

## Kongsgårde Bros historie – kort fortalt

"Kongsgaarde Ladeplads", som stedet oprindeligt hed, blev i sin tid bygget for at lette transporten imellem Helgenæs og Århus. Før den tid ankrede skibene op i læ af Stavnsøre, og der blev lastet og losset ved hjælp af pramme.

Ladepladsen ved Særbæk i det nordøstlige hjørne af Begtrup Vig blev etableret før Kongsgårde Bro, men landmændene på Helgenæs fandt, at det var for lang en køretur med deres varer.

Muligvis spillede de gamle stridigheder imellem Molboerne og Helboerne også ind. I hvert fald ville Helboerne have deres egen bro.

I 1866 blev der gjort det første forsøg på at oprette regelmæssig skibstrafik på Århusbugten med et dampskib, der hed Falster. Dette selskab afvikledes allerede året efter. Der var herefter flere forgæves forsøg, og det lykkedes først, da mere kapitalstærke kræfter, som den kendte Århus-købmand Hans Broge og Handelsstandsforeningen i Århus kom til.

I 1874 resulterede det i oprettelsen af aktieselskabet "*Aarhus-Bugtens-Dampskibs-Selskab*". Selskabet indkøbte deres første skib, der kostede 60.000 kr. og blev navngivet "*Helgenæs*". Desuden gik de i gang med at opføre anløbsbroer samt istandsætte de broer, som de tidligere dampskibsselskaber havde påbegyndt rundt i Mols-Helgenæs området.

Det blev til broerne Nappedam, Knebel, Skødshoved, Særbæk og Kongsgårde. Ved broerne blev der bygget pakhuse til både afsendelse og modtagelse af varer. I alt brugte selskabet 9.873,96 kr. på broanlæg. Heraf kostede overtagelse og ombygning af Kongsgårde Bro 3.163,30 kr. Så broen har altså eksisteret før 1874. Ejerskabet af broerne varede kun kort tid. På grund af dårlig indtjening solgte dampskibsselskabet broanlæggene til lokale broselskaber, der sattes på aktier.

Kongsgårdebroen blev solgt i 1892 for 125 kr. til "*Helgenæs Broselskab*", og dampskibsselskabet måtte leje pakhuset for 30 kr. årligt.

I 1921 overtog Helgenæs kommune broen, som de ejede til 1936, hvor broen blev overdraget til Jacob Kristian Olsen. På deklarationen, der er tinglyst den 19. maj 1936 står Mette Marie Olsen som medunderskriver.

I 1989 blev broen overtaget af den nuværende ejer Sejlklubben BUGTEN Århus.

Fragtadressen til Helgenæs var "*Kongsgaarde Ladeplads Via Aarhus*". Det er sikkert heller ikke tilfældigt, at brugsforeningen blev bygget så tæt på broen, da næsten al transport til Helgenæs gik ad søvejen.

For at lette losningen og lastningen af vare, blev der lagt skinner på broen, så varer kunne flyttes på en trolje. Der var udlagt skinner til pakhuset og videre op til brugsforeningen.

Broen var, som de andre broer, forsynet med et rækværk, der skulle forhindre passagerer i at falde i vandet. (Måske var det en god ide, at etablere det igen).

Det skete undertiden, at Kongsgårdebroen blev anløbet af mindre sejlskibe, der ankom med kul direkte fra England.

Der blev betalt en afgift af alle varer, der passerede broerne. Der var ansat toldere til denne del af forretningen, og "ekspeditører" der førte opsyn med broer og pakhuse. Det kan nævnes, at indtægten på Kongsgårde Bro i 1875 beløb sig til 2.310,36 kr.. Det år blev der bl.a. udført 11.375 tønder korn, 5.030 snese æg, 142 kreaturer, 156 svin og 1835 kasser Ål fra Mols og Helgenæs.

Den anden vej blev der bl. a. indført 19.979 pletter brændevin og 2.165 pund cikorie. Deraf kan man sikkert slutte, at Helboer og Molboer var ret glade for kaffepunch.

Billetter med adgang til kahyt kostede 1,25 kr. og en dæksplads kunne fås for 75 øre.

I 1893 blev der indkøbt endnu en damper, der blev døbt "*Samsø*", den kunne medføre 275 passagerer.

Den blev bygget, så den også kunne bruges som isbryder, når Århus havn frøs til.

I år 1900 øgedes så flåden med et tredje skib, der blev døbt "*Mols*". Det var bygget i Göteborg, og var 100 fod langt. Det kunne tage 380 passagerer.

I 1903 blev selskabets første damper "Helgenæs" solgt, men der gik kun få år, inden selskabets bestyrelse besluttede at få bygget endnu et skib. Det blev bygget i Lübeck og fik samme navn som selskabets første skib "Helgenæs".

Det sidste skib, som "Aarhus-Bugtens-Dampskibs-Selskab" fik bygget, var I.P. Petersen, opkaldt efter det firma, der fungerede som reder for selskabet. Dette navn var aktionærerne langs Kaløvig ikke tilfredse med, da de mente skibet burde hedde Kalø. Skibet, som blev bygget i Ålborg, kostede 130.000 kr. Det kunne medtage 500 passagerer og var meget elegant udstyret.

Ved bygningen meldte der sig en række spørgsmål, som bestyrelsen skulle tage stilling til, f.eks. om der skulle være elektrisk belysning om bord. Det blev dog vedtaget med 4 stemmer for og 3 stemmer imod. Nogle år forinden havde man debatteret, om kvinder skulle have adgang til skibenes rygesaloner. Det blev vedtaget, at man forsøgsvis gav kvinder adgang til rygesalonerne på 2. klasse.

Selskabets skibe besejlede også Tunø, Samsø og Ebeltoft, og de blev også anvendt til udflugtsture på Århusbugten og i Kaløvig, men denne beretning skal hovedsagelig omhandle Kongsgårde Bro.

Efter 1. Verdenskrig blev konkurrencen mærkbar fra nye motordrevne småbåde, samt fra de fragt- og rutebiler, der var begyndt at udspænde deres net over Mols og Helgenæs. Desuden var prisen på kul steget kraftigt under krigen. Fra 1927 kunne selskabet ikke længere udbetale udbytte til aktionærerne, og i 1933 blev sejladserne på kyststationerne derfor indstillet. Der blev herefter kun sejlet på Tunø og Samsø.

I 1936 var det helt slut, og "Aarhus-Bugtens-Dampskibs-Selskab" gik efter 62 år i likvidation. Det betød ikke, at folk på Helgenæs ikke længere kunne sejle til Århus. Allerede omkring 1920 oprettede brødrene Jacob og Carl Olsen en rute for både personer og varer fra Kongsgårde til Århus med skibet "Skødshoved", der havde tilladelse til at sejle med op til 108 passagerer af gangen. Efter at dampskibsselskabet var ophørt fik de travlt, for nu var Skødshoved den eneste skibsforbindelse til Århus.

Under anden verdenskrig var der meget at sejle med. Benzinen var rationeret, så det var ikke let at køre selv. Men efter krigen, hvor folk fik privatbiler var sejladserne ikke længere rentabel. Jacob og Carl sejlede dog til helt op i 1970'erne. I begyndelsen af 1980'erne blev Skødshoved solgt. Den ligger nu i Nappedam, hvor den kan lejes til ture på Kaløvig.

Som et lille kuriosum kan fortælles, at der i den ene ende af det bindingsværkshus, der ligger på Skibbrovej nr. 5 imellem broen og Brugsen, var en afholdskro, hvor passagerer kunde afvente skibsankomst og nyde en sodavand. I den anden ende af huset var der en almindelig kro, og her kunne man godt købe sig en øl.

Af de broer, der blev bygget i Århusbugten og Kaløvig i sidste halvdel af 1800- årene, er der nu kun Kongsgårdebroen tilbage. Særbæk er helt væk og Skødshoved, Knebel og Nappedam er blevet ombygget til marinaer. Kongsgårdebroen og det dertil tilhørende pakhuis er derfor det sidste minde om den tid, hvor dampskibstrafikken var livsnerven for beboerne på Mols og Helgenæs. Den betød at området udviklede sig fra et selvforsynende landbrugsland til et moderne samfund baseret på handel, hvor det blev muligt at bygge andelsmejeri og udveksle vare med det øvrige land.

Vi føler derfor et særligt ansvar for at broen bevares, så kommende generationer både kan anvende broen til rekreative formål, men også kan få en forståelse for, hvordan livsvilkårene engang var for Molboer og Helboer.

Således nedskrevet i oktober 2009  
Jørn Bang

Se også linket til Arne Cristensens beretning

*Kildemateriale:*

*Historien om Helgenæs bind 5 af Jørgen Wendelboe  
Småskibsfarten på Århusbugten af Henrik Fode*