

# Skibsfart, handel og industri

AF ROBERT SVALGAARD

## Skibsfart

Skibsfarten på den vestlige del af Limfjorden havde indtil forrige århundrede flere besværligheder at kæmpe med. Fjorden var kun åben mod øst, men ved Løgstør havde sandvandringen skabt en forhindring - Løgstør grunde - der til tider næsten fuldstændig spærrede for lastede skibe. Hertil kom, at området - herunder Thisted - manglede havne, hvorfor losning og lastning af skibe ofte måtte ske ved anvendelse af kåde med hvilke man sejlede varerne til og fra skibene, der lå så nær land, som dybdeforhold og skibets sikkerhed tillod det. Senere afløstes denne besværlige metode af losning ved primitive anløbsbroer, brygger. Man savnede havne, men betingelserne for anlæg af sådanne var endnu ikke til stede. På Løgstør grunde svingede vanddybden til stor gene for sejladsen og flere forsøg blev gjort på at bedre på forholdene. I 1637 lod kongen indkalde til et møde, hvor deltagerne var repræsentanter for de forskellige stænder: adel, gejstlighed, borgere og bønder fra området oven for Løgstør grunde. Både dette og et senere møde endte imidlertid uden praktiske resultater, idet man ikke kunne skaffe sagkundskab, der kunne garantere et varigt resultat af et uddybningsarbejde.

For at opretholde den livsvigtige søvej mellem den vestlige og østlige del af fjorden måtte man derfor foretage lægtning af skibene for at lette dem så meget, at de kunne flyde over barren. Denne proces var besværlig og dyr. Arbejdet var afhængigt af vejr og vind, og der kunne opstå lange ventetider, når mange skibe samtidig skulle ekspederes. Arbejdet med lægtningen var bortforpagtet. Forholdene gjorde, at varerne til og fra den vestlige del af Limfjorden blev belastet med udgifter til lægtning, et forhold, der stillede byerne i denne del af fjorden dårligere i konkurrencen med Ålborg.

I 1720-erne lod borgmesteren i Thisted, Enevold Bjerregård, bekoste en undersøgelse af forholdene ved Løgstør grunde. Man havde dannet sig den teori, at sandet kom fra vejlerne, men noget bevis herfor forelå ikke. En tilkaldt sagkyndig, overskipper Stavanger fra Holmen, foreslog en rende gravet gennem barren, et arbejde der dog ikke kom til udførelse. Omkring 1768 var vanddybden på barren nede på 2½ fod, og regeringen bevilgede da penge til anskaffelse af en muddermaskine, men den kunne ikke magte sagen. Da den oven i købet fik skylden for et svigtende sildefiskeri i fjorden, blev uddybningsarbejdet stoppet.

Imidlertid løste naturen selv problemet. Natten mellem den 28. og 29. marts 1775 flyttede en storm sandbarren flere hundrede meter mod øst og gravede en 6 fod dyb rende i denne. Nu var der adgang for skibene, men glæden varede kun i ca. 20 år, da var det galt igen. Man måtte atter til at foretage lægtning af skibene for at få dem over Løgstør grunde. Der udarbejdedes regler og tariffer for lægtningsarbejdet, det blev givet i koncession til et interessentskab i Løgstør.

Forholdene var utålelige, og til sidst måtte regeringen beslutte at lade grave en kanal fra Løgstør til Lendrup strand. Loven herom blev vedtaget den 18. marts 1856 og

kanalen indviedes den 13. juli 1861. I tiden frem til 1913 benyttedes kanalen. Den blev lukket for trafik efter at man ved hjælp af nutidens tekniske hjælpemidler havde fået etableret et stabilt sejløb over Løgstør grunde.

Den naturskabte forhindring ved Løgstør havde såvel for Thisted som for de øvrige byer ved fjordens vestlige del sat en grænse for størrelsen af de skibe, man kunne anvende. Som følge heraf var kravene til havneanlæg ikke af tilsvarende format som i vor tid. De ældste spor af noget, der ligner en havn i Thisted, ses i tingbogen for 1670, hvor et tingsvidne omtaler, at varer blev losset på "bryggen" 1656.

I 1695 var søkortdirektør Jens Sørensen i Thisted for at tegne et søkort, og han beretter 13. juli herfra: "I Thisted havn 50 favne ude er 3 favne dybt på skibsrheden. I gattet mellem odderne (Østerodde og Sønderodde) er 7 favne dybt mellem revene. Fra østre hag (Østerodde) går det ene stenrev ud i syd-vest, 200 favne ud. Imellem revene er gattet (åbningen) 300 favne bredt og 7 favne dybt. Sønder hag ligger ret syd for kirken. Østre hag ligger sydøst for Thisted bys ende."

Denne naturhavn, som her beskrives, var ikke nogen egentlig havn og ydede ikke skibene megen beskyttelse i tilfælde af storm og isgang. Havarier og skibsforlis forekom derfor også. Om vinteren måtte skibene derfor oplægges andetsteds - ved Hovsør, Vildsund, Nykøbing Mors eller Kvols i nærheden af Viborg.

Inden for de af søkortdirektøren beskrevne rev var der sidst i 1700-tallet blev bygget en brygge udfor Tolbodgade. Her var der planer om at bygge en vinterhavn for skibene med muligheder for losning og lastning. I 1798 besøgte Poul Løvenørn (leder af søkortarkivet) Thisted og tegnede et kort over havnen. Planen om en vinterhavn kom ikke til udførelse, og de næste planer opstod i 1823, hvor kommandør Henne, Ålborg, udarbejdede en skitse til et havneanlæg, hvori den gamle brygge indgik som en bestanddel.

2 år senere - i 1825 - indtraf imidlertid en begivenhed, som fik stor indflydelse på forholdene i den vestlige del af Limfjorden - herunder også i Thisted. Det var en naturbegivenhed - en stormflod natten mellem den 4. og 5. februar 1825. Denne stormflod hærgede Europas kyst helt ned til Holland. På Aggertangen brød havet flere steder igennem og forbandt hav og fjord. En ny storm den 27. november samme år uddybede de allerede dannede løb gennem landtangen. En senere storm i 1834 lavede nye ulykker på Aggertangen, men var medvirkende til at uddybe det sejløb - Aggerkanalen - der i de kommende år skulle få så stor betydning for handelen i Limfjordsområdet.

Vender vi os igen til Thisted var situationen den, at storm og sø havde hærget den gamle brygge så meget, at den var blevet nærmest uanvendelig for skibsfarten. To af byens borgere fremsatte da i 1836 et tilbud om at istandsætte bryggen for egen regning og lade bygge en mole, mod at de fik eneret på opkrævning af afgifter af skibene, som benyttede anlægget. Planen blev anbefalet af byens eligerede mænd, men kom ikke til udførelse.

Ved Agger kanalen udviklede situationen sig i løbet af en halv snes år således, at kanalen blev sejlbare. I 1831 fik man det første større skib ind gennem kanalen. Det var en smække, som købmand Jens Andersen Grønlund, Thisted, havde købt efter en stranding på kysten i nærheden af kanalen. 4 år senere - i 1835 - gik det samme skib i lastet stand ud gennem kanalen i overværelse af flere honorarios. Købmanden opfordrede limfjordsegnens købmænd til at bekoste opstilling af sømærker til vejledning for skibsfarten på kanalen. Denne gennemsejling af kanalen var begyndelsen til en rivende udvikling. Resten af året 1835 passerede ialt 19 skibe, men år efter år steg besejlingen af kanalen.

Havnespørgsmålet i Thisted måtte nu finde en løsning. Her havde agent H. D. Lützhøft henvendt sig til kollegiet med anmodning om, at byen nu fik et tidssvarende havneanlæg. Som følge heraf undersøgte i 1838 forholdene af kaptajnlejtant C. A. Leth, der i december samme år fremsendte et forslag til en havn. Han benyttede Løvenørns opmåling, men foreslog at bygge en mole ud fra den gamle brygge. Han skrev i sin indstilling, at savnet af en havn var stort i Thisted efter dannelsen af Aggerkanalen. Det var så sandt, som det var skrevet. Det lykkedes at få regeringens godkendelse af planerne samt tilsagn om et lån på 8.500 rdl. Borgerrepræsentationen valgte den 21. februar 1840 en havnekommission, der kom til at bestå af agent H. D. Lützhøft, købmand P. C. Nordentoft, konsul F. C. Bendixsen samt byfoged N. Nellesmann. Der kom nu gang i arbejdet og en havnetakst approberedes den 30. marts 1841. Gennem den takst skulle havnen have sine indtægter.

Nu var de tekniske muligheder (kanal og havn) til stede for at handel og skibsfart kunne trives, men forinden skulle dog fjernes nok en forhindring. Det var en afgift, som Ålborg siden 1826 havde fået ret til at opkræve af skibe, der passerede forbi byen - uanset om de kun ankrede op på strømmen for at klarere - altså ikke benyttede den egentlige havn i Ålborg. Nu da byerne i den vestlige Limfjord selv havde bekostet havne, der skulle betales ved afgifter på skibe og varer, følte afgiften til Ålborg stærkt generende.

Ikke blot denne afgift, men også toldforhold generede handelen på Limfjorden. For Thistedes vedkommende var sagen den, at byen kun havde fulde toldstedsrettigheder for så vidt angik trafikken over kysten ved Vesterhavet (skudefarten), medens Ålborg dominerede varetransporten forbi denne by. Varer, der skulle tilskrives et kreditoplag i f.eks. Thisted, måtte hvis de kom østfra, først tilskrives et kreditoplag i Ålborg. Herfra kunne de så tiltransporteres et kreditoplag i Thisted. Det bevirkede afhængighed af Ålborg.

Nu da Limfjorden var blevet åbnet for trafik gennem Agger kanal i vest syntes toldforholdene for skibsfarten, der passerede Ålborg på vej til den vestlige del af fjorden, helt uacceptable, hvorfor byerne her protesterede, for Thisted vedkommende i en skrivelse af 6. april 1840 til det kongelige toldkammer i Thisted. Heri præciserede man kravene til følgende: at al klarering af forbisejlende skibe skulle ophøre ved Ålborg, at alle ved Hals indkommende skibe skulle klarere ved det toldsted, hvortil de var bestemt, at skibe til flere toldsteder skulle erlægge lastpenge og andre afgifter ved det toldsted, hvorfra de afgik fuldtlastede, og hvis der skulle ske lægning ved

Løgstør, burde kontrollen hermed påhvile toldvæsenet i Løgstør.

Tilsvarende henvendelse rettedes til Stænderforsamlingen i Viborg fra alle købstæder vest for Ålborg. Det lykkedes herigennem at opnå en ændring af forholdene, og ved placat af 10. august 1841 opnåede byerne fulde toldstedsrettigheder. Afgiften til Ålborg havn for de forbigående skibe bortfaldt endvidere.

PLACAT  
angående

at *Kjøbstæderne Viborg, Thisted, Skive, Nykjøbing, Lemvig, Holstebro, Nibe og Løgstør* oprettes til *fuldstændige Toldsteder.*

*Kjøbenhavn, den 10de August 1841.*

-----

*Paa Collegiets allerunderdanigste Forestilling har det behaget Hans Majestæt Kongen under 6te dennes allernaadigst at resolve: at *Kjøbstæderne Viborg, Thisted, Skive, Nykjøbing, Lemvig, Holstebro, Nibe og Løgstør* fra 1ste October næst kommende oprettes til *fuldstændige Toldsteder.**

*Hvilken allerhøieste Bestemmelse herved bringes til offentlig Kundskab.*

*General-Toldkammer- og Commercecollegium, den 10de August 1841.*

*Lowsow Garlieb. C. Warnstedt. W. C. E. Sponeck.*

*Committ. Committ.*

*/ Raffenberg.*

*(L. S.)*

Nu manglede Thisted en toldkammerbygning ved havnen, der var under opførelse. Amtmand Faye købte derfor på statskassens vegne den grund ved Toldbodgade, hvor toldvæsenet har haft til huse ind til 1971. Her opførtes i 1840/41 et toldkammer, som imidlertid på grund af den stigende import blev for lille i løbet af ca. 40 år.

Bygningen blev nedrevet, og i årene 1884/85 opførtes den statelige toldkammerbygning, som toldvæsenet rykkede ud af efter oprettelsen af Thisted Distriktstoldkammer ved indførelsen af den almindelige omsætningsafgift (Moms'en).

Men lad os vende blikket tilbage mod forholdene omkring 1841. Thistedes erhvervsliv stod nu med muligheder for at ekspandere. Man havde havn, forholdene ved Løgstør var nok ikke de bedste, men til gengæld var søvejen åben mod vest. Afhængigheden af Ålborg var brudt og Thisted havde eget toldkammer. Det betød muligheder for handel med Norge, England, Tyskland og Holland - fritagelse for losning og lastning på den åbne Vesterhavskyst eller fritagelse for den lange sejlads gennem fjorden og norden om Skagen for at komme til havnene i disse lande.

Efter kanalens åbning var en del af skuderne fra handelspladserne langs Thykysten (Agger, Klitmøller, Vigsø) begyndt at sejle gennem kanalen til havne og handelspladser i fjorden. For skudefarten på havkysten blev det begyndelsen til enden. En af de mænd, der forudså denne udvikling og flyttede fra Klitmøller til Thisted, var købmand P. O. Nordentoft.

Han og andre greb den chance, som kanalen og havnene her gav byen, og i de kommende år skete der en kraftig udvikling i byens erhvervsliv. Denne udvikling kan

illustreres med angivelse af nogle enkelte tal, der viser fordelingen af skibe på Thisted by og handelspladser ved den nærmeste hav- og fjordkyst:

	1834	1840	1851
Thisted by.....	6	14	27
Vestkysten 1) .....	24	13	18
Fjorden 2) .....	7	5	7

1) Agger, Klitmøller, Vigsø, Thorupstrand og Slettestrand.

2) Hovsør, Sennels og Vildsund.

Denne udvikling fortsattes støt og roligt således, at tolddistriktets voksende handelsflåde efterhånden helt var hjemmehørende i Thisted, (1876 = 62 skibe på 1618 commercelæster, men officerer og mandskab hertil rekrutteredes for en stor dels vedkommende fra sogne som Vester Vandet (Klitmøller) og Vang (Vangså). Det var altså skudehandelens pladser, der leverede meget mandskab til byens skibe.

Som byens handelsflåde udvidedes, opstod der behov for skibsbyggere til nybygninger samt vedligeholdelse af skibene.

Endvidere fik byen tilgang af sejlmagere. Andre håndværkere, der fik forøget arbejde gennem skibene var rebslagere og smede. Skibenes forsyning med proviant og stores krævede endelig, at byen havde en velassorteret skibsprovianteringshandler.

I Thisted var i 1851 den største skibsreder købmand P. C. Nordentoft, der ejede følgende skibe:

Skonnertgaliot "Ane Maria Dorthea"	44½ com læster
Skonnert "Jens Nordentofts Minde"	34½ com læster
Galease "Ora & Labora"	14½ com læster
Jagt "Peter & Ane"	14 com læster
Dæksbåd "Fiskeren"	3¾ com læster

Af disse fartøjer forliste "Ora & Labora" i 1854 og "Jens Nordentofts Minde" i 1875.

Derefter fulgte agent H. D. Lützhøft med følgende skibe:

Kuf "Alida" .....	30 commercelæster
Jagt "Aggercanal" .....	22½ commercelæster
Skonnert "Peter & Ane"....	17 commercelæster
Jagt "De tvende Brødre" ...	8 commercelæster

På listen over skibsredere i toldbogen for året 1851 følger navne som Chr. Jacobsen (J. P. Jacobsens fader), der på dette tidspunkt endnu kun ejede 2 skibe, kuf "Maria" samt skonnerten "Christine Marie".

Videre fulgte købmand A. Fjeldgaard, A. Lund, S. Møller samt skipper J. Fischer, der med 3 skibe bl.a. opretholdt paketrute til København. Herudover figurerer på 1851-listen navne på enkelte skippere, der selv ejede deres skibe.

I de kommende år udbyggedes byens handelsflåde stærkt. Nu var det imidlertid ikke alene byens købmænd, der investerede i skibe. Også byens andre handlende, håndværkere etc. satte penge i søfart.

Til illustration af ejerforholdene i et sådant partrederi anføres et af de skibe, der anskaffedes til Thisted-flåden, skonnerten "Sleipner." Dette skib blev bygget i Thisted af skibsbygmester P. Hald i året 1865 og var på 99 tons brutto. Efter bilbrevet (byggeattesten) bestod partrederiet af følgende borgere i byen og en enkelt udenbys boende:

Mægler Hans Vilhelm Jørgensen	1/20 part
Købmand P. C. Hundahl	1/20 part
Skrædder N. Andersen	1/20 part
Bryggeribestyrelse I-I. Brønderslev	1/20 part
Postfører L. Carstensen	2/20 part
Snedkermester N. C. Skaarup	2/20 part
Havnefoged J. P. Kløvberg	2/20 part
Skibsfører N. Hansen ("Skjold-Hansen")	2/20 part
Skibsfører N. P. Jacobsen	2/20 part
Skibsfører H. A. Hermansen	2/20 part
Skibsfører A. C. Kløvborg	2/20 part
Skibsreder J. Badstue, Vildsund	2/20 part

I mange tilfælde var skibene stykket ud i endnu mindre parter, der var spredt mellem byens erhvervsdrivende m.v. og landmænd fra byens opland. Blev skibene bygget udenbys gik den pågældende skibsbygger ofte ind i partrederiet for en tid.

Byens handelsflåde bestod - for at begynde med de mindste skibe af: dæksbåde, jagter, slupper, skonnerter og galeaser. Hertil kom andre skibstyper som everter, tjalke, og kuffer - ofte skibe, der var købt efter strandning på Thykysten, og som blev udsat fra kysten og bjerget ind gennem Agger kanal for istandsættelse ved værft i Thisted. Senere begyndte man at bygge eller købe større skibe såsom skonnertbrigger, brigger og barkskibe. I den seneste fase af byens storhedstid som søfartsby blev det til enkelte mindre dampskibe.

Grundlaget for en handelsflåde i Thisted som i flere af limfjordsbyerne var korneksporten. Fra Danmark udførtes til flere lande, især Norge og England, store mængder byg og havre, hvortil krævedes tonnager.

Udførsel af korn fra Thisted toldsted:

	1853	1854	1855
Byg	24.735 tdr.	22.102 tdr.	20.005 tdr.
Havre	68.091 tdr.	57.355 tdr.	70.185 tdr.
Rug	90 tdr.	146 tdr.	2.638 tdr.

På returrejserne medbragte skibene varer som trælast, kul, koks, råjern m.m.

Thisted skibene var imidlertid ikke blot beskæftigede i de nærmeste farvande. Nej rundt i verden kunne man træffe dem. Der lastedes korn i Arkangelsk, mahognikævler på Mississippi, huder i Montevideo, fosfat i Nordafrika, svovl på Sicilien, rækken af varer og steder er lang.

Konkurrencen fra dampskibene blev imidlertid efterhånden hård. Langsomt men sikkert pressesedes sejlskibene ud fra marked efter marked. Efterhånden var kun Nord- og Østersøtrafikken tilbage tilligemed skibsfart på Limfjorden. Disse vilkår smittede også af her i byen og skib efter skib gled ud af byens handelsflåde. Mange blev solgt til udlandet, men adskillige skibe mistede byens redere ved forlis - i mange tilfælde omkom hele besætningerne ved forlisene.

Fra århundredskiftet og ind i 1930-erne var der endnu en del skippere hjemmehørende i byen. Deres fartøjer, sejlskibe med hjælpemotorer (som den officielle betegnelse ofte var), gik i fart på Nord- og Østersø, eller var beskæftiget i den såkaldte limfjordsfart - de sejlede grovvarer som cement, foderstoffer m.v. fra Ålborg til byer og handelspladser (f.eks. Gudnæsstrand, Visbyå,

Doverodde og Krik) i Limfjorden. Sådanne mindre skibe var hjemmehørende i alle limfjordsbyer - man kan vist godt betegne dem som fjordens husmænd.

Konkurrencen mellem skibene og de andre trafikmidler - især lastbilerne blev hårdere i tidens løb.

Konkurrencemæssigt havde bilerne den fordel, at de kunne transportere varerne fra dør til dør, hvorved der sparedes omkostninger til indladning, losning samt havneafgifter. Disse og andre forhold har bevirket, at limfjordsfarten langsomt og sikkert skrumpede ind, og i dag er så godt som alle skibe af denne størrelse forsvundet. Deres arbejde er overtaget af lastbilerne.

Vender vi os igen til Thisted havn, så er denne undergået store ændringer. Det første anlæg viste sig hurtigt at være uhensigtsmæssigt og der måtte foretages tilbygninger for at skærme skibene mod sø og vind. Havnens første del var den såkaldte vesterhavn, så fulgte videre østerhavn og dampskibshavn, der i dag danner et hele omgivet af ydermoler.

I 1962 sattes fabrikken "Synopal", der fremstiller et syntetisk vejmaterialer af samme navn, i drift. Til brug for virksomheden anlagde Thisted havn 1961-62 en annekshavn, der besøges af mange skibe, der dels lossere brændselolie og råvarer til fabrikken, dels laster det færdige produkt til danske og udenlandske havne.

Den mest iøjnefaldende ændring af havnen i nyere tid er den, der blev foretaget i forbindelse med anlæggelsen af kystvejen. Dette vejanlæg bevirkede store indgreb i inderhavnen og fjernelse af den gamle midtermole, der udgik ved dampskibspakhuset.

Betragter man trafikken og livet på havnen, er meget ændret gennem tiden. I dag besøges havnen af moderne motorskibe, hvoraf mange er hjemmehørende i Tyskland. Opholdet i havnen er ikke af så lang varighed som tidligere som følge af ændrede losnings- og lastningsmetoder. To af havnens store artikler i dag er vejmaterialerne "Synopal" og "Luxovit", der udskibes til ind- og udland. Tidligere blev der i havnen lossede mange ladninger kul og koks - et arbejde, der gav beskæftigelse til mange hænder. Før 2. verdenskrig lå der meget ofte en kuldampere i havn lossende til "Sørensens Kulhandel A/S", "Kulko mpagniet A/S" eller "P. O. Poulsen A/S", der i dag er det eneste firma, der i Thisted importerer fast brændsel. Store partier af kullene var bestemt til byens elværk, gasværket samt til industrivirksomheder og mejerier.

Losningen skete i mange år på den måde, at kullene i tønner blev hejst op fra lastrummene i skibene. På stilladser i ca. 3 meters højde stod havnearbejderne parat til at tage mod tønderne, tippe indholdet over i trillebører og løbe med dem ind over kuldyngeerne på pladsen og tippe indholdet ud her. Arbejdet heroppe på løbebroerne i al slags vejr, vinter og sommer, var opslidende.

En stor lettelse var det imidlertid, da havnen fik sin første kran, men det skabte megen polemik, idet man fra arbejderside hævdede, at kranen tog arbejdet fra dem. Dette problem eksisterer ikke i samme omfang i dag, hvor havnen ikke har den store direkte beskæftigelsesmæssige betydning som tidligere, hvor en stor styrke af havnearbejdere daglig mødte op for at blive antaget til arbejde ved skibenes losning og lastning. Losningsarbejde er i dag meget mekaniseret og udføres som regel af virksomhedens egne folk.

Inden omtalen af havnen afsluttes, må man ikke forbigå ruteskibstrafikken på havnen. Denne trafik med dampskibe begyndte tidligt for Thistedes vedkommende, idet et aktieselskab med deltagere fra den vestlige del af Limfjorden i 1843 anskaffede et lille dampskib "Hebe", der gik i fart mellem Thisted, Nykøbing Mors og Ålborg. Samtidig hermed satte købmand Poul Pagh i Ålborg sit dampskib "Limfjorden" i drift i samme rute. Disse to små hjuldampere konkurrerede herefter på livet løs, men efterhånden fandt man ind i et samarbejde, men da havde driften af skibene givet så store underskud, at farten måtte indstilles. "Hebe" blev solgt på en auktion i Thisted i 1846. Køberen var staten, og skibet blev i nogle få år anvendt under kongens feriebesøg på øen Føhr.

Byen var herefter uden dampskibsforbindelse. I 1851 sattes en lille hjuldampere "Odin" i fart mellem Thisted, Nykøbing og Ålborg, men også denne drift måtte indstilles efter få års forløb, men da var et nyt dampskib "Limfjorden" sat i drift. Senere kom dampskibet "Aalborg". Ruten overgik til skibsreder H. P. Prior og videre til DFDS. I tiden op til 2. verdenskrig havde byen egentlig dampskibsforbindelse med København. Disse skibe fragtede mange af de varer, som byen og egnen skulle bruge, fra København til Thisted. I sommertiden var der også en del passagerer med skibet, og det var en yndet aftentur at gå til havnen, når damperen ankom fra København.

I årene op til omkring århundredskiftet opretholdt DFDS både en rute fra Ålborg til visse Limfjordsbyer - herunder Thisted samt den ugentlige tur fra København. Mange af DFDS's mindre dampskibe har i årenes løb gjort tjeneste på disse ruter og mange Thisted-sømand har været forhyret på skibene.

Endelig skal nævnes, at lokale rederier har forsøgt sig med dampskibsfart med skibene "Knud" og "Thor" - før rutebilernes tid anløb skibene pladser som Fæggesund, Amtoft og Gullerup.

På handelens og skibsfartens område skete der efter åbningen af Aggerkanalen for sejlads en drejning fra den åbne kyst til Thisted havn. Udviklingen gik imidlertid videre og mange aktiviteter er senere forsvundet fra havnen. Ændringer i landets energiforsyning fra kul til olie har decimeret havnens omsætning af fast brændsel. Både olie, benzin, cement, foderstoffer og andre varegrupper, der tidligere blev sejlet til Thisted, ankommer i dag til byen og oplandet i tankbiler og på lastvogne, men det er en udvikling, der har ramt de fleste danske havne som følge af tendensen til at koncentrere importen i få store havne - for Limfjordens vedkommende i Ålborg.

Et nyt indslag i havnebilledet er de mange danske og udenlandske lystfartøjer, der om sommeren besøger byen. Også byens egne sejlsportsfolk har efterhånden taget hele den gamle fiskerihavn i anvendelse.

På trods af, at havnen har mistet omsætningen af store varemængder hævder den sig stadig fint som følge af udskibningen af vejmaterialerne "Synopal" og "Luxovit".

#### *Handel*

Betragter man byens forretningsliv i dag ser man en række forretninger i alle brancher, der er indstillet på at betjene by og opland med fødevarer, beklædning, fodtøj, isenkram, møbler, bøger, biler m.m.

Engang var det anderledes, da var byen præget af de store købmandsgårde, hvor oplandets landmænd holdt ind, når de kom til byen. Her holdt senere også de fragtmænd fra så godt som hele Thy, der bragte varer ud til egnens handlende. Ved ankomsten til købmandsgården spændte gårdskarlene hestene fra vognen og førte dem til stalden, hvor de blev passet, indtil landmanden skulle hjemad igen. De mange hestevogne kunne ses i bybilledet til bilerne fortrængte dem i 1930-erne.

Købmandsgården (datidens supermarked) handlede med mange ting spændende fra butiksvarer, kolonial, isenkram, tekstil, til grovvarer som trælaster, brændsel, korn og foderstoffer samt jern og cement. Lidt længere tilbage i tiden fandtes der også brændevinsbrænderi og bryggeri i flere købmandsgårde. I købmandsgårdens pakhuse modtog man korn, smør, æg, huder, skind, uld og hvad landmanden iøvrigt bragte til byen. Kornet eksporteredes f.eks. til Norge og England, medens varer som huder og skind blev eksporteret pr. skib til Altona. Der var adskillige af sådanne købmandsgårde i Thisted. F.eks. hvor supermarkedet "Kvickly" ligger i dag. I Østergade, hvor Mejerigården ligger, fandtes Nordentofts købmandsgård.

Som tiden gik skete der en brancheopdeling frem til nutidens antal af butikker. Købmandsgårdenes grovvareafdelinger blev til virksomheder som: "Sørensens Kulhandel A/S" og "Kul-kompagniet A/S", der begge er ophævet inden for de seneste år. Andre, der findes i dag, er Sørensens Tømmerhandel A/S, "P. O. Poulsen A/S" og Hedegård & Hilligsø's Tømmerhandel. Stifteren af Nielsens Tømmerhandel på Frederikstorv beskæftigede sig også med skibsfart, idet han var parthaver i tjalken "Poul & Anna" af Thisted.

Mange forretninger er kommet og gået i tidens løb, og det vil føre for vidt at trække dem alle frem - det kan kun blive til enkelte glimt fra fortiden.

På Storetorv fandtes indtil 1937 Brinkmanns ejendom. På dette sted havde der været manufakturforretning fra 1829 - stiftet af J. G. Brinkmann, der var indvandret fra Tyskland. Ejendommen måtte vige, da parkeringspladsen blev anlagt på Storetorv. På torvets modsatte side havde agent Werner sin gæstgivergård (hotel Royal) og sin manufakturforretning, der senere blev overtaget af A. Tachau, som flyttede forretningen til Vestergade, hvor den stadig findes - firmaet Chr. Søndergaard.

Byens forretningsliv består ikke alene af detailhandelsvirksomheder og allerede omtalte grossister m.v.. Firmaet Spangbergs Eftf., der er grundlagt af grosserer N. L. Spangberg i 1887, har forsynet by og egn med kaffe i et par generationer. Han var en af byens kendte mænd, meget velhavende og skænkede byen store midler til administrationsbygning og bibliotek. Efter hans død blev villaen i Jernbanegade overdraget til Thisted Museum. Videre blev der oprettet legater. En anden gammel virksomhed i byen er firmaet Nicolai Møller & Søn, der i dag er det eneste tilbage af flere kolonialengrosforretninger. Virksomheden "Thisted Jernhandel A/S", der er flyttet til det tidligere Koopmanns Svineslagteri, er egnens største i denne branche.

Endnu en grossistvirksomhed bør omtales, for selv om den ikke eksisterer mere i byen, lever dens minde videre gennem dens mest kendte mærke: "Helstrups den blå" (portvin). Virksomheden, Helstrups Vinimport, blev

grundlagt af konsul Wilh. Helstrup i 1868. Ved en senere indehavers død, blev den overtaget af firmaet P. Weile & Søn, Ålborg, der flyttede den til Ålborg. I sin storhedstid var denne Thistedvirksomhed landskendt og beherskede markedet i store dele af Jylland.

Endelig bør nævnes, at byen har 3 brugsforeninger, hvoraf "Arbejderforeningen" er landets ældste, stiftet af provst Sonne i 1867.

### *Industri*

Thisted har ikke alene gjort sig gældende som handelsby, men der har også gennem årene været en del industri her. Disse virksomheders opgave har været at bearbejde oplandets (landbrugets) produktion samt at forsyne by og land med sine varer: øl, brændevin, malt, brød, margarine, smør, is, mel, slagteriprodukter, mineralvand, tekstil, tobak, støbegods, kalk, møbler m.v. At beskrive alle virksomhederne ligger uden for rammerne af denne opgave, hvorfor kun skal trækkes enkelte frem, som engang gav beskæftigelse til mange mennesker i byen.

I den gamle farverigård i Strandgade indrettede agent Werner i 1846 et brændevinsbrænderi, som i 1875 blev overtaget af et interessentskab under navnet Thisted Spritfabrik. I årene indtil 1864 gik en del af den fremstillede brændevin til eksport - pr. skib til Altona. Som følge af konkurrenceforholdene og formindskelsen af forbruget af brændevin måtte virksomheden opgive. I stedet blev der etableret møllerivirksomhed i lokalet. Denne mølle blev senere overtaget af et aktieselskab under navnet Thisted Dampmølle A/S. Denne mølle og flere andre her i landet blev senere nedlagt, da tendensen til koncentration trængte frem i branchen. Tilbage af fabriksbygningerne i Strandgade er en gammel pakhusbygning, der tilhører firmaet Vald. Smiths Søn.

Medens snapsen var billig, var forbruget stort af hvidtøl. I Thisted har der været flere bryggerier, hvoraf kan nævnes Gjørups (senere Sørensens) på Lilletorv, Nordentofts i Nygade (nu Brødfabrikken) og "Carocsminde" på Munkevej. I dag er det Thisted Bryghus A/S, der forsyner byen og egnen med øl og mineralvand. Startedes oprindeligt under navnet Thisted Aktiebryggeri, men dette selskab trådte i likvidation, og det nuværende blev dannet.

I 1930 kom en af byens største virksomheder i vanskeligheder og måtte træde i likvidation. Det var maskinfabrikken og jernstøberiet "THY". Det var en stor arbejdsplads, der her forsvandt, og det betød at mange formere, forniklere, smede, maskinarbejdere etc. måtte finde anden beskæftigelse, hvis de ville blive i byen. Jernstøberivirksomhed i Thisted blev grundlagt i 1844. I 1854 overdrog Ballin virksomheden til W. Bonne, der i 1875 solgte virksomheden til et aktieselskab. Støberiet blev senere flyttet til Kastet, hvor fabrikationen videreførtes. Herfra blev mange hjem forsynet med kakkelovne og komfurer og mange landmænd med tærskværker og halmpressere m.v. Den sidste produktion, der blev optaget i virksomheden var vejtrømler.

I Skovgade, hvor byens tekniske forvaltning i dag har til huse, var der tidligere industrivirksomhed. Det var F. C. Bendixsens Tobaksfabrik. Virksomheden blev grundlagt i 1834 af købmand F. C. Bendixsen, og der blev fremstillet røgtobak og kardus. Senere optoges fremstillingen af cigarer og virksomheden opkøbte Th. Damborgs

Cigarfabrik i Nykøbing Mors. Omkring 1910 startedes cigarfremstilling i København, og efterhånden flyttedes hele cigarfremstillingen fra Thisted til den nye fabrik i København, medens røgtobak og kardusfremstillingen fortsattes i Thisted. Fabrikens kendte mærke "Kooh I Noor" var i mange år et af landets mest solgte. På fabrikken var beskæftiget mange drenge, der gik i skole den halve dag i den såkaldte "fabriksklasse", hvis leder var lærer Møller. Fabrikken i Thisted blev nedlagt efter fabrikant Carl Bendixsens død i 1958, og også fabrikationen i København er ophørt.

Endnu en gammel Thisted-virksomhed, der bør nævnes er tekstilvirksomheden Thisted Uldspinderi- og

Tæppefabrik A/S, der viderefører den af G. Undén startede klædefabrik. Undén påbegyndte sin virksomhed i 1880 og kunne få år senere opføre en ny fabriksbygning. Virksomheden udvidedes og en ny bygning måtte opføres i 1906. I sommeren 1919 hærgedes virksomheden af en brand. Omkostningerne ved genopførelsen og anskaffelse af maskiner var store, hvilket i forbindelse med konkurrenceforholdene i branchen bevirkede, at virksomheden måtte standse efter nogle års forløb. I 1930 blev der optaget produktion af gulvtæpper. I 1968 blev aktiemajoriteten overtaget af grosserer Gabriel, Fredericia, og virksomheden fremstiller i dag møbelstoffer og Rya-tæpper.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy, Mors og Vester Hanherred 1974, side 151-166).