

Koldingbogen

ÅRSTAL:	1985
FORFATTER:	Kirsten-Elizabeth Høgsbro
TITEL:	Kolding Sønderbro – ”til nytte og ziir”.
KORT RESUME:	Om byggeriet af Sønderbro i 1807/1808 samt tidligere broer af træ. Fortsættes i Koldingbogen 1986..

Kolding Sønderbro – »til nytte og ziir«

Af Kirsten-Elizabeth Høgsbro

»Kolding den 28. november 1807. I forrige uge havde vi her den fornøjelse at det skønne broarbejde, som foretages over åen, er såvidt fuldført, at buens slutning højtidelig blev fuldført, og den sidste sten nedlagt af herværende kongelige embedsmand, såvel som hr. major v. Heyde og hr. løjtnant Hoskier, der har forestået brobygningen. Dette skønne arbejde vidner om den retskafne unge mands duelighed og flid og vil gennem århundreder være til nytte og ziir for stedet.

For arbejdsfolkene blev om aftenen anrettet bal under den nye hvælvede bro, som smukt var oplyst med lamper. Et særsyn var det at holde bal her, hvor om få dage vandet skal have sit løb.«

Sådan var ordene i Ribe Stifts Adresse Avis, som udkom den 1. december 1807. – Erindringen om den usædvanlige broindvielse holdt sig i mange år. P. Eliassen, Koldings bys historiker, der mere indgående og kyndigt end nogen anden har beskæftiget sig med byens fortid, kunne øse af nu ukendte mundtlige og skriftlige kilder. Heraf fremgår det, at den kongelige embedsmand var justitsråd, borgmester H. Deichmann, og at den hammer, hvormed den sidste sten blev sat på plads i buen, i mange år blev opbevaret på Kolding Rådhus¹⁾. Man må gå ud fra eller i hvert fald håbe, at dansen har været så lystig, at deltagerne har kunnet holde varmen. . . . For årstiden, slutningen af november, var det mil-

dest talt en kølig balsal under hvælvingen. Ganske vist var der for begge ender af brobuen udspændt sejl, der vel i nogen grad har kunnet skærme for vind og regn. Forhåbentlig har ingen pådraget sig forkølelse; men man var nok ikke så kuldkær dengang.

Den hvælvede granitstensbro, som så festligt indviedes i november 1807, var naturligvis ikke den første bro på stedet. Vi véd den afløste en brøstfældig bro af træ, og at alle denne træbros forgængere også var af træ. Hvornår den ældste og første bro

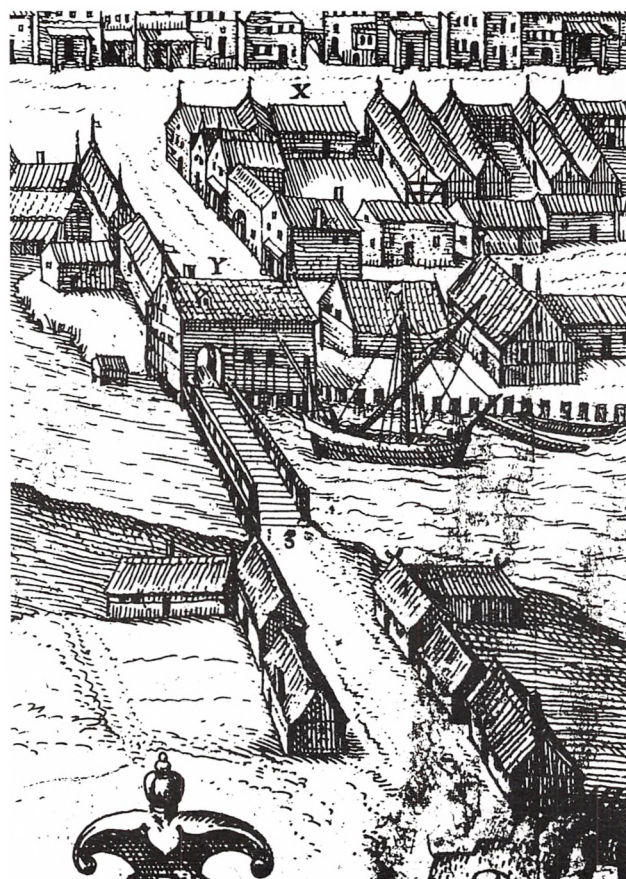
Sønderbro juni 1985. Sådan har hvælvingen muligvis set ud, da broindvielsen med dans under brobuen fandt sted i november 1807.



blev opført over åen syd for byen har vi ingen sikre udsagn om. Det er næppe forkert at regne med, at der allerede i middelalderen har været slået bro her, og at de gennem århundrederne op til 1807, hinanden følgende broer af træ, har været ret ensartede konstruktioner²⁾. På det ofte gengivne Braunius Prospekt fra 1587 ses træbroen tydeligt³⁾. Fra midten af 1500-tallet dukker træbroen ved Kolding op med jævne mellemrum både i centraladministrationens og lokaladministrationens breve og regnskaber. Så godt som altid fordi den er brøstfældig og trænger til reparation, eller tilstanden er så slet, at der må opføres en helt ny bro.

Kolding bro var nok en af de broer i Danmark som gennem århundreder havde den største trafik. Siden slutningen af 1400-tallet skulle der betales told af alle øxne og heste som udførtes af riget enten i Kolding eller Ribe, og ved disse byer afholdtes de store kvægmarkeder⁴⁾. Transporten af de mange flokke af stude og heste over broen må uundgåeligt have slidt hårdt på broen. Selv den mest solide træbro må i løbet af få år trænge til udskiftning af rækværk og planker, helt eller delvis. Men disse gener var dog for intet at regne med de store penge-sommer, som blev lagt i tolden for passagen af kvæget. Teksten til kortet indeholder også nogle sætninger om denne bro, som »er Danmarks rige i en ædelmetalmines sted, hvorved den yder rigeligt med møntet guld«.

Kolding bro har næppe været nogen særlig anseelig træbro. Den har lignet alle de andre broer i landet af træ. Dog er der grund til at hæfte sig ved, at broen i 1612 blev prydet med forgyldte »stormhoveder«, lavet af Claus Lauridsen, som vi véd arbejdede på Koldinghus for Christian den 4⁵⁾. Måske har byens borgere ønsket, at byens bro skulle fremtræde lige så majestætisk som slotsbroen ved Kolding-



Udsnit af Braunius stik over Kolding. Sådan har broen set ud i slutningen af 1500-tallet.

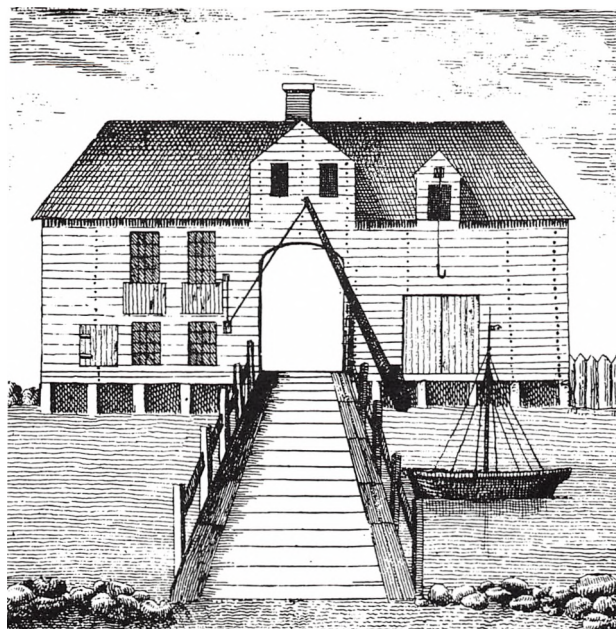
hus. I 1610 var de to udhugne sten som stod ved indkørslen til den, blev malet op, og kongeparrets navnetræk og kroner forgyldt⁶⁾.

De store indtægter af færdslen over broen burde i hvert fald have været anledning nok for byens borgere til at nette broen lidt. I en beskrivelse af Danmark, forfattet i midten af 1600-tallet af Jens Lau-

ridsen Wolff hedder det igen »Og går der til Kolding en bro, af hvilken et herred har sit navn, nemlig Broherred. Samme bro er Danmark og kronen så god som et sølvbjerg om året for den meget skønne store tolds skyld, som der gives for hvis mangfoldige øxne og heste, der over føres og drives ud af riget gennem Holsten og på Elben. . . «⁷⁾. – Det er tankevækkende, at forfattere til store lærde bøger, som i 1700-tallet blev skrevet om alverdens broer og brokonstruktioner, af danske broer stort set kun kender broen i Kolding og afskriver teksten om broens værdi som et sølvbjerg så godt som ordret⁸⁾. I Danmark var der ingen djævlbroer over gabende afgrunde og dybe slugter!

Omkring 1800 var broen i Kolding atter i sølle forfatning. Generaltoldkammeret, som afholdt udgifterne til reparation af broen, henvendte sig i 1801 til Generalvejkommisionen, som ledede det offentlige vejbyggeri i Danmark og meddelte, at broens tilstand var så ringe, at der var påkrævet at opføre en ny. Man bad derfor om, at vejvæsenet påtog sig denne opgave og broens fremtidige vedligeholdelse. Efter Generaltoldkammerets opfattelse var det nemlig vejvæsenets pligt at opføre denne bro ved Kolding, da »landevejen mellem de danske provinser og hertugdømmerne går over denne bro«⁹⁾.

I Generalvejkommisionen var man ikke i tvivl om, at det påhvilede den at drage omsorg for et sådant arbejde. Men tidspunktet var ubejligt. I 1793 var der blevet udstedt en ny vejforordning, den såkaldte »store vejforordning«. Det var første gang, at der blev lovgivet generelt for vejvæsenet i Danmark. Tilløb til at etablere et rimeligt velfungerende vejnet var for så vidt begyndt ca. 20 år tidligere med indkaldelse af fremragende franske vejingeniører, først og fremmest Jean Marmillod, og an-



Tegning fra J. J. Fyhns beskrivelse over Kolding. Da Fyhn var opvokset i Sønderport, må man formode at tegningen af denne bygning og broen før ombygningen i 1806–1808 giver et rimeligt nøjagtigt indtryk af broens udseende omkring 1800.

lægget af kongevejene i Nordsjælland. Men det var altså først i 1793, man fik en overordnet planlægning for vejene i Danmark. Der blev lovgivet både om de tekniske, praktiske og økonomiske forhold for vej- og brobyggeriet, dels for nyanlæg, dels for vedligeholdelse. Vejene deltes i 3 klasser, hovedlandeveje, amtslandeveje og biveje. For de nye hovedlandeveje, dvs. dem, der forbandt rigets provinser, gjaldt det, at de skulle anlægges for vejkassens midler, og det gjaldt også for de til vejanlægget hørende nye broer.

Nyt var at broer på hovedlandeveje og amtslande-

veje skulle opføres af hugne kampesten. Mændene bag loven var dog realistiske nok til at indse, at det kunne være vanskeligt at efterleve kravet om at alle nye broer på de vigtigste veje skulle være bygget af kampesten. Men træbroer måtte kun opføres i de særlige tilfælde, hvor det kunne bevises, at det var den bedste løsning, og det kunne også være nødvendigt på de steder i landet, hvor man hverken havde den fornødne ekspertise til at kløve og sprænge kampestenene eller der simpelthen ikke var materiale tilgængeligt¹⁰).

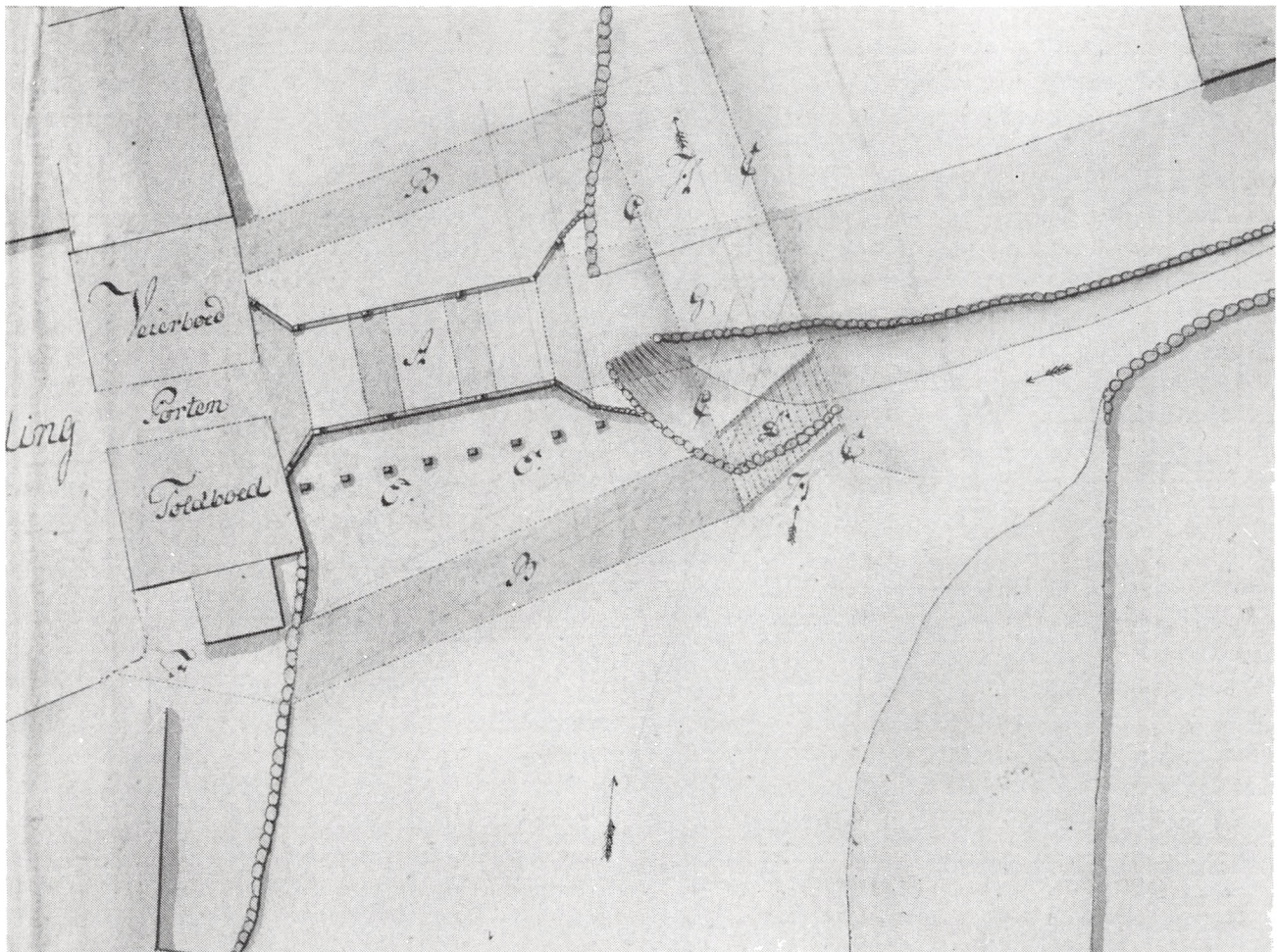
Problemet med broen i Kolding var først og fremmest, at anlægget af de nye hovedlandeveje endnu ikke var begyndt i Jylland. Man arbejdede støt og roligt på vejene på Sjælland og Fyn, og kunne ikke overkomme også at engagere sig i Jylland. Vejvæsenet forsøgte derfor i første omgang at udskyde opførelsen af broen i Kolding et stykke tid. Da Generaltoldkammeret atter i 1803 henvendte sig til Generalvejkommisionen om opførelse af den nye bro i Kolding og fik afslag med henvisning til, at der arbejdedes 24 andre steder i landet, var det ikke et svar, som toldinspektør Malling i Kolding helt ville affinde sig med¹¹). Det har nok heller ikke været befordrende for motivationen til at opsætte opførelsen af en bro endnu nogle år, at der i 1802 var blevet givet grønt lys for et brobyggeri i Vejle¹²).

Toldinspektør Malling tog sagen i egen hånd og henvendte sig til den vejingeniør, Casper v. Kochen, som ledede brobyggeriet i Vejle i årene 1802–1804. Han var en overmåde energisk mand, en som kunne overkomme mere end sit eget. I de første årtier af 1800-tallet er han en af de mest effektive i vejkorps¹³). Selvom det drog nogen tid, faktisk 2 år, så udarbejdede han forslag til en ny bro ved Kolding, eller rettere to forslag. Dels for en bro af sten, dels for en almindelig træbro, begge

22 alen lange og 12 alen brede. Forslagene afleverede han sammen med sine kommentarer i efteråret 1805 til toldinspektør Malling, som lod dem gå videre til Generalvejkommisionen. Efter v. Kochens overslag ville en bro af træ komme til at koste indtil 4.300 rdl. og en bro bestående af 4 stenpiller med 3 gennemløb og et brodække af egeplanker ville beløbe sig op til ca. 14.000 rdl. Efter v. Kochens opfattelse ville en træbro maksimalt kunne holde i 30 år, selv med en rimelig vedligeholdelse. En stenbro ville være langt mere hensigtsmæssig både ud fra et økonomisk og et trafikalt synspunkt på længere sigt. Netop på dette sted ved Kolding måtte man tage i betragtning, at der kunne forventes en stigende transport på broen, hvortil også kom, at de militære bevægelser ville kunne belaste broen. Endelig henviste v. Kochen i sine refleksioner over træbro/stenbygget bro til vejforordningens § 11 med dens bestemmelser om at landevejsbroer skulle være opført af sten.

Uanset, at lederen af vejvæsenet, oberst Rosenberg, måtte erkende, at broen i Kolding på grund af de mange vejarbejder, som foregik andre steder i landet og brobyggeriet i Vejle ikke kunne opføres for vejkassens midler, så indstillede han dog, at der snarest muligt burde udstedes en kongelig resolution i sagen, således at byggeriet allerede kunne komme igang inden årets udløb, i hvert fald så betids, at man kunne få udbudt arbejdet i licitation.

I løbet af vinteren 1805–1806 må Rosenberg åbenbart have drøftet sagen nærmere med v. Kochen. I slutningen af marts 1806 fremsendte Rosenberg et nyt projekt efter samråd med v. Kochen. Enhver tanke om træbro var forladt, og Rosenberg vedlagde sit forslag til en ny bro ved Kolding, en af ham selv udarbejdet tegning til en hvælvet bro af hugne kampesten med trykket og bue. Denne bro



Detalje fra v. Kochens situationsplan i forbindelse med projekteringen af den nye bro i 1805.
(Det ikke udførte projekt.)

ville blive kortere end de tidligere broer på stedet, nemlig kun 15 alen lang, og 12 alen bred. Desværre synes Rosenbergs tegning at være forsvundet fra vejvæsenets arkiver, medens v. Kochens ikke-

gennemførte forslag er bevaret. Efter Rosenbergs beregning ville den hvælvede bro kun blive ca. 340 rdl. dyrere end den af v. Kochen foreslåede konstruktion med stenpiller og trædække.

I løbet af et par uger blev der truffet beslutning i sagen. Den 25. april 1806 forelå den kongelige resolution. Rosenbergs forslag blev godkendt, og det længe ventede arbejde kunne endelig komme igang. Det skulle ske på vejkassens regning, uanset at anlægget af hovedlandevejene endnu ikke var nået til Jylland. Indtil dette var sket, skulle der opkræves bropenge, som skulle tilfalde vejkassen. Når hovedlandevejen var anlagt, skulle der opstilles en bom som andre steder ved vejene.

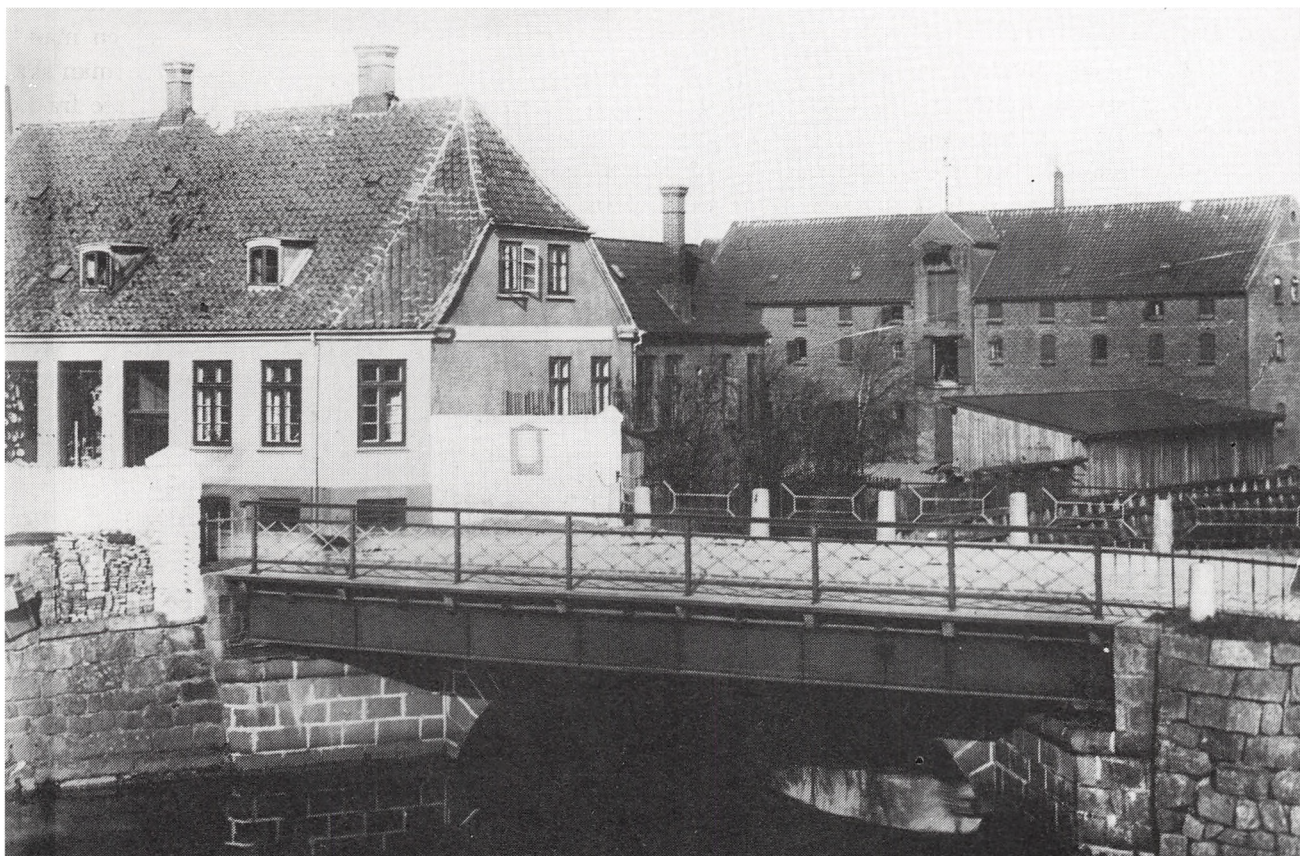
Det blev major v. Heyde, den næstkommanderende ved vejevæsenet, som skulle bestyre brobygningsarbejdet i Kolding, og løjtnant H. J. Hoskier, som fik den daglige ledelse. Den unge løjtnant – han var kun 16–17 år, da han i 1800 var blevet antaget som elev ved vejkorpset – havde lige afsluttet ledelsen af broarbejdet ved Køge til sine foresattes store tilfredshed. Forhåbentlig også til sin egen. Blot stod han med et økonomisk problem, da han hele den forløbne vinter og resten af året skulle trækkes halvdelen af sin gage til at afbetale et for 3 år siden givet forskud. Han måtte endnu engang have forskud, inden han i begyndelsen af maj 1806 drog til Kolding. En af vejkorpsets faste medarbejdere, murer- og stenhuggermester Trabolts, som havde arbejdet for korpset – på daværende tidspunkt i 38 år – kom til at stå for stenhuggerarbejdet.

Broarbejdet i Kolding var en kompliceret sag. Det forudsatte opførelsen af 2 dæmninger, og at åløbet blev ledet via en gravet kanal syd om brostedet. En af Hoskiers store fortjenester i forbindelse med broarbejdet i Kolding var de »mekaniske indretninger«, pumper, som han fik lavet til at holde vandet ude fra arbejdspladsen. Til de store jordarbejder krævedes extra mandskab, og militæret måtte afgive en kommando på en underofficer og 25 mand.

Arbejdet kom hurtigt i gang, og der blev virkelig

bestilt noget. Broen skulle være færdig inden udgangen af det følgende år. Hoskier var en mand, som kunne få folkene til at knokle. Hvis man skal tro rapporterne, arbejdede mandskabet ofte fra kl. 3-4 om morgenen til 8-9 om aftenen. En af murermester Trabolts svende fik beskadiget det ene øje. Da han ville gå hjem til Vejle, faldt han på vejen og brækkede benet, og var i lang tid ude af stand til at ernære sin familie. Han fik en erstatning på 20 rdl. Man møder ikke hans navn senere – måske er han blevet arbejdsfør igen, måske ikke. Det var ikke helt usædvanligt, at arbejdere, som havde været i vejevæsenets tjeneste i årevis og var kommet til skade under arbejdet, fik bevilget småbeløb fra vejkassen gentagne gange. Men det er nok for optimistisk at tro, at det var reglen. De få tilfælde, man støder på ved gennemgangen af arkiverne, virker snarere som undtagelser.

Begivenhederne i 1807 gjorde dette år til et skæbneår i vort lands historie. Naturligvis måtte også vejarbejderne blive berørt af krigstilstanden, og i de følgende 10 år dæmpedes aktiviteterne overalt på landets veje; men de fortsatte trods alt. For brobyggeriet i Kolding havde krigen måske snarest en forstærkende effekt. Kongen og væsentlige dele af centraladministrationen tog som bekendt ophold på Koldinghus fra midten af august 1807. Også Generalvejkommisionens ledelse var i Kolding, og måske er det dens tilstedeværelse, som har udmøntet sig at, løjtnant Hoskier fra august 1807 til 1. marts det følgende år indsendte udførlige månedlige rapporter om arbejdets fremgang. I september aflagde grev Reventlow, en af den store vejreforms ophavsmænd besøg på byggepladsen, og gav befaling om, at den interimistiske bro skulle forstærkes. Det gode indtryk, den ledende administration havde haft af Hoskier blev ikke svækket i Kolding. Major



Kolding Sønderbro, fotografi fra ca. 1910. I vestsiden er broen forsynet med et fortov. På den østlige side af broen ses det oprindelige rækværk, bestående af stenbårner og mellemrum af smedejernsgitre.

v. Heyde som skulle bestyre broarbejdet, kunne ikke komme til Kolding så tit, som han gerne ville på grund af krigstilstanden. Desto mere grund finder han til at fremhæve Hoskiers flid, orden og påpasselighed ved arbejdets gang i hans eget fravær.

Den 11. november 1807 kunne Hoskier drage et lettelsens suk. Nu var arbejdet med brobuen sluttet og træbuen kunne tages ned; det besværlige arbejde »var for så vidt fuldendt, at man nu kan være sikker

for ethvert indtræffende uheld«. Buen var opmuret og kun slutstenen manglede. Og det var den sten, justitsråd og borgmester H. Deichmann satte fast med en hammer den 20. november, hvor arbejdsfolkene dansede om aftenen under hvælvingen således som avisen beskrev det.

Men arbejdet var så sandelig ikke færdigt!

I slutningen af november måtte der udkommanderes yderligere 50 soldater med 3 underofficerer

og 1 tambour under ledelse af kaptajn Munch. Det omfattende mandskab var nødvendigt for at fjerne de to dæmninger. Men endnu manglede broen gesims og rækværk. Det var et stort problem at skaffe gesimsstenene. Egnen omkring Kolding var fattig på sten af den brugbare slags, og man måtte ned til det holstenske. Og det var mildest talt ågerpriser, der forlangtes for anvendelige granitsten. 30 rdl. kunne en sten koste, og en anden grundejer forlangte 2 mark for hver alen, som blev udkløvet på hans mark. Ikke så underligt at vejvæsnet ønskede bemyndigelse til at hente kampesten uden vederlag i overensstemmelse med vejforordningens § 16. Men dette afslog Generalvejkommissionen med den begrundelse, at forordningen ikke gjaldt for Holsten.

Der blev arbejdet på højtryk i december måned, nætterne måtte tages til hjælp. Natten mellem den 10. og 11. december arbejdede 20 mand ved pumperne og den følgende nat 8 mand. Også søndagene måtte gøres til hverdage. Den 6. og den 26. december måtte Hoskier arbejde sammen med 17 mand. Endelig den 26. januar 1808 var man så vidt med arbejdet, at vandet kunne få frit løb gennem broen.

Den unge vejingeniør havde ikke sparet på sig selv under arbejdet. Blide stunder har han dog også haft, medens han på så fortræffelig vis ledede broarbejdet i Kolding. Den 29. januar 1808 ansøgte han om tilladelse til at gifte sig med Catherine Bruun, steddatter af justitsråd Deichmann. Ansøgningen blev imødekommet!

Endelig 13. februar var også gesimsen færdig. Men rækværket manglede fortsat.

Rosenbergs oprindelige forslag havde haft en brystmur af kampesten; men i efteråret 1807 havde man opgivet et rækværk af sten, og besluttet sig til et jerngelænder, som ifølge overslaget kun ville koste halvdelen af, hvad et gelænder af kampesten vil-

le beløbe sig til. Dertil kom også de æstetiske hensyn. Et jerngelænder var lettere, og havde »et for øjet og helheden bedre udseende«. Samtidig var man også opmærksom på, at et rækværk skulle være af en sådan udformning, at det kunne forhindre »stor fare, når trængsel og andre uforudsete tilfælde, såvel børn som små kreaturer derved udsættes for at komme til skade«.

Men det tog sin tid med det rækværk.

Først i 1812 blev det opført – og smedearbejdet blev udført af en smedemester i Lavendelstrædet i København. Prisen blev så iøvrigt ca. 4 gange så meget som beregnet i 1807.

Såvidt det kan ses af de anviste beløb til dækning af udgifterne i forbindelse med brobygningen i Kolding i årene 1806–1808, kom selve broen til at koste godt 24.200 rdl. og rækværket 2.100 rdl. Alt i alt et beløb som markant oversteg det i sin tid forelagte budget på 14.400 rdl.¹⁴⁾ Men der var jo også hårde tider med store prisstigninger. Især havde dette gjort sig gældende for rækværkets vedkommende. Budgetoverskridelser i forbindelse med opførelsen af nye broer synes at have en solid tradition i dansk brobygnings historie.

Brobyggeriet i Kolding medførte også nogle andre udgifter. Da den nye bro var bredere end den gamle, måtte Sønderport rives ned, og et nyt toldkontor og ny vejerbod opføres syd for åen, hvilket allerede var forudset i 1805. Disse udgifter var vejvæsnet uvedkommende. Derimod var man nødt til at give erstatning til nogle lodsejere, hvis enge ved Trindholm var blevet oversvømmet på grund af dæmningen og åløbets omlodning. Også madam Seest måtte have erstatning for et stykke jord, hun skulle afgive fra sin ejendom til udvidelsen af gaden. Endelig var der købmand Rasmussen, hvis handel havde lidt afbræk, fordi hans ladeplads lå

ned til åen, just på det stykke som var tørlagt på grund af broarbejdet. Men det var småbeløb.

I 1809 blev der truffet endelig afgørelse om, at bropengene ved Kolding bro for fremtiden skulle opkræves ved porten og toldboden, der lå lidt syd for broen. Satserne var de sædvanligt gældende. Dog skulle byens egne borgere fritages for denne afgift.

Ribe Stifts Adresse Avis forvisning om at broen gennem århundreder ville være »til nytte og ziir« for byen, blev ikke gjort til skamme. I mere end hundrede år stod broen uændret, indtil det i begyndelsen af vort århundrede blev nødvendigt at gøre den bredere ved at forsyne den med fortov langs de udvendige facader. Broens smukke facader med det indhuggede kongelige monogram Fr. VI og årstallet 1808 blev så godt som skjult, og det er vel kun få, som gennem de sidste menneskealdre har haft blik for broens skønhed. Men nyttig var den. Broen lægger endnu idag ryg til færdsel.

Det kan ikke have undgået de forbigående opmærksomhed, at broen i det forløbne år har været genstand for byggeaktivitet. Ikke med henblik på at gøre broen bredere eller højere. Tværtimod. Da det for nogle år siden blev klart, at Kolding Sønderbro trængte til et gennemgribende eftersyn og reparation, blev det besluttet, at fjerne de nyere tilføjelser og så vidt det var muligt at føre broen tilbage til det udseende den måtte have haft, da den blev opført. ¹⁵⁾Broen er ført tilbage til sin oprindelige skikkelse – eller næsten, og præsenterer sig smukt, ikke mindst fra syd, hvor åbredderne på begge sider åbner storartet mulighed for at nyde bygværket.

Nu idag, hvor vi igen kan se facaderne på Sønderbro, kan man ikke lade være med at tænke på de mange, som arbejdede med opførelsen af den

smukke bro – i den hektiske periode i vinteren 1807–1808 vel ca. 100 mand om dagen.

Det ville også have været rart at kunne afrunde denne skildring af bygningen af broen med, at den unge retskafne og dygtige løjtnant Hoskier, som fandt sin lykke i Kolding, også fik den karriere inden for vejstaten, som hans kyndige ledelse både af arbejdet i Kolding, og mange andre steder burde have bragt ham. Påskønnelsen for sit arbejde skortede det ikke på, også i form af rede penge. Men »som fast embedsmand med ringe indkomst« var han ideligt i økonomiske vanskeligheder, og bedre blev det ikke, da han også fik en familie at forsørge. Avancementmulighederne inden for vejkorpsset var få, og først i midten af 1812 blev han udnævnt til kaptajn. Det blev imidlertid kun kort tid, han kunne glæde sig over sin bedre gagering. Han døde i begyndelsen af januar 1813, kun 29 år gammel, og efterlod sig en enke og 3 små børn. Hans chef, oberst v. Heyde indberettede hans dødsfald med personlig sorg, og berømmede hans sjældne værd både som menneske og som embedsmand. Ved hans død havde vejkorpsset mistet en af sine dueligste mænd.

Kolding Sønderbro er sammen med en række tilsvarende buebroer, opført af granitstenskvadre, fine vidnesbyrd om en forgangen tids evne og vilje til at skabe noget, som blev af praktisk værdi igennem mere end et århundrede, og som den dag idag er en fryd for øjet, når man lader blikket glide hen over de monumentale facader. Bygværker, som var og er »til nytte og ziir«.

- 1) P. Eliassen, Kolding, 1910, p.399. - ss. Kolding Folkeblad, 12. april 1927. - ss. Kongeåen, 1926.
- 2) P. Eliassen, Kolding, 1910, p. 234.
- 3) O. Jørgensen, Georg Brauns beskrivelse af billed af Kolding 1587 (Museet på Koldinghus, Årsberetning 1979-1980).
- 4) Poul Enemark, Oksehandelens historie ca. 1300-1700 (Sortbroget kvæg, 1983) p. 24 ff.
- 5) P. Eliassen, Kolding, 1910, p. 272.
- 6) Koldinghus lensregnskab 1610-1611. Udg. ved Birgitte Dedenroth-Schou, 1983, p. 231.
- 7) Jens Lauridsen Wolff, *Encomion Regni Daniae*, 1654.
- 8) Carl Christian Schramm, *Historische Schauplatz . . die merckwürdigsten Brücken aus aller vier Theilen der Welt*, 1735, p. 186.
- 9) RA. Rtk. Generalvejkommision, journal, 1801, 3. okt.
- 10) Kirsten-Elizabeth Høgsbro, *Historiske broer (Turistårbogen 1984) - ss. Broer - recente fortidsminder* (Antikvariske studier 2, 1978).
- 11) Skildringen af brobyggeriet i Kolding m.m. er foretaget på en systematisk gennemgang af Generalvejkommisionens og vejkontorets journaler og journalsager i rigsarkivet, suppleret med bro- og vejsager fra Vejle amt på landsarkivet i Viborg for årene 1801-1813.
- 12) C. V. Petersen, *Vejle Bys historie (genopt. 1977)*, p. 240-242.
- 13) Kirsten-Elizabeth Høgsbro, *Brobygning omkring Holbæk (Fra Holbæk amt, 1984)* p. 11 ff.
- 14) Det nøjagtige slutbeløb er vanskeligt at finde frem til. Det her opgivne omtrentlige beløb er en sammenlægning af de udgiftsposter, hvoraf det i journaler for årene 1806-1813 direkte fremgår, at der er sket udbetaling til brobyggeriet i Kolding.
- 15) jvf. Tilstandsundersøgelse af UF af Kolding Å under Søndergade foretaget for Kolding kommunes tekniske forvaltning af Cowiconsult (dat. 1976-03-31).