

# Hanstholm Havn blev port til et større Danmark

Af CHR. P. FOGTMANN

Dagen før den officielle indvielse af Hanstholm Havn fredag den 8. september 1967 gik en forrygende storm ind over vestkysten, og den væltede en del af forberedelserne til festen. Det gjaldt bl.a. et stort telt der var rejst til forøgelse af Hanstholm-Hallen, hvor havneindvielsen skulle fejres i tre dage og nætter. Havn og havneby var stadig en ufærdig byggeplads med ringe beskyttelse mod blæst og søgang, og holmboerne forudså, at indvielsens gæster nu ville få bekræftet en mulig indbildning om, at havn her yderst på "Jyllands skulder" var en umulighed.

Det er fhv. borgmester Chr. Hansen, som ved 20 årsdagen fortæller til Historisk Årbog om de dage, da en 50 år gammel lov om havn blev realiseret, og et lille samfund af kystfiskere sammen med borgere og bønder i landet bagved søgte at indrette sig på, at en helt ny og måske vigtig by skulle opstå neden for Hanstholm Fyr. Der var store forventninger - og der var sortsynet skepsis. Nogle troede, at hele den 16 kilometer lange holm ville blive bebygget i løbet af få år. Andre frygtede fiasko, mens flertallet blot håbede på og ventede vækst i et overkommeligt tempo, som gjorde det muligt at undgå Klondykekaos.

- Stormen løjede af i løbet af natten, fortsætter Chr. Hansen. Den 8. september kom med stille vejr og strålende solskin, og i den tidlige morgen gik fhv. trafikminister Kai Lindberg, som politisk havde gjort sit til at få havnebyggeriet gennemført, en tur på havnen for at se gadeskiltene til den gade, der var opkaldt efter ham. Han vendte noget fortørnet tilbage og meldte, at hans fornavn var stavet Kaj i stedet for Kai, men den slags var intet problem for havnebyen i svøb.

Kommuneingeniør Aage Holm fik omgående fat på en maler, og på alle skilte var Kaj blevet til Kai før indvielsen kl. 10.

Indvielsesdagen begyndte med gudstjeneste ved biskop Erik Jensen, som nævnte det kristne fællesskab, der vokser frem omkring en ny kirke, og håbede, at et tilsvarende fællesskab nu i Hanstholm ville vokse frem omkring den nye havn og den nye by.

Auktionshallen var fyldt af festdeltagere med Frederik IX i spidsen, da trafikminister Sv. Horn på statens vegne udtalte sit håb om, at Hanstholm Havn, Danmarks hidtil største egnsudviklingsprojekt, måtte indfri forventningerne og bringe Landet i Nordvest fra stagnation ind i en støt fremgangslinie. Efter vedtagelsen af seneste lov om havnebyggeriet i 1960 og arbejdets start i 1961 skulle arbejdet have været færdigt i 1966, men naturkræfterne er ved havnebyggeri en lunefuld modspiller. "Alle er vist enige om, at forsinkelserne til en vis grad skyldtes, at havet i perioder har været mere vrangvilligt, end man ventede, og også bundforholdene har budt på større vanskeligheder end ventet".

Amtmand Fl. Martensen-Larsen takkede på Thisted Amts vegne for statshavnen og adresserede takken til kongen, som har fulgt projektet med varm interesse. Videre mindedes amtmanden ingeniør Jørgen Fibiger, "der

af nogle blev regnet for fantasifuld, af andre for en fantast". Han betragtede det som sit livs opgave at bevise over for landets myndigheder, at der kunne og burde bygges havne ved Hirtshals og Hanstholm. I 1917 opnåede han Rigsdagens vedtagelse af de to havnebyggerier, men mellem krigen nåede han kun at fuldføre arbejdet i Hirtshals. Til Hanstholm var bevillingerne for små, og da Anden Verdenskrig brød ud, var kun søndre molearm færdig. Den forfaldt under den tyske besættelse, og efter befrielsen kom årelange diskussioner for og imod en genoptagelse af arbejdet. I 1960 kom en afgørende vending, og selv om havnen nu ikke er færdig, er vi dog så vidt, at vi med ro i sindet kan sige: Fantastens drøm er blevet virkelighed. Jyllands skulder har fået bærekraft.

- Det er med stor glæde, jeg kommer til stede idag, da første etape af Hanstholm Havn er færdig, sagde kong Frederik. Gennem mange år har jeg næret en stærk interesse for dette store byggeprojekt, og nu, da havnen nærmer sig sin fuldførelse og kan tages i brug, ønsker jeg lykke og velsignelse for dem, der skal bruge den, og held med det fortsatte arbejde. Hermed erklærer jeg da Hanstholm Havn for åbnet.



*Kong Frederik markerede havnens indvielse ved et enkelt slag på auktionshallens klokke. (Foto: Jens Steffensen).*

Christian Hansen er sønderjyde og kom til Hanstholm i 1941, ansat hos købmand Jens Villadsen. I 1942 blev han udskrevet til CB - Civilbeskyttelsen - for at forberede den evakuering af civilbefolkningen, som den tyske hær forlangte under opbygning af "Festung Hanstholm", og da evakueringen var sket i 1943, flyttede Chr. Hansen med sin kone til Ræhr. Han blev i CB helt til 1948 - fra den tid er hans kaldenavn stadig ved passende lejligheder Christian CB - og han havde dels arbejde med de tyske flygtninge, dels med bevogtning af det rømmede fæstningsanlæg. Allerede i 1946 flyttede familien tilbage til Hansted. Efter 1948 var Chr. Hansen afløser på fyret, men årene 1954-60 ansat på Thisted Jernhandel. Også i de år blev han boende i Hansted, og i 1958 blev han indvalgt i Ræhr-Hansted-Vigsø Sogneråd, der i 1959 gjorde ham til kommunekasserer. Ved valget i 1962 oplevede han at blive genvalgt til sognerådet, mens de seks andre var nyvalgte. Da kommunen i 1964 købte tyskernes gamle biograf og

indrettede kommunekontor i forbygningen, blev han heltidsansat som kommunekasserer, men i 1966 skete der kommunesammenlægning med Hjørdemål, og efter sognerådsvalget dette år blev han sognerådsformand. Han tog mod valget på den betingelse, at han fik fire års orlov fra posten som kommunekasserer. Den betød jo et levebrød!



*Hanstholm Havn ved indvielsen i 1967 en kæmpemæssig byggeplads, en halvfærdig havn. (Foto: Jens Steffensen).*

Sådan gik det til, at Chr. Hansen var sognerådsformand ved havneindvielsen i 1967, men i første omgang varede det kun to år. Efter indlemmelse af Klitmøller og efter nyt valg i 1968 blev bankbestyrer Niels Jensen sognerådsformand 1968-70, mens Chr. Hansen tog arbejde hos auktionsmester Ib Holm Sørensen - han holdt på, at den bevilgede orlov fra posten som kommunekasserer var på fire og ikke på to år! - og ved det valg, der faldt sammen med kommunesammenlægningerne i 1970, blev han igen formand for kommunalbestyrelsen, denne gang med titel af borgmester. Det holdt til 1986, da besvær med synet fik ham til før pensionsalderen at tage en "nedtrappingsperiode" som menigt medlem af byrådet.



*Amtmand Fl. Martensen-Larsen med frue sammen med trafikminister Kai Lindberg. (Foto: Jens Steffensen).*

- Når vi snakker om kommunale minder fra havneindvielsen, må vi stadig huske, at det var en statshavn, der blev anlagt, siger Chr. Hansen. Det betød, at kommunalrådet på en måde stod i andet geled med varm interesse i havneanlægget, men med byens udvikling som hovedopgave. Den opgave kunne også være svær nok, fordi skatteindtægterne aldrig stod mål med vore behov.

Det var i virkeligheden forkert, at man ved lov havde bestemt færdiggørelse en bestemt dag og lukket havn indtil da. Det var jo kun fiskelandinger og nye fiskeres bosættelse, der kunne give os indtægter, og det fik vi på bane, da et nyt sogneråd trådte i funktion den 1. april 1966, og et nyt amtsråd samtidig holdt stiftende møde på Hotel Hanstholm. Jeg var inviteret med til amtsrådets frokost, og

vi talte om den upraktiske bestemmelse i forbindelse med den åbenbare forsinkelse af havnebyggeriet. Havnekonsortiet var truet af store dagbøder på grund af forsinkelsen, og der lå en forligsmulighed i, at konsortiet skaffede lidt anløbsplads, og vi til gengæld fik trafik på havnen. Allerede den 15. april var vi hos trafikminister Kai Lindberg med vore tanker i den retning, og han forstod os helt. Vi fik adgang til den løsning, vi ønskede os, og det var oplægget til, at vi året efter kom til at indvie en kun halvt færdig havn.

I korridorerne på Christiansborg mødte jeg tilfældigvis folketingsmand Thomas Have fra Mors, og over for min gode nyhed kunne han fortælle, at Folketinget samme dag havde vedtaget at bygge bro over Sallingsund. Det var altså en dag, der klarede to vigtige forudsætninger for udviklingen i Nordvestjylland.

Det måtte naturligvis tage nogen tid at gøre havnen brugelig. Der skulle bygges auktionshal og anlægges kaj. Ved indvielsen stod den store kran på østre ydermole, og mod vest måtte stumperne af Fibigers gamle mole klare vestenstormene uden for tværmolerne. Ingen både kunne lægge til i østlige side af havnen. Kun fra auktionshallen ind til bunden af havnebassinet var der plads for de mange landinger, vi ventede os.

De kom da også - nogle af dem. Min største skuffelse i tiden efter havneindvielsen var, at fiskerne fra Klitmøller blev borte og solgte deres fisk i Esbjerg, Hirtshals eller Frederikshavn frem for Hanstholm, men så skete det mærkelige, at landingsstedet i Klitmøller blev spærret af en sandrevle. Hurtigt efter kom Klitmøller-fiskerne til os med deres både, og det fungerede godt. Kystvejen mellem Klitmøller og havnen var blevet omtrent færdig og i hvert fald brugelig til indvielsesdagen den 8. september.

Siden fik vi i kommunalbestyrelsen og i hele Hanstholm mange anledninger til at glæde os og vel lige så mange anledninger til bekymring. Jeg synes, det var vigtigt, at vi fik stadfæstet navnet Hanstholm til vor nye by og for hele kommunen, og vi fik da også en telefoncentral med den rigtige betegnelse, selv om det holdt hårdere. I en overgangstid kunne vore fjernere forbindelser ikke forstå, at de skulle ringe til Røhr for at komme i forbindelse med Hanstholm.



*Den store skotske kran var nået ud på østre ydermole. I forgrunden tre af de kæmpemæssige beton-elementer. (Foto: Jens Steffensen).*

I status tyve år efter noterer vi, at Hanstholm er blevet Danmarks fiskerihavn nr. 2 efter Hirtshals, når det gælder konsumfisk, mens Esbjerg fører m.h.t. skidtfisk.

- Med en særegen ydmyghed og ærbødighed forsøger jeg at udtrykke Hanstholm Kommunes tak for den nye

havn, sagde Chr. Hansen ved frokosten på Hanstholm Hotel (kroen) efter indvielsen af havnen. Ydmygheden skyldes de prægtige mennesker, som gennem generationer har kæmpet for det resultat, vi i dag er nået til. For de gamle, som faldt, var der altid ny overalt, og det er nu mit håb, at den generation, som skal høste resultaterne af den enestående indsats, vil vedgå arv og gæld, erkende forpligtelsen til at løse fremtidens opgaver med den faste vilje og det sammenhold, som kendetegnede pionererne på Hanstholm Havn. Selv om vi må være og er glade og taknemmelige, står det os klart, at resultatet i dag kun er en begyndelse - en økonomisk håndsrækning fra det øvrige land med den tanke, at vi selv skal bygge videre. Jeg tvivler ikke om, at forventningerne bliver indfriet.

Der har altid været diskussion om havnene på vestkysten, og det er forståeligt, men i søfarts- og fiskerikredse ville det være en katastrofe, om vi skulle have undværet vore vestkysthavne, og vi ser, at hver eneste vestkysthavn, der byggedes hidtil, er blevet for lille og har måttet udvides. Sådan vil det også gå i Hanstholm. Havnens beliggenhed vil sikre, at den bliver "Porten til et større Danmark".



*Ingeniør Chr. Schrøder repræsenterede havnebygger-konsortiet under arbejdet og ved indvielsen i 1967.  
(Foto: Tage Jensen).*

Fiskeriminister Jens Risgaard Knudsen så i havnens indvielse en mærkedag i Nordvestjyllands historie og en ny epoke for fiskerierhvervet. Utalte fiskedage er gået tabt for kystfiskerne, fordi vejret ikke tillod fiskerne at sætte deres både ud fra den åbne strand. Nu vil fiskerne fra kysten drage nytte af Hanstholm Havn, og man må tro, at også mange fremmede fiskere vil bringe deres fangst hertil og måske en dag vælge at slå sig ned.

Hanstholm Havn vil også få stor betydning for baglandet. Hidtil har Nordvestjylland haft en unormal stor ledighed, men havnen er kommet som et eksempel på storslået egnsudvikling, og nu er der kun at vente, at private investorer vil udnytte det givne grundlag til gavn for fiskerierhvervet og for egnens befolkning.

Formanden for Dansk Havfiskeriforening, Fr. Lodbjerg Jensen, Esbjerg, så havneindvielsen som den største begivenhed i lang tid: - Hanstholm vil feste i tre dage, og så glemmes på sejrens dag de tabte slag, men bagefter kommer arbejdsdagene, da Hanstholms fiskere skal til at udnytte havets rigdomme, og krisen for fiskerierhvervet må kun betyde, at Danmarks fiskere lægger endnu mere vægt på kvalitetsfisk.

Fr. Lodbjerg Jensen adresserede en tak for havnen til trafikminister Svend Horn, men havde også en tak til

kongen: - Vi fiskere er stolte af, at kongen ikke blot har kongeblood, men også saltvand i årerne!

Civilingeniør Chr. Sehrøder sagde til lykke til det samfund, der skal vokse op omkring Hanstholm Havn, og så dagens indvielse som anden milepæl, når fuldendelsen af Jørgen Fibigers vestre mole var den første. Tak til ministeriet for offentlige arbejder, til anlægsudvalget, til vore egne medarbejdere under og over vandet, til alle i Thisted Amt, der har virket med.

Professor H. Lundgreen, som havde ledet de modelforsøg, der beviste, at en havn kunne bygges ved Hanstholmen, takkede daværende trafikminister Kai Lindberg, fordi han her havde ladet videnskab og praksis i fællesskab løse en opgave.

Kai Lindberg kvitterede. - Der er ting, som bliver én kærere end andre. Hanstholm Havn blev et smertensbarn, men derved også et hjertebarn, og jeg er helt forvisset om, at den vil lykkes både som fiskeri- og trafikhavn.

Formanden for Hanstholm Fiskeriforening, Anders Præstegaard, mindedes de 50 års kamp for havnen. Nu takker vi for den havn, der er stillet til vor rådighed, og håber siden blot på godt vejr for konsortiet.

Formanden for Dansk Fiskeriforening, Henry Sørensen, takkede Kai Lindberg, der gjorde et problembarn til hjertebarn: - Vi skal nok tage havnen i brug, for danske fiskere har trods modgang ikke mistet lysten til at gå i krig med vanskelighederne.

Og sognerådsformand Martinus Krogh, Vandet, så Klitmøllers skudehandel og Hansteds kystfiskeri videreført i den nye havn: - Fortidens søfart er ikke kun historie. Den fortsætter fra Hanstholm.

Forud for frokosten havde der været reception på Hanstholm Kommune kontor, og her kom mange gaver. Sognerådsformand Chr. Hansen havde bedt om, at der i stedet for blomster og lignende blev givet kontante bidrag til Hanstholms forskønnelse, og det blev til ca. 6.000 kr. En anden slags gave kom fra folketingsmand Kr. Damsgaard. Han overrakte et kobbersøm - det første, der blev slået i første sænkekasse først i tyverne, da Jørgen Fibiger tog fat. Det var af Karen Aaberg - niece og plejedatter af redaktør M. Aaberg på Thisted Amts Tidende - givet til Kr. Damsgaard med påbud om, at det skulle overlades til den nye havneby, når havnen engang blev indviet.

- Det er H-dag i Hanstholm - H for Havnedag, sagde Chr. Hansen fredag aften i Hanstholm-Hallen, da han bød 1.200 mennesker velkommen til fest. Programmet omfattede et interview ved radiomanden Ole Kühnel med Jørgen Fibigers enke, fru Agnete Fibiger, som tolkede sin mands og sin egen kærlighed til havneprojektet. Fl. Martensen-Larsen karakteriserede holmboernes sind - en afvæbnende og stilfærdig humor med kraft og vildskab bag. Ulrik og Ulla Neumann underholdt, og der var verdenspremiere på Jørgen Vestergaards film "Havnen", før der var "skovturs-servering" og underholdning ved et mariner-jazzband fra eskadren i havnen og ved Thisted Garden. Sidst var der dans til ud på natten.

Det myldrede med gæster på Hanstholm Havn i de tre indvielsesdage. Særligt om søndagen var besøget stort, og Kai Digens - Thisted Amts Tidendes redaktør i Hanstholm - anslog om mandagen, at der har været ca. 35.000 gæster i ca. 10.000 biler. I det endnu ret snævre havnebassin lå kuttere fra Thykystens fiskerlejer. Lørdag morgen den 9.

september holdt auktionsmester Ib Holm Sørensen havnens første fiskeauktion over de 7.300 kg fisk, der var tilført af syv kuttere, hvoraf tre var fra Hanstholm, én fra Hirtshals og tre fra Thyborøn. En enkelt kasse rødspætter blev sat på "amerikansk auktion", så den trinvis kom i seks køberes eje. Det økonomiske resultat på 5-600 kr. gik til sømandshjemmet.

Forhistorien til havneindvielsen i Hanstholm den 8. september 1967 hører ikke med her, men under festlighederne blev der ofte hentydet til den, og derfor anføres et resume:

Ved loven af 1917 blev det besluttet, at der skulle anlægges havne ved Hirtshals og Hanstholm, og der skulle begyndes ved Hirtshals, fordi det var den mindste af de to opgaver. Mens Hirtshals Havn blev færdig, sinkedes havnebyggeriet i Hanstholm af for små bevillinger, og da den tyske besættelse kom i 1940, var kun vestre mole færdig. Efter krigen var der opstået en del modstand mod at genoptage arbejdet, og bevillingerne blev mindre end nogensinde, så krigsårenes forfald tog til, mens modstanderne tilstræbte opgivelse, og Nordvestjylland sammen med fiskerne krævede arbejdets fortsættelse.

I 1946 nedsattes i Thisted Amt et særligt Hanstholm-udvalg, der med amtmænd H. Egedorf som formand kom på mange års stædigt arbejde, indledt ved modtagelse af Folketingets finansudvalg, som var på besøg for at se den ufuldendte havns ruiner. I 1951 nedsatte trafikministeriet en kommission, hvis betænkning med ti stemmer mod to gik ind for at standse arbejdet, men de to var fiskernes repræsentanter, og de fik støtte fra Nordvestjylland. I 1954 tog en delegation til København for at søge audiens hos kongen, og den blev modtaget. Dens medlemmer var Chr. Harbo, Anders Præstegaard, Marius Madsen og H. P. Hammer, som vidste sig støttet af folketingsmændene Kr. Damsgaard og Vilh. Fibiger, og som forøvrigt praktiserede en ide fra amtmænd Egedorf. Skønt delegationen ikke var meldt for på forhånd, blev den modtaget, og da Frederik IX havde hørt på den, sagde han: - Ja, det sorterer jo under trafikministeren (Carl Pedersen).

- Ham har vi tabt tilliden til, svarede Chr. Harbo, og ved denne antydning af, at samtalen kunne blive politisk, sluttede kongen audiensen med en bemærkning om, at han ville tale med sine folketingsmedlemmer.

Delegationen blev næst efter modtaget af trafikminister Carl Pedersen, som sagde, at de da godt kunne snakke i al fordragelighed om sagen. "Men jeg er modstander af havnen, og jeg vil aldrig stille forslag om, at den bliver bygget færdig".

Da Kai Lindberg blev trafikminister, kom et andet syn på sagen frem. Han nedsatte i december 1955 et nyt udvalg, der skulle vurdere projektet videnskabeligt såvel som teknisk og politisk, og dets betænkning af 25. september 1959 blev en anbefaling af havnebyggeriet, hvorefter Folketinget i 1960 omsatte betænkningen i lov.

Mellem 1946 og 1960 havde mange kræfter virket sammen om at få havnebyggeriet i gang for alvor, og blandt dem var "det mindre pæne Hanstholmudvalg", hvis talsmand var Jens Kirk, Thousgaard. Ideen om det opstod på generalforsamlingen i Thisted Andels-Svineslagteri den 5. marts 1954, da Jens Kirk sammen med formanden, M. C. Korsgaard, forelagde en resolution om havnebyggeriet og fik den vedtaget af 1.200 andelshavere. Derefter nedsattes udvalget den 2. april på Hanstholm Kro, hvor

200 mennesker var mødt op, og som formand valgtes sognefoged Ejner Kristensen. Under besøg i København fik det syv mands udvalg afløb for megen galde under besøg hos trafikministeren, finansministeren og fiskeriministeren – og blev alligevel meget pænt modtaget. Videre frem skrev og talte udvalgets medlemmer flittigt for, at 1917-loven skulle efterleves, og den 18. juli samledes 3.000 mennesker til et protestmøde i Friluftsteatret i Thisted. De støttede tanken om et protesttog til København, og togets afgang blev fastsat til 25. oktober 1955, men udvalget bremsede op, da det



Auktionsmester Ib Holm Sørensen opnåede ved første auktion 50,25 kr. for en meget lille kasse søtunge fra T. 89 "Britta". Bag ham fiskeriminister Jens Risgaard Knudsen (Foto: Tage Jensen).

underhånden fik at vide, at den nyudnævnte trafikminister, Kai Lindberg, ville fremsætte forslag om 3 mill. kr. til genoptagelse af arbejdet med havnen i Hanstholm. Dette forslag kom 27. september, og den 26. oktober meddelte Lindberg i Folketinget, at han ville lade foretage modellforsøg som optakt til en ny licitation. Derefter ebbede "det mindre pæne udvalg" ud i al stilhed og den 6. september 1967 skrev Jens Kirk i en redegørelse i Thisted Amts Tidende, at udvalgets betydning ikke måtte overvurderes: - Alt dette (havnens færdiggørelse) ville være sket alligevel, måske på en anden måde og i et andet tempo. Havnen var i alle tilfælde kommet. Hvis nogen skal takkes for Hanstholm-havnen, må det være det store, pæne udvalg, egnens folketingsmænd og andre kendte og ansvarlige ledende personligheder på egnen. At man på højere sted er enig med mig i den bedømmelse, fremgår af det faktum, at det mindre pæne udvalg hverken er omtalt eller indbudt i forbindelse med åbningsfestlighederne den 8. september. Jeg slutter med at ønske holmboerne, det store pæne Hanstholmudvalg og hele egnen til lykke med Hanstholm-havnen.

Det var den myteskabende ingeniør Jørgen Fibiger, der efter at have bygget havnen i Hirtshals førte

havnebyggeriet i Hanstholm frem til det punkt, hvor arbejdet blev standset af anden verdenskrig. Ved den licitation, som fulgte af trafikminister Kai Lindbergs Hanstholm-lov, blev havnebyggeriet overladt til et konsortium, der omfattede Wright, Thomsen og Kier, Topsøe-Jensen og Schrøder samt Pihl & Søn med ingeniør Chr. Schrøder som leder af hele byggeriet. Man klarede at bygge havn på et sted, hvor mange havde regnet det for umuligt, og i eftertidens perspektiv var forsinkelserne ikke store i forhold til de naturkræfter, menneskene her gik op imod.



*Sognerådsformand Chr. Hansen (t.v.) og kommuneingeniør Åge Holm udpeger havnebyens perspektiver.*

Havnen efter den oprindelige plan blev færdig omkring 1970, og siden groede den videre. - Udviklingen gik hurtigt nok i forhold til de problemer, kommunen skulle løse samtidig, siger Chr. Hansen. Vi slap for en eksplosiv udvikling, og det er jeg glad for. Nu tyve år efter er vi ved at afslutte en ny udvidelse af havnebassinene, og det bliver ikke den sidste, for som allerede ingeniør Fibiger sagde det, bliver en havn aldrig færdig. Det store havneanlæg har bevist, at det kan modstå selv de værste storme, og kommunen har fået en rimelig økonomi med en rimelig servicestandard. Som fornuftige mennesker forudsagde det allerede i tresserne, er Hanstholm først og fremmest blevet fiskerihavn med de svingninger i økonomien, der hører fiskeriet til. Det blev foreløbig ikke til megen trafikhavn, men vi har fået et par rigtig gode færgeforbindelser og løber aldrig tør for drømme om, hvad det ellers kan blive til.

Som Martensen-Larsen sagde det, har Jyllands skulder fået bærekraft. . .

#### SKRIFTLIGE KILDER:

Thisted Amts Tidende 6. september 1967 og dagene før og efter.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy, Mors og Vester Hanherred 1987, side 5-18).