



6. Fra færgefart til pontonbro

Fuld færgemand forårsager en forfærdelig drukneulykke

Færdsel over Limfjorden før broen blev anlagt

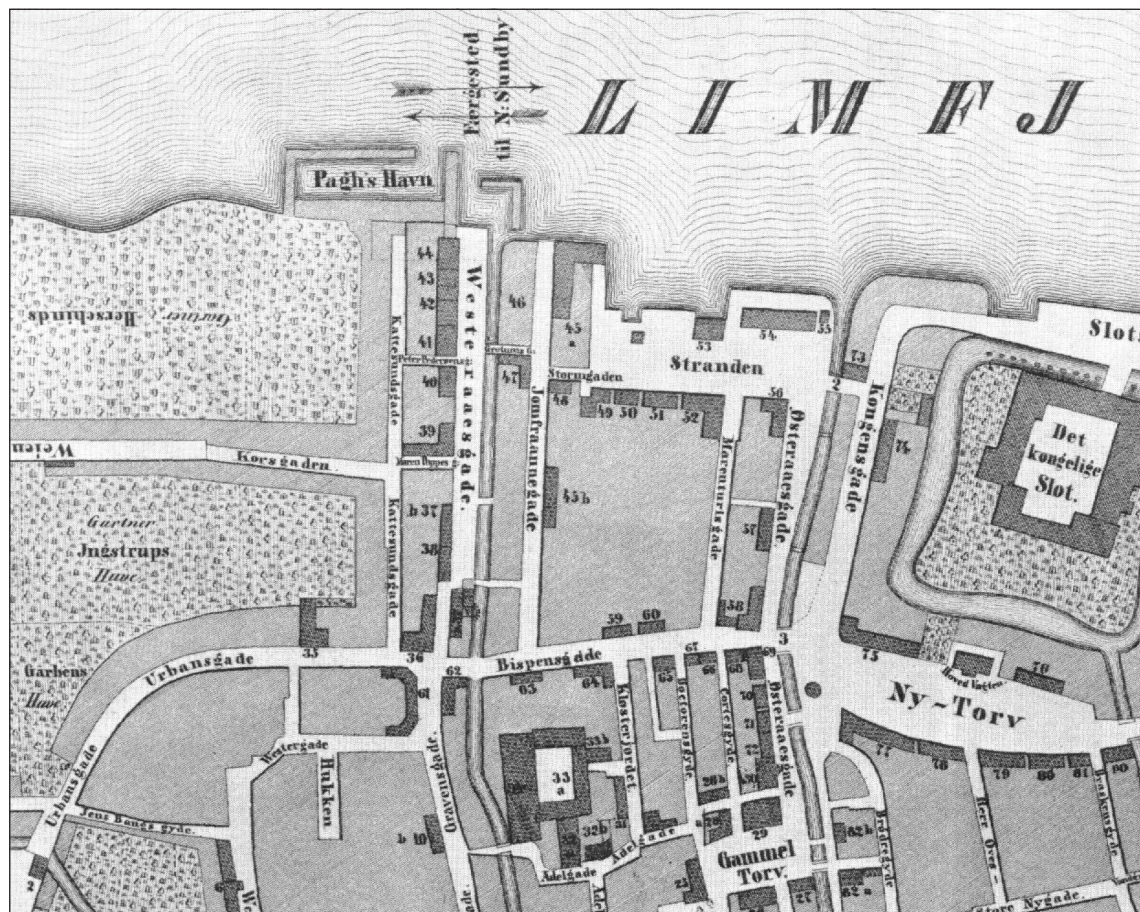
Førend man i 1865 kunne indvie pontonbroen, foregik færdslen over Limfjorden med færger som blev drevet frem med årer.

Færgefarten har altid hørt under kongen og den havde sit hjemsted på Nørresundbyundbysiden. Man kaldte dem, der havde retten til at sejle færge for "færgefæster".

At alle færgefæsterne hørte hjemme i Nørresundby ville man dog gerne lave om på i Aalborg. I 1589 ansøgte bystyret om at få fire færger udstationeret på Aalborgsiden. Aalborgensernes argument var, at man til tider skulle vente urimeligt længe på at få overfart, fordi alle færgerne lå på Nørresundbysiden. Kongen bevilgede byen de fire færger mod, at de skulle betale den sædvanlige afgift til kronen for at måtte drive færgefart. Dette fik folkene i Nørresundby til at beklage sig. De sendte et klagebrev, hvori de fremførte, at de altid havde betalt deres afgifter til tiden. Desuden skrev de, at de nu måtte forvente en nedgang i indtjeningen, da de havde mistet eneretten på at drive færgefart. Det fik kongen til at ombestemme sig, og han tilbagekaldte den bevilling han kort tid forinden havde givet til Aalborg.

Færgetakster for færgeruten mellem Aalborg og Nørresundby anno 1834

Kortet fra 1847
angiver færgestedet
til Nørresundby
ved enden af Vesteragaade



Færgedrift og fattighjælp

I 1717 blev færgeriet gjort privat, idet Frederik den Fjerde solgte rettighederne til købmand og borgmester i Aalborg Christen Gjørup. Som en del af handelens betingelser mellem kongen og borgmesteren var, at Christen Gjørup skulle stifte et legat, som skulle bruges til at betale løn til en skolemester, som skulle undervise i navigation. Skolen fik til huse i fattighuset. Det lå fint i tråd med datidens politik om at børn af fattige skulle lære et fag, som de kunne ernære sig ved. Som pant for legatet lagde Gjørup de ny erhvervede færgerettigheder. Senere skænkede Gjørup og hans hustru Christense Hornemann nok et legat til fattigvæsenet. Da Christense efter at være blevet enke skulle giftes igen, denne gang med Mogens Rosenkrantz, som ejede herregården Spøtrup i Salling, blev alle færgerettighederne overdraget til fattigvæsenet i Aalborg som en indtægtskilde.

Politisk uenighed

I 1800-tallet opstod behovet for en større lastekraft og driftssikkerhed. Det førte til lange debatter om man skulle anskaffe en dampfærge eller anlægge en pontonbro. Modstanderne af en pontonbro, fremførte, at den ville være alt for sårbar i tilfælde af både kraftig blæst og is. Når fjorden frøs til, ville broen let kunne ødelægges af isskrudninger.

En forfærdelig drukneulykke

Søndag den 20. juli 1862 lagde en færge ud fra Nørresundbysiden under et ret kraftigt stormvejr. Ved sekstiden om aftenen kæn-trede båden og man mente at 15 eller 16 var druknede. En tidligere sømand reddede sig selv i land med en tjenestepige, som var bevidstløs da hun kom i land. Sammen med to tjenestekarle blev de bragt på sygehuset og reddede som de eneste livet.

I avisen kunne man dagen efter læse navnene på 12 personer i alderen 14 – 61 år som helt sikkert var druknet. Når man ikke kunne opgive et præcis antal på de druknede, skyldtes det, at der måske har været passagerer, som ingen kendte navnet på og som aldrig blev bjerget.

Det fortælles, at færgen medbragte mange flere passagerer end den måtte og at færgemanden vist nok ikke var ædru.

Den tragiske episode blev anledning til, at der opstod en folkestemning for anlæggen af en pontonbro.

*Pontonbroen set
mod Nørresundby*



Pontonbroens anlæg

I junimåned i 1863 blev det vedtaget at bygge pontonbroen efter tegninger, som var udfærdiget af ingeniør Reimers. Det blev et aalborgensisk interessantselskab, der vandt licitationen og fik opgaven overdraget.

Fra hver side af fjorden blev der bygget en pælebro, med en klap som kunne indstille sig efter vandstanden i fjorden. Midt på broen byggede man en svingbro af støbejern som kunne åbnes, når der skulle sejle skibe igennem.

*Aalborg Havns damper
"Frem". Båden blev flere
gange benyttet ved
færgefart mellem Aalborg
og Nørresundby, når pon-
tonbroen var ude af drift.*



Elementerne gemmes i 1864

Da Aalborg blev besat af tyskerne under krigen i 1864, måtte man indstille arbejdet med at bygge broen. For at undgå at de færdigbyggede pontoner skulle blive brugt af fjenden, sejlede man dem til Hals, hvor de blev sænket i fjorden. Efter fredsslutningen i november 1864 blev de bjergget og sejlet til Aalborg igen, og arbejdet med at bygge broen kunne fortsætte.

Den 19. september 1865 kunne den officielle indvielse af broen finde sted.

De kritiske røster, som forud for byggeriet, var bekymret for om broen kunne holde fik ret. I løbet af broens levetid var den jævnligt ude af drift som følge af stormvejr eller når fjorden frøs til.

Men den var i funktion indtil 1933, hvor den nye Limfjordsbro stod færdig. Derefter blev pontonbroen anvendt andre steder i småbidder

*Kilder: Aalborg-bogen 1968 "Færger - broer - tunnel".
Fotos: Aalborg Stadsarkiv*