

Blæsten, sandet og bølgerne - om Hanstholm Havns historie.

Hanne Mathiesen

Bygningen af Hanstholm havn er et banebrydende anlægsarbejde og en sejr for den specielle polytekniske videnskab, der beskæftiger sig med vandbygningsarbejder.

Det hele begyndte for mere end 100 år siden. Nordsøen, Skagerak og Kattegat har fra Arilds tid været meget befærdede farvande. Folkene fra de lande, der grænser op til disse farvande, har kommunikeret med hinanden over vandene. De har sejlet og handlet, og de har drevet fiskeri ud fra kysterne. I anden halvdel af 1800 tallet fik fiskeriet øget nationaløkonomisk betydning og fiskernes behov for sikre havne blev synlige. Hele den jyske vestkyst er uden naturlige havne, og kystens farlighed fremstår tydeligt af de kort over strandinger og forlis, der gennem tiderne er udarbejdet.



Udsnit af kortet Strandinger på Danmarks Kyster fra 1. januar til 31. december 1882. Udarbejdet af J. S. Hohlenberg. De åbne cirkler viser antallet af grundstødte skibe. De udfyldte viser de totalforliste.

De store anlægsarbejder i Danmark lå ofte før i tiden under det militære ingeniørkorps. Det var da også sådanne enheder, der under Napoleonskrigene 1807-12 forsøgte at etablere pontonbroer ved Klitmøller og Vigsø til brug for udskibningen af korn til Norge¹. Det er ikke klart, om de skitser, der er efterladt, nogensinde blev materialiseret i egentlige anlægsarbejder.

Senere i 1800-tallet (1829) opstod Polyteknisk Lærestanstalt i København, som uddannede ingeniører. Drømmen om at bygge havn ved et stærkt hav fremgår så overbevisende i Henrik Pontoppidans udviklingsroman Lykke-Per. Disse visionære og idealistiske personer var langt forud for deres tid. Det er ingen let sag at bygge havn ud i dybt hav. Erfaringer fra andre kyster, hvor bl.a. tidevandet virker med sin indflydelse på kystforholdene, og studier i bølgebevægelseres reaktion ved mødet med forskellig modstand var forudsætningerne for de første havnebyggers forestillinger om havnekonstruktion på Jyllands vestkyst.

1864 og de danske havne

Det danske nederlag til Preussen i 1864 har sat sig mange spor i den danske virkelighed - både på det åndelige og det materielle plan. Man kan undre sig over, hvordan det militære nederlag kan påvirke bygning af havne i

Danmark. Sammenhængen er dog ganske klar. Med nederlaget og tabet af Hertugdømmerne var det tyske marked lukket for dansk landbrug. England blev den nye, store satsning. Der etableredes 1868 en udskibningshavn ved Esbjerg, som ligger i læ bag Fanø og ørækken i Vadehavet. Esbjerg blev endog endestation for den nybyggede, tværgående jernbane, så den bedst mulige eksportsituation kunne etableres.

Andre egne fandt, at de også måtte have en udskibningshavn til det engelske marked. Røster i det nordlige Jylland rejste sig for at få en udskibningshavn i Thisted amt til gælden for hele den nordlige del af Jylland².

Man nedsatte en kommission, som skulle undersøge både de tekniske muligheder og den økonomiske bæredygtighed af et sådant havneanlæg.

Det var 1868.

Suezkanal i Thy?

Endnu inden der arbejdedes med havnen i Esbjerg, fremsatte en ung morsingbo og ingeniørofficer, premierløjtnant L. C. Nyholm i 1863 ansøgning om koncession på at grave en kanal mellem Vesterhavet og Limfjorden, som skulle muliggøre sejlads fra hele Limfjordsområdet.

Ganske vist havde der været adgang til Vesterhavet siden det store gennembrud af Aggertangen i 1825, men tilsandingsproblemer bevirkede, at denne gennemsejling ikke kunne betragtes som sikker. Det nye projekt skulle etablere kanal og havn ved Vigsø.

De nordjyske landbrugsinteresser støttede varmt tankerne om en eksporthavn i Thisted amt. Nyholm anførte, at havnen med de moler, der måtte bygges ud i havet, ville kunne danne en nødhavn for den internationale sejlads, der passerede langs den jyske „jernkyst“.

Han byggede sine planer på de erfaringer, der samtidig blev gjort i Ægypten ved bygningen af Suezkanalen. Nyholm fik positive tilkendegivelser fra Indenrigsministeriet i 1864, men planerne blev aldrig virkeliggjort.

Drøftelserne bølgede videre. Et nyt forslag blev fremlagt, idet man efter grundige undersøgelser fandt, at området ved Sandnæshage øst for Vigsø og Lildstrand ville være meget velegnet til dette vandbygningsarbejde. Nu skriver vi 1869.

Mange tanker, mange initiativer, men stadig ingen konkrete planer om et havnebyggeri. Tiden var fuld af unge polyteknikere med mange spændende idéer, som ønskedes afprøvet.

Sagen flyttede fra det spekulative til det meget konkrete ved den store, tragiske ulykke den 23. november 1893, hvor et stort antal fiskere fra både Klitmøller, Agger

¹ Disse skitser fra Hærens arkiv er gengivet i Fl. Martensen-Larsen: Brød til Norge. 1987.

² Fl. Martensen-Larsen: Hanstholm Havn. 1992. Bogen blev udgivet ved havnens 25 års jubilæum i 1992 og må med sin grundighed og præcision anses for at være hovedværket om havnens historie. For detaljerede oplysninger henvises til dette værk.

og Harboøre omkom på havet i en pludseligt opstået storm. Hovedstadspressen gjorde sit til, at det voldsomme naturdrama på vestkysten blev kendt over hele landet. Politiken havde ligefrem en forsiderubrik, der havde overskriften Dødens Kyst³.

Dette var ikke alene en stor personlig tragedie for beboerne på kysten, men det åbnede samtidig manges øjne for livsbetingelserne for fiskerne på vestkysten.

For mange i hovedstaden havde fiskerne udgjort de eksotiske kulisser for badegæsterne, når de fotograferede hinanden ved bådene på stranden. Med den store ulykke flyttedes fokus fra borgerlig romantik til en seriøs drøftelse af livsbetingelserne for de folk, der skulle drive deres farlige fiskerierhverv ud fra den åbne kyst.

Mange velmenende mænd i høje stillinger engagerede sig i spørgsmålet ud fra humane hensyn, men også med klart blik for det nationaløkonomiske⁴.

I de sidste årtier af 1800 tallet havde kystfiskeriet taget til i omfang og derfor også i økonomisk betydning.

Der opstod ligefrem nye bopladser ved kysten, hvoraf Lildstrand, der grundlagdes i 1883, er det bedst belyste eksempel⁵. Disse voksende fiskerlejer evnede at optage en væsentlig del af den tiltagende overbefolkning i landområderne, som måske ellers ville være afvandret til storbyerne eller måske til USA. Der opstod således nye erhvervsmuligheder og lokaliteter, som rummede en befolkning med stærk lokal forankring, men med nye livsbetingelser.

Om igen

L. C. Nyholms planer kom ikke til virkeliggørelse.

De sidste par årtier af århundredet rummede både planer og gennemførte vandbygningsarbejder og inddæmninger af søer og fjorde. Englænderne, der arbejdede på at inddæmme Vejlerne i Hanherred, viste også interesse for at involvere sig i anlæg af den meget efterspurgt vestkysthavn. Sagen kom til behandling i folketinget og faldt vel nok især på, at englænderne krævede et garanteret provenue ved havnedriften over de næste hundrede år.

En folketingsmand, valgt i Thisted amt, søofficer og kaptajn i marinen Carl Trolle, engagerede sig stærkt i sagen. For første gang var det ikke længere landbrugets interesser, der vejede tungest, men fiskeriets. Han interesserede sig brændende for fiskeriets vilkår, havde selv i en periode fisket under Island og havde i en periode været chef for fiskeriinspektionen.

Trolle beklagede, at havnesagen ikke havde nydt fremme i rigsdagen. Der blev nedsat en kommission af sagkyndige til at analysere hele vestkysthavnesagen, og Trolle blev dens formand i 1897.

Kommissionen afgav betænkning 14. november 1900. Som en dark horse var pludselig en havn ved Skagen kommet ind i billedet. Kommissionen mente, at en sådan havn var langt billigere i anlægsomkostninger. Ministeren for offentlige arbejder fremsatte på baggrund af denne

kommissionbetænkning forslag om anlæg af en fiskerihavn ved Skagen.

Lovforslaget berørte slet ikke hele sagen om havne på vestkysten.

Vi skriver nu 1902. Der var tale om et erhverv, der under de vanskeligst tænkelige vilkår havde arbejdet sig op til en virkelig nationaløkonomisk betydning. Det var ikke længere muligt blot at tale hen over hovedet på fiskerne og deres organisationer. Siden først i 1880'erne havde de fleste af kystpladserne været organiseret i fiskeriforeninger. Disse mænd havde indtil dette tidspunkt kæmpet bravt, overlevet og forbedret både deres egne og nationens økonomiske forhold. Tiden var nu inde, hvor de ikke længere følte sig underlegne, men tværtimod stod frem og præsenterede sig som de stærke individualister og dygtige mænd, som de hele tiden har været. Der blev afholdt protestmøder mod „Skagensloven“, og det blev krævet, at en havn i Skagen ikke måtte bygges, før man havde taget stilling til de alvorlige forhold på den jyske vestkyst.

Moler i stedet for havn

Protesterne virkede. Politikerne tog på en rejse for at bese de forhold, de sad og lovgav om i København. Det førte til en ændring af forslaget. Skagensinvesteringen skulle være mindre, og til gengæld skulle der anlægges læmoler ved Vorupør og Hanstholm som kompensation for den havn, der stadig kun kunne drømmes om.

Forbilledet for læmolerne dannede den læmole, der allerede i 1879-80 var opført ved Hirtshals.

Loven er dateret 15. maj 1903.

Molebyggeriet skulle være afsluttet i løbet af 4 år. Men som det så ofte er set, har havet svært ved at tilpasse sig folketingets lovgivning og tidsplaner.

De to moler stod først færdige i 1911.

Den store Titankran, der var benyttet ved Roshagemolen i Hanstholm, stod der mange år efter. Den

fik lov til at ruste sammen og blev kort før 1920 fjernet som en rusten skrotbunke.

Endelig!

Det kan ikke komme bag på nogen, at denne moleløsning ikke svarede til hverken forventning eller behov.

Der gik kun kort tid, før diskussionen om vestkysthavnen igen kom op.

Man kan med en opskrivning af sprogbrugen kalde tilhængerne af vestkysthavnen, og senere især havn ved Hanstholm for en af Danmarks første græsrodsbevægelser. I februar 1914 fremsattes et privat lovforslag om havnebyggeriet. Der var imidlertid stor uenighed både blandt fiskere og lokalt valgte folketingspolitikere om placering af en kommende fiskerihavn. Denne uenighed gav ministeren, Hassing-Jørgensen, mulighed for at trække



Ingeniør Jørgen Fibiger (1867-1936). En lille mand med en stor udstråling. Hans engagement var medrivende og hans resultater respektindgydende. Foto: MuseumsCenter Hanstholm.

³ Ulykken er beskrevet i Fl. Martensen-Larsen: Ulykken på havet. 1973. Desuden i Palle O. Christiansen og Hanne Mathiesen: Fiskere og bønder i: Familie, hushold og produktion. 1974.

⁴ Fyrmester Heering, Hanstholm Fyr var blandt de personer, der engagerede sig både i fiskernes forhold og i havnesagen.

⁵ Hanne Mathiesen & Niels K. Nielsen: Lildstrand 100 år. 1883. Hanne Mathiesen: Men klitterne er tavse - essay om Lildstrand. i: MIV 13, 1985.

sagen ud. I juni 1914 nedsatte han imidlertid endnu en kommission. Den skulle udarbejde betænkning om „en større fiskerihavn i Thisted amt” samt udtale sig om nytten og forsvarligheden af en sådan havn. Pludselig blev den tilsyneladende endeløse række af kommissioner konkret. For første gang var fiskerne udpeget til at have repræsentanter i kommissionen. Formålet med havnen var nu politisk defineret som en fiskerihavn. Kommissionens sammensætning var ligeledes udtryk for nytænkning, idet der udpegedes to private havnebygningsingeniører, der havde erfaring fra lignende byggerier.

Karisma og bølger

Den ene af ingeniørerne var Jørgen Fibiger.

Han var en person med stor polyteknisk viden, international og dansk erfaring og ikke mindst en evne til at overbevise om sine synspunkters holdbarhed.

Han var en spinkel mand med stort, vildt hår, en højpuldet filthat med skygge var hans foretrukne hovedbeklædning, og hans selskabelige talent var kendt videnom. Han var ikke skåret over den læst, gennemsnitsmennesker skæres over. Han ejede evnen til at være medrivende, til at lade andre frigøre deres fantasier i et kreativt skaberarbejde. Han gjorde dem også visionære i et krævende og kreativt samarbejde. Han ejede evnen til ved enkle midler at overbevise om sine faglige synspunkters bærekraft. Han var en ener.



De hvide huse på Bådsgårdsvej. Chr. Schmidt akvarel.

Danmark har ingen national tradition for at dyrke sine enere. Fibiger mødte stor modstand fra det etablerede Vandbygningsvæsen og fra mange af sine kolleger.

Alligevel kunne han ved betænkningens fremlæggelse i 1916 glæde sig over en sober, gennemdokumenteret anmeldelse af havnebygmester G. Lorenz i fagbladet *Ingeniøren*⁶.

Historien om Hanstholm havns tilblivelse og etablering som en moderne havn, har været skrevet i mange sammenhænge, som det fremgår af noterne til dette essay. Men inden historien når så vidt, skal man gå så gruelig meget ondt igennem.

Fra havnen blev besluttet ved lov og frem til midt i 1920'erne samlede man materialer på kajen til de store tømmerkistkonstruktioner, som skulle danne moleværket. Enorme mængder af tømmer, grus, sand, sten og ral lå ophobet på stranden ved sortereværket og tømmerværkstederne.

Arbejdet skred langsomt frem - man manglede en fornuftig finansiering, og folketetinget var i 1920'erne nødt til at spare på grund af de internationale konjunkturer. To skridt frem og et tilbage. Sådan var virkeligheden for molearbejdet ved Hanstholm Havn.

Bygningen af vestmolen skred alligevel frem - men langsomt.

Hanstholm - som ingeniørers, tømreres og børsters by Anlægsarbejderne ved Hanstholm Havn tiltrak både faglærte håndværkere og løsarbejdere, der flyttede land og rige rundt efter opgaverne. Mange trak videre efter nye opgaver, men en del bosatte sig i byen og opførte nogle af de boliger, der nu udgør den gamle by og går under betegnelsen de hvide huse.



Arkitekt Plesners administrationsbygning, som blev nedrevet under krigen. Privat foto.

Under den tidlige anlægsperiode i 1920'erne forsøgte man fra flere sider at lægge hindringer i vejen for anlæg af Hanstholm Havn. Mest indædt modstander var ing. A. Poulsen fra Vandbygningsvæsenet i Thyborøn. Han udgav ligefrem en pamflet i 1932 med titlen: *Hanstholm Havn bør ikke bygges*⁷.

Ingeniør Poulsen var hverken beundrer eller ven af Jørgen Fibiger og dennes holdninger til havnekonstruktioner.



Mindesten over Jørgen Fibiger i Hirtshals. Relief af Elias Rasmussen Ølsgaard. Foto: MuseumsCenter Hanstholm.

Trods modstand fra sine fagfæller arbejdede Fibiger videre både i Hirtshals og i Hanstholm.

Havnebyggeriet førte mange nye mennesker til byen, og alle skulle have en bolig. De største og mest købstadsagtige af bygningerne i Hanstholm er opført af eller til ingeniører, knyttet til havnebyggeriet.

Selv holdt Fibiger til i en administrationsbygning, der var tegnet af en af datidens

store arkitekter, Ulrik Plessner. Det var en betydelig villa, bygget i træ, som opførtes på sletten ved Rosvig. Bygningen kendes nu kun fra arkitektens tegninger og enkelte fotos og postkort fra tiden⁸.

Fibiger boede på Frederiksberg i København, men tilbragte det meste af sin tid ved de to havne i Hirtshals og

⁶ Anmeldelsen af betænkningen findes i *Ingeniøren*, ugeblad for Dansk Ingeniørforening 9. sept. 1916. Fibigers replik fulgte 25. okt. 1916 i samme blad. Fibiger holdt desuden et foredrag: *Anlæg af havne på Jyllands Vestkyst* ved ingeniørforeningens årsmøde 7. febr. 1917. Dette foredrag er udgivet som særtryk af *Ingeniøren* nr. 48 og 49 1917.

⁷ Ingeniør Pouslens indlæg blev først trykt i *Ingeniøren* i 1931 og derefter udsendt som pamflet i 1932 på Skatteborgernes Forlag.

⁸ Den store bygning blev revet ned af besættelsesmagten i forbindelse med befæstningsbyggeriet 1940-45.

Hanstholm. I Hirtshals deltog han i det sociale liv, så de deroppe nærmest anså ham for én af deres egne. Giftede sig også med en lokal kvinde.

Ved konstruktionen af ydermolerne i Hirtshals havde han ladet indrette et gravkammer til sig selv i molehovedet. Efter sin død ønskede han at hvile ved et af sit livs hovedværker. Dette blev ikke tilladt. Fibiger stedtes til hvile på Hirtshals kirkegård i 1936 under den største sten, der findes på kirkegården. Og han, som i levende live siges aldrig at have benyttet en overdyne!

Jørgen Fibiger døde midt i sit livsværk. Han nåede end ikke at se vestmolen på Hanstholm Havn færdigbygget. Ironisk nok fik Vandbygningsvæsenet pålagt at færdiggøre havnen.

Det lykkedes ikke inden udbrudet af 2. verdenskrig og den tyske invasion af Danmark.

Hanstholm under tysk besættelse

Hanstholm Havn, der altså var under opførelse i 1940, spillede en rolle i den overordnede tyske taktiske planlægning. Man søgte desperat efter havne uden for Kanalområdet, og havde et ønske om at færdiggøre Hanstholm Havn for at gøre den til basehavn for den tyske nordatlantiske flåde. I løbet af 1942 blev disse planer opgivet, samtidig med at arbejdet for at fjerne byens indbyggere blev iværksat. Meget materiale fra havnen blev anvendt i det efterfølgende befæstningsbyggeri, som fortsatte til krigen sluttede. I stedet blev havneområdet fyldt med spæringsanordninger efter generalfeltmarskal Rommels anvisninger ligesom andre kyststrækninger langs Atlantvolden ved Europas vestkyst.

Fred!

Ved krigsafslutningen henlås Hanstholm som et spøgelsesanlæg. Byen var uigenkendelig og ubeboelig. Havnen var forfalden. Hvad skulle man nu gribe til?



Den folkelige kamp for Hanstholm Havn sendte bl.a. en delegation til kongen for at bede om hjælp til byggeriets videreførelse. Delegationen bestod af fra venstre: H. P. Hammer, Chr. Harboe, Marius Madsen, Anders Præstgaard. Foto: MuseumsCenter Hanstholm.

Den militære side af Hanstholm tiltrak sig stor opmærksomhed fra mange sider i årene efter den tyske kapitulation. Men havnen og striden om dens opførelse tog ny fart. Hvor den militære krigsafslutning bragte fred, startede der på havnefronten en ny krig, som skulle vare det næste tiår. Skulle denne havn virkelig bygges?

Alle tidligere skeptikere, incl. nu pensionerede ingeniør Poulsen fra Vandbygningsvæsenet i Thyborøn, meldte sig igen under fanerne. Det kunne ikke lade sig gøre, det var for dyrt, og det var ikke nødvendigt, nu da Hirtshals var færdigbygget.

Dertil kom nu et konkurrencemoment, idet de østjyske havne begyndte at se Hanstholm som en konkurrent, især

hvis man også imødeså mulighederne for Hanstholm som trafikhavn.

Den lokale vilje

Disse mange stemmer, der talte i vinden, førte i 1946 til nedsættelse af et meget bredt sammensat udvalg under ledelse af amtmand Egedorf i Thisted. Amtmand Egedorf var en person med stor forståelse for det politiske arbejde, men også for alt, hvad der rørte sig i lokalområdet. Hans taktiske evner og hans besindighed blev den ledetråd, der endelig førte til, at folkettinget i 1960 bekræftede sin egen lov af 1917, efter at en række videnskabelige arbejder blev sat i gang sidst i 1950'erne.

Det folkelige element og lokale engagement bag bygningen af Hanstholm Havn må ikke undervurderes. Naturligvis er alle beslutninger truffet i folkettinget, men der lå i årene fra 1946 til 1960 et meget stort arbejde i både fiskeriforeninger, sogneråd og blandt ikke direkte organiserede personer, som skulle gøre politikerne opmærksomme på denne væsentlige opgave på Danmarks vestligste forpost.

Mange forskellige faktorer spillede sammen og folkettinget tilsluttede sig ved lov af 29. april 1960 trafikminister Kaj Lindbergs ønske om endelig at få denne havn færdigbygget. Mens alle disse overvejelser og kampe havde fundet sted, var store dele af vor landsdel blevet delvist affolket, fordi der ikke fandtes beskæftigelsesmuligheder nok i landbruget, og der var mangel på alternative beskæftigelsesformer. Den politisk iværksatte egnsudviklingsstøtte blev aktuel for området.

Videnskab og politik

Hovedparten af de hidtidige planer og ønsker for Hanstholm Havn havde bygget på iagttagelser af naturens funktioner og teoretiske overvejelser. Men med



Professor Helge Lundgren. Hans videnskabelige modelforsøg om muligheden for bygning af havn ved Hanstholm bekræftede, at Jørgen Fibiger havde været på rette vej. Helge Lundgrens forsøg fik banebrydende betydning for udvikling af viden om vandbygningsarbejder. Foto: MuseumsCenter Hanstholm.

trafikminister Kaj Lindbergs beslutning blev der iværksat de første videnskabelige forsøg med molekonstruktioner og bølgebevægelser. Laboratorieundersøgelser og videnskabelige eksperimenter overbeviste ministeren og folkettinget om, at det teknisk var gennemførligt.

Under professor Helge Lundgrens ledelse blev det på Danmarks tekniske Højskole gennemført en række forsøg, som blev banebrydende for det videnskabelige vandbygningsarbejde i Danmark og senere i andre dele af verden. Som en afledt effekt af modelforsøgsarbejdet dannedes den selvejende institution Dansk hydraulisk Institut i Hørsholm, som i

dag har opgaver både indenfor og udenfor rigets grænser. DHI anses på verdensplan for at være den fremmeste

ekspert i moderne vandbygningsteknologi. Og det begyndte i Hanstholm.

Selve anlægsarbejderne blev efter licitation lagt i hænderne på Hanstholm-konsortiet, der bestod af tre danske entreprenørfirmaer Wright, Thomsen & Kier, Topsøe-Jensen & Schrøder og B. Pihl & Søn.

Blæst og bølgegang

Heller ikke havnens færdiggørelse efter loven af 1960 kom til at forløbe i det tempo, man fra Christiansborg havde forestillet sig.



Den specialbyggede skotske kran, der satte betonkasserne på plads på havbunden. Kranen vejede 600 tons.

Foto: Chr. Schrøder.

De videnskabelige forsøg og modelarbejder havde ikke ændret væsentligt på Fibigers gamle moleforløb. I mellemtiden havde man dog haft tid og stor erfaring med byggerier i beton. I stedet for Fibigers firkantede tømmerkister valgte man nu at konstruere cylindriske betonmoduler, som skulle sættes ud på den faste grund ud for Hanstholmknuden.

Byggeperioden var en tid fuld af stærke vinde og meget drama. Havet gav ikke frivilligt sit skarpe hjørne fra sig. Folkene, der arbejdede i den store, specialkonstruerede kran, som satte

betoncylindrene ud, kan fortælle om lidt for spændende episoder, hvor de i perioder var afskåret fra land af stærk bølgegang og heftige vinde.

1967 - havnens år

1967 blev året, da havnen kunne tages i brug for fiskebådene.

Flere fiskere havde igennem årene fra havsiden observeret byggeriet og drømt sig til en plads ved kaj i Hanstholm.

Skønt ikke alle anlæg var færdige i 1967, blev havnen dog taget i brug, og majestæten, kong Frederik 9., indviede havnen den 8. september 1967. Festlighederne var nok de mest omfattende, det endnu lille samfund ved porten til Atlanten havde oplevet.

Efter 1967 kom det til at gå hurtigere end førhen med havneudbygningen.

Det viste sig, at behovet for havnen var til stede, og der opbyggedes over et sejt træk et antal virksomheder i forbindelse med havnens aktiviteter.

Disse håndværkere, fiskeeksportører og andre kom også til at spille en anden rolle. De blev en del af den guldgravergruppe, der byggede det moderne Hanstholm.

Den grønne by ved det blå hav

Hansted by havde igennem hele dette århundrede regelmæssigt haft boligmangel som følge af de mange anlægsarbejder.

Nu skete det igen.

Der var stort pres på boliger, og folk boede under kår, vi i dag har svært ved at forestille os.

Under ledelse af amtmand Fl. Martensen-Larsen nedsattes et Hanstholm-udvalg, der skulle varetage statens interesser i etableringen af det nye samfund.



Ingeniør Chr. Schrøder forklarer den 8. september 1967 ved havneindvielsen kong Frederik 9., hvordan det hele kommer til at virke. Foto: Chr. Schrøder.

Det er almindeligt at høre folk sige, at Hanstholm er sådant et interessant samfund, fordi det er så ungt. Og planlagt. Det skal dog her i historiens interesse bemærkes, at allerede i jægerstenalderen færdedes der folk på det senere havneområde. En af dem mistede en økse af hjortetak, hvor bassin 2 nu findes.

Senere har bronzealderfolket også været her i området, og i middelalderen lå her en borg (Nørtorp) ligesom der blev opført fint forarbejdede romanske kirker af kvadersten i 1100-årene.

Alligevel har det et gran af sandhed, at Hanstholm er en ung by.

Det gamle fisker- og bondesamfund med sine tilvandrede anlægsarbejdere fik en byplan. Den var strikket sammen i København efter de regler for planlægning, der var herskende dengang i 1960'erne. Især synes byområdet Alberstlund vest for København at have dannet forbillede for planlæggerne. Det har på mange måder fungeret godt for byens borgere - især dem uden biler. Stisystemer fører gennem beboelsesområderne frem til skole, idrætsanlæg og indkøbscenter. Her kan den svage trafik færdes uden at generes af biltrafikken og børn lege uforstyrret⁹.

Byplanen har i vor tid den gene, at turister, der jo er efterspurgt overalt, kan køre gennem eller uden om byen uden at have opdaget, at de har været der. En løsning på dette problem ville nok kræve en skilteskov, som ingen er interesseret i.

Havnen og byen

Hanstholm Havn giver beskæftigelse til mange mennesker i forskellige sektorer. Uden havnen og de afledte erhverv ville der næppe være nogen by. Omkring 70% af Hanstholm Kommunes indtægter er på den ene eller den anden måde afledte af havnens virksomhed.

De geografiske forhold bevirker dog, at der planlægningsmæssigt har været problemer. Havnen har næsten intet bagland, men må konstant udvide sig til siderne. På toppen af den stejle skrænt ligger byen. Herfra kan man se ned på havnen. Sådant er der nogle, der udlægger det. Men man kan også vælge at stå på skrænten,

⁹ By ved Hanstholm. Dispositionsplan for Hanstholm Kommune. 1966.

se havnens aktive liv i alle døgnets timer og skue ud over det hav, hvorfra rigdomme tilflyder den grønne by ved det blå hav¹⁰.

Havnen og fremtiden

Siden sin opførelse har havnen gennemgået flere udvidelser. Allerede ti år efter havnens ibrugtagning fandt den første udvidelse sted. Trafikhavnen blev bygget og dannede grundlag for, at man kunne begynde at planlægge færge- og lastrafik på Hanstholm. I september 1977 fandt



Skrænten, akvarel af Chr. Schmidt.

den festlige indvielse sted. Det var nu dronning Margrethe, der indviede det nye bassin og slog på skibsklokken i auktionshallen.



Ved havneindvielsen i 1977 var det dronning Margrethe II, der slog på skibsklokken i auktionshallen. Foto: MuseumsCenter Hanstholm.

Gennem de efterfølgende ti år voksede skibene i størrelse, og Hanstholm Havn besøgte af stadigt flere store både fra fremmede nationer. Endnu en havneudvidelse med et dybere bassin blev bygget. Det blev taget i brug i 1987. Tiåret efter udvidede havnen igen med en forbedring for større skibe, der bl.a. indebærer etablering af endnu en losserampe til brug for færgetrafikken, ligesom der er ændrede pladsforhold ved vestmolen¹¹.

Syd- og Vestnorge har gennem århundreder været faste handelsforbindelser for Hanstholm og Thy, som det kom til udtryk i den gamle skudefart. Den moderne kontakt finder sit udtryk bl.a. i transportkorridoren Westlink, der med udgangspunkt i Bergen forbinder det store vækstområde i Vestnorge med det europæiske kontinent via Hanstholm¹².

Hvor færgefarten tidligere især har fragtet personer, der var på vej til natur- og fritidsoplevelser, har billedet nu ændret sig, så en betydelig tonnage af erhvervstrafik sættes over med færgerne.

Den gamle sommertrafik mellem Hanstholm, Norge, Færøerne, Island og Shetlandsøerne blev genoptaget fra 1998.

Hanstholm by night

Hovedparten af Hansthølm's borgere slutter deres arbejdsdag sidst på eftermiddagen. Det gælder ikke for de mennesker, der er beskæftiget på havnen. For mange af dem er i et stand-by-job, der kan bevirke, at de midt om natten må på arbejde, når både kommer ind og har brug for assistance.

For den, der ikke kender til livet på havnen, er det en spændende oplevelse at komme i nattetimerne. Utallige lastbiler afhenter fisk fra de både af mange nationer, der anløber havnen. Et udviklet serviceringsprogram gør, at mange både foretrækker Hanstholm Havn, hvor professionelt mandskab står klar døgnet rundt til at bistå de anløbende skibe. Havnens firmaer arbejder sammen i et effektivt team, så bådene får den bedste og hurtigste behandling, hvorefter de igen kan stikke til søs for at hente nye ladninger af fisk eller gods.

Siden havnen blev taget i brug i 1967 har den udviklet sig til at være Danmarks største fiskerihavn for landing af konsumfisk¹³.

Havnens fysiske rum



Det var en dag af symbolsk betydning, da Smyril Line i maj 1998 genoptog sin sejlads fra Hanstholm. Skibet ""orrøna"" ses her i havn sammen med Fjord Lines ""S Bergen"". Som noget nyt opretholder Smyril Line fra efteråret helårssejlads til Færøerne. Foto: Peter G. Mørk.

Hanstholm Havn har gennem årene også udvidet mærkbart på land. Blandt de første bygninger i 1967 var auktionshallen og Claus Sørensens isværk. Men inden der var gået lang tid, begyndte andre anlæg og forretninger at komme til. Byplanen for Hanstholm er sektoropdelt således, at kun firmaer, hvis virksomhed er direkte havnerelateret, kunne få plads på det sparsomme havneområde. Egentlig fiskerindustri er placeret i sin egen bydel. Behovet for udvidelse har gennem årene været tiltagende, og

udvidelse under havneskrænten har fundet sted både mod øst og sydvest. Det er til stadighed et puslespil at finde plads til den moderne havns behov.

Viljens kraft

Hanstholm Havns historie er historien om, hvor svært det var at komme i gang og at kæmpe mod den megen modstand, som havde mangeartede motiver. Især er det historien om, at mange menneskers energiske indsats og tro på opgaven har båret frugt, så både havnen og samfundet Hanstholm kan se med fortrøstning på fremtiden.

Historien har vist, at uden en fast vilje går det ikke.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred 1998, side 9-22)

¹⁰ Dette slogan blev indført af Hanstholm Tursitforening sidst i 1960erne.

¹¹ Hanstholm Havn. Ændring af bassin I. udgivet af SHAF 1997.

¹² Port of Hanstholm, Denmark. The Northatlantic Gateway to the European Market. Udgivet af Hanstholm Havneforum 1996.

¹³ Statistik 1996 for Hanstholm Havn, Danmark, internationale fiskerihavn.