

Havnen og Limfjordssejladsen.

DEN første Antydning af Thisted som Ladeplads for Omegnen findes formentlig i Brevet af 17. Septbr. 1374¹), hvor Byen nævnes sammen med Hovsør som Steder for Levering af Korn; men en Havn omtales først ²²/₂ 1567 i Brev²) til Kirkeværgerne ved de til Provstiet i Thy hørende Kirker, at de årlig skulle levere Provstekornet i *Tystedt Havn* på den Dag, de få Ordre til. Den første Beskrivelse af Forholdene ved Havnen er sikkert den, som Søkortdirektør Jens Sørensen giver på sin Milevognsrejse i Året 1695³). Han omtaler ved Havnen to Rev eller Grunde, ”Østre Hag”, der strækker sig i sydlig Retning (ud for Svineslagteriet) og ”Søndre Hag” ligeledes i sydlig Retning (ud for søndre Kirkegård); mellem Revenes yderste Spidser måler han 300 Favne med en Dybde af 7 Favne og tilføjer, at her inden for ligger Skibsrheden, der i en Afstand fra Land af 50 Favne har en Dybde på 3 Favne. Her er altså ikke Tale om noget virkeligt Havneanlæg, men kun om det inderste af den Bugt af Thisted Bredning, ved hvilken Byen ligger. Dette fremgår endvidere også af Amtsforvalter Caspergård’s Indberetning⁴) fra 1735, hvor han meddeler, at ved Thisted findes ingen ”synderlig Sejlad”, dels fordi der ingen Havn var, ”hvorudi noget Fartøj om Vinteren kan være salveret”, så at de om Vinteren må oplægges ”i andre Havne på andre Steder eller og her ved Byen sætte dem på Landet”. Samtidig anføres, at der til Byen kun hører 5 Skibe med en Drægtighed af 60 Tdr. og derover; med Undtagelse af det største, som gør 1 a 2 årlige Rejser til Norge, sejler de andre kun på Limfjorden.

Det var navnlig under Pålandsstørme fra S. og S.Ø., at Skibenes Liggeplads var truet og særlig om Vinteren, da Sammenskrninger af Isen her hyppigt fandt Sted; men også til andre Tider kunde Skibene i Stormvejr lide Havari ved, at de sloges mod de i Landingen og et Stykke ud i Vandet beliggende store Stene, og dog var der måske få Steder ved den vestlige Limfjord, hvor der fandtes så gunstige naturlige Betingelser for et Havneanlæg som netop her. Til Hjælp ved Losning og Ladning blev der så henimod Slutningen af det 18. Århundrede af nogle Købmænd opført en Skibsbro eller ”Brygge”⁵); men da Sejladsen samtidig indskrænkedes, forfaldt Broen efterhånden. Losning og Ladning vedblev dog for større Skibes Vedkommende at foregå som hidtil, da der særlig ved Lavvande ikke var Vand af nogen Betydning ved Broen, så at Varerne blev sejlede ud og ind på Pramme. De væsentligste Hindringer, der måtte fjernes, forinden en større Sejlad kunde komme i

Stand med deraf følgende Anlæg af en Havn, var den vanskelige Besejling af Løgstør Grunde og Ålborgs Toldrettigheder.

”Løgstør Grunde” er en ret betydelig Sandbanke i Limfjorden Vest for Løgstør, den lå med sin til Tider ringe Vanddybde som en næsten uovervindelig Hindring for al Sejlad på de vestlige Limfjordsbyer. Langt tilbage i Tiden har der fra disses Sider lydt Klager over de vanskelige Besejlingsforhold; her måtte man ofte stoppe op og lade Oversejlingen foregå ved Hjælp af Lægtene, hvilket både forlængede og fordyrede Transporten. Lægtningen var bortforpagtet til en Entreprenør, og ved kongelig Resolution af ²⁶/₄ 1690 var det forbudt Børgerkabet i Limfjordsbyerne at besørge denne med egne Pramme⁶). Der fremkom derfor Tid efter anden Planer om en Ændring af Forholdene således 1636, at da ”Kongen kommer i Forfaring, at den Grund ved Løgstør er menige Landsens Indbyggere, som oven Løgstør grænser, samt den søfarende som den Egn søger sin Næring og Trafiche til mærkelig Skade og Afbræk”, så anmoder Jørgen Urne til Vestervig Kloster i Brev⁷) af ⁴/₁₂ s. A. til Viborg Biskop i Henhold til kongelig Befaling, at Biskoppen sammenkalder Præsterne og Gejstligheden i hans Stift, for at de med hinanden kan forhandle ”hvorledes de formener, foreskrevne Grunde bekvemmelig og bedst kan afskaffes, og en Sejløb der igennem bekommes, så et Skib på 80 a 100 eller mere Læster derigennem ulosset kunde løbe, så og hvad enhver dertil vil contribuere, om det Veje kan bringes”. I Skrivelse af ²⁵/₁ 1637⁸), underskrevet af ”Menige Gejstlighed i Riber, Ålborg og Viborg Stifter liggende på Limfjord”, svares der, at vi ”gerne dertil af vores Formue at ville contribuere med de andre Stænder, om en kvalificeret Person kan findes, som sig samme Værk forstandeligen ville påtage, og han nøjagtig assecurerer (betrygger eller forsikrer) Stænderne, at det dermed skal have Bestand og at den søfarende Mand, som således til os indkommer, ikke ved nogen Købsteds Frihed formenes at sælge med de gejstlige, som bor på forskrevne Limfjord”. Men også ad privat Vej undersøges Forholdene. Således lod Enevold Berregård til Kjølbygård i Begyndelsen af 1700erne foretage en Undersøgelse af Grundene og deres Beskaffenhed for at få at vide, ”hvorledes og med hvad Vinde, Grundene blev stoppet og igen af sig selv nogenledes ryddet”, da det var hans Agt på egen ”Hazardt og Bekostning, lade denne for den største Del af Jylland heel uskadelige Løgstør Grunde sætte udi god seilbar Stand⁹)”.

Af Undersøgelsen fremgik det, at et Fartøj, som førte 400 Tdr. Gods, måtte betale 30 Rdl. i Penge for

¹ Erslev: Repertorium.

² Kancelliets Brevbøger.

³ Joh. Knudsen: Søkortdirektør Jens Sørensen’s Milevognsrejse 1695.

⁴ Jydsk Hist. og Top., 4. R., III Bind.

⁵ Byens Arkiv: Pakke mærket Havnen.

⁶ Nykøbing på Mors, S. 118.

⁷ Jydsk Hist. og Top., 3. R., 5. B., S. 210.

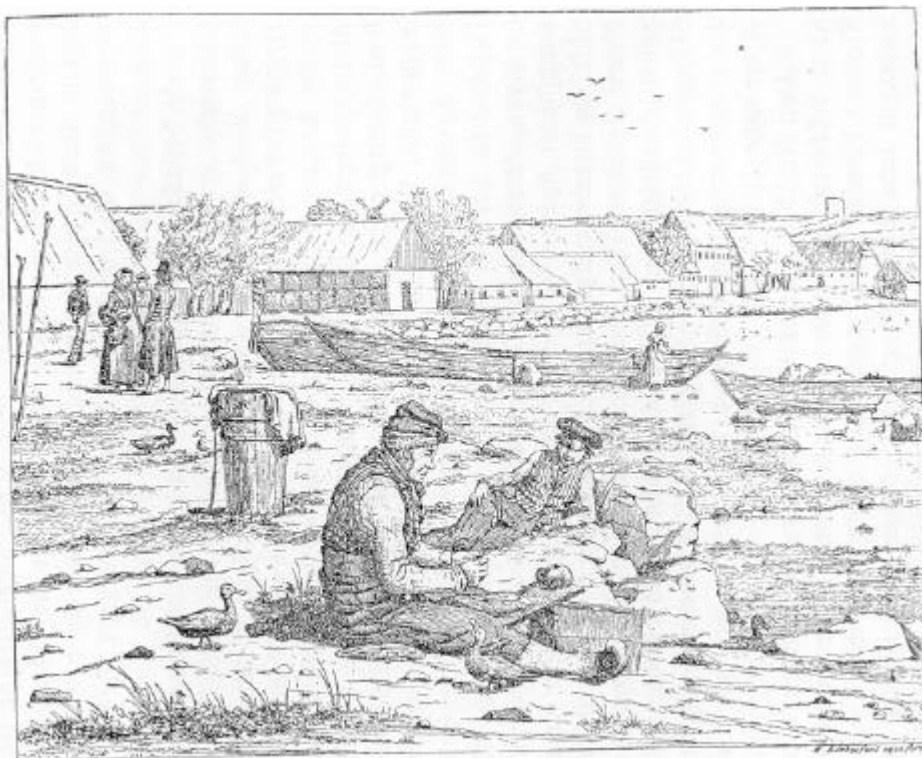
⁸ Samme om note 7.

⁹ Danmarks og Norges oeconomicke Magazin.

at blive lodset over Grundene. Indtraf der således gunstig Vind, kunde der på en Gang komme flere Fartøjer, og da kunde der for de sidst ankomne let hengå flere Dage, inden de kunde komme videre. Denne Fordyrelse af Varen dels ved Udgiften til Lodsning og dels ved det forlængede Ophold indvirkede selvfølgelig på Priserne, så Varerne blev dyrere, hvilket igen hindrede Omsætningen. I det Tidsrum, da ovennævnte Undersøgelse foretoges, var Forholdene ved Løgstør Grunde særlig slemme, og der anføres da også, at Besejlingen for nogle År tilbage havde været lettere. Under almindelige Forhold var Dybden $5\frac{1}{2}$ Fod, men ved visse Vinde kunde Tilsandingen bringe Sejlløbets Dybde ned til 4 Fod, for atter under andre Vinde at blive 10 a 12 Fod. Uddybningen af et forsvarligt Sejlløb antoges at ville koste 10748 Rdl., og der blev foreslået, at de Vest for Grundene beliggende Købstæder og Havne gik sammen og bekostede Uddybningen. 1671 var Vandet så grundt, at et Skib, som stak $\frac{5}{4}$ Alen ikke kunde flyde over, men måtte ved de såkaldte "Lofs Kåge" hjælpes over, et Arbejde som kunde medtage 6 Timer¹⁰). Skibene, der sejlede på Limfjorden, Kåge, som de kaldtes, måtte derfor være fladbundede, men benyttede et såkaldt "Sværd" på Siden til at erstatte både Køl og Roer. Den 28. Marts 1775 og påfølgende Nat rasede en stærk Storm, der udgravede et Sejlløb, som Dagen før kun havde 4 Fod Vand, til en Dybde af

Usikkerhed ved Sejladsen over Grundene indvirkede altså betydeligt på de Varer, som blev førte til Byen ad Søvejen, og det var naturligt, at Sejladsen som Følge deraf mere og mere indskrænkedes; ved 1800 fandtes da også kun et Skib at være hjemmehørende i Thisted.

Var Løgstør Grunde altså en meget væsentlig Hindring for Sejladsen på den vestlige Limfjord, var Forholdene med Erlæggelse af Told ved Ålborg også af indgribende Betydning for Handelen. Ved åbent Brev¹¹) af $\frac{27}{9}$, 1554 skulle "alle, der med Skib løbe op eller ned ad Sundet for Ålborghus stryge for Slottet og give Tolderen Besked om, hvad de haver inde, og hvorhen de ville, for at Kronens Told og Rettighed ikke skal forsømmes. Ingen, hverken indlændiske eller udlændiske, må bryde deres Bunke og losse eller lade ved Byen uden først at give Tolderen det tilkende. Borgerne i Tiis tedt, Nykøping i Mors og Lemvig samt alle andre, der løbe omkring Ålborg med Tystøl, skulle give Tolderen på Ålborghus sædvanlig Sise deraf". Lybekkerne klagede på samme Tid over¹²), at "Borgerne i Ålborg forhindrede fremmede, der kommer med Tømmer frem for Ålborg og ville ind i Limfjorden, så at de der må lægge deres Tømmer op og ikke må komme længere, hvoraf de Indbyggere i Salling, Thy, Mors og en Part af Hardsyssel haver stor Skade, at der måtte føres Råd ved". Som Helhed var Ålborg en Plage for de vestlige Limfjordsbyer; den vogtede skinsygt over sine Rettigheder og væmede



Billede af Havnen. Efter Rørby.

10 Fod, så at Skibe på 750 Tdr. Drægtighed dette År kunde passere igennem; siden hen i Slutningen af Århundredet sandede Grundene til igen. Denne

med hård Hånd over dem, så det var ikke underligt, at disse Småbyer ved adskillige Lejligheder rottede sig

¹⁰ Wilse: Rejseagttagelser, 5. Del..

¹¹ Kancelliets Brevbøger.

¹² Danske Magasin, IV R., E. 5. B.

sammen for at komme den fælles overmægtige Fjende til Livs.

At Sejladsen fra Thisted til Tider ikke har været helt ubetydelig synes at fremgå af, at Borgerne i 549 fik Befaling til at sejle med Kalk fra Mariager fjord til det under Bygning værende Koldinghus¹³). 1565 fik de Tilladelse til under Krigen at sejle gennem Øresund, uagtet dette i al Almindelighed var forbudt, kun måtte de ikke sejle til Rusland, Sverige eller andre Steder, samt ikke føre Levnedsmidler eller Våben til Østersøen, hvormed Fjenden kunde blive forstærket¹⁴). 1604 fik Tolderen i Thisted kongelig Befaling til, ”at han af de Lybske, som måtte komme der for Byen, deres Skib og Gods skulde opbære Told og andre Rettigheder ligesom af andre Fremmede og Udlænder deres Skib og indehavende Varer¹⁵).” Et andet Vidnesbyrd om Byens Søfart er den stadig forekommende Udskrivning af Søfolk, således^{27/11} 1561 skal Thisted skaffe Bådsmænd, Skippere og Styremænd,^{6/2} 1562: 6 Bådsmænd¹⁶) og under Syvårskrigen med Sverige finder stadig lignende Udskrivninger Sted.

Den ^{9/2} 1573 gik der kongl. Befaling til Borgmestre og Råd i Thisted, der have tiltalt og fordelt nogle Vestervig Klosters Bønder, fordi disse have nogle små Skuder og Skibe, at lade Bønderne uhindret bruge deres Skuder og Skibe og opgive Tiltalen mod dem, da disse Skuder og Skibe efter Fru Juthe Podebuskes, Knud Gyldenstiernes Enkes Beretning kun bruges til at transportere hendes Korn til Ålborg og andensteds hen, men ikke til Forprang eller Skade for nogen borgerlig Handel eller Næring¹⁷).

Efter Svenskekrigenes Afslutning begyndte Ålborg-Købmændene at lade deres Skibe gå helt op til Struer og Thy for at købe Korn men herover følte Thisted Borgere sig selvfølgelig brøstholdne¹⁸), og endnu mere, da Magistraten i Ålborg fandt sig foranlediget til 1685 at foreslå, at det forbydes Skibe at losse og lade andet Steds i Fjorden end ved Ålborg¹⁹). Herpå mangler der Svar, men da Kongen i Brev af ^{25/10} 1690 tog Borgerne i Thisted ”under sin Beskyttelse mod det ålborgske Borgerskabs Overgreb”, har de sikkert ikke opnået nogen Stadfæstelse af deres Henvendelse, der er fornyet Vidnesbyrd om Ålborgs Kamp for Overherredømmet på Limfjordshandelens Område²⁰).

Hvor meget end de vestlige Limfjordsbyer kæmpede for Deres Eksistens, havde Ålborg dog altfor gode Kort på Hånden. Den var bleven ”Midleren imellem såvel Hovedstaden som Udlandet og Limfjordskøbstæderne, til dens Handlende afsatte nævnte Købstæders Handlende deres Varer og modtog

igen af dem, hvad de behøvede. Ingen eller i det mindste så få af dem ejede enten egne Skibe til en længere Fart, eller Havn til at modtage disse i, ligesom ikkun en af de 6 Oplandskøbstæder ejede Toldstedret, og denne endda med Indskrænkning²¹)”. Denne ene By med Toldstedret var Thisted, idet den var Toldsted for Vestkysthandelen, men ikke for Limfjordshandelen. Således var Forholdene blevne i Løbet af det 18. Århundrede.

I Thisted havde Tanken om et Havneanlæg til Afløsning af den gamle Skibsbrygge, der efterhånden mere og mere forfaldt, vundet almindelig Tilslutning fra Borgerskabets Side, og det først kendte Forslag til en Havn blev udarbejdet 1823 af Kommandør Henne i Ålborg. Han indleder sin Plan med en Skrivelse²²), hvori han udtaler, at ”et lidet Havneanlæg ved Thisted hensigtsmæssigst tilvejebringes på det Sted, hvor den gamle Bro har været, dels med Hensyn på, at Isen efter gamle Folks Udsagn, ikke opskrues på dette Sted, som på alle andre Steder Østen for i denne Bugt, dels med Hensyn på, at Vej til Havnen fra Byen samt Losse- og Ladeplads med mindst Vanskelighed og Bekostning kan tilvejebringes dette Sted”. Hans Forslag omfatter to Anlæg enten en 100 Alen lang Stenmole til 5210 Rdl. eller en kortere do. til 4120 Rdl. Begge Moler skulde på Indersiden forstøttes med Bøgepæle, så at der fremkom en stejl Side som et Bolværk, hvortil Fartøjerne kunde lægge, og hertil kom så den fornødne Uddybning henholdsvis til 5 el. 4 Fod ved almindelig Lavvande. I begge Tilfælde må Molen nærmest betragtes som en Slags Læmole, der mod Syd vilde beskytte den tænkte Uddybning.

Medens Overvejelserne stod på med Hensyn til dette Anlæg af Havn, indtraf den Begivenhed, der med et Slag forandrede hele Stillingen, og blev Årsag til den rivende Udvikling af Sejladsen på Limfjorden, som straks efter begyndte, og det var Stormfloden af 27. Novbr. 1825 ved hvilken Aggertangen blev gennembrudt flere forskellige Steder, kun et holdt sig, og det blev den såkaldte Aggerkanal. Til at begynde med var man dog lidt i Vildrede over for de Muligheder, der her åbnede sig, og der hengik endnu nogle År, inden man rigtig turde tro på en vedvarende Sejlads gennem den nydannede Kanal. I Året 1836 fremkom derfor først et privat Forslag²³) fra Købmand Stentoft og Skipper Thomsen med Tilbud på at anlægge en Mole, mod at de fik sådanne Havnetakster approberede, at de kunde få en passende Rente af deres Udlæg. Deres Forslag blev ^{15/7} 1836 varmt anbefalet i en Skrivelse²⁴) til Byfogden af de eligerede Mænd. Forslaget gik ud på en Reparation og Forlængelse af den gamle Skibsbro samt Anlæg af en Bådehavn. Dog var man imod, at der pålægges andre, end de der benytter Broen, nogen Afgift, ligesom der burde ”tages billig Hensyn til Fiskerne af Byen og fra Morsø deres Tarv, at de ikke skulle trykkes i deres

¹³ Kancelliets Brevbøger.

¹⁴ Danske Atlas.

¹⁵ Danske Atlas.

¹⁶ Kancelliets Brevbøger.

¹⁷ Kancelliets Brevbøger.

¹⁸ C. Klitgård: Ålborg Handelsstands Historie.

¹⁹ C. Klitgård: Ålborg Handelsstands Historie.

²⁰ C. Klitgård: Ålborg Handelsstands Historie.

²¹ Byens Kopibog ^{6/4} 1840.

²² Pakke mrkt. Havnen.

²³ Byrådspakkerne 1836

²⁴ Kopibog.

Næring og unddrage Byen og Omegnen deres Fangst, som til alle Årets Tider begærlig søges, foruden at Morsingboerne tillige bringe Smør, Ost, Æg og Fjerkræ til Salg, hvoraf Konsumtion gives". Tilbudet blev imidlertid henlagt, og Planen var sikkert også lidet tilfredsstillende og vilde kun have afhjulpet en øjeblikkelig Mangel, og man undlod klogelig at foretage Bekostninger på den gamle Bro.

Købmand og Konsul Lüttzhöft foranledigede imidlertid Fremskaffelsen af en virkelig Plan til et Havneanlæg ved Henvendelse til Collegiet, og Kaptajnløjtnant Leth undersøgte i Sommeren 1838 Forholdene med Hensyn til det ønskede Anlæg og fremsendte ¹⁵/₁₂ 1838 et detailleret Forslag til en Havn²⁵). Han sluttede sin Indstilling med følgende:

"Da Savnet af en Havn ved Thisted, som har en åben og med Pålandsvind højst farlig Rhed, har været følt længe siden Indbruddet ved Agger skete, så vil det være indlysende, hvor megen større Trang, der nu, efter at Aggerkanalen har dannet sig sandsynligvis vil holde sig for 5 a 6 Fods dybgående Fartøjer, - må være til et sådant Anlæg ved denne Købstad. Jeg anser derfor denne Sag for Collegie særdeles Opmærksomhed og gunstige Forsorg værdig". En ikke uvæsentlig Faktor til Fremskyndelsen af et Havneanlæg var også den, at Stormfloden 2. Januar 1839 "tilintetgjorde ethvert Spor af den gamle elendige Rudera af en Brygge og fuldstændig begravede den"²⁶).

Forinden Collegiet fattede nogen endelig Beslutning, blev det oplyst, at fra ²³/₄-²²/₅ 1839 var udskibet fra Thisted 6785 Tdr. og ilandbragt og indført 4674 Tdr. og der blev da i Henhold til kongl. Resolution af ²⁴/₁₂ 1839 bevilliget et Lån på 8500 Rdl. mod Sikkerhed i Havneafgifterne og Kommunens Garanti, og ved Mødet i Borgerrepræsentationen ²¹/₂ 1840 valgte man en Havnekommission bestående af Konsul Lüttzhöft, Købmand, Skipper Nordentoft, Konsul Bendixsen samt Byfogden, og denne tog straks fat på Arbejdets Fuldførelse.

Men medens disse Forarbejder for Havnen stod på, var der en anden Sag, som stærkt optog Sindene. I Henhold til Resolution af 23. Aug. 1826 var der blevet tilladt Ålborg til Vedligeholdelse af dens Havn indtil videre at opkræve af ethvert Fartøj, som passerede Byen enten for Ind- eller Udgang "en temmelig høj og trykkende Havneafgift"²⁷), selv om det ikke søgte den egentlige Havn, men blot ankrede op på Strømmen for at klarere de påbudne Toldafgifter. "Så længe den betydeligste Køb- og Handelsstad i Nørrejylland ikke ejede nogen Havn og der til at få en slig, ej gaves anden Resoursion, kunde det synes billigt, at Oplandskøbstæderne bidrage til dette nyttige Værks Istandbringelse, så meget mere som disse da for Størstedelen indskrænkede deres Sejlads efter deres Fomødenhed til Ålborg og altså måtte erlægge noget for den Bekvemmelighed og Sikkerhed, som en Havn

byder. Men når dette Gode er opnået, så er vor underdanige Formening, at Byrden også burde lettes, og Afgiften ikkun erlægges af dem, som benytte selve Havnen". I den Henvendelse²⁸) til

Generaltoldkammeret, hvoraf ovennævnte er taget, søges videre om, at denne Havneafgift må ophøre og kun bliver at erlægge for de Skibe, der søger Havnen. Man begrundede endvidere med, at Vanskelighederne ved at pas sere Løgstør Grunde bliver større og større, hvilket forhøjer Udgifterne ved hver Rejse, og endvidere har hver Skibsejer i de Købstæder, som selv har en Havn, en dobbelt Havneafgift at udrede, endskønt de ikke anløbe Ålborg Havn. I Svar fra Generaltoldkammeret ²²/₁₀ 1840²⁹) meddeles, at Ålborg vil erholde en forandret Havnetakst, hvorved såvel Thisted som de andre vestlige Købstæders Tarv vil blive påset. Der blev for de Skibe, der henlå på Ålborg Rhed for at klarere, først foreslået en Nedsættelse til det halve, men dermed var man selvfølgelig ikke fornøjet, og ¹⁷/₃ 1840 indsendes da et Andragende³⁰) til Kongen om fuldstændig Fritagelse for Havneafgiften til Ålborg, da Byen nu får en Havn.

I en Skrivelse³¹) af ⁶/₄ 1840 til det kongelige Toldkammer i Thisted gør Borgerrepræsentationen opmærksom på, at nu da Fjorden har tvende Indsejlinger, og at alle Købstæder Vest for Ålborg har fået fuld Toldstedret for de Varer, som kommer gennem Kanalen, uden at det gamle Forhold ved Ålborg er ophævet, så foretrækker man Sejladsen gennem Aggerkanalen, og det ikke mindst for de Forsinkelser, der indtræffer, når man kommer til Ålborg efter at Toldkontoret dér er lukket. Man anmoder derfor Toldkammeret om at anbefale disse Anskuelser, og det hedder videre, når "en Købmand i en af Oplandskøbstæderne modtager fra Udlandet gennem Kanalen ved Agger et Parti Varer, som han ønsker på Kreditoplag, er der intet i Vejen herfor. Men modtager han til samme Tid over Ålborg f. Eks. et Fad Rum, og dette ønskes på Kreditoplag, kan det ikke lade sig gøre, forinden han har skaffet sig en handelsberettiget Kommissær i Ålborg, som er i Besiddelse af Kreditoplaget og som vil lade bemeldte Fad Rum til- og fraskrive sit Kreditoplag". Dette meningsløse Forhold ønskedes nu fjernet og Handelsstandens Ønsker formuleredes i følgende Punkter: 1. at al Klarering af forbisejlende Skibe til indenfjords Købstæder ophører ved Ålborg, 2. de ved Hals indkomne Skibe klarer ved det Toldsted, hvortil de er bestemt, 3. Skib til flere Toldsteder erlægge Lastepenge og andre Skibsudgifter ved første Toldsted, men klarer ved hvert Toldsted, hvad dertil er bestemt, 4. udgående Skibe erlægge Lastepenge og anden Afgift fra det Toldsted, hvorfra de afgår fuldlastede, og hvis Lægtning over Løgstør Grunde er nødvendig, bør Kontrollen udøves af Toldvæsenet i

²⁵ Pakke mrkt. Havnen.

²⁶ Avisen ⁹/₁ 1839.

²⁷ Kopibog 1839.

²⁸ Kopibog 1839.

²⁹ Byrådspakkerne 1840 Nr. 27.

³⁰ Kopibog.

³¹ Kopibog.

Løgstør. En Henvendelse³²) af lignende Indhold blev rettet til Stænderforsamlingen i Viborg fra samtlige Købstæder Vest for Ålborg. Disse ihærdige Bestræbelser af de vestlige Limfjordsbyer lykkedes, og ved Plakat af 10. August 1841 opnåede Thisted sammen med de øvrige Byer at blive oprettede til fuldstændige Toldsteder, og på samme Tid bortfaldt den drilagtige Afgift til Ålborg Havn.

Som foran antydet varede det noget, inden Sejladsen gennem Aggerkanalen begyndte og først d. 8. Juni 1835 sejlede det første Skib gennem den, der samme År passeredes af 19. Skibe³³). Forholdene ved Kanalen og Aggertangen var dog usikre, idet forskellige Stormfloder dannede nye Løb, som atter tilsandede, indtil Stormfloden 1862 dannede den første Begyndelse til den nuværende Thyborøn kanal. Imidlertid fik Ålborg Købmændene ret hurtigt Øjnene op for den Fare, der her igennem truede Ålborgs Handel og der blev indsendt Petition til Kong Frederik d. 6. fra Ålborg, Nibe og Løgstør om en Lukning af Kanalen. At Handelsstanden i Ålborg greb til dette Middel er ikke noget Under, da Handelen på denne By fra det ret produktive Opland ved den vestlige Del af Limfjorden aftog stærkt, thi i samme Grad som Sejladsen tiltog gennem Aggerkanalen måtte den

et Værn mod den voldsomme Flod, idet Havet satte hele Aggertangen under Vand, fremsatte den Ønsket om, 1. "at det ikke måtte tillades nogensomhelst at foretage noget ved Kanalen ved Agger enten til dens Lukning eller Opfyldning, 2. at det måtte påbydes en idelig og omhyggelig Plantning på Landtangen, 3. at det aldeles ikke måtte tillades under Påskud af at forsøge Lukning at nedsænke enten Skibe eller andet i Kanalløbet for ej unyttig at spolere ej alene Sejladsen, men også mange Tusinde af Deres Majestæts troeste Undersåtters Udsigt til Velstand, ligesom også bevirke flere Gennembrud. Må vi endogså indrømme, at det er højst sørgeligt, at Ålborg har lidt et så stort Afbræk i sin Handel, så ville det dog være sørgeligere, om denne atter skulde tilvejebringes på 6 ikke ubetydelige Købstæders og et af mange Tusinde Sjæle beboet Oplands Bekostning." Lignende Henvendelser fremkom fra alle de øvrige vestlige Limfjordsbyer og ved kongelig Resolution af 23. Marts 1840 blev det budt "at afholde sig fra ethvert Foretagende, der kunde bidrage til Lukning af den egentlige Aggerkanal, som har vist sig at være af så stor Vigtighed for Skibsfarten fra Limfjordens vestlige Købstæder". Endvidere skulde Kysten og Landtangen sikres ved Dannelsen af Klitter og Plantning under Tilsyn af



Den gamle Mole.

aftage på Ålborg og allerede i 1839 havde flere Hundrede Skibe benyttet denne; endelig mente man også i Ålborg, at Sildefiskeriets Aftagen skyldtes Kanalen. I den Anledning sendtes den ene Komite efter den anden op for at tage Kanalen i Øjesyn og for at beregne de eventuelle Lukningsomkostninger. De store Ødelæggelser på de vestlige Limfjordsegne, der fandt Sted ved Stormfloden i Januar 1839, blev også gjort til et kærkomment Bevis for Nyttens af Kanalens Lukning, som den der havde forvoldt Ulykken, og Projektet om en sådan fik en Mængde Tilhængere.

Fra Kommunalbestyrelsen i Thisted blev der så indsendt ^{10/12} 1839 et Andragende³⁴) til Kongen, og i dette redegjorde man for det Opsving, Handelen havde taget ved den "os af et kjærligt Forsyn skænkede Kilde til Velstand", nemlig Aggerkanalen. Efter først at have afvist Påstanden om, at Kanalen skulde være Skyld i den store Oversvømmelse ved Stormfloden, men snarere var fremkaldt ved, at Landtangen var for svagt

Sandflugtskommissæren for Ringkøbing Amt for den sydlige Del og af Kammerråd Andresen for den nordlige Del.

Medens alle disse Forhandlinger og Kampe optog Sindene, begyndte man så i Foråret 1840 Arbejdet på Havnen³⁵), og det lykkedes, inden Vinteren kom, at få det så vidt fremmet, at Skibe kunde finde et sikkert Vinterleje. Da Efteråret indfandt sig med sine Pålandsstorme, erfarede man straks, at uagtet Molen var blevet betydeligt forlænget udover det fra Begyndelsen projekterede, kunde Havnen dog ikke helt ud yde den fornødne Sikkerhed i Stormvejr, hvorfor Borskerskabet blev opfordret til at indvillige i Optagelsen af yderligere et Lån, for at Molen kunde forlænges, hvilket blev tilstået. I øvrigt slog det oprindelige Lån ikke til og Konsul Lüttzhöft stillede velvilligt et Forskud på 850 Rdl. ligesom han tidligere havde skænket Havnen en Sparekassebog på 625 Rdl. I Løbet af 1841 blev Havnen færdig; dens Sydside bestod af en 120 x 60 Alen lang knæbøjet Mole, der afgrænsede Anlægget ud mod Fjorden; Dybden ved

³² Kopibog ^{8/9} 1840.

³³ Avisen 1842, Nr. 122.

³⁴ Kopibog.

³⁵ Avisen ^{28/1} 1841.

Indløbet var 9 Fod og aftog gradvis ind mod Landbolværket til 7 Fod. Dels begrænset ved Bolværk og dels ved Stendossering udgjorde Havnen et Areal så stort, at den kunde rumme c. 60 af de Fartøjer som sejlede på Limfjorden³⁶). Dette første Havneanlæg er den nuværende "Vesterhavn".

At Byen havde fået "et lidet Havneanlæg" sporedes hurtigt; thi medens Thisted 1834 kun havde i alt 6 Fartøjer på 60 Læster, havde den ved Udgangen af 1840 allerede 14 Fartøjer på 163 Læster; den første Havnetakst blev approberet ³⁰/₃ 1841.

Men dette Havneanlæg blev kun den første Begyndelse, thi ret hurtigt viste det sig, at det kun i al Tarvelighed formåede at opfylde sin Bestemmelse, selv om "Nytten som Fordelen og Prydelsen nu er almindelig anerkendt". Den første Vinter blev den benyttet som Vinterleje for 25 Skibe, men allerede da blev man belært om at det blev nødvendigt at skaffe mere Læ, da Havnen var åben mod Øst, så Vinterstormene fra SØ. og S. fremkaldte stor Uro i Bassinet, og det hændte hyppigt at Skibe rev sig løs. I Sommeren 1842 besluttede derfor Havnekommissionen efter Opfordring særlig fra Skibsførerne at bygge en Mole, som skulde danne Bassinets Afslutning mod Øst. En sådan 3 Alen bred blev opført på samme Sted, hvor nu Midtermolen ligger og så lang, at der blev en 20 Alen bred Åbning mellem den og Søndre Mole, hvorigennem Indsejlingen til Havnen foregik. Da Dampskibsfarten begyndte måtte man få År efter udvide Indløbet, da Damperne ikke kunde passere det. Dette inddæmmede firkantede Bassin havde en Størrelse af 2720 Kvadratalen. Sejladsen var i stadig Stigen; 1841 blev Havnen anløbet af 201 Skibe danske og fremmede³⁷), 1842: 306, 1844: 320, 1845: 407, 1846: 507, 1847: 563; under Treårskrigen gik Antallet 1850 ned til 396, men 1851 bragte atter en Stigning, idet 499 Skibe anløb Havnen, og af disse var ingen under 2½ Læster. Denne Benyttelse af Havnen overgik alle Forventninger ligesom Indtægterne, der for 1847 udgjorde over 4000 Rdl., gjorde den økonomisk fritstillet, så at der snart ikke hengik et År uden at Forbedringer på en eller anden Måde udførtes. Samtidig med dette første Havneanlæg havde man med rigtigt Henblik for en kommende Udvikling begyndt med Inddæmning af et Stykke af Fjorden fra Bækken og Øst på i en Længde af c. 180 Alen ud for den nuværende Strandgade, der til Tider ved Højvande og Stormfloder var stærkt udsat; Opfyldningen af dette Areal skete de følgende År.

Efterhånden som Sejladsen tiltog og Opmudringen af Havnen, der foretoges hvert År, skred frem, så større og større Skibe kunde anløbe den, måtte man tænke på at skaffe yderligere Kajplads. 1852-53 forlængedes den søndre Mole med 80 Alen; der dannedes derved et nyt Knæ på Molen, idet det sidste Stykke fik en lidt mere sydvestlig Retning. Arbejdet

med denne Forlængelse forsinkedes og blev kostbarere end egentlig beregnet, da det viste sig, at Grunden var for blød, så der fremkom Udskridninger af Pæle og Stensætninger, så nye og længere Pæle måtte nedrammes. Da dette Arbejde var færdig indgik man i 1854 med Andragende til Ministeriet om et Lån på 2000 Rdl. til at foretage en afsluttende Inddæmning på Havnens Nordside, nemlig fra Tværmolen og til Bækken; her vilde der nemlig indvindes en bekvem Plads for Dampskibe. Andragendet blev imødekommet og Arbejdet udført 1855. Men nu meldte der sig nye Krav; der måtte nemlig skaffes Læ for dette Havnebassin, den nuværende Dampskibshavn, ved en ny Mole fra Øst, og ved Resolution af ¹⁷/₆ 1856³⁸) fik man en ny Koncession til Inddæmning af det Stykke, hvor den nuværende Østerhavn findes. Denne Koncession gjaldt for 5 År., men forskellige Forhold, som påkrævede Arbejder, samt Pengekrisen bevirkede, at man ikke fik begyndt, men ansøgte og fik 1861 en femårig Forlængelse af Koncessionen, og Arbejdet blev udført de følgende År.

Til en Begyndelse syntes det, som om Aggerkanalens Åbning fik en heldig Indvirkning på Besejlingsforholdene over Løgstør Grunde, og til Tider undgik man helt den besværlige Lægtning. Dette Forhold forandrede så at sige pludselig i Begyndelsen af 1843, da Vandstanden langt hen på Sommeren kun udgjorde 2½ Fod, hvor man Året i Forvejen havde 6 Fod. Fra de vestlige Limfjordsbyer indgik Andragender til Kongen, et sådant indsendtes også fra Thisted den ¹⁶/₅ 1843³⁹), om Opmudring af det gamle Løb eller Udgravning af et nyt for at få et til alle Tider passabelt Løb, til hvis videre Vedligeholdelse en rimelig Strømtold af de forbisejlede Skibe kunde opkræves. "En sådan Strømtold dvs.: Afgift vilde ikke blive nogen Forøgelse af de Byder, som allerede tyngte Fjordfarten, tværtimod vilde den blive en Lettelse og tillige være et Vidne om den kongelige Nåde, hvormed Danmarks elskede Christian d. 8. havde bøn hørt de af hans tro Jyder, som bor langs Limfjorden".

Man havde allerede på dette Tidspunkt begyndt på Aktietegningen til Anskaffelse af en Damper i stadig Fart på Limfjorden og i Forbindelse med Københavnerdamperen "Iris", der sejlede mellem Ålborg og København, efter et af Kongen under hans Ophold i Thisted 1842 fremsat Ønske. Den 16. August d. A. havde en nedsat Komite sit første Møde⁴⁰) ved hvilket der straks blev tegnet 160 Aktier a 50 Rbdlr. Men forinden dette Selskab blev færdig, havde Købmand Pagh i Ålborg etableret en regelmæssig Dampskibsfart mellem Ålborg og Lemvig berørende alle de mellemliggende Byer fra 1. April 1843 med Dampskibet "Limfjorden", som første Gang ankom til Thisted d. 10. April, en Dag forsinket på Grund af Uvejr. Farten led imidlertid stærkt ved den Usikkerhed

³⁶ Djørup: Thisted Amt, S. 386.

³⁷ 1841 passeredes Aggerkanalen af 395 Skibe, og af disse gik 105 til og fra Thisted, Avisen ²⁹/₁ 1842.

³⁸ Byrådspakkerne.

³⁹ Kopibog.

⁴⁰ Avisen Aug. 1842.

hvormed Løgstør Grunde lod sig passere, idet et Ophold der på 6 a 8 Timer og stundom længere indtraf på hver Rejse, og undertiden måtte Damperen gå tilbage til Ålborg uden at kunne gennemføre Turen.

Imidlertid var der allerede på det Tidspunkt, da "Limfjorden" var begyndt på sin Fart, en Damper bestilt i England af Aktieselskabet, og Tilslutningen havde været livlig, og da Damperen blev købt for 14000 Rdl., blev der for hver af de tegnede Aktier kun opkrævet 35 Rdl. Denne Damper "Hebe" var på 30 H.K. og ankom til Thisted første Gang d. 18. Juni 1843. At Begejstringen var stor er ikke at undres over, og Avisen skrev⁴¹): "Hvis man for et Decenium siden ville have sagt, at på den gamle Brygges Ruiner i Thisted skulde opstå en rummelig Havn og det ene Dampskib skulde lægge til efter det andet for at indtage Passagerer, ville man måske have smilet deraf, men nu ser vi dette i Realiteten udført".

Hurtigere end man havde ventet det, blev det indsendte Andragende om Forbedring af Forholdene ved Løgstør Grunde imødekommet, og der blev straks gjort Forsøg på en Uddybning af Sejløbet, idet man endnu samme År tog fat på Arbejdet⁴²). Efter 2 Måneders Forløb standsedes det som håbløst, og hele Uddybningen udgjorde kun 4 Tommer. Ad den Vej nåede man altså ikke noget, men nu satte alle de vestlige Limfjordsbyer, for hvem Sagen var blevet et rent Eksistensspørgsmål, alt ind på at få gravet en Kanal, hvorigennem Sejladsen kunde gå. 1856

$\frac{2}{3}$ og de tilstødende Landdistrikter $\frac{1}{3}$. I Løbet af 5 År blev Kanalen gravet med en Bekostning af 400,980 Rdl.; den havde en Længde af 7000 Alen med en Dybde af $9\frac{1}{4}$ Fod, og dermed var den værste Hindring for en regelmæssig Sejlads på Limfjorden bortryddet. Kanalen blev indviet $14\frac{1}{9}$ 1861 af Kongen og kaldet "Frederik d. Syvendes Kanal".

En videre Udvikling af Dampskibsfarten på Limfjorden havde også i 1850'erne optaget Sindene. Man fik således en Fart etableret gennem Aggerkanalen fra Thisted til England⁴³), som dog ikke fik nogen større Betydning, idet Besejlingsforholdene i Kanalen også var underkastet stadige Forandringer. 1855 var Forholdene nogenlunde gunstige og Damperen "Jylland" gik i Rute mellem Limfjordens vestlige Byer og England, og da Kanalen i 1856 passeredes af i alt 1683 Skibe søgte et engelsk Firma at åbne en ny Rute, som dog atter måtte opgives på Grund af Kanalens Tilsanding. Dette Forhold. gav Anledning til, at der fremkom et Projekt til Udgravning af en Kanal fra Hovsør til Vigsø Red med en Nødhavn for Skibe sidstnævnte Sted, en Plan som Thisted Kommunalbestyrelse og Havneudvalg gav sin bedste anbefaling⁴⁴).

Forbindelsen med Ålborg blev 1851 udført af Damperen "Odin" og senere af Postdamperen "Limfjorden", der gik 6 ugentlige Ture, men Resultaterne var og blev kummerlige indtil Udgravningen af Frederik VII. Kanal.



Thisted By og Havn 1924.

vedtoges i Rigsdagen som Lov et tre År i Forvejen indbragt Forslag om Anlæg af Løgstør Kanal, til hvilket Arbejde Mid lerne indkom ved at Staten betalte

Efter dette lille Overblik over Limfjordssejladsen vender vi tilbage til Thisted Havn. I Løbet af den første Halvdel af Tredseme blev Østre Havn og Mole

⁴¹ Avisen $20\frac{1}{6}$ 1843

⁴² Nykøbing på Mors.

⁴³ Klitgård: Ålborg Handelsstands Historie.

⁴⁴ Kopibog.

altså fuldførte, ligesom Uddybningen fortsattes. Havneanlægget omfattede nu Vestre Havn, den ældste Del, Midterhavnen for Dampskibe og Østre Havn væsentlig beregnet for Både; Dybden var de fleste Steder efterhånden blevet c. 10 Fod. Den økonomiske Side var også i den bedste Orden, og det er ikke uden Stolthed, at Havnekommissionen i sin Indberetning⁴⁵⁾ for Året 1868 oplyser, at Havnens Restgæld bliver betalt i December Termin; Havnen havde dog ingen Formue, da dens Indtægter stadig medgik til Udvidelse, Vedligeholdelse og Forbedringer. 1872 var der imidlertid opsparat en Kapital på 5707 Rdl og for samme År var dens Indtægt steget til 4781 Rdl. I de følgende Årtier blev der kun foretaget mindre Arbejder, således blev Midtermolen gjort bredere, så Skibe kunde lægge til fra begge Sider, der foretoges Inddæmninger og Opfyldning ud fra den Søndre Mole for at skaffe Plads og Resten af Århundredet gik uden større Forandringer.

Den tiltagende Sejlads på Limfjorden bevirkede imidlertid, at Farten gennem Løgstør Kanal viste flere uheldige Sider, således var det en betydelig Omvej og tog for lang Tid at gå gennem Kanalen, og Kravet om en større Dybde meldte sig snart. Ved Lov af ²⁶/₃ 1898 bevilgede Staten 1,6 Million Kr. til Uddybning af Sejlløbet fra Egholm til Løgstør Bredning til 13 Fod, og da dette Arbejde var fuldendt 1905 begyndte straks de senere Års betydelige og omfattende Arbejder ved Thisted Havn. Havneindtægterne var i jævn Stigen og udgjorde 1900: 13000 Kr. og da var der opsparat en Kapital på 42000 Kr.

Begyndelsen til den sidste store Havneudvidelse blev gjort 1907-08 efter en Plan udarbejdet af Firmaet Såbye & Lerche. Da forsvandt den gamle knæbøjede Mole, og den oprindelige Mole forlængedes mod Øst, og Syd for den foretoges store Opfyldninger og Inddæmninger og anlagdes en Fiskerihavn med Indsejling fra Syd og dækket mod Øst af en Mole dannet af Bjælkekonstruktioner med Opfyldning af Søsten. Heller ikke dette Anlæg var tilstrækkeligt, og der fremkom flere uheldige Forhold og da navnlig det, da Havneindløbet var blevet endnu mere tragtformig end oprindeligt, at Uroen i Havnen ved sydlige Vindretninger var ganske betydelig, så selv inde i Vester Havn kunde Skibene kastes frem og tilbage, ligesom Dampskibshavnen under Stormvejr var ganske ubrugelig. Den store Udvidelse af Havne- og Kajpladsen medførte Anlæg af flere store Pakhuse og Oplagspladser, så Forholdene hurtig blev ret indskrænkede. Da yderligere Uddybninger dels ved Løgstør og dels ved Thyborøn Kanal var stillede i Udsigt påbegyndtes den sidste Havneudvidelse 1916 efter en Plan⁴⁶⁾ af Ingeniør Danø og fandt først sin Afslutning 1922. Nu blev Havnen lukket af 2 Læmoler, en østlig 210 m og en vestlig c. 450 m med en Indsejling af 50 m i en Afstand af 300 m fra den gamle Indsejling. Denne Yderhavn har en Størrelse af 7 ha og har Plads til Beddingsanlæg, Fiskerihavn o. s.

v. Den gamle Fiskerihavn bibeholdtes foreløbig, men en Dæmning mod Syd til den vestlige Læmole vil danne Grænse for en påbegyndt Opfyldning, som vil afgive en værdifuld Udvidelse af Havnepladsen. Til disse Udvidelser er medgået et Beløb på c. 700,000 Kr. Indtægter af Havne- og Bropenge udgjorde 19²²/₂₃ 71,036 Kr.; Havnen ejede ³¹/₃ 1923 Værdier til 1,232,198 Kr., og dens Gæld var 1,003,245 Kr.

I de 80 År, der er hengået siden Havnens Anlæg, har Byen til enhver Tid forstået at løse Havnespørgsmålet på den smukkeste Måde, og derfor ligger den nu med mange Muligheder åbne for en fremtidig Udvikling.

(Historisk Årbog for Thisted amt 1924, side 83-102)

⁴⁵ Havnens Kopibog.

⁴⁶ Thisted Amts Tidende ²⁸/₉ 1915.