

24 MAJ 2011

J.NR.

KOPI TIL:

SAGSBEH.:

Ide til nationalparkplanen

Beskrivelse:

Her beskriver du din ide.

Min ide er at reetablere Hjerding Landingsbro.
Den oprindelige bro blev bygget omkring 1850.
Altså før Esbjerg havn blev bygget.
Erfaringerne fra den gamle bro, skal udnyttes
ved reetableringen. (Lidt stærkere)

Formål:

Her skriver du ganske kort hvad du gerne vil opnå med ide
om at der har været en "havn" i Hjerding. Broen skal være et munde
Broen kan anvendes "som endags" anløbsplads for
sejlbåde fra Varde, Nordby og Esbjerg sejlkubber.
Broen kan endvidere bruges som badebro og som
en spændende gangbro

Placering:

Hvis din idé skal gennemføres et bestemt sted, så vis det eventuelt på et (tegnet) kort:

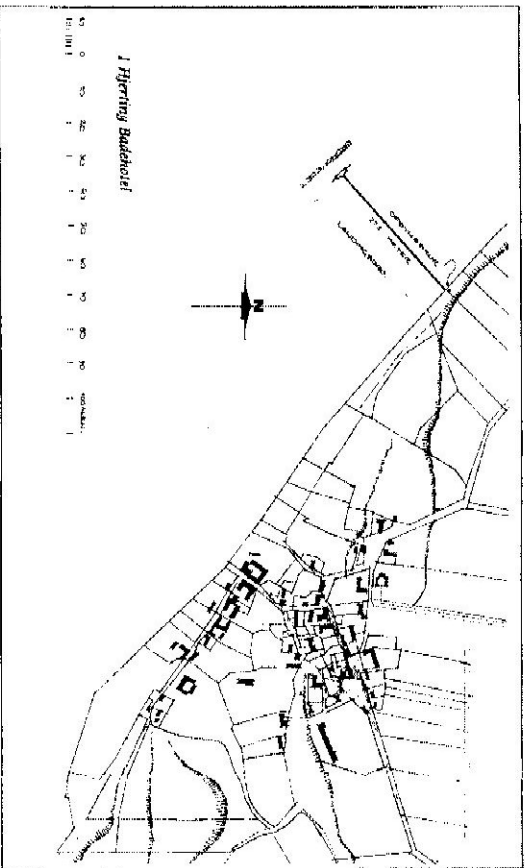
Se vedlagte kort.

Se også bogen: Hjuldampere og Havnbro
af Søren Frederiksen.

Kontaktperson:

Her skriver man hvem man er. Så kan bestyrelsen eventuelt komme i kontakt med jer og få uddybet ideen.

Gunnar Andersen, Skippetværget 100 - 6710 Hjerding



Landingsbroens placering i konstruktionsplanen på matrikelkortet over Hjerding af forhenlevende arkitekt Povl Lange, Hjørring.

neanlægget i Slesvig-Holsten, og muligvis efter opfordring fra C. M. Poulsen, som havde nær kontakt til jernbaneentreprenørerne. Forslaget gik ud på at bygge en fast pælebro omtrent 1.000 alen (627 m.) nordvest for Hjerding i retning vest til syd til en længde af 800 fod (251 m.) og til en vanddybde af syv fod (2,20 m.) ved lavvande. Hertil kom der et krødningsstørlæg om, under forudsættelse af at den nødvendige aktekapital kunne fremskaffes af foregående broanlægget med en tilbygning af 1.80 fods (56 m.) længde af læt pæleværk til indfyldning med sten og hvis yderste ende var bøjet i syd-sydvestlig retning. Herved ville der op-

nå større styrke og stabilitet, men også en vanddybde af ni fod (2,8 m.) ved lavvande. I det 1.80 fods lange parti foreslåes der en indfyldning af stand mellem pælene på fem fod (1,57 m.) og på den øvrige 20 fod (6,23 m.). Hele længden blev således i alt 980 fod (308 m.), bredden 12 fod (3,77) og højden seks fod (1,85m.) over daglig højvande. Prisen blev anslået til 14.889 rigsbankdaler.

Det var konstruktørens opgave at tilvejebringe et midlertidigt anlæg, som skulle kunne indgå i et mere omfattende anlæg, når handlen på Hjerding til og Ingemtor John Paton foreslog på ingen-

måde at skjule, at der med et anlæg som det foreslåede ikke kunne forventes fuld sikkerhed mod alle de naturfæreminder, der kunne blive udsat for. Såfremt man ønskede en sådan sikkerhed, måtte det bygges massivt, men i så fald ville omkostningerne langt overstige den tilvejebragte aktekapital. Efter John Patons opfattelse kunne risikoen for beskadigelser ved isdrift dog begrænses ved, at man entreerede med en bygmester, som garanterede for broen den første vinter.⁴²⁾

Inden generalforsamlingen var John Patons projekt blevet godkendt af Indenrigsministeriets komité i vandbygningssager. Bedømmelsen blev foretaget af vandbygningsspektør Carlsson og havne- og kanalspektør Leth. Begge fandt broen retteligt konstrueret til de specielle forhold ved Hjerding og bemærkede, at betydelige skader forvoldt af isgang, storm og højvande kunne forventes. Når man alligevel tillod arbejdet udført i overensstemmelse med forslaget, skete det under hensyntagen til, at broen blev anset for en midlertidig foranstaltning alene bestemt til forsøg og som, hvis det faldt heldigt ud, senere skulle afløses af et egentligt havneanlæg.⁴³⁾

Selv om John Paton således tog alle forbehold for sit projekt, var de uafstedværende aktionærer efter C. M. Poulsens henstilling ikke i tvivl om, hvilket forslag de burde vælge. En flydebro ville nemlig ikke kunne indgå i en videre udbygning af anlægget, medens det var muligt med den faste pælebro. Generalforsamlingen vedtog enstemmigt at anlægge ingemtor John Patons forslag til en bro ca. 1.000 alen (627 m.) nordvest for Hjerding. Den blev beskrevet således:

HJERTING LANDINGSBROE
JYLLAND DANMARK

May 26, 1851

Specifikation over Hjerding Broe

Broen maa udlægges og udføres i den Retning og Stilling, som vil blive paavist paa Stedet, og være overensstemmende med de meddelte Documenter og Dimensioner anført paa Tegningen. Den maa strække i en Længde af 800 Fod, paa Højvande, til en Dybde af ikke mindre end 7 Fod paa laveste Vandde, og paa den yderste Ende af Broen, i en Længde af 180 Fod. Pælene have en Afstand af fem Fod fra hinanden, saaledes at det kan være færdig at opfylde med Sten.

Broen maa udføres paa den meest fuldkomne, arbejdsdygtige og værende Maade, og overensstemmende med Ingeniørens Anvisning og Bestemmelser, som kan blive meddeelt fra Tid til anden.

Contrahenten forpligter sig til under Arbejdets Udførelse at foretage saadanne Forandringer, som Ingeniøren maatte finde nødvendige. Pælene maa være af de bedste Øster Søiske Bjælker, enhver Pæl skævt med en smedet Jernske og netrammet i Grunden til en Dybde fra 12 til 16 Fod, neder Enderne og Saadanne Deele af Dem, som maatte være under Grundten og Vandet, overstrøgne 3 Gange med Bærg og Trær, forinden Nedramningen. Pælene paa den vestlige Side af Broehovedet maa være beskryede med Yder-Pæle eller Beskyttelsepæle velbefæstede.