

Færger og broer over Alssund

Del 1 af 2.

Så længe der har boet mennesker på Als og Sundeved, har der været brug for at kunne færdes frem og tilbage over Alssund.

Hvordan denne trafik er foregået i de ældste tider, kan man kun gisne om, men allerede i 1590'erne er der skriftligt bevis for, at Hertug Hans den Yngre modtager sine gæster på færgen over sundet.



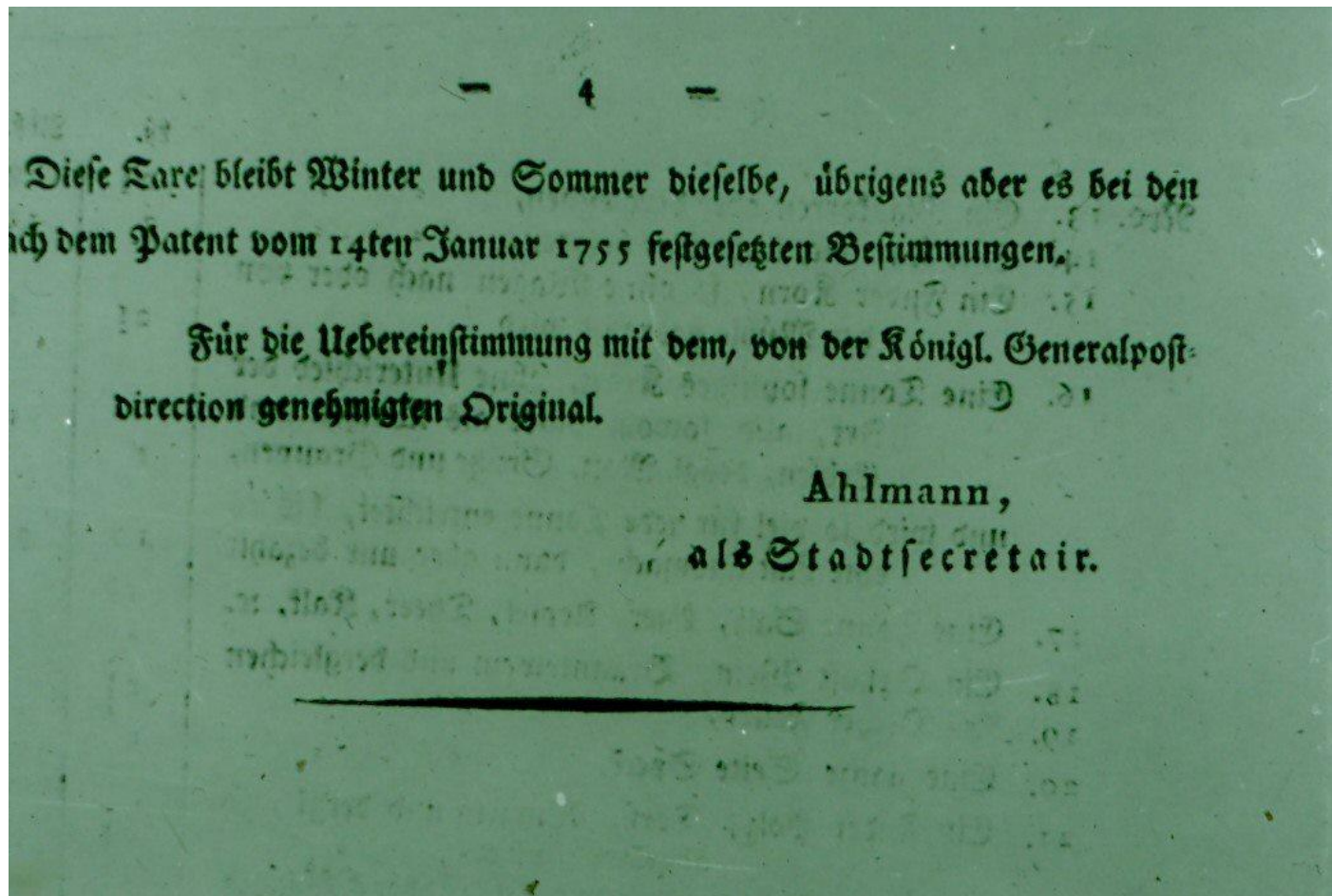
Billedet her viser færgeløbet ved Sønderbro før 1856.

Her er eksempler på, hvad en tønne salt, øl, æbler, tjære og kalk kostede. En hel side spæk o.s.v.

13.	Ein Glasfarren oder dergleichen,	2½
14.	Eine Karrwölle, ledig oder beladen,	3
15.	Ein Fuder Korn, so ohne Wagen nach oder von der Mühle gebracht wird	2½
16.	Eine Tonne sonstiges Korn, ohne Unterschied der Art, also sowohl Hafer als Weizen und Erbsen, desgl. Malz, Gröhe und Graupen, und wird so viel für jede Tonne entrichtet, bis es eine Last ausmachet, dann aber nur bezahlt	10
17.	Eine Tonne Salz, Bier, Keffel, Theer, Kalk, ic.	1½
18.	Ein Orhoft Wein, Brantwein und dergleichen	2½
19.	Decher Fellen,	2½
20.	Eine ganze Seite Speck,	1
21.	Ein Fuder Holz, Torf, Wurzeln und dergl., so abgeladen wird,	2½
22.	Koffer, Lade u. dergl. mit Schloß oder beschlagen	1½
23.	lederner Sack mit Betten oder andern Sachen angefüllt,	1½
24.	Zwölfter Bretter	2½
25.	20 Stücken Latten	1½
26.	Ein großer Balken	1½
27.	Stück Sparren	1
28.	dito groß Vieh und ist solches noch nicht 1 Jahr alt	1½
29.	Schaaf oder Schwein und für säugende Lämmer und Ferkel 2 Stück	1
30.	Eine ledige Person, die ganz allein übergeht folgen aber andere Leute oder Sachen mit, dann Eine solche Person giebt in beiden Fällen für ihre Reiskleider nichts, für das aber, was sie sonst bei sich trägt, jedoch nur dann, wenn es über 20 Pfund wiegt	1

Denne takst er den samme sommer og vinter, i øvrigt ellers som de ved patent af 14. januar 1755 fastsatte bestemmelser.

I overensstemmelse med den af Kongelig Generalpostdirektion godkendte original. Underskrevet Ahlmann, Bysekretær.



De vejfarende råbte efter færgen, hvis den lå på den modsatte side - og den kom da langsomt og besindigt, hvis den da ikke ventede på at få en vogn med, som øjnedes i det fjerne.



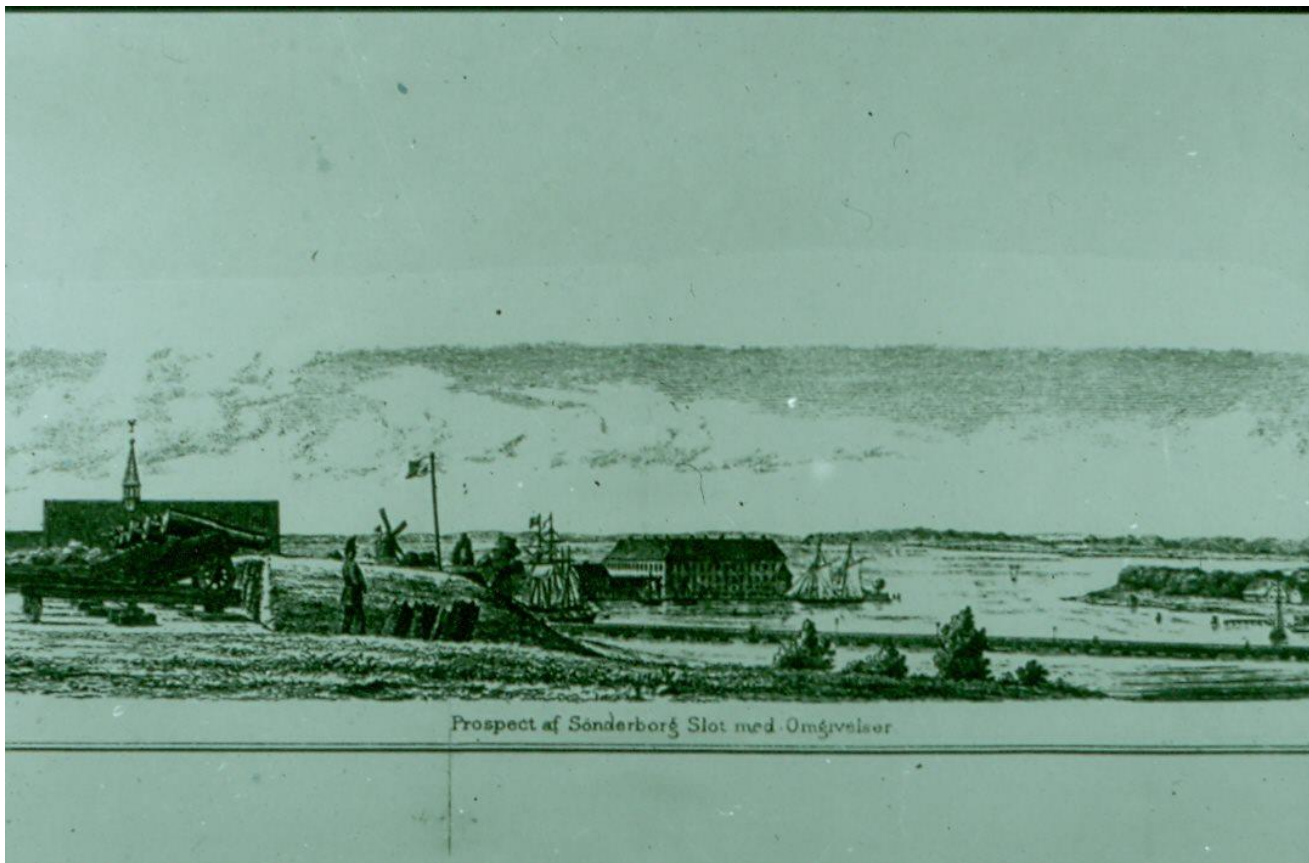
Når det rygtedes, at der kom høje herskaber til byen, samledes en stor del af byens befolkning ved færgeløbet, for at opleve noget stort. Før treårskrigen i 1848 var en af de store tildragelser ved havnen, når hoffet fra Augustenborg skulle på rejse og blev befordret med færgen til "Europa", som fastlandssiden dengang kaldtes. Når hertugen blev sat over, gav det en ekstra skilling til hver af færgekarlene. De fik i reglen en gammel dansk mark (= 16 skilling). En dag, da Hertug Christian August blev færget over i et ret stormfuldt vejr, gik én af færgekarlenes hat over bord. "Så for - - -", råbte færgekarlen, "nu fløj de manne 16 skillinge te' havs!". Hertugen forstod meningen og gav færgekarlen penge til en ny hat.

I 1849 anlægges der af det danske militær før første gang en provisorisk pontonbro over sundet. Det var dette projekt, udarbejdet af løjtnant ved ingeniørtropperne Chr. Petersen, der efter 1850 dannede grundlag for overvejelserne om en fast bro, og det var også det, der benyttedes som udgangspunkt ved det endelige brobyggeri i 1856. Broen blev nedlagt igen den 9. sept. samme år.



1 1850 medførte de truende krigsudsigter at den militære bro mellem Sønderborg og Sundeved atter blev anlagt den 23. april. Yderligere etableres fra 15. juli endnu en bro - beliggende ca. 100 meter nord for den anden. Bemærk i forgrunden til højre Hauschildts skibsværft og til venstre den oprindelige.

Den 24. april 1856 kunne arbejdet på den nye pontonbro så udskrives i licitation og 21. sept. samme år kunne broen så indvies under navnet: Kong Frederik den VII's Bro. På billedet ses også kirkebatteriet.



Frederik den VII's bro over Alsund set fra den nordlige Møllebakke, tegnet af løjtnant Holsøe. I forgrunden en nybygning under opførelse på Hauschildts skibsværft.

Broen set fra Sundevedsiden, igen en tegning af Holsøe.



Pontonbroen kom til at gå fra en lille ubebygget plads midt i Sdr. Havnegade over til Sundgade lidt syd for det senere Alhambra, en strækning på næsten 230 meter med en vejbredde på 4,6 meter uden fortov, hvoraf ca. 200 m blev båret af fortøjede, fladbundede både, pontoner.

Kun de midterste pontoner var ikke fast forankrede: de kunne sejles til side, så der blev en 24 meter bred gennemsejlingsåbning i broen. Pontonerne blev bygget på byens største værft af H.H. Hauschildt.

De faste brostykker i hver ende og vejbanen tværs over pontonerne udførtes også efter afholdt licitation af lokale håndværkere. Til brovagten opførtes et lille hus ved broen.

Billedet er set fra Sundgade over mod Sdr. Havnegade.
Nørrebro ses til venstre og i baggrund ses rådhuset med tagrytter.



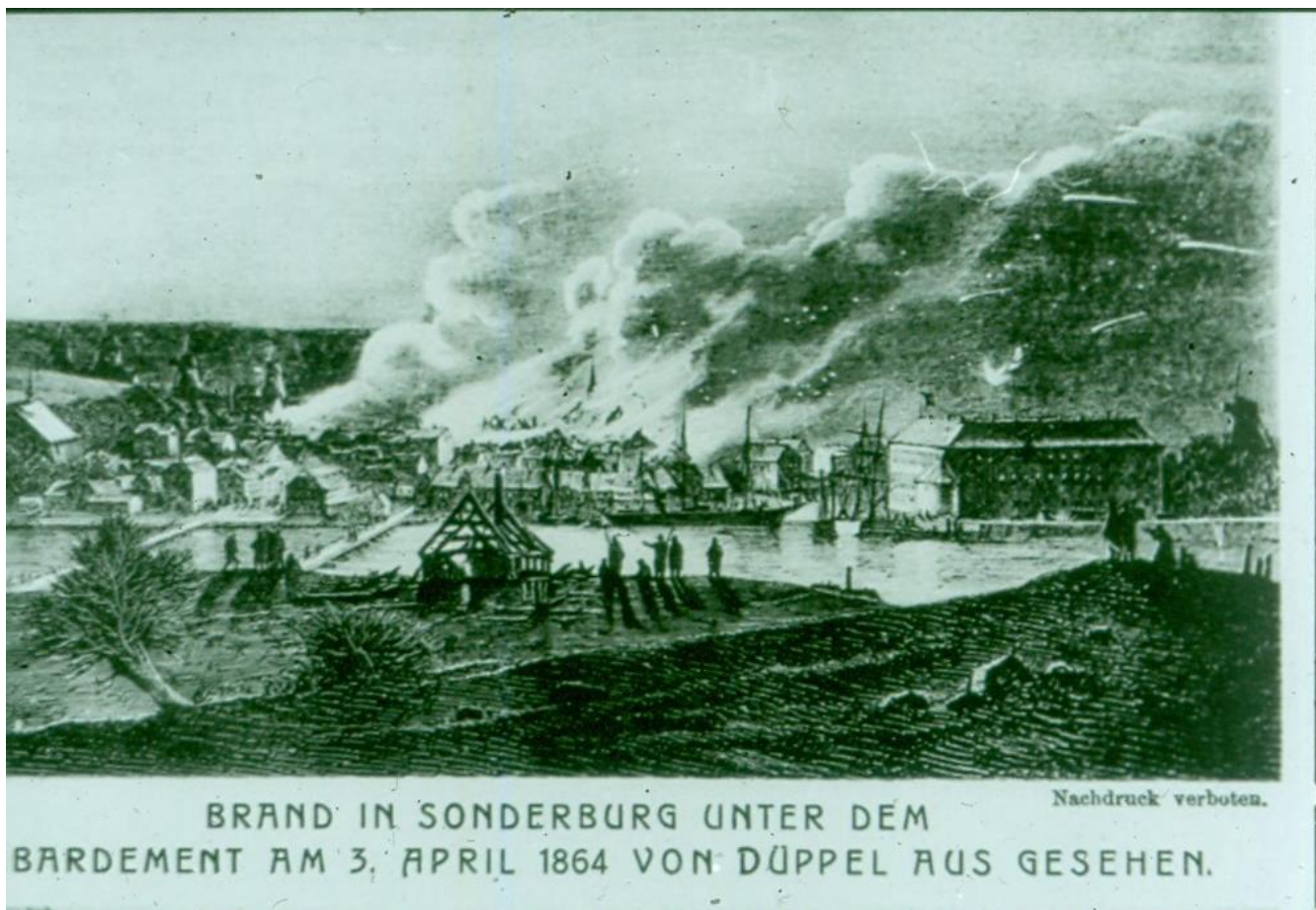
Da belejringen af Dybbøl begyndte i februar 1864, kunne det danske militær ikke nøjes med den smalle pontonbro. Man eksproprierede derfor 28 af de skibe, der lå i havnen, slupper og jagter fra 2 til 11 kommercelæster. Ejerne fik erstatninger fra 210 til 1000 rigsdaler. Skibene lagdes ved siden af hinanden tværs over sundet, hvor nu Chr. X's bro er. En del master og overbygninger fjernedes, og en vejbane blev lagt på tværs af skibene. Brofærdselen blev nu ensrettet. Al færdsel fra Als til skanserne kom til at foregå ad den nye nordlige bro, al færdsel fra Sundeved tilbage ad den ældste pontonbro.



Kommercelæst

Kommercelæst, ældre skibsmål indført i 1672 af Kommercekollegiet, blev brugt til måling af skibe i Danmark indtil 1867.

En kunstners frie fantasi over de to broer.



Bombardement den 3. april 1864.

Resterne af begge broer efter Bombardementet. Liget af en officer udleveres ved en parlamentær. Bemærk den gamle færgetro i baggrunden.



Selv om færgeljerne egentlig blev overflødige, da pontonbroen blev bygget, eksisterede de dog i mange år endnu. Dette fotografi er taget under bombardementet i Sønderborg i 1864 fra pladsen foran toldboden op mod kirken. For resten blev helt ødelagt. Man ser en rest af pontonbroen i øverste venstre hjørne.



Den militære pontonbro, bygget af preusserne, sommer 1864.



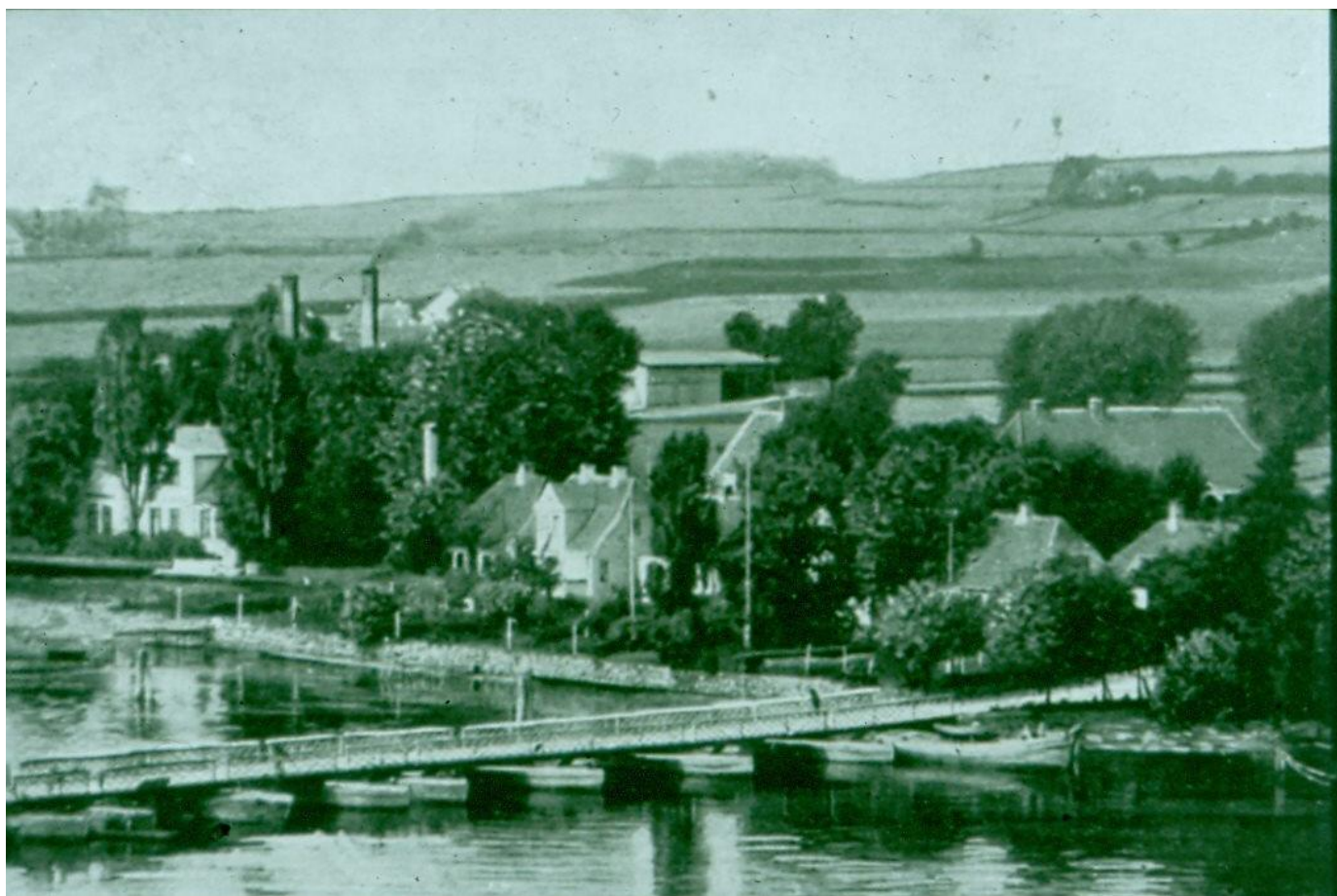
Den militære bro i tysk tid.

Dette billede, fotograferet af F. Brandt omkring 1. juli 1864, viser, at det øjensynlig er lykkedes preusserne at bjærge en del af Frederik den VII's bro og anvende den i selve slotsindsejlingen.



Frederik den VII's bro, genopbygget efter 1884.

Et udsnit af det foregående billede.



Samme i nyere tid.

Pontonbroen set fra Bosager's marker omkring århundredeskiftet.



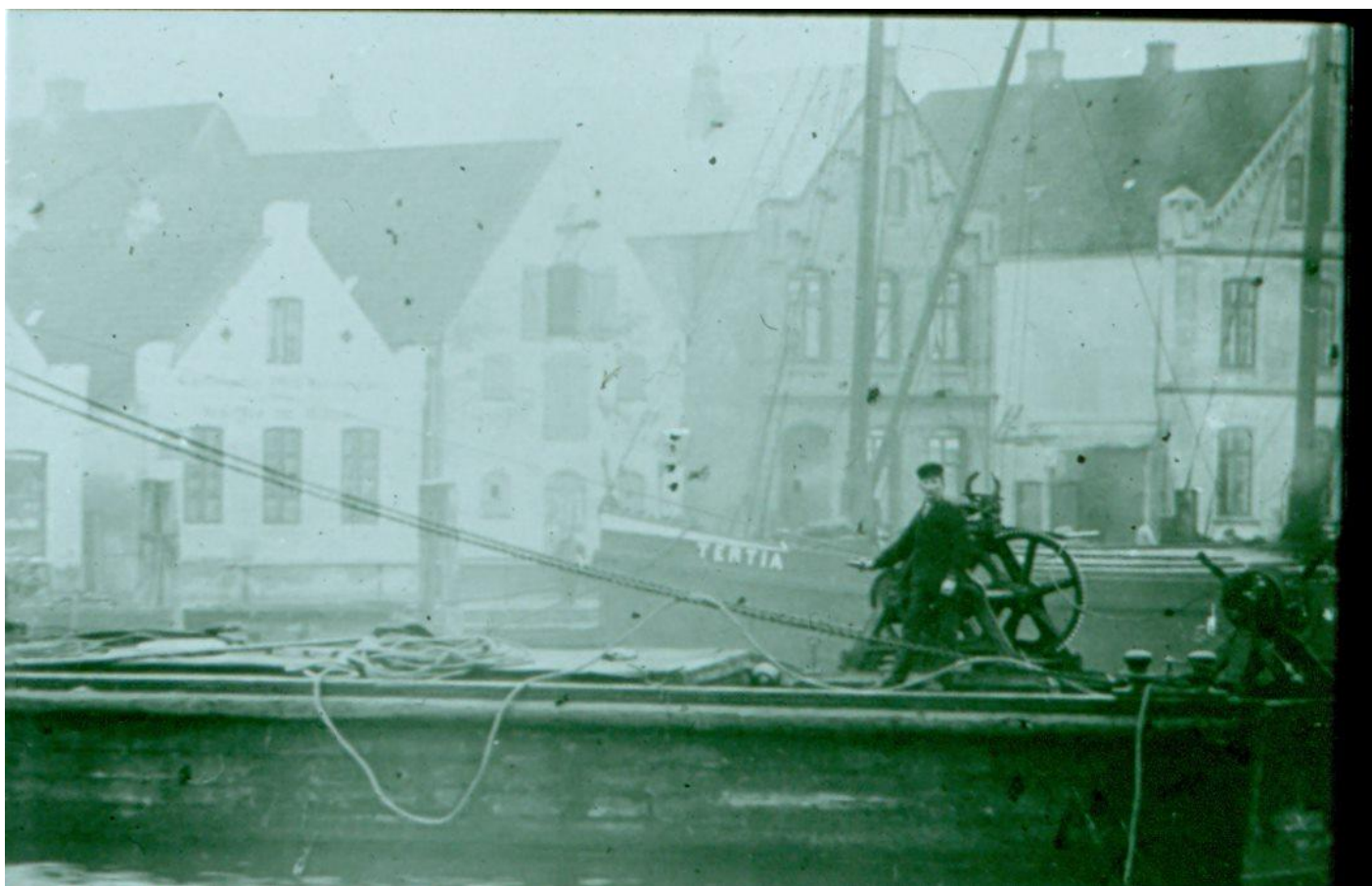
Kaptajn Fr. Matzen beretter i Jydske Tidende af 18 oktober 1967:

"I november 1898 jog en hylende vinterstorm fra vestnordvest hen over egnen. Smældende vindstød pressede de skumpiskede bølger ned imod og hen over broen. Al trafik måtte stoppes. Ovre ved Als siden, hvor søgangen var hårdest, fyldtes flere pontoner snart med vand, Broens lille pumpe, der kun kunne anvendes i en ponton ad gangen, var fuldstændig magtesløs. Mens man diskuterede om hvor meget der mon skulle betales for at øse pontonerne læns med håndkraft, blev de mere og mere synkefærdige og blev kun holdt oven vande gennem forbindelse med de nærmeste sektioner."

Én af broens medarbejdere, Jens Frederiksen kaldet Jens Gis fra Sundgade 12, som til daglig var beskæftiget med at dreje på håndsvinget, når broen skulle lukkes op og i, begav sig ud på broen for at kappe forbindelserne mellem de synkende pontoner. Ud over Jens Gis gik kaptajn Krogs 12-13 årige søn ud på broen for at se hvad Jens Gis lavede og pludselig brast den sidste forbindelse og de vandfyldte pontoner forsvandt i bølgerne. Jens Gis havde forudset det og var i stand til at holde sig fast, hvorimod drengen forsvandt i søen, han dukkede dog op igen og kunne fiskes op i en jolle.

Til alt held for efterverdenen havde fotograf Witt taget nogle udmærkede fotografier fra bjærgningen af pontonerne, som her vises i det følgende:







Bjergningen blev overladt til firmaet Stocks und Kolbe, som ejede værftet hvor nu firmaet Del-Pin A/S ligger. Billedet viser blandt andre Chr. Kolbe og skibsprovianterings-handler Hans. P. Hansen.



Her kan man se den nøjagtige placering af pontonbroen ud for Lille Havnegade.



Ovenstående billede er taget fra Brohovedskansen, med kroen "Fald Om" i forgrunden.
Til venstre for broen ligger et lille gavlhus, hvor broforstanderen boede og til venstre herfor
forløber for margarinefabrikken "PEKA".
Til højre for broen havde slagter Jansen butik - omkring århundredskiftet.



1901. Den sidste postvogn fra Flensborg.
Post transporten blev herefter overtaget af Jernbanen.

Stemningsbillede.

