



Ladepladser ved Varde Å

Ladepladser - fra Varde til Ho Bug

Af: Mariann Ploug

Ladepladser – fra Varde til Ho Bugt

Varde har aldrig været en søkøbstad, men alligevel er byen blevet besejlet omend med mindre fartøjer. Ladepladsen lå ved Pramstedet, hvor Laste- eller Laksegårdsbanken ude i åen dels gjorde den videre sejlads umulig, dels tjente som et naturligt losse- eller lastested for de fartøjer, der blev ført helt op til byen.

Ved lavvande kørte man her vognene ud i åen, så de kunne holde side om side med bådene under arbejdet. Først i 1841, da åen blev reguleret, blev havnen flyttet hen til broen, og bolværket langs åbredden havde havnestatus indtil nedlæggelsen i 1960.

Allerede da jernbanen blev ført gennem byen i 1874-75, begyndte åen at miste sin betydning som transportvej, og efter Vestbanens anlæggelse i 1903 gik fragttrafikken på åen nærmest i stå.

I 1554 nævnes Vardes ladepladser første gang. Foruden byens beskedne havn samt anløbspladsen ved Janderup drejede det sig om Sønderside, Vesterside og Skallingkrog samt Hjerting. De fire sidste opregnes også i en forordning fra 1591, der indskærper, at okser skulle fortoldes i Ribe og ikke måtte udføres af Vardekøbmænd fra sæsonfiskerlejerne Sønderside, Vesterside og Skallingkrog eller fra Hjerting, idet sidstnævnte efterhånden helt skulle overtage de egentlige havnefunktioner for Varde.

Fra 1692 flyttedes Varde toldsted til Hjerting, men tolderen boede fortsat i Varde, og i 1699 var det endnu muligt for en skipper at blive toldekspederet i Varde.

Varer, der blev fragtet på større havgående skibe, blev omladet til pramme og mindre både ude i Ho Bugt, så man undgik forsøget på at komme over Svineryggen ved indsejlingen til åen, og de fleste af disse små fartøjer lossede varerne ved Janderup Kirke.

Når vinden var god, kunne man sejle fra Hjerting til Janderup eller den anden vej "med én tid", altså inden tidevandet vendte. Janderup fremhævedes i 1640 for den store sejlads og bekvemme indladning, i forbindelse med at kongen giver Varde by forkøbsret til gården - den senere kro, der ligger ved vadestedet. Dette skulle forhindre, at byens købmænd mistede den handel, der var forbundet med de mange aktiviteter ved ladepladsen.

Et kort stykke tid i begyndelsen af 1680'erne var det muligt at få fortoldet varer i Janderup, og man regner med, at udskibningen af sorte potter sammen med den vanskelige sejlads op til Varde var væsentligt medvirkende årsager dertil. Nogle går endog ud fra, at ladepladsen var landets største udførselshavn for potterne næst efter Hjerting. I hvert fald ved man, at tolderen konfiskerede et parti sorte potter ved Janderup i 1652. Da Hjerting overtog toldfunktionen fra Varde, betød det indirekte at Janderup toldsted blev nedlagt, og at der ikke længere herfra måtte udskibes sorte potter.

Trods nedlæggelsen forblev Janderup Ladeplads i brug til langt op i 1800-tallet. Det har været fremme, at flytning af toldstedet skyldtes, at åen var blevet mindre sejlbar, men det kan ikke passe, da et skib på 6 læster, en normal størrelse til sejlads på åen, blev anholdt for smugleri ved Janderup i 1696.

Kun på det sidste stykke fra Janderup til Varde måtte skibene i 1700- og 1800-tallet roes eller trækkes af folk, der gik inde på åbredden med reb over skuldrene. En trækbane eller gangsti fulgte bredden, og der var lagt planker over de vandløb og grøfter, som mandede ud i åen.

Fra gammel tid udskibede bønderne rug, der stort set var den eneste afgrøde, det var muligt for dem at producere til salg; og gentagne indskærpelser af forbud mod at udskibe okser vidner om, at en sådan trafik også har foregået i et vist omfang.

Under Napoleonskrigene, da Norge var afskåret fra Danmark, blev der sejlet meget korn og flæsk til de sultende nordmænd fra Janderup. Så sent som i 1883, da Janderup Mejeri skulle opføres, blev byggematerialerne sejlet til stedet på lægtene og losset ved Janderup Kro.

Fra Fanø hentede man navnlig hedetørv, lyng og klyne ved Janderup, men også hø til øens stigende forbrug kunne sejles ud herfra. Endnu i 1911 kunne småbåde fra Fanø en sjælden gang komme efter lyng og tørv.

Ved Kjelst havde man hele to ladepladser, én næsten ved udløbet af åen nær resterne af det gamle åløb mellem Tarphage og Knoldene og én direkte fra kysten ud til Ho Bugt (ved matr.nr. 10, Søglimt).

Allerede i 1672 kunne byggematerialer som trælast, kalk, ved og sten, der brugtes meget af bønderne, frit losses på hver plads, og når skibene kom med disse materialer ved Kjelst Ladeplads, var det særligt i 1800-tallet mursten fra teglværkerne samt korn og andre landbrugsprodukter, de tog med derfra.