

Hvordan kom man dog til Thyborøn før?

Af Leo Pallesgaard, Vestervig



Lodshuset, Agger Tange, 1914.

Ja, det kan der være grund til at spørge om. I dag ville mange vel blot svare: Tjaa, køre sønden om, hvad ellers? Men det er først i de senere år, det har været muligt. Går man et stykke tilbage i tiden, var det ikke så enkelt. Rent bortset fra, at der op til nyere tid faktisk ingen landevej var. På den søndre Tange var der også andre problemer.

Det var kun et fåtal, der havde bil og for den del af lokalbefolkningen, der havde behov for hver dag at tage på arbejde i Thyborøn, lå det i hvert fald ~helt udenfor det økonomisk mulige. At rejse med toget var næsten ligeså umuligt. Med postbil til Hurup og derfra med toget over Holstebro til Vemb for at slutte med Vemb-Lemvig-Thyborøn jernbanen. Det tog i bedste fald det halve af dagen at nå frem.

Så store omkostninger og så meget spild af tid, kunne på den tid intet normalt arbejde bære. Nej, - man måtte gå helt anderledes utraditionelt til værks. Når man siden 1930 har været med i 30 sæsoner i Thyborøn, måtte man uvægerligt komme til at prøve næsten alle tænkelige måder at forcere Kanalen på, lige bortset fra luftvejen.

Med "Knud" og "Krikanden"

Fra 1930 og op til omkring besættelsens begyndelse, var det almindeligt at cykle til den såkaldte station i Agger. Herfra afgik hver mor-

gen præcis kl. 7 et tog bestående af en lang række blokvogne, trukket af et rigtigt gammeldags damplokomotiv. I store blankpudsede mes-singbogstaver bar lokomotivet navnet "Knud".

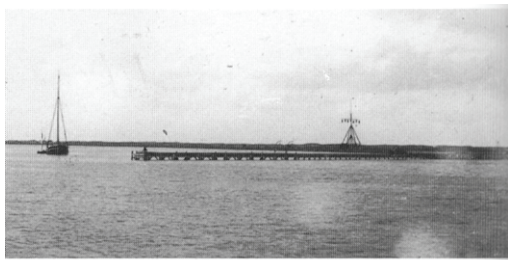
Det var ikke ligefrem luksuskørsel at sidde på en åben blokvogn, som var stiv og helt uden affjedring. Når man langt om længe nåede den såkaldte Kabebro, havde man en fornemmelse, som var alle indre organer rystet løse og som følge heraf totalt omplaceret i kroppen.

Desuden skulle man være heldig, om man ikke også havde fået øjnene fyldt med sodpartikler fra den røghale, der fra lokomotivets skorsten stod ned over hele togstammen, når vinden var lige i den retning.

Samtidig med toget ankom fra Thyborøn en specialbygget dæksbåd og lagde til ved Kabebroen; båden havde forresten det hyggelige navn "Krikanden". Når man så den komme tøffende ude på fjorden, kunne den godt ligne en and, så navnet var ganske betegnende.

Sejlløbet fra Kabebroen ud til Kanalen var meget snørklet, så det tog fra en halv time til tre kvarter at sejle over.

Såvel tog som båd tilhørte V.B.V. (Vandbygningsvæsenet), og var naturligvis kun beregnet på transport af de folk, som arbejdede for V.B.V., samt materiale til hofdebygning. Man



Lossebroen ved store Kabe ved Lodshuset på Agger Tange.

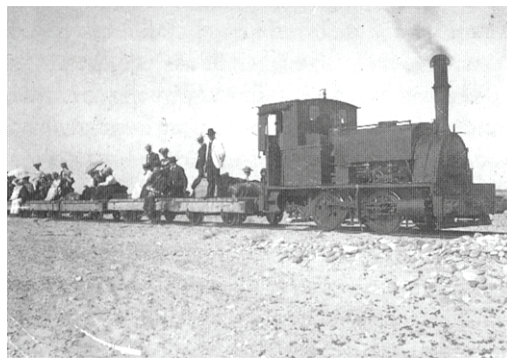
måtte derfor pænt bede formand og skipper om lov til at komme med. Til gengæld kostede det ikke noget at rejse på denne måde. Man kunne ikke betale sig fra det - det beroede udelukkende på de pågældende funktionærers velvilje. De var nu altid flinke, selv om man nok havde en fornemmelse af, at de helst ikke direkte med klare ord ville give en tilladelse, sikkert ved tanken om de komplikationer, der i en given situation kunne indtræffe ved uheld, hvor uvedkommende måske blev indblandet.

En broget forsamling

En dag var heldet på nippet til at svigte disse "blinde" passagerer. Togformanden havde i Agger tilladt et par gamle fiskerenker, en ung mor med barn i barnevogn, fire malere med grejer og cykler samt endelig også en skærslipper, med sit på en grønmalet trillebør monterede slibeudstyr, at tage med toget.

Da blokvoget med denne brogede forsamling rullede ud på siden af "Krikanden", stod skipperen og ventede. Han ville næppe tro, hvad han så; blå i ansigtet eksploderede han i en strøm af vort modersmåls mest farverige sprogbloster og erklærede, at magen til samling elendige landkrabber, havde han i sit lange liv som sømand aldrig været ude for, og ingen skulle drømme om, at han ville lade sit gode skib blive befængt med den slags lavtstående kryb. Imidlertid stod de to gamle enker og moderen med barnevognen under formandens bevågenhed, formentlig på grund af familieskab eller bekendtskab, og han lod skipperen forstå, at det kunne blive en belastning for deres fortsatte venskab, hvis denne nægtede i hvert fald disse tre at komme med.

Skipperen må have haft et strengt veludviklet retfærdighedssans, for han proklamerede højlydt, at skulle nogen med skulle alle med uanset rang og stand, men han ville ikke undlade at gøre opmærksom på, at der for alle gjaldt, at det var på eget ansvar. Faldt nogen uvedkommende i



Vandbygningsvæsenets tog på Agger Tange.

Kanalen, skulle man ikke vente, at han havde tid til at iværksætte redningsaktioner. Det var hans job at bringe arbejdsfolk til havnebygning i Thyborøn over til et bestemt klokkeslet og andet måtte han simpelthen ikke befatte sig med, basta!

Vejret var heldigvis fint den dag, og alle kom som sædvane over i god behold. Nu var "Krikandens" sejlads i dette farvand absolut ikke nogen fast og uforanderlig institution, der kunne være perioder på mange måneder i træk, hvor den ikke havde noget ærinde på nordre Tange, og i så fald måtte man forud bestille en mand med en båd ovre i Thyborøn til at komme til Kabebroen. Det kostede dengang fem kroner. I masser af tilfælde kunne man ikke formå nogen til at sejle gennem hele det lange snørklede løb, og man måtte affinde sig med at blive afhentet og afsat på sydspidsen af Svanholm.

Herfra ventede en langsommelig og træls vandring i løs sand og med tung bagage de tre kilometer ind til jernbanesporet ved det såkaldte Lodshus, der tjente som bolig for fyrpassere ved kanalfyret. Meget ofte hændte det, at toget lige var kørt når man nåede frem, eller man kunne være nødt til at tage en båd over Kanalen, når lejlighed bød sig - for eksempel sent om aftenen, helt uden håb om forbindelse ind.

Så var der ikke andet at gøre end at fortsætte spadsereturen resten af de ti kilometer til Agger.

Vinteren 1947

En dag i februar, under den store isvinter i 1947 - var vi to mand, der absolut skulle over til nordsiden. Havnen var totalt tilfrosset. Man kunne i bil have kørt over isen rundt i hele havnebassinet, og det var den dag ikke muligt at frigøre en motorbåd. Ville vi over, måtte vi ro. Altså roede vi over Kanalen og gik i land på Svanholms sydspids netop som mørket var ved

at falde på.

At vi skulle gå hele vejen til Agger var klart; der var ganske simpelt ingen anden mulighed. Det frøs 10 - 15 grader og store dele af Aggertangen var dækket af meterhøjt sne. Vi medbragte en ret tung bagage, og da vi ret ofte sank i sne til hofterne, tog det os utrolig lang tid at arbejde os frem til Lodshuset, skønt der kun var 3 km., men frem kom vi da, og her fik vi lov at stille vores bagage til senere afhentning. Det bedste var dog, at fyrpasseren trakteredede os med rigende varm kaffe og masser af ostemadder.

Sjældent har et måltid smagt så godt. Med fornyet kraft og styrke kunne vi gå igang med resten af de 10 km. Næste dag måtte vi løbe på ski ud til Lodshuset, medbringende en stor rygsæk for at hente den efterladte bagage hjem.

Fra Toldhuset i Kobberø over Kanalen

De forskellige måder at komme over den genstridige Kanal på, kunne ofte ligesom ligge i perioder. Sommetider passede det bedst, at lade en båd sejle over fra Toldhuset i Kobberød. I andre perioder var det mest hensigtsmæssigt at stå op kl. to - tre om morgenen og cykle til Agger.

Hvis det ellers var havvejr, kunne man så komme med én af Aggerfiskerne, og her mødte

man også stor velvilje og hjælpsomhed. Som kuriositet kan nævnes, at det dengang tog et helt døgn at komme over.

En stranding

En af de store Thyborønkuttere havde været ved Krik bro og skipperen havde med den aldrig svigtende hjælpsomme gæstfrihed inviteret os med til Thyborøn. Vi startede fra Krik hen under aften, men inden vi nåede ud i Nissum bredning, var det imidlertid blevet mørkt. Vi mistede orienteringen og strandede. Det var ikke muligt at komme fri ved egen hjælp. Vi måtte pænt blive ombord og overnatte i rum sø. Først langt op ad dagen næste dag kom vi flot.

Under besættelsen var der nogle helt specielle vanskeligheder. Da kunne almindelige landkrabber uden søfartsbog ikke uden videre få lov til at gå i land i Thyborøn, man skulle have et særligt pas, som først skulle have en påtegning af det danske politi. Derefter skulle man hen på et tysk værnemagtskontor og have det stemplet.

Passet skulle fornyes hver gang, så det var meget besværligt.

Samtlige besværligheder var forbi med indvielsen af færgefarten over Kanalen for 25 år siden. Nu glider trafikken jævnt af sted, og mange har nydt den korte sejltur over Kanalen.

Kilde: Sydthy Årbog 1998, side 24-26.