



Varde Lokalhistorie



[Til sidebund](#)

Henrik Pontoppidan og Eventyrets Land.



Henrik Pontoppidan(1857-1943) dansk forfatter. Billede fra ca. 1895.

Denne artikel består af to afsnit. Først et om Pontoppidans roman *Lykke-Per* og hovedpersonens store planer i området omkring Varde. Derpå følger historien om Varde byråds lige så fantastiske projekt om at gøre Esbjerg rangen stridig som områdets vigtigste havneby.

***Lykke-Per* og Vestjylland. Af Christian de Thurah.**

Henrik Pontoppidans store roman *Lykke-Per* er et hovedværk i dansk litteratur og en af de væsentligste årsager til, at han fik del i Nobelprisen i litteratur i 1917. Men *Lykke-Per* har også en vis lokalhistorisk interesse for vores egn. Henrik Pontoppidan var en meget topografisk forfatter i den forstand, at landskaber spillede en stor rolle i hans værker - ikke kun som baggrund for handlingen, men også på et dybere, symbolsk plan. Det er en kendt sag, at en række danske egne har inspireret Pontoppidan, selv om de pågældende landskaber ofte er anonymiseret i værkerne:

Randerseggen, Nordsjælland, Vestfyn, Skagen, København - og Grønland, selv om forfatteren aldrig nåede at besøge sidstnævnte. Sydvestjylland spiller derimod ingen rolle i forfatterskabet, undtagen i hovedværket *Lykke-Per*, der udkom i 8 dele i årene 1898-1904, og den lokalhistoriske interesse skærpes yderligere, når det går op for en, at Pontoppidan har lagt sin fiktion tæt op ad virkelige tanker og begivenheder i tiden. Inden vi går over til at se på, hvad der gør *Lykke-Per* interessant set fra en lokalhistorisk synsvinkel, vil vi lige kort se på værkets baggrund.

Henrik Pontoppidan blev født i Fredericia i 1857, men voksede op i Randers, hvor faderen var præst. Efter realeksamen tog han - i 1873 - til København for at læse til ingeniør på Polyteknisk Lærestanstalt. Ved siden af ingeniørstudiet syslede han med at skrive litteratur (især drama), og i 1879 - lige inden den afsluttende eksamen - afbrød han studierne, der ellers gik godt, for at hellige sig litteraturen. Det var vigtigt for ham, at hans valg var definitivt, og at der ikke var nogen vej tilbage. Han debuterede for alvor i 1881, og gennem et mere end 60 år langt forfatterskab opnåede han en position som en af dansk litteraturs helt store. Selv om han aldrig senere vendte tilbage til ingeniørvidenskab, fornemmer man hans tekniske baggrund og interesse flere steder i forfatterskabet - og allertydligst i *Lykke-Per*.

Bogens hovedperson, Per Sidenius, har flere træk til fælles med forfatteren. Han er søn af præsten i "*en af de østjyske Smaakøbstæder*", flytter - i protest mod hjemmets religiøsitet - til København for at læse til ingeniør, men opgiver studierne og ender som vejassistent et sted i Thy.

Mens Per læser på Polyteknisk Lærestanstalt, udarbejder han store planer, der i første omgang skal udvide og modernisere havnen i hans barndomsby og bringe velstand og moderne tider til byen. Efterhånden griber planerne om sig, og Per drømmer om at skabe det jyske å-system om til et net af vandveje efter hollandsk forbillede.

Pers planer går endda endnu videre:

"Han havde igen paa forskellig Maade omformet og udvidet sit Projekt. Saaledes havde han - i nøje Tilknytning til Kanalnettet - udkastet Grundplanen til en stor, ny Havn paa Jyllands Vestkyst, en Verdenshavn, der skulde kunne optage Kampen med Hamborg og Bremen. Og ikke nok dermed. Under sin Syslen med denne Opgave var han blevet ført ind paa den Ide at udløse Vesterhavsbølgerne Energimængder ved Hjælp af store Bøjer af sammennittede Jernplader, der skulde udlægges i Brændingen, og hvorfra Kraften igen førtes gennem Ledninger ind til industrielle Anlæg paa Stranden. Ogsaa Vindens Arbejdskraft tænkte han sig udnyttet gennem Motorer, der skulde være i Stand til at opsamle og ligesom nedpakke Energien, hvorved der vilde være tilvejebragt Betingelser for at omskabe hele Landet til et Fabriksland af allerførste Rang."

Omlægningen af Danmarks økonomi fra landbrugsproduktion til industriproduktion er målet, og med denne økonomiske omlægning følger - forestiller Per sig - en åndelig forandring bort fra bondesamfundets småkårsmentalitet og religiøsitet. Med afskaffelsen af den materielle armod følger en afskaffelse af den åndelige:

"Som Modstykke udkastede han et livfuldt Billede af det Vidunderrige, hvortil en kraftig Industri forholdsvis hurtigt vilde kunne omskabe Landet. Mens Pennen tumlede hen over Papiret, saa han i Aanden store Skibe dampe frem ad hans Kanalers blanke Vandveje, tungt ladede med fjerne Landes Raaprodukter. Han saa stolte Fabriker rejse sig langs alle rindende Strømmes regulerede Løb,

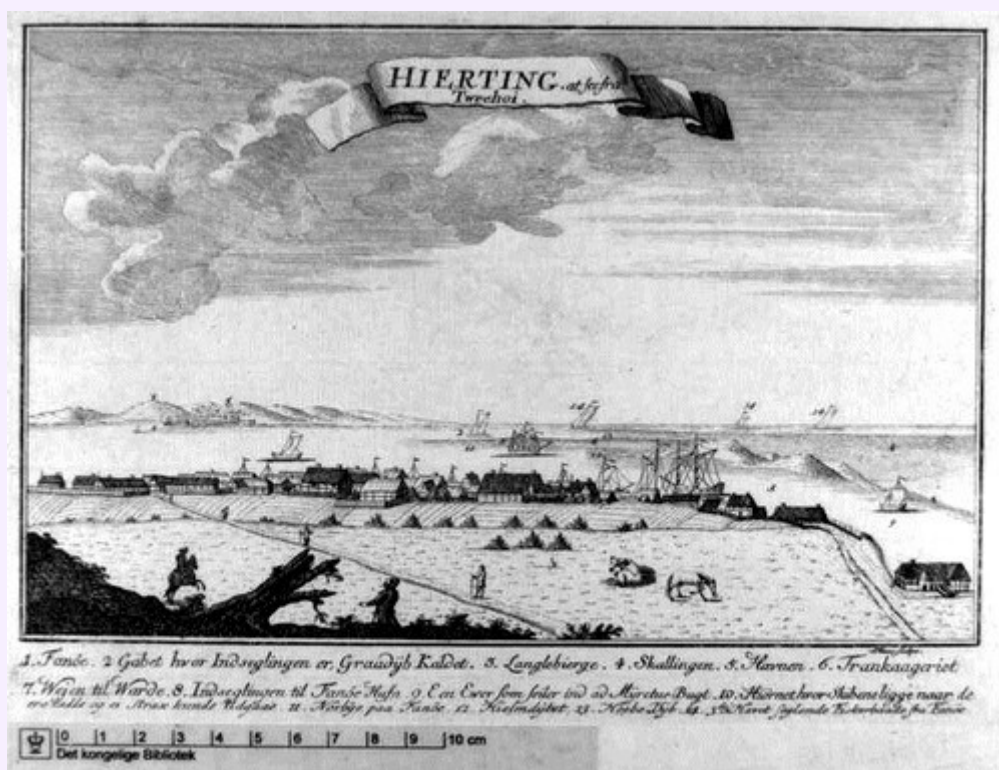
hørte Lyden af summende Svinghjul og brusende Turbiner. Paa den golde, jyske Hede, hvor nu kun nogle magre Faar fandt en kummerlig Føde, saae han menneskemyldrende Stæder, travle Nybyggerbyer, hvor ingen Kirkeklokker i Midnatstimen ringede Spøgelsesfrygt ind i Sindende, men som med elektriske Banstraaler jog Mørket og dets Aander paa Flugt."

I sin endelige form ser Pers projekt sådan ud:

"Der ligger ret indenfor Graadyb, hvor dette fører ind til Hjertingbugten, en øde, saa godt som ubeboet Ø, den hedder Langli. Den viser sig, naar man kommer indenfor Skallingen, som en lang, graagrøn Klitrække, hvorover hist og her en straatækket Fiskerhytte titter frem. Langs dens Østside gaar der et gammelt Sejlløb op til Hjerting, det sydvestlige Jyllands oprindelige Udskibningssted, der nu er et lille fattigt Fiskerleje, hvor et Par store, tomme Købmandsgaarde og en Toldstation endnu minder om Fordums Herlighed.

Det var en af Pers paastande, at der var begået en "Kontordumhed", dengang Esbjerg i Slutningen af Treserne udvalgte til Havneplads. Han angreb denne Afgørelse dels paa Grund af selve Havnens udsatte Beliggenhed, især dog fordi den kun ved Jernbanelinjer kunde bringes i Forbindelse med det øvrige Land.

Hans Forslag gik nu ud paa at flytte det sydjyske Udskibningssted tilbage til dets gamle Plads, eller rettere til et Sted lidt nord derfor, til Tarp ved Udløbet af Varde Aa. Herfra skulde saa Trafiken føres videre ind i Landet.



Hjerting ca. 1795(Det kgl. Bibliotek.)

Uddybet og reguleret skulde dette Vandløb ved Hjælp af et par Kammersluser sættes i Forbindelse med Vejle Aa og sammen med denne udgøre den sydligste af de to Kanalveje, der efter hans Plan tilligemed Bælterne skulde forene Vesterhavet med Østersøen.

Han havde skrevet, at kun ved Tilvejebringelsen af i det mindste den ene af disse Forbindelseslinjer kunde der med Virkning optages en Konkurrence med de nordtyske Havnestæder, særlig med Hamburg, hvis voksende Handels-Overmagt efter hans Mening var den egenlige Fare, der truede Landets Selvstændighed. I den Kamp om Handelsmarkeder, der - skjult eller aabenlyst - udgjorde moderne Verdenspolitik, vilde for Danmarks Vedkommende et Nederlag blive stadig mere skæbnesvangert, men Sejren ogsaa mere gylden, efterhaanden som Tyngdepunktet i Evropa ved Ruslands stigende Magt- og Kulturudvikling flyttede længere og længere mod Øst.



Esbjerg Havn 1897. (postkort).

At "Langli" under de tænkte Forhold vilde kunne faa en overordentlig Betydning som Stapelplads, var nu let at forstaa. Men for øvrigt var det Pers Mening at skabe endnu gunstigere Betingelser for den lille Klitø's Udvikling. Hans Forslag gik ud paa, at man skulde faa den tilkendt toldfrihed, og han havde i sin Bog givet en fantasifuld Skildring af, hvorledes i saa Fald Skibsværfter, Dokker og mægtige Pakhuse vilde vokse op af det golde Sand, og hvorledes der samtidig inde omkring Aa-Deltaet paa det faste Land hurtigt vilde danne sig en stor By, et nordisk Venezia. Overalt skulde den fornødne Drivkraft tilvejebringes ved hans forbedrede Vind-motorer eller hentes ude i Vesterhavsbrændingen og føres gennem Ledninger over Skallingen ved Hjælp af de mekaniske Indretninger, der var hans helt selvstændige Opfindelse."



Pers planer bliver aldrig realiseret. Han forlover sig ganske vist med en rig mands datter og kommer derved ind i en kreds, der kunne finansiere hans drømmeprojekt, men forlovelsen sættes over styr, pengemændene er ikke interesserede - de har helt andre planer, nemlig om at oprette en frihavn i København, et projekt, der jo rent faktisk blev realiseret i årene 1891-1894. Per får end ikke afsluttet sin uddannelse. Han har ikke det, der skal til, da det kommer til stykket - han er ikke den fremtidens helt, han drømte om at være. Sidenius-arven, som han gjorde oprør imod, er for stor en del af ham, og han ender, som tidligere nævnt, i en beskeden stilling som vejassistent i Vestjylland - en position, der er mere i harmoni med hans natur end rollen som den nye tids Prometheus¹.



Billedet viser vejassistent ved Ribe Amt, Emil Nielsen (under pilen med paraplyen) sammen med nogle arbejdsmænd og formodentlig amtsvejsinspektør Møller ca. 1895.

I *Lykke-Per* nævnes ingen årstal, men indirekte fremgår det, at Per må være jævnaldrende med forfatteren, altså født i 1850'erne. Han udkaster således sine store planer tidligt i 1870'erne og dør engang i 1890'erne, tæt op mod bogens udgivelsestidspunkt. Ud over Pers udviklingshistorie skildrer bogen en hektisk tid i danmarkshistorien, hvor moderniteten fejer ind over landet, både åndeligt og materielt.

Den åndelige fornyelse repræsenteredes bl.a. af Georg Brandes, - i bogen omtalt som Dr. Nathan - der dels introducerede den nye realistiske litteratur i begyndelsen af 1870'erne, dels den tyske filosof Friedrich Nietzsche og hans tanker om det store menneske i slutningen af 1880'erne. I skildringen af Pers kamp mod sin religiøse baggrund og hans drømme om gigantiske bedrifter er Pontoppidan stærkt inspireret af Nietzsche, hvis værker han, inspireret af Brandes, havde læst i begyndelsen af 1890'erne. Et tidligt resultat af denne læsning var hans berømte lille fortælling - eller "krønike" - *Ørneflugt* fra 1894, der kan ses som en tidlig skitse til *Lykke-Per*.

Romanen bærer også præg af at være skrevet i en tid, hvor industrialiseringen for alvor tager fart i Danmark, domineret af en ny slags kapitalister som C.F. Tietgen og H.N. Andersen.

I årene efter tabet af hertugdømmerne i 1864 gjorde man meget for at indvinde nyt land til landbruget, en tanke, som Per i romanen kun har foragt til overs for. Efter hans mening var det jo netop ikke landbrug, man skulle satse på, hvis landet skulle udvikle sig. Per ønsker også, at

Danmark skal hævde sig i konkurrencen med den store nabo mod syd, men det skal være som industri- og handelsnation. I den forbindelse er det meget sjovt, at mottoet "Hvad udad tabes, det må indad vindes", der ofte tillægges den store landindvinder Ernesto Dalgas, i virkeligheden blev fomuleret af digteren H.P.Holst i forbindelse med en stor industriudstilling i 1872.

Endelig er bogens store projekt formentlig også inspireret af virkelige projekter i tiden. Nok havde Pontoppidan opgivet tanken om at blive ingeniør små 20 år før han skrev *Lykke-Per*, men han fulgte tilsyneladende stadig med på området. Der var folk i tiden, der legede med tanker ikke ulig Pers - og et af disse projekter vedrørte Varde.

Projektet om uddybningen af Varde Å. 1899-1901.

En plan uden fremtid.

Af Ole Nørskov Nielsen.

Baggrunden for planen om at uddybe Varde Å skal søges i året 1885.

Det var året, hvor købmand og bankdirektør Søren Thomsens bedragerier bragte Varde Bank i knæ. Samme år skabte landets statsminister(konseilspræsident) og leder af partiet Højre, J. B. S. Estrup en højspændt politisk situation ved at udstede en provisorisk finanslov, der kun var godkendt i Landstinget. Højres vælgere var godsejere, embedsmænd samt håndværkerne i byerne. Over for Højre stod gårdmandspartiet Venstre, der protesterede kraftigt i mod, at regeringen brugte penge, der ikke var bevilget af Folketinget.

Varde Banks ledelse var domineret af mænd, der var kendt for deres støtte til Højre. Derfor mente en del af Venstres tilhængere i byen, at man skulle have en bank, der var styret af venstremænd. Det førte i 1886 til oprettelsen af Vestjysk Landmandsbank, hvis daglige leder blev en nevø af Søren Thomsen, der nu afsonede en dom på 3 år i Vridsløse statsfængsel for sine bedragerier.

Den nye banks leder, Gustav Forum var en særdeles foretagsom mand. I 1889 oprettede Vestjysk Landmandsbank en afdeling i Esbjerg. Netop i 1890'erne voksede Esbjerg stærkt og Gustav Forum spekulerede for aktionærernes og sparernes penge i jord. Hverken bestyrelsen eller revisorerne førte ordentlig tilsyn med disse forretninger. 1899 begyndte rygterne at løbe om, at der var noget galt med banken, der i 1900 gik fallit og mange vardensere mistede deres penge. - Gustav Forum blev idømt 1 måneds fængsel for sin sløse omgang med bankens penge.

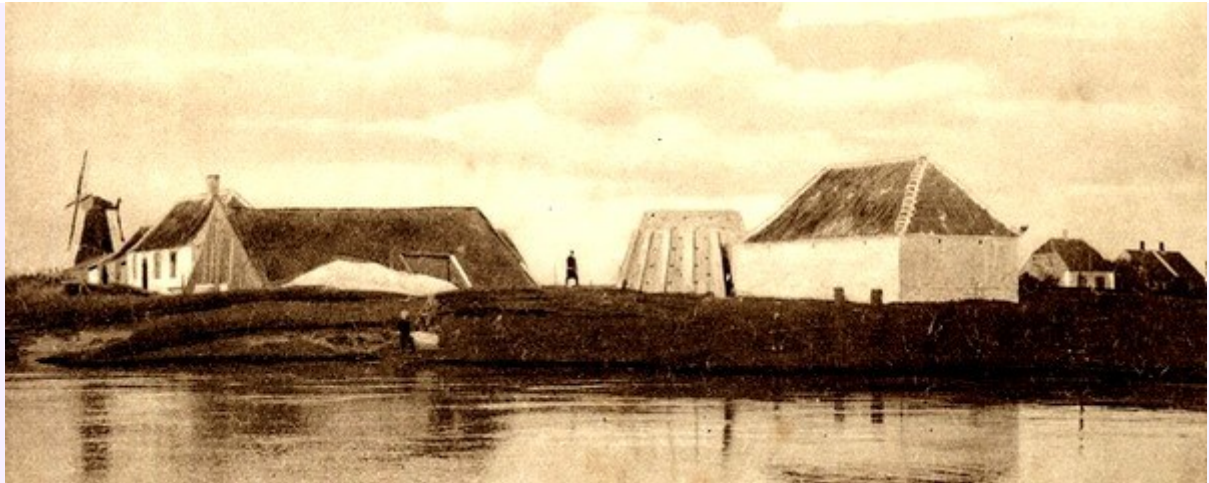
Det er på denne baggrund, at man skal forstå planerne om at uddybe Varde Å, og hvorfor Esbjergs opkomst i denne sammenhæng blev gjort til en forklaring på den gamle købstads problemer.



2 mastet Evert ved havnen i Varde ca. 1900. Det var denne bådtype, der sejlede til Fanø. (Foto VLA)

I byens største avis Ribe Amtstidende/Varde Avis kunne man d. 23/8 1899 læse, at der på et møde i Handelsstandsforeningen d.15/8 var blevet udtrykt ønske om, at Varde Å blev uddybet, så der kunne sejle større skibe end de fanølægtre, der sejlede med mose- og lyngtørv til Fanø og tog muslingskaller med tilbage.

Avisen skrev endvidere, at det sikkert var i den sammenhæng, at havneingeniør Vestergaard fra Esbjerg, Vardes borgmester Drechsel samt flere medlemmer af Varde byråds havneudvalg for et par dage siden var blevet set ude ved Ho Bugt.



**Kalkovnen lidt vest for Varde ca. 1900. Her blev muslingskallerne brændt til bygningskalk.
Ovnen var i drift indtil ca. 1910(Foto VLA)**

Varde byråd sendte d. 25/10 1899 det næste års budget for Varde havn til indenrigsministeriet. I budgetforsalget skrev byrådet, at de 3000 kr. som var afsat til "Nye Arbejder" skulle gå til udgifter i forbindelse med en forsøgsvis uddybning af Varde Å og af sandbanken kaldet Svineryggen, ved åens udmunding i Ho Bugt. Desuden til enkelte andre arbejder ved åen. Varde byråd anmodede også om at måtte låne bugserdampbåden, "Ternen", der lå ved Nymindegab til disse arbejder. Kunne dette ikke lade sig gøre, ville man selv begynde uddybningsarbejderne ved hjælp af en pram, hvorpå der var anbragt et lokomobil. Dette lokomobil skulle trække en harve ind mod prammen, mens denne lå fortøjet.



Sandpumper ved Nymindegab c. 1900. Blåbjerg Lokalhistoriske Arkiv.

Svaret fra ministeriet indløb mellem jul og nytår. Båden kunne ikke udlånes, men man havde intet imod, at der blev brugt 3000 kr. til uddybning af åen. I et senere brev fra vandbygningsvæsenet blev Varde byråd advaret mod at stille for store forventninger til resultatet af arbejdet med prammen, lokomobilet og harven. -- Dette forehavende blev følgelig ikke sat i gang.

Borgmester Drechsel skrev i marts 1900 til en ingeniør F. Ortmann i København om råd angående en bugserdampbåd til sejlads på Varde Å. Ortmann anbefalede en båd godt og vel 14 m. lang, knap 4 m. bred og med et dybdegående på en lille meter. Den skulle udstyres med to skruer, som blev drevet af to maskiner på hver 24 hk. Båden kunne skyde en fart på 8 knob, medbringe 40 passager og slæbe en pram, som var 12,5 m. lang, 1,6 m. bred og som stak knap 1 m. i dybden. Fartøjets pris ville blive ca. 25.000 kr.

I Handelsstandsforeningens forhandlingsprotokol blev der i referatet fra mødet d. 15/8 intet nævnt om henvendelsen til byrådet. Men Varde byråd modtog et brev fra Handelsstandsforeningen dateret 16/8, hvori der stod, at som følge af de dårlige besejlingsforhold på åen, så måtte byens erhvervsdrivende hente deres varer og råmaterialer hjem fra andre pladser (læs Esbjerg) til skade for Vardes konkurrence med andre byer (læs Esbjerg).

Under d. 28/4 1900 fremgår det af Handelsstandsforeningens forhandlingsprotokol, at foreningen d. 17/4 havde modtaget et brev fra byrådets havneudvalg. Heri stillede udvalget følgende spørgsmål til Handelsstandsforeningen:

1. Hvor stor var den varemængde, der i 1899 var kommet til byen og hvor stor en del af denne kunne tænkes for fremtiden at blive transporteret til byen ad åen?
2. Hvor store var omkostningerne ved disse varers transport til Varde over Esbjerg havn og banegård?(havneudvalget vidste udmærket, at skurken var Esbjerg)
3. Kunne Handelsstandsforeningen garantere, at en bestemt mængde gods ville blive tilført byen via åen?

Handelsstandsforeningen nedsatte et hurtigt arbejdende udvalg bestående af grossererne Thomas Mortensen, Lambert Lund og Harald Nielsen². Deres svar forelå d.1/5 i en henvendelse til havneudvalget. Svarene lød:

Ad sp. 1) Der var i året 1899 kommet 27.000 tons varer til Varde banegård. Af disse ville 14.000 tons med fordel kunne transporteres via åen, og dette kvantum ville sikkert kunne øges med 50%, når stationsby-erne i Vardes opland opdagede fordelene.

Ad sp. 2) Som forudsætning gik man ud fra, at varerne blev leveret frit i Hamborg, og omkostningerne til Varde var så for tiden:

a)for løs korn i skib:

Fragt til Esbjerg pr. ton----- 3,00 kr.

Losningsomkst. pr. ton-----0,40 kr.

Havneafgift i Esbjerg ----- 0,40 kr.

Banefragt Esbjerg/Varde --- 1,27 kr.

I alt 5,07 kr. pr ton

b)for mel, gryn, salt m.m:

Fragt til Esbjerg pr. ton -----4,00 kr.

Losningsomkst. pr. ton-----0,30 kr.

Havneafgift i Esbjerg-----0,40 kr.

Banefragt Esbjerg/Varde -----1,27 kr.

I alt 5,97 kr. pr ton

Ad sp. 3) Handelsstanden kunne ikke garantere, at et bestemt kvantum gods årligt ville komme til byen via åen. Men alle foreningens medlemmer, der handlede med varer, som fordelagtigt kunne transporteres på åen, støttede planen.

I et senere brev til havneudvalget skrev de tre grosserer, at der med fordel ville kunne importeres kul fra England og etableres en gros handel med kul i Varde. Dette ville øge sejladsen på åen endnu mere.

Varde byråd gik nu i gang med at få et projekt på papiret.

Den 10/6 1900 var fire byrådsmedlemmer på besøg i Næstved, som var i gang med nogle anlægsarbejder, der lignede dem, som Varde byråd tænkte på.

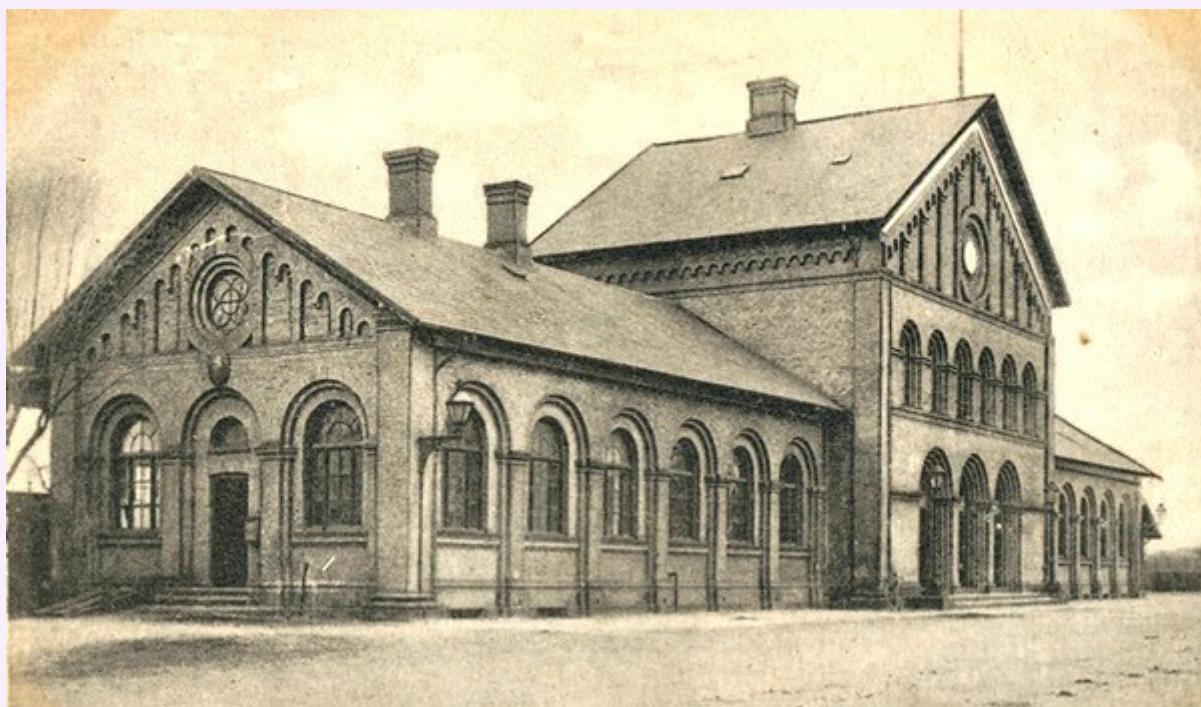
Den sjællandske købstad var ved at anlægge en havn ved Karrebæksminde, grave en sejlrende gennem Karrebæksminde fjord og uddybe Susåen. Hensigten var at større skibe i havnen ved Karrebæksminde skulle omlade gods til pramme, som så skulle bugseres op til Næstved. Ingeniøren, der forestod dette arbejde, var N. Chr. Schouboe, hvis firma havde adresse på Willemoesgade 11 København Ø. I ingeniørernes fagblad "Ingeniøren" årgang 1898 og 1899 havde Niels Chr. Schouboe haft to artikler med tilhørende beregninger om at flytte Rundetårn og gennemskære Frederiksberg Bakke.

Det var ham, som Varde byråd hyrede til at udarbejde planer om uddybning af Varde å. Schouboe blev også anbefalet af stiftamtmand Gustav Stemmann i Ribe. Denne havde i årene 1885-99 været borgmester i Randers. Her havde han på anbefaling af havnebygmester Møller fra København været med til at ansætte Schouboe til at bygge et stort pakhus til 200.000³kr. ved byens havn. N. Chr. Schouboe havde til fulde levet op til havnemesterens anbefalinger.

Ved juletid 1900 var Schouboe færdig med at udarbejde projektet om Varde å. Den 21/10 1901 godkendte Varde byråd planen og sendte det til ministeriet for offentlige arbejder vedlagt en ansøgning om statsstøtte. Når der gik så lang tid, kan det skyldes, at politikerne drøftede, om en jernbane fra havnepladsen til banegården skulle med i projektet. Dette anlæg skulle sørge for godsets videre transport til oplandsstationerne eller til fjernere mål.

Men det mærkelige er, at denne debat ikke blev omtalt i aviserne eller i havneudvalgets forhandlingsprotokol. Der var heller ikke nogen diskussion hverken i pressen, i byrådet eller dets havneudvalg af projektet om uddybningen af Varde å. Men planerne om en baneforbindelse fra havnen til banegården blev droppet og ikke indsendt til ministeriet. Der kan næppe være tvivl om, at politikerne nu ikke længere troede på, at projektet havde nogen fremtid og derfor ikke ønskede en debat herom.

Ministeriets afslag på at udlåne dampbåden fra Nymindegab og senere vandbygningsvæsenets negative vurdering af planen med at bruge en harve i åen kunne nok skabe tvivl hos byrådets medlemmer. Et brev, som havneingeniør Vestergaard i Esbjerg skrev til Vardes borgmester Drechsel 9/7 1900 skabte heller ikke optimisme med hensyn til projektets bæredygtighed. Vestergaard troede ikke på, at planen ville være til fordel for Varde og advarede imod, at Varde sammenlignede sig med en by som Næstved, der ville få tilført meget større godsmængder ad søvejen end Varde.



Varde Banegård omkring 1900.(Foto VLA)

Det er vanskeligt at forklare, hvorfor planen sammen med en ansøgning om statsstøtte blev indsendt til ministeriet for offentlige arbejder. Der var kun to købmænd i det 12 mand store byråd, der var domineret af håndværkere og værtshusholdere. Måske var det et rent grossererprojekt, uden større opbakning i Handelsstandsforeningen, hvis flertal var småhandlende.

Det er som om byrådet mod bedre vidende indsendte denne ansøgning. Det kostede jo ikke noget at få et nej, og ingeniør Schouboes honorar på ca. 2500 kr. var overkommeligt. I det mindste havde byrådet så prøvet at gøre noget i en tid med bankkrak og stagnerende indbyggertal⁴.

Ligesom planen ikke satte sig større spor hverken i den lokale presse eller i byrådets og havneudvalgets forhandlinger, således har den heller ikke været til at finde i arkiverne.

Både i ministeriet for offentlige arbejders og vandbygningsvæsenets arkiver er sagen indført i journalerne. Men den ligger ikke i kasserne med journalsagerne. I en journal i ministeriet for offentlige arbejders arkiv for kanal og havnesager er der under 9/11 1901 indført en ansøgning fra Varde vedrørende uddybning af åen. Denne ansøgning blev d. 13/11 sendt til vandbygningsvæsenet til udtalelse og herfra tilbagesendt 2/1 1902 til ministeriet. I vandbygningsvæsenets journal for 1903 står der, at borgmester Drechsel havde ønsket at låne projektet. Hvor det er blevet af fortaber sig i vandbygningsvæsenets og ministeriet for offentlige arbejders næsten uoverskuelige masser af arkivalier.

Heller ikke Ribe amts arkiver om vandløb indeholder noget om sagen. På Landsarkivet i Viborg er der en meget støvet pakke med et blandet indhold af f.eks. dansetilladelser. Denne pakke indeholder

nogle papirer om sagen. Men ikke selve planen. Her er de originale planer for bygningen af en jernbane fra havnepladsen til statsbanestationens skinner.

I Varde kommunes arkiv i det gamle rådhus findes der et udkast til den ansøgning, som blev godkendt ved byrådsmødet 21/10 1901 og sendt til ministeriet samme dag. Ud fra denne ansøgning kan man få et indtryk af planen og ikke mindst de begrundelser, som byrådet fremførte for at opnå statstilskud til projektets gennemførelse.

Planen gik ud på at gennemskære de største slyngninger på åen og uddybe denne til ca. 1,4 m. under daglig lavvande. Fra åens udmunding i Ho Bugt over til Hjerting skulle der ligeledes graves en sejlrende på ca. 1,4 m. under daglig lavvande. Omladningen af varer fra større skibe til pramme skulle finde sted ved Hjerting, hvor der altid var smult vande. Til at transportere varerne fra Hjerting op til Varde skulle der anskaffes syv pramme, som skulle slæbes op ad åen til havnepladsen i Varde.

Uddybningsarbejderne var anslået til at koste 128.500 kr. Dertil kom indkøb af dampbåd, pramme og andre materialer til 67.000 kr. Varde Havn rådede over en formue på 25.700 kr. som byrådet var indstillet på at bruge på projektet. For at dække de øvrige omkostninger anmodede byrådet om et tilskud fra statskassen på 170.000 kr., fordi kommunen ikke kunne påtage sig at stå inde for et beløb af denne størrelse. - Varde købstads samlede indtægter inklusiv diverse statstilskud og lån var i 1901 189.380 kr.

Ingeniør Schouboe havde beregnet Projektets bæredygtighed således:

Indtægter 21.000 tons a 1,50 kr.----- 31.500 kr.

Årlige driftsudgifter inklusiv forrentning og afdrag----- 27.970 kr.

Overskud 3.530 kr.

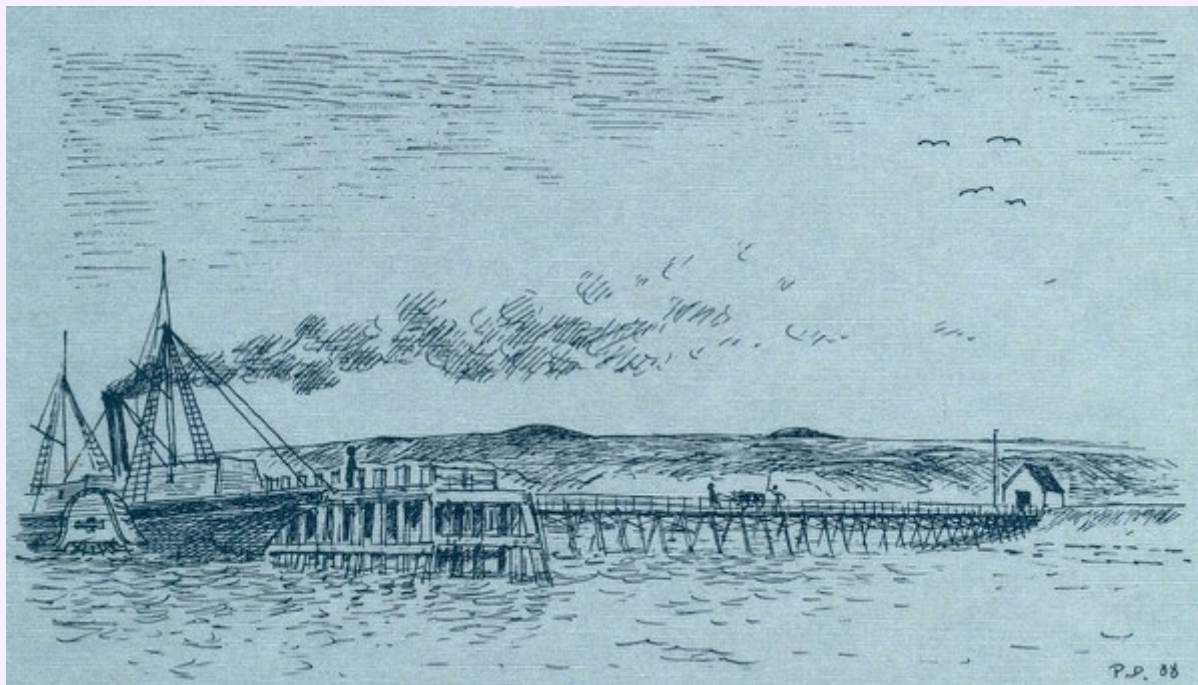
Schouboe gik altså ud fra, at transportmængden ad åen ville blive de 21.000 tons som Handelsstandsforeningen havde anslået i dens beregninger(se side 1). Han gik endvidere ud fra at transportomkostningerne fra udlandet til Hjerting ville blive de samme som til Esbjerg. Men han regnede kun med 1,50 kr. pr. tons i transportomkostninger m.m. fra Hjerting til Varde. Handelsstandsforeningens beregninger over udgifter forbundet med omladning og transport fra Esbjerg til Varde gik fra 1,97 kr. til 2,07 kr. pr. ton.(se side 2)

Som argumenter for at ministeriet skulle støtte projektet med tilskud, skrev byrådet, at åen i ældre tid havde været sejlbar fra byen til Ho Bugt og åen i ikke ringe omfang var blevet benyttet til varetransport. Det var altså en tidligere tilstand, der skulle genetableres.

I 1840'rne var åen blevet uddybet til omtrent den dybde, som byrådet nu foreslog. Men det havde ikke været nok til at godstransporten på åen kunne opfylde byens og oplandets behov for varer.

Derfor dannede rige vardensiske købmænd og velhavende bønder fra oplandet i begyndelsen af 1850'erne et konsortium, der med statstilskud fik bygget en havnebro ved Hjerting, så varerne derfra kunne fragtes over land til Varde. Broen eksisterede til 1862, da den blev ødelagt af

isskruninger. Eksemplet viste, at åen heller ikke tidligere havde været en tilstrækkelig forsyningsrute, og embedsmændene i ministeriet havde næppe glemt statstilskuddet til havnebroen, der jo havde været spildte penge.



**Model af havnebroen ved Hjerting tegnet af Peter Dragsbo.
Fra Søren Frederiksen: Hjuldampere og havnebro. 1988.**

I henvendelsen til ministeriet indgik også en henvisning til, at oplandskommunerne var positive over for ideen. Varde byråd kunne her henvise til, at sognerådene i Thorstrup, Horne, Næsbjerg og Øse havde støttet sagen. Men det var kun fire af de talrige omegnskommuner, der havde reageret positivt på byens anmodning om opbakning til projektet, og i henvendelsen til ministeriet, nævnte man selvfølgelig ikke, at Alslev kommune havde svaret negativt og ikke så nogen fordel for sognet i at trafikken på åen blev forøget.

Et tredje argument for projektet var, at Esbjergs opkomst havde berøvet Varde "en betydelig Del af dens tidligere Opland, Guldager, Bryndum, Skads m. fl. Sogne".

Der var nok en kerne af sandhed i dette. Men man kan jo altid diskutere, om disse sogne virkelig var en betydelig del af Vardes 1500 km² store opland? Endvidere kunne Rigsdagens politikere nok huske, at Varde ved en reform af retskredsene i 1893 havde beholdt den nordøstlige del af Skads herred under købstadens jurisdiktion. Endelig var det næppe gået i glemmebogen, at et flertal af Rigsdagens medlemmer i forbindelse med loven om Nr. Nebel-banens anlæggelse havde stemt imod, at der også blev anlagt en bane fra Billum til Esbjerg.

Et fjerde argument var de tab, som mange af Vardes indbyggere havde lidt på investeringer i Esbjerg. Især ved Vestjyllands Landmandsbanks fallit havde vardenserne mistet mange penge. Ikke alene var bankens aktiekapital på 500.000 kr. tabt, men af indlånene på 650.000 kr. var kun 40% sikret.

Som noget femte henviste Varde byråd "til Forholdene ved Næstved" selv om havneingeniør Vestergaard i Esbjerg havde advaret mod denne sammenligning.

Det var ikke stærke argumenter de vardensiske politikere kom med i ansøgningen. Svaret blev da også et nej, men da begrundelserne for dette nej ligger ved den originale plan, så er de indtil videre ukendte. Afslaget var vel som nævnt givet på forhånd! Intet rigsdagsmedlem ville gå med til at oprette et nyt havneanlæg i nærheden af den kun 30 år gamle statshavn i Esbjerg.



Trækfærgen ved Tarpbage ca. 1910. Sejladsen blev afløst af en bro i 1941. (Foto VLA).

Vardes planer om et havnelignende anlæg ved Hjerting var ikke noget usædvanligt på denne tid. Fagbladene "Ingeniøren" og "Teknisk Forenings Tidsskrift" indeholder i slutningen af 1890'erne og begyndelsen af det tyvende århundrede mange indlæg og diskussioner om havnebyggerier ved den jyske vestkyst. Dog var det vardensiske projekt ikke omtalt.

Alligevel må det anses for ret sandsynligt, at Pontoppidan har kendt Vardes planer og brugt disse i romanen *Lykke-Per*.

Per Sidenius planer ligner meget Vardes, bortset fra, at Per havde planer om en kanalforbindelse til Vejle Å, mens der indgik en jernbaneforbindelse i Vardes projekt. Heller ikke tanken om en frihavn på Langli findes i Vardes planer - men man skal huske på, at vi ikke kender de originale planer.

Tidsmæssigt passer det fint, og det er da ikke umuligt, at Pontoppidan har mødt ingeniør N. Chr. Schouboe, da han arbejdede med det store projekt ved Randers havn, og denne så senere har fortalt Henrik Pontoppidan om Varde-projektet.

Pontoppidan-eksperten Flemming Behrendt udtalte sig på et møde i Varde Lokalhistoriske Forening d. 15/4 2010 til fordel for tanken om en forbindelse mellem de to planer. Behrendt kunne oplyse, at Henrik Pontoppidan i tidsrummet fra 11. til 25. august 1899 opholdt sig i Hjerting. Det var i dette tidsrum, at Ribe Amtstidende skrev om sagen, og Vardes havneudvalg og borgmester sammen med Esbjergs havneingeniør var blevet set ude ved Ho Bugt(jfr side 2).

Endelig var det næppe tilfældigt, at Pontoppidan udvalgte sig Vardes plan til sin roman. Det var et foretagende uden fremtid, som passede godt til bogens hovedperson.