Benyttede arkiver	21
Broens konstruktion og materialevalg	22
Hvorfor gik man væk fra svingbroen	22
Arbejdsforhold	22
Optakt til broen, hvorfor blev broen bygget?	22
Broens placering	22
Lovgivning og vedtægter	22
Økonomi	22
Åbningsceremonien	23
Broens kulturhistoriske betydning	23

Broens konstruktion, materialevalg og involverede håndværk

Christian d. 9's bro bestod af fire dele. En 315 meter lang dæmning, en fast bro på i alt 211 meter fra dæmningen med brohoved på Lollands siden, en 40 meter svingbro og afslutningsvis et 44 meters brohoved mod Falsters siden. Broen var 6 meter bred. Den strakte sig over Guldborgsund med dæmningen ud fra Lindeallé i Sundby på Lollandssiden til svingbroen og det lille stykke fast bro ved Brogade i Nykøbing Falster på Falstersiden. Hovedarbejdet blev udført af de to ingeniører C.

F. Glæsner & C. E. J. Andersen. C. F. Glæsner var også i andre sammenhænge involveret i infrastrukturprojekter i Danmark, som udkastet til et Nordsøhavneanlæg med kanal fra Nordsøen syd for Blokhus, til Limfjorden vest for Ålborg. Svingbroen blev leveret af Burmeister & Wain fra København, mens alt arbejdet af broen blev kontrolleret af ingeniørkaptajn W. A. Thulstrup.



Christian d. 9's bro. Kilde: Falsters Egnshistoriske Arkiv Tegninger til en forstærkning og udvidelse af broen i 1933. Maribo Amts Vejinspektorat

Christian d. 9's bro blev hovedsageligt bygget af træ på nær svingbroen, der var af jern, en stor del af fundamentet, hvis konstruktion delvist var af metal og beton, og svingbroens støttepille, der var af beton. Ved broens nedrivning i 1963 blev 50-60 ton jern solgt til jernstøberier. Tømmeret fra den faste del af broen, var i så god stand at størstedelen blev reserveret til det nye bolværk ved havnen og resten solgt til privatpersoner. Dele af broens trækonstruktion har været af pommersk fyr, men der har muligvis også været brugt egetræ, der ofte blev benyttet til datidens brokonstruktioner.

I 1867 blev broen bygget til gående, ridende, hestetrukne vogne og levende dyr. Senere i 1800-tallet kom cyklerne til og op igennem 1900-tallet kom biler og lastvogne til. Broen blev flere gange moderniseret og forstærket parallelt med den teknologiske udvikling. Af "Vedtægt for Kong Christian den Niendes Bro over Guldborgsund. Indenrigsministeriet, den 12te marts 1868" fremgår det, at broen var bygget til transportmidler med last, der ikke måtte være bredere end 8 fod, svarende til knap 2½ meter og tungere end 4.800 pund, det, der svarer til ca. 2.5 ton i dag



Christian d. 9's bro fra efter 1930'erne. Den 40-meter lange svingbro er placeret ud fra bolværket og har et anderledes rækværk end resten af broen. Svingbroen hviler på en stor bærepille af beton, der har kunnet bære drejemekanismen.

Kilde: Falsters Egnshistoriske Arkiv. 63014. Fotograf J. F. Jessen



Christian d. 9's bro fra Lollandssiden, efter 1930'erne med det gamle betalingshus, til fragt, på venstre side.

Kilde: Postkort fra Falsters Egnshistoriske Arkiv. D00059f1767

Efter løbende ændringer og forbedringer på broen i 1933 kunne broen bære køretøjer på 5 ton. Betalingshuse var placeret på hver sin ende af broen. De kontrollerede fragten og vægten på køretøjerne. I 1870 gik 730 rigsdaler eller 1460 kr. til betjening, belysning og renholdelse af broen, hvoraf 550 rigsdaler eller 1100 kr. gik til lønninger. I 1962-1963 var udgiften 58.000 kr. I 1953 besluttede havnekommissionen, at bromændene, der betjente broen, skulle have en månedlig fridag.

Dreje og åbningsmekanismerne

Op til 1910 var svingbroen hånddrevet med et drejehåndtag på midten. Det skulle betjenes af mindst to personer. Svingbroen hvilede på en massiv bropille af beton, der har været knyttet til selve drejehåndtaget på svingbroen. I 1910 var trafikken gennem sundet blevet så stor, at den håndrevne svingbro ikke kunne følge med. Svingbroen blev derfor udstyret med en elektrisk motor, så den ikke længere skulle drejes med håndkraft. Motoren blev styret fra brohuset på Falstersiden. Der blev også monteret elektriske lamper på broen.

Svingbroen på Christian d. 9's bro blev bygget som en af de allerførste danskproducerede svingbroer. I Korsør havde et engelsk firma leveret en lignende bro i 1856, og i Århus var der blevet bygget en svingbro ved Dokøen i 1862.



Svingbroen på Christian d. 9's bro bliver drejet med håndkraft før 1910.

Kilde: Postkort fra Falsters Egnshistorisk Arkiv. D00059f1313.

Landeveje, som vejen over Christian d. 9's bro, blev i 1800-tallet anlagt med store stenskærver i et lag på 15-20 cm, hvor mellemrummene mellem skærverne blev udfyldt med grus eller ler (makadamisering). Ved broens indvielse var kørebanen dækket med grus og sand. Billeder fra 1950'erne viser, at broen i de sidste årtier af sin levetid var asfalteret.



Billedet er taget af svingbroen efter 1933. Kørebanen blev udvidet og der blev placeret ophøjede fortov på hver side af det inderste rækværk. Det yderste rækværk blev trukket ud sammen med fortovet. Kilde: Falsters Egnshistoriske Arkiv. 057-1991_023. Fotograf J. F. Jessen.

Christian d. 9's bro før 1933. Inden kørebanen blev udvidet og rækværket sat forskudt af hinanden.

*Kilde:
Postkort fra Falsters
Egnshistoriske Arkiv.
D00059f1263.*



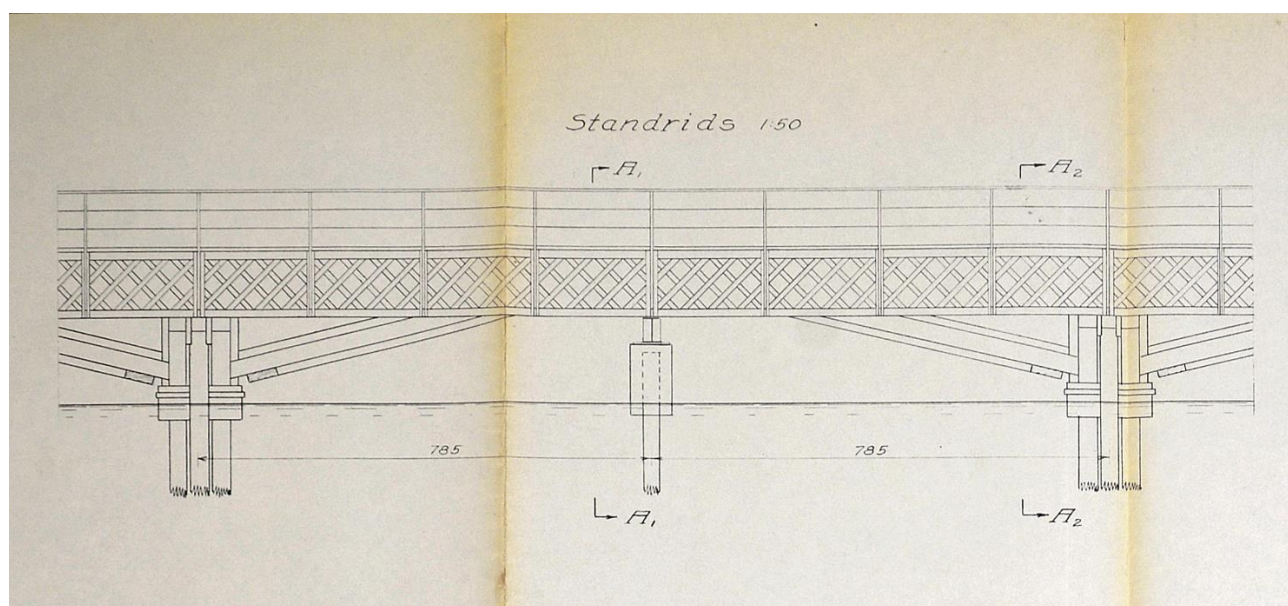
I 1933 blev broen udvidet og forstærket. Rækværket blev genbrugt og et fortov af træ blev placeret udenfor rækværket, på begge sider. Udvidelsen kom til at koste 114.000 kr. og bag denne forbedring af broen stod den senere rektor for polyteknisk læreanstalt Anker Engelund, Danmarks store brobygger, der også stod bag Storstrømsbroen og Lillebæltsbroen.



Christian d. 9's bro efter 1933. Der er plads til dobbelt passage af motoriserede køretøjer på broen. Rækværket er blevet placeret forskudt.

Kilde: Postkort fra Falsters Egnshistoriske Arkiv. D00059f2643

Selvom broen løbende blev moderniseret, forblev rækværket, langs den faste del, det samme, nemlig et slankt metalgitter formet i kvadrater. Ligeledes var trægitteret langs broen, under kørebanelen også uforandret fra broens anlæggelse til dens nedrivning.



Christian d. 9's bro. Udsnit af broen, hvor det genbrugte rækværk og træudsmykning kan ses.

Kilde: Falsters Egnshistoriske Arkiv Tegninger til en forstærkning og udvidelse af broen i 1933. Maribo Amts Vejinspektat.

Dimensionering af broen og sejlrenden

I 1900-tallet blev svingbroer generelt udfaset til fordel for mekaniske vindebroer, der løftede i stedet for at svinge. Selvom svingbroen var en billigere løsning end vindebroen, så var den ikke særlig effektiv, og den var mere besværlig at betjene. Når svingbroen blev åbnet, fyldte den en stor del af sejlløbet, og derved begrænsedes pladsen for gennemsejling.

	Christian den 9's Bro 1:1 1867 1:100 1967
siden middelalderen	Færgedrift mellem Nykøbing Falster og Sundby, Lolland
1784	Nedsættelse af vejkommission
1793	Vejforordning, der angiver retningslinjer for anlæg og vedligehold af landeveje
1852	Trækfærge indsættes på overfarten over Guldborgsund
1858	Nedsættelse af brokomité
1862	Indenrigsminister Orla Lehmann går ind i brosagen
1864	Anlægslov vedtages af Rigsdagen
1865	Brogade og Lindeallé anlægges
1866	Dæmningen stod færdig og broens pæle nedrammet
1867	Ny vejforordning flytter ansvaret for landevejene fra staten til amterne
1867	Indvielse 4. juli
1868	Udarbejdelse af vedtægt for broen
1910	Drejebroen motoriseres og der opsættes elektriske lamper
1933	Større forbedring og forstærkning
1953	Bromændene får en ugentlig fridag
1963	Nedrivning
1967	Udarbejdelse af model i 1:100 til byfest

I 1963, da Fugleflugtslinjen blev åbnet, blev Christian d. 9's bro revet ned, bare fire år før, den ville have haft 100-års jubilæum. Året forinden var der kommet en ny bro over Guldborgsund, Kong Frederik d. 9's bro. Denne bro var en vindebro kombineret med jernbane, vej og cykelsti og så var den, i modsætning til Christian d. 9's bro, bygget til at bære motoriserede køretøjer.

Optakt til byggeriet, hvorfor blev broen bygget?

Inden Christian d. 9 indviede broen foregik al transport over Guldborgsund udelukkende med færge eller jolle. Pladsen var trang, og der blev klaget over, at priserne var for høje, eller færgerne var forsinkede. Færgemanden havde særlige privilegier, der gav ham eneret over logi til de rejsende. Selv om færgen var forpligtet til at betjene postvognene, havde færgemanden ret til at udskyde overfarten i tilfælde af uvejr eller manglende passagerer. Så der var dage, hvor færgen ikke sejlede. Færgerne kunne ikke følge med trafikudviklingen, og det blev ikke meget bedre, da en trækfærge afløste den gamle færge i 1852. De stærke strømme i Guldborgsund skabte problemer for trækfærgen, og op til anlæggelsen af broen i 1867, klagede de utilfredse brugere. I 1854 fragtede trækfærgen 13.500 passagerer og 1048 vogne mellem Lolland og Falster.

Økonomi

I 1858 blev der nedsat en komite til etablering af en bro over Guldborgsund. Den bestod af Godsejer Edward Tesdorf, prokurator C. J. F. Blæsbjerg, købmand L.F. Frisenette, vej- og vandinspektør Hamburger og den sjællandske godsejer Peter de Neergaard. For at skaffe et overslag over etableringsomkostningerne hyrede komiteen ingeniøren C. E. J. Andersen. Den 5. marts 1858 bevilligede Nykøbing Falster kommunalbestyrelse 1.000 rigsdaler til at dække de første udgifter til broen. Rigsdagen begyndte også at interessere sig for projektet. I 1862 besøgte udenrigsminister Orla Lehman byen for at drøfte byggeriet af Christian d. 9's bro. Efterfølgende stadfæstede Rigsdagen ved lov, at broen skulle anlægges. Loven dikterede, at broen over Guldborgsund skulle placeres mellem Nykøbing by, enten nord eller syd for havnen, og Sundbys kyst. Budgettet for broen endte med at blive 155.000 Rigsdaler. Nykøbing skulle betale 15.000 rigsdaler. 1 rigsdaler var nominelt 2 kroner. I midten af 1800-tallet, da broen blev budgetteret, fik en daglejer det, der svarer til 1 kr. om dagen, og en faglært industriarbejder fik 2 kr., men det er nærmest umuligt at opgøre værdien i nutidskroner, fordi den nominelle værdi og købekraft ikke umiddelbart kan opføres til nutids økonomi. Den 19. marts 1867 blev der fremlagt et foreløbigt regnskab for byggeriet i Stiftstidende. Heraf fremgår det, at ud af de 155.000 rigsdaler, der blev bevilliget, blev der i alt brugt 151.816 rigsdaler. 132.000 gik til selve broen, 10.739 blev brugt på brodæmningen og rækværket og 5,661 gik til nedrivning af huse for at give plads til den nye Brogade (Ekspropriation).

Budget for broen				
Vejanlægsmidler	130.000	rigsdaler	260000	kroner
Postvæsenet	10.000	rigsdaler	20000	kroner
Nykøbing Kommune	15.000	rigsdaler	30000	kroner
	155.000	rigsdaler	310.000	kroner

Regnskab for broen				
Selve broen	132000	rigsdaler	264000	kroner
Vejanlægget på Lolland med chaussering af brodæmning og rækværk	10739	rigsdaler	21478	kroner
Brogade (Ekspropriering og nedrivning af huse)	5661	rigsdaler	11322	kroner
Opfyldning og brolægning i Nykøbing	3416	rigsdaler	6832	kroner
	151816	rigsdaler	303632	kroner

Af regnskabsnoterne fremgår det, at Nykøbing havde en gæld på 15.000 rigsdaler til Rødby kommune med en rente på 5 procent, der kunne opsiges med et halvt års varsel. Det skyldes at Nykøbing ikke selv havde den nødvendige kapital til brobyggeriet, men de kunne låne af Rødby, der netop af et engelsk selskab havde modtaget 15.000 rigsdaler for en koncession til at inddæmme Rødby fjord, Kilde: Museum Lolland-Falster

Lovgivning og vedtægter

To aktører skød penge og arbejdskraft ind i anlæggelsen af broen. Postvæsenet bidrog med 10.000 rigsdaler, og vejvæsenet stod for vedligeholdelse af broen. Med den nyoprettede vejkommission i 1784, med godsejer Christian Ditlev Frederik Reventlow som medlem, blev forbedring og vedligeholdelse af landets veje sat i system gennem vejforordningen fra 1793, der fastlagde regler for anlæggelse af bedre veje, og angav retningslinjer for vedligeholdelsen af dem. Med en revideret vejforordning fra 1867 overgik vedligeholdelse af landevejene fra staten til amterne, dermed fik Maribo amts vejvæsen ansvaret for den nye landevej over den nye bro. I Nykøbing blev landevejen ført frem til byens handelsgade Slotsgade-Langgade-Frisegade gennem anlæg i 1865 af den helt nye Brogade, der førte ned til havnen med broen over Guldborgsund.



Christian d. 9's bro før 1930'erne, inden den bliver udvidet med fortov.
Kilde: Postkort fra Falsters Egnshistoriske Arkiv. D00059f1296.

Broens placering

Rigsdagen havde i 1864 besluttet at broen skulle krydse over Guldborgsund til Sundby på Lollandssiden, til afløsning af færgen, som gik mellem Færgestræde i Nykøbing til Færgegården i Sundby. Langs landevejen, der på Lollandssiden, via en vejdæmning førte ud til Christian d. 9's bro, blev der plantet lindetræer. Landevejen med vejtræer eksisterer stadig som Lindeallé, der netop fik sit navn efter de lindetræer der blev plantet da broen blev bygget. Havnekommissionen havde betænkeligheder ved placeringen af broen på Falster. Havnen var under udvidelse og kommissionen forudså, at mængden af dampskibe til Nykøbing havn ville tage til og skabe pladsmangel. Broens placering kunne derfor forhindre havnens udvidelse i sydlig retning, da det ville være umuligt for skibe at passere.



Dæmningen fra Lindeallé fra efter 1908. Lindetræerne er stadig små og nyplantet. Kilde: Postkort fra Falsters Egnshistoriske Arkiv. D00059f1310.

Fordelen ved at placere broen ved havnens søndre bolværk var, at afstanden over sundet var kort, der var et ønske om, at broen skulle ligge ved havnefronten, og anlagde man broen der, ville den ikke forstyrre den igangværende havneudvidelse. Men broen skulle kunne åbnes, så transporten ind og ud af havnen kunne fortsætte. Løsningen blev en svingbro, der ved hjælp af en drejemekanisme kunne svinge en lille del af broen til den ene side, så store dampskibe og fragtskibe kunne passere broen.

I det første hele år efter broens åbning, 1868, blev drejebroen åbnet i alt 599 gange, primært for skibe fra havnen. På en enkelt torvedag i 1874 passerede 320 vogne over broen. 10 år efter broens åbning (i 1878) blev broen åbnet 712 gange og i 1891 blev den åbnet 1592 gange.

Trafikudviklingen steg stødt. I 1913 blev broen åbnet 1.766 gange og i 1929 2.690 gange.



Christian d. 9's bro med svingbroen åben. Postkortet er fra før 1910. Kilde Postkort fra Falsters Egnshistoriske Arkiv. D00059f1314.

Svingbroen over Guldborgsund, drejet til siden. Kilde: Illustreret tidende Årgang 8, Nr. 407, 14/07-1867.

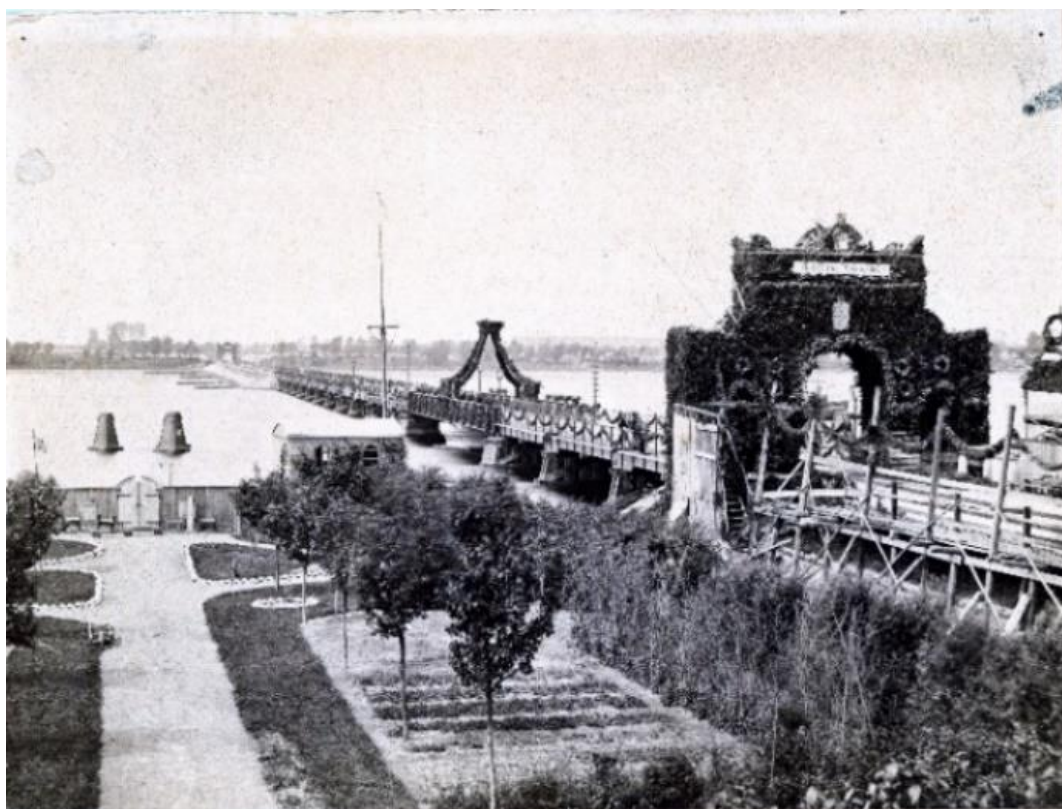


Indvielse af Christian d. 9's bro

Den 4. juli 1867 indviede Christian d. 9. broen. En æresport, dannebrog, guirlander, kranse, vimpler og sløjfer pyntede broen, og fyrværkeri lyste himlen op, da aftenen kom. Tidligere på dagen kastede Kongeskibet 'Slesvig' anker i Nykøbing med den kongelige familie ombord. Til stede ved indvielsen var Stiftamtmanden, ingeniørerne Glæsner og Andersen, Indenrigsminister

Estrup, Maribo Amtsrådet og Nykøbings borgmester Hr. justitsråd Pontoppidan og resten af kommunalbestyrelsen.

Mange mennesker var mødt op for at se broen og den kongelige familie. Illustreret Tidende skønnede, at der var samlet 15-20.000 mennesker. Til sammenligning havde Nykøbing i 1855 blot 2.608 indbyggere. I anledning af dagen blev der arrangeret et stort optog gennem Nykøbings gader og efter frokost fandt åbningen af broen sted, med sange og taler. Det var en stor dag for Nykøbing, der ikke havde haft kongeligt besøg i næsten en menneskealder. Kong Christian den 9. havde ikke kun sin søn, den senere Kong Frederik den 8. med, men også en af sine svigersønner, den senere russiske zar Alexander den 3. der var gift med prinsesse Dagmar. Kongen og borgerskabets spidser gik over broen til Lollandssiden. Efterfølgende drejede Alexander den 40 meter lange svingbro. Alexander havde på forhånd bedt om at bese det hus hans berømte forfader Zar Peter den Store gæstede 15. juli 1716. Alexander medbragte et stort billede af Peter den Store i en stor udskåren ramme til Czarens Hus, og det har hængt der lige siden. I krostuen ud mod torvet er de markante royale besøg i huset blevet fastholdt gennem opsættelse af en trætavle med forklarende inskription.



*Indvielsen af
broen. Kilde:
Falsters
Egnshistoriske
Arkiv.
D00059f1008.*

Broens betydning

Bindeled, promenade og katalysator for erhvervsudviklingen og selvforståelsen

Efter næsten 1000 års færgedrift overtog Christian den 9's bro i 1867 rollen som det vigtigste bindeled mellem Lolland og Falster. Umiddelbart var broen med til at understøtte den teknologiske og økonomiske udvikling, der blev kendetegnende for de nærmeste årtier, med jernbanebyggeri, fabrikker til forædling af landbrugsprodukter ikke mindst sukkerroeproduktionen, hvor Lolland og Falster den dag i dag er markedsførende.

Bare det, at broen ikke, som færgerne, var afhængig af vejret gjorde mangt og meget lettere. Da Lolland-Falsters Stift med domkirke i Maribo, på Lolland blev etableret i 1804, endte det med, at bispegården blev bygget i Nykøbing Falster, fordi bispen så kun var afhængig af én færge fra Falster til Sjælland for at komme til hovedstaden. Det havde måske set anderledes ud efter bygning af broen.

Lokale kunne besøge deres familie oftere, tage på udflugt og skabe relationer på tværs af sundet. Broen var også katalysator for erhvervslivet. De industrier, der var etableret i begyndelsen af 1800-tallet, fik et bedre væksth fundament på grund af broen.

Indtil broens bygning var Nykøbing vokset mod nord, øst og syd, men kunne på grund af Guldborgsund ikke vokse mod vest. Alene det ændrede sig, da broen blev bygget og helt nye bykvarterer opstod ud fra Lindeallé, der var landevejen over broen mellem Lolland og Falster. I 1900-tallets nostalgiske beskrivelser af den nedrevne bro fortælles det ofte, at langt de fleste forlovelser i Nykøbing og omegn fandt sted under de unge menneskers promenader på broen. I praksis har rigtig mange Nykøbingensere færdedes dagligt på broen, ikke mindst skoleelever, som fik en meget længere skolevej, da de fra slutningen af 1960'erne skulle over Frederik den 9's bro i stedet for over hans oldefars Christian den 9's bro. Det mindes ældre bysbørn stadig i 2023, som noget, der var en træls omvej.



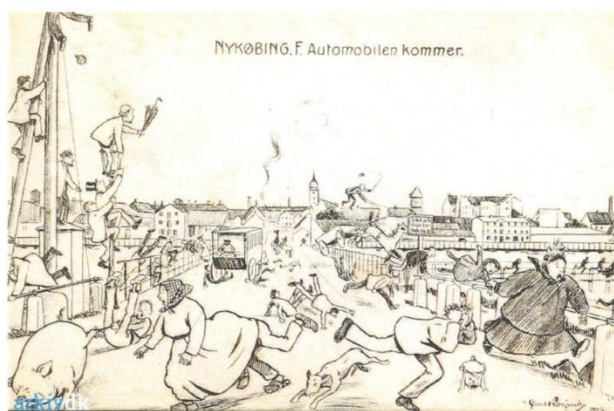
Geodætisk Institut 1947

Christian den 9's bro's store lokale betydning fremgår også af, at broens 100 års jubilæum blev fejret selv om den var revet ned 4 år før. Til optoget til byfesten i Nykøbing Falster i 1967, den såkaldte Bjørnefest, blev der fremstillet en nøjagtig kopi i 1:100, der efterfølgende blev overdraget til museet Falsters Minder. Museet havde i årtier modellen udstillet i sin byhistoriske udstilling i Nykøbings Vandtårn i Hollands Gård. Den 2,5 meter lange model blev fremstillet af tegner Kaj Jensen i samarbejde med museets sagkyndige, distriktsopmåler Vilhelm Paamejer på baggrund af de oprindelige arbejdstegninger fra Maribo Amts Vejinspektorat.



Museum Lolland-Falsters model af Christian den 9'bro i 1:100 fra 1967.

Broen blev Lolland-Falsters visuelle og bogstavelige bindestreg, der bandt Sydhavsøerne sammen mellem Nykøbing og Sundby. Dermed blev broen også i sig selv et udtryk for det samlede Lolland-Falster, som f.eks. på postkortet med folkedragtsmotiver, der har broen med som baggrundsmotiv. Eller Folketidendes omtale af den første automobil på Christian den 9's bro i 1905. Fartbøllen skulle efter sigende være ingen ringere end greven fra Knuthenborg.



Fra broen var der adgang til badeanstalter og de lokale fiskeforretninger Pryds og Henriksen. Malerne Josva Dichmann og Thorvald Skeel Ankersen, illustrerer med deres malerier, hvor folkekær broen var.



Akvarel af Thorvald Skeel Ankersen, der i løbet af sit liv har skitseret og malet store dele af Lolland og Falster. Badeanstalter og fiskebutikker gav liv til broen. Billedet til venstre skildrer to konkurrerende fiskehandlere, ved broen. Opbevares på Museum Lolland-Falster. 6781.



Josva Dichmann oliemaleri af Christian den 9's bro 'Sct. Hans Aften', og fik tildelt en guldmedalje ved verdensudstillingen i Barcelona 1929. Opbevares på Museum Lolland-Falster. FMN00930x2808a.

Kunstmalerne omhandler, som fotografierne og postkortene, hverdagen på broen, og hvordan den blev brugt til mere end blot færdsel over sundet. Motiverne portrætterer livet ved og på broen i næsten 100 år. At broen havde stor betydning, fremgår alene af de mange, mange

fotografier, skilderier og postkort der blev udarbejdet med broen som motiv. Alene på Museum Lolland-Falster og Falster Egnshistoriske Arkiv opbevares mere end 300 fotografier og postkort samt det prisbelønnede maleri af Josva Dichmann og tre akvareller af Thorvald Skeel Ankersen.

Broen nåede ikke sit 100 års jubilæum. Den blev revet ned, da den nye og forbedrede infrastruktur, der var afledt af Fugleflugtslinjen, stod klar med den nye vej- og jernbanebro i 1963. Men byen mistede dermed sin centrale cykel og gangbro.



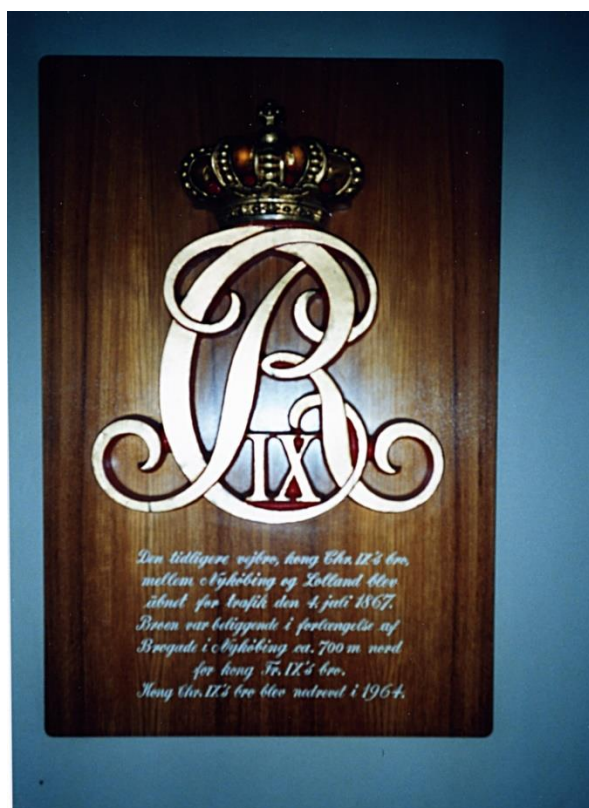
*Christian d. 9's bro efter 1930'erne. Broen blev genstand for mange fotografier, postkort og malerier af broen. Broen var centrum for hverdagslivet og det er dette billede et godt eksempel på.
Kilde Falsters Egnshistoriske Arkiv. 058-1991_015. Fotograf Erik Hvidt Christiansen, Polyfoto.*

Opsummering

Christian d. 9's bro var både var en af de første danskproducerede svingbroer og samtidig den længste bro i Nordeuropa, da den blev bygget. Den blev bygget under et økonomisk opsving og var også med til at forstærke opsvinget til gavn for såvel handel, landbrug og industri. Den var folkekær, da den foruden transport over sundet, også blev brugt som motiv til malerier, fotografier og postkort. I 1963 blev broen revet ned, blot få år før den ville have fyldt 100 år.



Postkortet er fra før 1930'erne. På højre side kan Br. Olsens badeanstalt anes. Postkort fra Falsters Egnshistoriske Arkiv. D00059f1291.



Kildeliste og kildesøgning

Til udarbejdelsen af rapporten er der søgt og indhentet oplysninger og kildemateriale hos Rigsarkivet (bl.a. Rådstueprotokoller), Diesel House, Arbejdermuseet, Vejhistorisk Selskab, Nykøbing Falster Stadsarkiv, Museum Lolland-Falster og Falsters Egnshistoriske Arkiv (bl.a. brokonstruktionstegninger fra Maribo Amt). Desuden er der benyttet historiske aviser, ugeblade og dagblade fra Falsters Egnshistoriske Arkiv og Mediestream Det var i perioden mellem igangsættelse af rapportarbejdet og aflevering af rapporten desværre ikke muligt at få adgang til materiale indleveret af Maribo Amt til Rigsarkivet. Fotografier og postkort har været anvendt som sekundære kilder til at tjekke detailbeskrivelser af broen.

Trykte kilder

Brandt, Palle R. (1992). Broen, byen og borgerne. 1867 Christian den Niendes Bro. Kulturmindeforeningen. Falsters Minder. Nykøbing F.

Brandt, Palle R. (1991). Mennesker omkring en virksomhed. Kulturmindeforeningen. Falsters Minder. Nykøbing F.

Bruus, Michael Levy. (2004). I sikker havn. Danske købstadshavnes modernisering 1798-1868. Upubliceret kandidatspeciale. Institut for Historie og Områdestudier. Aarhus Universiteter. S. 40-42.

Lehmann, Johannes. (1943) Burmeister & Wain gennem hundrede aar. Aktieselskabet Burmeister&Wains maskin, og skibsbyggeri.

Nørregård, Georg. (1982). Nykøbing på Falster gennem tiderne - Demokratiets vækst. Nykøbing F Kommune. S. 157-163.

Klitgaard, Kristian og Jens s. Nielsen. (2020). Christian d. IX's Bro over Guldborgsund. Dansk Fragt- og Banemærkeklub (DFBK.dk).

Schiøtz, Axel. G og Aug. S. Wille. (1936). Nykøbing Havns tilblivelse. Historie og udvikling gennem tiderne. Central-trykkeriet Nykøbing F. S. 48., 53., 81. og 106.

Den danske vej i 200 år. (1993). Udgivet i anledning af Vejforordningens 200 års jubilæum. Vejdirektoratet. S. 13. Se bilag.

Stiftstidende (Lokal dagblad på Lolland-Falster)

NY DAG (Avis fra Nakskov 1901-1994)

Illustreret Tidende (Dansk ugeblad 1859-1924)

Meddelelser

Vej- og brohistoriker Jørgen Buchardt Redaktør for Vejhistorisk Selskab.

Benyttede arkiver

Falsters Egnshistoriske Arkiv

Rigsarkivet

Stadsarkivet for Guldborgsund Kommune

Vejhistorisk Selskab
Diesel House, B&W's firmamuseum
Det kongelige bibliotek

Broens konstruktion og materialevalg

- Maanedsskrift udgivet af Industriforeningen 1868. Se bilag.
- Schiøtz, Axel. G og Aug. S. Wille. (1936). Nykøbing Havns tilblivelse. Historie og udvikling gennem tiderne. Central-trykkeriet Nykøbing F. S. 48., 53., 81. og 106.
- Vedtægt for Kong Christian den Niendes Bro over Guldborgsund. Indenrigsministeriet, den 12te marts 1868.
- Rådstueprotokol 1.5., 13.11. og 10.12. 1865. (Rigsarkivet)
- Stiftstidende 20.11., 22.11., 18.12. og 28.12 1865 og 30.01 1950, 1963.
- Rådstueprotokol 20.9. 1866 (Rigsarkivet)
- Til at fastslå materialevalg og konstruktion er fotografier og postkort blevet benyttet. Se bilag.
- Lehmann, Johannes. (1943) Burmeister & Wain gennem hundrede aar. Aktieselskabet Burmeister&Wains maskin. Og skibsbyggeri.
- Tegninger fra Maribo Amts Vejinspektorat. (Falsters Egnshistoriske Arkiv).
- Jul i Nykøbing 1946, s. 18.

Hvorfor gik man væk fra svingbroen

- Burchardt, Jørgen. De fem halvskovbroer. Vejhistorie 39. Se bilag.

Arbejdsforhold

- *En bindestreg, der forsvinder I "NY DAG fredag den 3. april 1964 – 2. SEKTION".*

Optakt til broen, hvorfor blev broen bygget?

- Nørregård, Georg. (1982). Nykøbing på Falster gennem tiderne - Demokratiets vækst. Nykøbing F Kommune. S. 157.

Broens placering

- Bruus, Michael Levy. (2004). I sikker havn. Danske købstadshavnes modernisering 1798-1868. Upubliceret kandidatspeciale. Institut for Historie og Områdestudier. Aarhus Universiteter. S. 40-42. Se bilag.

Lovgivning og vedtægter

- T. Ahlgreen-Ussing. Love og Anordninger for 1862, 1863, s. 905-806
- Generalvejkommisionen af 1778 "Plan til en forbedret Indretning af Veivæsenet i Kongeriget Danmark 1791".
- Forordning om Vej-Væsenet i Danmark" af 13. december 1793. Se [Vejforordning-1793.pdf \(vejhistorie.dk\)](#). Besøgt torsdag d. 09.03.2023.
- Den danske vej i 200 år. (1993). Udgivet i anledning af Vejforordningens 200 års jubilæum. Vejdirektoratet. S. 13. Se bilag.
- Vedtægt for Kong Christian den Niendes Bro over Guldborgsund. Indenrigsministeriet, den 12te marts 1868.

Økonomi

- Nørregård, Georg. (1982). Nykøbing på Falster gennem tiderne - Demokratiets vækst. Nykøbing F Kommune. S. 157-163.
- Stift Tidende d. 19.3.1867. Besøgt d. 10.03.2023.

Åbningsceremonien

- Jul i Nykøbing 1946, s. 18.
- Nørregård, Georg. (1982). Nykøbing på Falster gennem tiderne - Demokratiets vækst. Nykøbing F Kommune. S. 157-163.
- Stift Tidende d. 6.6.1867. Besøgt d. 10.03.2023
- Illustreret tidende. Åbningen af broen over Guldborgsund den 4de juli 1867. Årgang 8, Nr. 407, 14/07-1867, s. 335

Broens kulturhistoriske betydning

- Jul i Nykøbing 1946, s. 18.
- *Kilde: NY DAG 10. juli 1967 s. 6*
- Museum Lolland-Falster med Falsters Egnshistoriske Arkiv.