

Denne fortælling er fra Thyborøn havn er fra 1930, hvor Thyborøn udgjorde en del af Vestervig-Agger kommune.

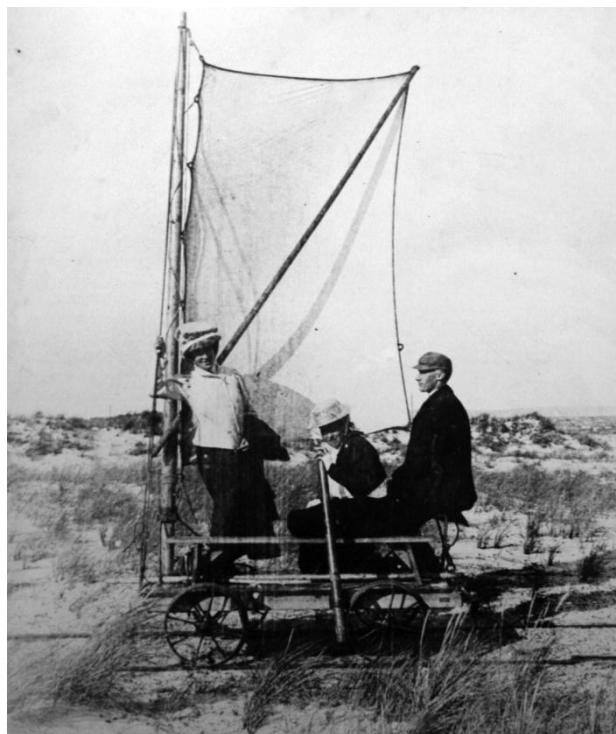
Fra et besøg ved Thyborøn

Hvor mange mon egentlig ved, at der her i amtet, i de sidste år, vokser en by frem, en by, som udvikler sig med næsten amerikansk hastighed, og som efter al sandsynlighed endnu kun er ved begyndelsen af, hvad den vil blive.

Der er næppe mange! Men byen – det er Thyborøn – ligger også godt skilt fra den øvrige del af amtet; vil man dertil, må man gøre en lang rejse, udenamts, helt om over Lemvig, nærmere går ingen offentlig vej dertil.¹

Vil man slippe nemmere om ved det, må man ty til Vandvæsenets velvilje. Det har fra Agger, syd på, af Aggertangen et jernbanespor. I gamle dage kunne man, når man var heldig, komme med en trolje, der dreves med et sejl, ud med posten til den nu flyttede lodsstation ude yderst på Tangen. Nu går det lettere, en gammel Ford vogn, forsynet med troljehjul, besørger forbindelsen. Den tager med lethed en påhængsvogn med plads til en lille snes mennesker, med sig.

Det er en ejendommelig køretur, den milelange vej ud af Tangen. Til den ene side har man havet og til den anden fjord med Kopperø bakkerne i baggrunden. Snart er Tangen smal, snart breder den sig ind i fjorden, hvorind havet i tider, hvor det havde brudt hul gennem Tangen, har ført umådelige sandmasser, der har fyldt det meste af Krik Fjord, så der for det meste er grundt vand så grundene på store strækninger ligger over vandet.



Troljevogn med sejl, 1908, Agger Tange.

Ude på Tangen græsser Aggerboerne deres fåreflokk, det er alt, hvad Tangen kan give nu. Beboelser og dyrkede marker er der ikke mere – bortset fra det gamle lodshus, ude ved fyret – men engang lå der flere byer herude, Nabe, Ballum og Toft, dem tog havet, det hav som her stadig æder bort af landet. Høfdebygning til trods, bliver det ved med det. Et godt stykke ude i havet kan man vise, hvor bygningerne engang var.

En gang gik ad denne tange Thylands forbindelse med omverdenen, der førte vej. Ad den dreves studeflokkene, kørtes røget fisk og kød, ost og hvad andet Thy havde at afsætte. Ad den kom træsko, lervarer, manufaktur og hvad andet der nu hentes udefra.

¹ Indtil 1954 udgjorde Thyborøn en del af Vestervig – Agger kommune. Indtil sidst i 1956 blev Thyborøn Havn og Vandbygningsvæsenet forsynet med elektricitet fra Thy Højspændingsværk i Bedsted.

Nogen pålidelig vej var det dog ingenlunde. Mange gange i århundredernes løb har havet brudt åbningen gennem tangen, indtil det ved de sandmasser, strømmen førte ind, selv lukkede igen.

Vi ved, at der i vikingetiden var sejlads ind, en af den tids vigtigste havne skal have været inde i fjorden (Skibsted Fjord ved Ydby). Vi ved at kong, Knud den Store, i 1027 og 1028 samlede sin flåde i den vestlige Limfjord og herfra stod ud på togt til England og Norge. Knud den Hellige, gør ligeså et halvt århundrede senere. En gang i det 12. århundrede er åbningen blevet lukket og op gennem middelalderen synes der ingen gennemsejling at have været, selv om der adskillige gange er sket gennembrud.



Det gamle lodshus i Agger.

Men så kom i 1825 det store gennembrud, der for stedse spærrede for vejtrafikken ad Agger – Thyborøntangen, og færgeoverfarten ved Oddesund blev Thys forbindelse mod syd.

Det var den store Aggerkanal, der dannedes i 1825 samtidig med, at oversvømmelserne anrettede store ødelæggelser, og den holdt sig til 1864 – 65, så lukkede sandmasserne, der var ført ind i fjorden, den, og skibsfarten der var blomstret op, standsede.

Men længere mod syd, ved Thyborøn, havde havet i 1862, brudt en ny åbning, den holdt sig, blev dybere og bredere og allerede i 1868 var trafikken gennem den vokset til 288 skibe. Det er den nuværende Thyborøn Kanal. Den sander næppe nogensinde til, menneskenes snilde har besejret naturens kræfter – men billigt har det ikke været, man regner med, at hofdér, kanal, havneanlæg m.v. står Staten i 24-25 mill. kroner.

På køreturen ud over Tangen passerer man over steder, hvor den gamle Aggertange var, der er endnu spor af den i terrænet. Man ender til sidst ude ved den lille naturlige havn, som søfolk påstår er Danmarks bedste havn. En sandtange omslutter den til begge sider og giver absolut ro i havnen, høje klitter beskytter mod vestenvinden og et dybt sejlløb fører helt derind. fra denne havn fører en af Vandbygningsvæsenets motorbåde hver dag lederen af havnearbejdet i Thyborøn, ingeniør Bondesen, Agger, over til Thyborøn.

Inde i ”havnen” på Aggertangen ligger stenfiskerfartøjer til med store sten, som de har fisket ved Hirtsholmene og sejlet herved gennem Limfjorden. Stene bruges til udbedring af hofdérne langs Tangen, de sættes på store blokvogne, en eller højest to på hver vogn, og køres så ad skinner ud til hofdérne. Der bruges også støbte cementblokke, men sø stenene er nu engang de mest holdbare, så de foretrækkes, når de kan fås tilstrækkelig store og til en rimelig pris – i øjeblikket er prisen 7-10 kr./t efter størrelsen. De største er på 10 tons og undertiden er der nogle derover.

På sejlture over til Thyborøn følger man først et tid kysten ved Aggertangen, selve Thyborøn ser man ikke noget til, den ligger skjult bag pynten, men inde i fjorden ser man de mægtige grunde og holme, som sandmasserne i strømmen fra havet har dannet. Efter målinger går der omkring 1 mill. kubikmeter sand og grus ind gennem Kanalen om året, og det lejrer sig i fjorden.

Selv om det vil vare 10.000 år før det har fyldt fjorden indtil Oddesund, så syner det dog godt herude i nærheden af udløbet. Store grunde går langt ind i fjorden. Efterhånden går grundene op over vandet. Hjælme slår rod på dem, om hver hjælmebusk vokser en lille sandhøj op, når sandet flyger ved lavvandstid, så-

ledes dannes efterhånden en række øer, mellem hvilke de dybe løb går. Endnu er disse øer kun i deres vorden. Over en af disse øer dukker pludselig Thyborøn by og havn op, smilende og venlig i det strålende solskin, så gynger båden let over strømmen ind gennem Kanalen og et øjeblik efter runder den hovedet af den nye, halvfærdige havnemole.



Agger Tange. Foto: Arne Leitchsering.

Havnen der blev bygget som fiskerihavn i 1914, er jo for længst blevet for lille og udvides nu til det dobbelte. Det arbejde er et kapitel for sig. Der er først adskilligt andet at se på i Thyborøn.

Mange fartøjer er der ikke i havnen den dag: Redningsdamperen ”Vestkysten”, Vandbygningsvæsenets damper ”Prøven”, et par fiskekuttere, hvoraf den ene er svensk, samt nogle mindre både. Fiskekutterne er ude på fiskeri, men til tider ligger de så tæt, at man kan gå fra kutter til kutter tværs over havnen. Der har været talt 179 kuttere i havnen, samlet på en gang.

Fiskeriet herfra er i rivende udvikling. Overtoldbetjent, Christensen fortæller i en samtale, at der i 1925 blev indbragt 784.000 kg., i 1927 næsten 1¼ mill. kg., i fjor var det vokset til 2,6 mill. kg. og allerede nu i det første halvår er man oppe på 1¼ mill. kg. Havnen søges af kuttere fra hele landet.

De kommer hertil fra Bornholm, Nordsjælland, Kerteminde, Grenå, Aarhus, Frederikshavn og Skagen, for at afsætte deres fangst i auktionshallen, proviantere for derefter at gå til havs igen. Kystbådene fra både syd og nord for Kanalen kommer herind med deres fangster, således tit fra Agger, Vorupør og Stenbjerg, ja selv en enkelt gang også fra Klitmøller.



”Prøven” og ”Vestkysten” slæber et skib gennem isen til Lemvig, 1900.

Sydpå fra Harboøre og Knopper drives så godt som ikke kystfiskeri mere. Fiskerne har deres kystbåde liggende i Thyborøn og tager så derud og hjem med Lemvigbanen. Nogle af de yngre kystfiskere er begyndt at flytte til Thyborøn. Af kuttere hjemmehørende her og i Lemvig er der allerede en god del

Også fjordfiskerne driver fiskeri herfra, både fra Thisted, Glyngøre, Nykøbing og andre steder fra den vestlige Limfjord kommer her i et par måneder om foråret hvor de driver rødspættefiskeri.

Desuden søges havnen af en del skibe for ind- og udgående. Fragtfart er der derimod ikke noget videre af, undtagen under is forhold.

*

Lige ud mod kajen, i inderhavnen, ligger den store auktionshal, hvor fisken sælges. Tre gange om dagen, kl. 7½, kl. 11 og kl. 14, og ved den tid, da kutterne og kystbådene kommer ind med deres fangst, er der et myldrende liv – rask skal det gå med at få fisken solgt, rask skal det gå, ellers når man ikke igennem.

Køberne er dels lokale fiskeeksportører, dels repræsentanter for eksportører i Esbjerg og andre byer.

Når fisken er solgt, går den over i pakhusene, pakkes i is og forsendes sydpå med toget - jernbanestationen er nu flyttet, så den ligger lige ved havnen. Isen leveres af et stort moderne isværk, der er bygget i år af et aktieselskab, bag hvilket bl. a. står entreprenør, Claus Sørensen, Esbjerg, som har bygget det. Frysemetoden er dansk-amerikaneren John M. Larsens. Der kan fryses 35 tons is i døgnet, det kører for fuld kraft døgnet rundt for at tilfredsstille efterspørgslen. Der er dage hvor der bruges 70-100 tons.

Midt på havnepladsen rager to høje master i vejret. Det er radiostationens. Den har til huse i Vandbygningsvæsenets bygning. Gennem den kan man komme i forbindelse med redningsdamperen, når

den er på havet og man kan sende meddelelser til de kuttere, som har radio om bord, noget som ofte kan være af stor betydning.

Selve radiostationen er et lille beskedent anlæg, som ikke frembyder større interesse. Men interessant er – hvad næppe mange ved – at verdens første radiostation lå her i Thyborøn. Det var ingeniør, Sørensen, i Marinen, som var blevet opmærksom på strømovertøring mellem to kabler, der lå oprullede på Flådens plads på Refshaleøen.

Han kom på den tanke at overføre signaler mellem Flådens skibe og signalstationer i land. Han lavede en sender, som bestod af en ende kabel, et batteri, en telegrafnøgle en jordforbindelse og et par modstande bestående af to sammenbyggede telefoner. Han nåede så vidt, at han i telefonerne kunne høre de Morsesignaler, der udsendtes gennem afsenderen. I 1896 opstilledes, efter hans system, et

anlæg ved Thyborøn Kanal for gennem det at opretholde forbindelse mellem land og redningsdamperen ”Vestkysten”, når den lå på sin ankerplads. Fra land var der ført et kabel ud omkring skibets ankerplads. Gennem dette udsendtes signalerne, der blev opfanget gennem en isoleret ledning, der var lagt omkring skibets lugekarm.



Vestkyst-kutter, 1936.

Anlægget fungerede tilfredsstillende, også efter at ”Vestkysten”, på grund af tilsanding måtte søge ankerplads et langt stykke udenfor kabelringen.

Men der blev ikke gjort videre ud af forsøgene, og derfor blev det italieneren Marconi, der fik æren for opfindelsen af den trådløse telegrafi og ikke danskeren, Sørensen. Men tage fra os, at verdens første radiostation blev bygget og brugt i Thyborøn, det kan man ikke.

Artiklen er digitaliseret af P.M. Kjær, Bedsted.