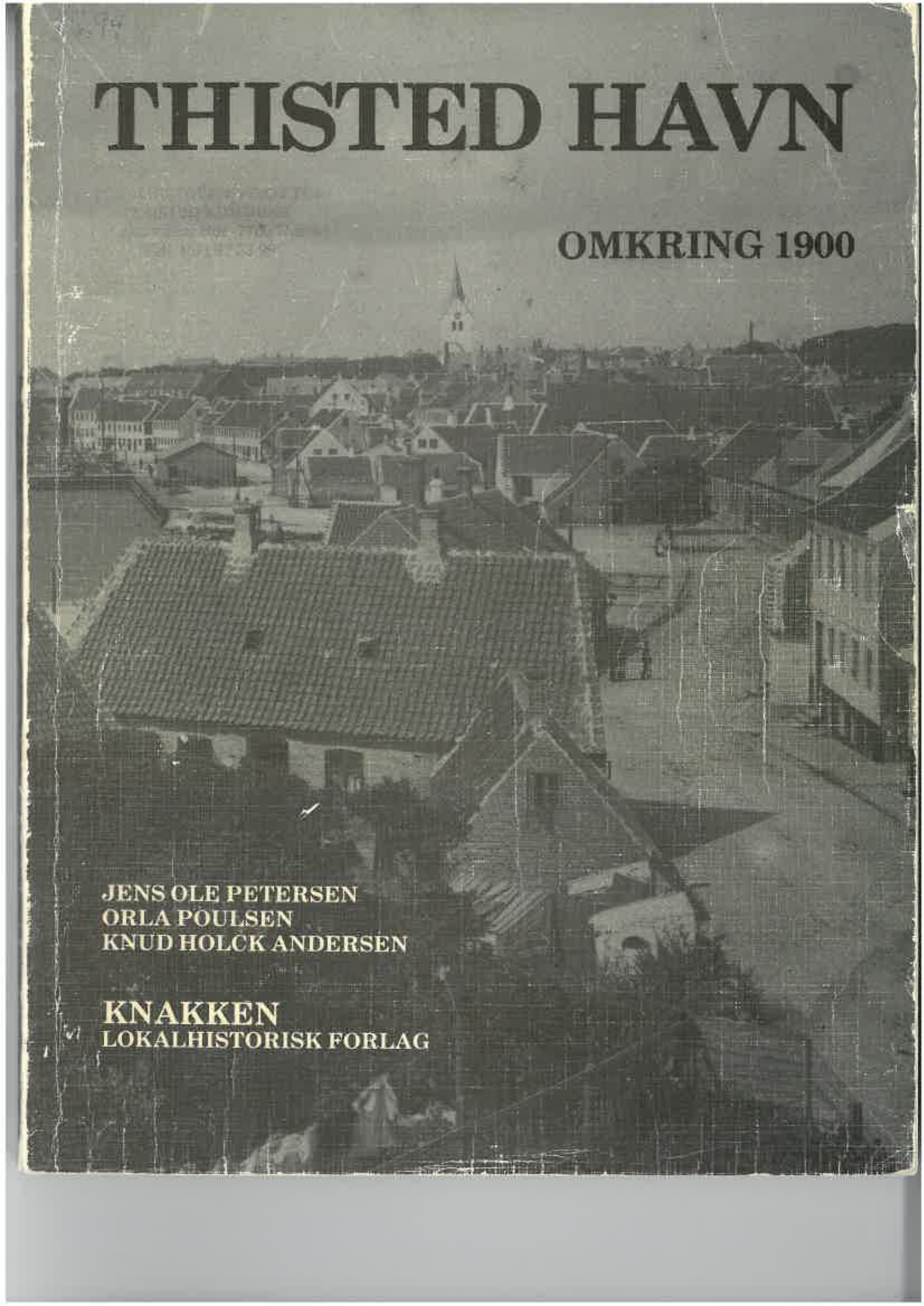


THISTED HAVN

OMKRING 1900



JENS OLE PETERSEN
ORLA POULSEN
KNUD HOLCK ANDERSEN

KNAKKEN
LOKALHISTORISK FORLAG

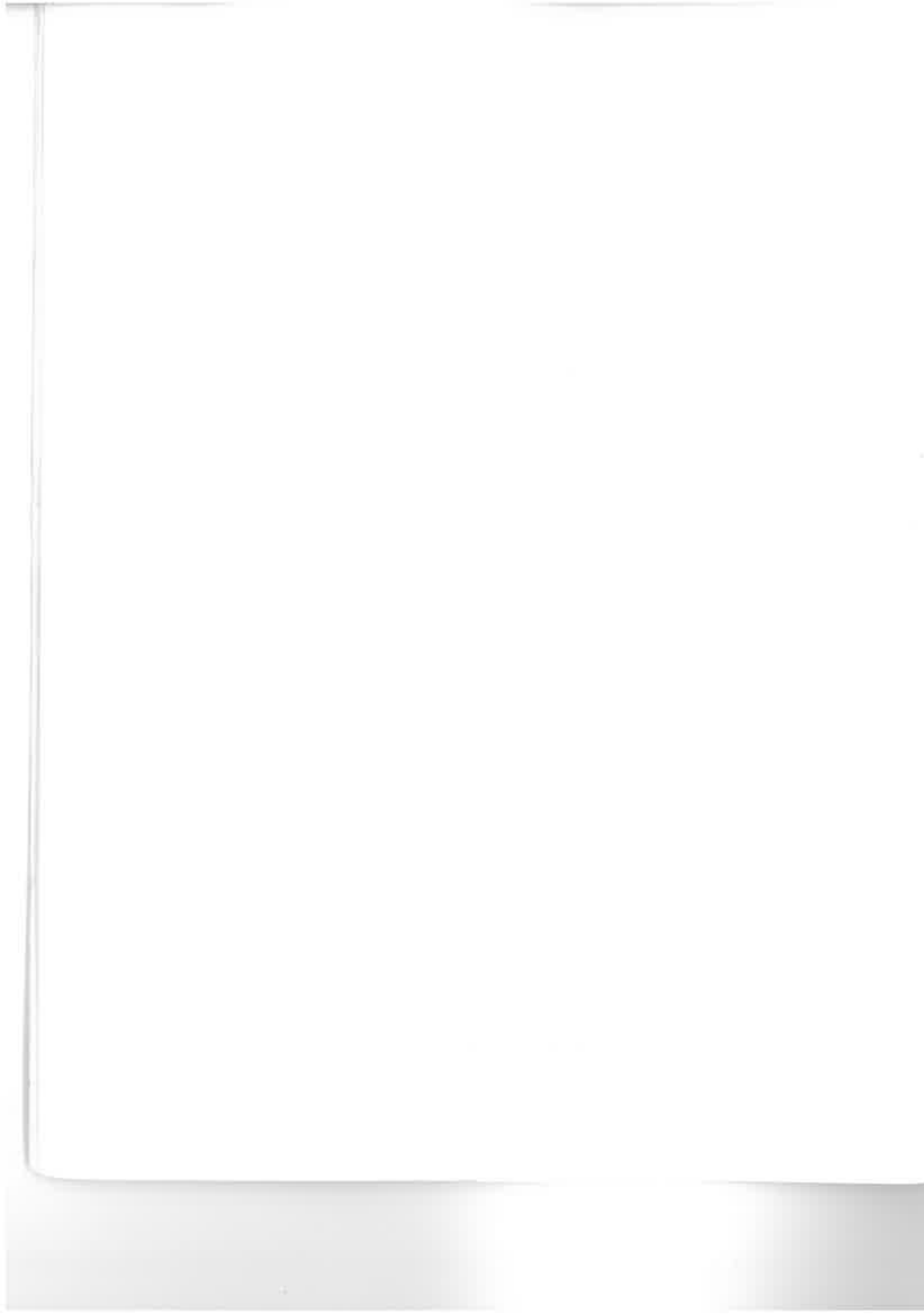
Omslagsbilledet

Næsten hele havnen på fotografi fra omkring 1895. Ved hjælp af bogen er det muligt at orientere sig, når man får at vide, at optagelsen er sket fra den høje bygning på Østerbakken, af os kaldet 'kirken'. Det kan også være nyttigt at sammenligne med billedet fra det rigtige kirketårn: et billede, der vender lige stik modsat (se side 22). Endelig kan man pejle sig frem: gavle, skorstene osv. der ses over hinanden på billedet, ligger på en ret linie på et kort.

ADMINISTRATIVE
THISTED KOMMUNE
L.P. Jacobsen Hus - 7700 TILBUD
Toll (07) 02 23 00

THISTED HAVN

OMKRING 1900



THISTED HAVN

OMKRING 1900

FORLAGET »KNAKKEN« 1988

THISTED HAVN

OMKRING 1900

Udgivet af det lokalhistoriske forlag »Knakken«, der er en selvejende institution med tilknytning til Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune.

Forlagets bestyrelse er Knud Holck Andersen,

Birgit Høyrup, Knud Mortensen, Bruno Nordensgård, Jens Ole Petersen og Orla Poulsen.

Forlagets adresse er:

Det lokalhistoriske forlag »Knakken« Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune,
J.P. Jacobsens Hus, J.P. Jacobsens Plads, 7700 Thisted, tlf. 07 92 23 99 lokal 22.

Illustrationsmaterialet opbevares på Lokalhistorisk Arkiv for Thisted Kommune

Tryk: Thy Bogtryk, Industrivej 3, 7790 Hvidbjerg.

ISBN 87-88797-10-4

FORLAGET »KNAKKEN« 1988

Havnefront

Ordet har en magisk klang og det har mange ansigter. Måske er man kommet fra et bagland, trænger gennem en by ned til vandet - og der mellem de yderste huse skimtes havnefronten, dens lys, dens liv.

Eller man er kommet fra søen og har set byens profil rejse sig som en landkending - og så står den der, havnefronten, med huse i forskellige højder, skorstene, rækker af kviste og lygter, lugt af mad, tørv og tjære og med nyhedstørstende vinduer. Forventninger, nervøsitet og liv.

En havn derimod er en så enkel ting, at vi fristes til at markere den på landkortet med et punkt og vi fortæller gerne om den med statistik.

Ordet havnefront er første gang iagttaget i en dansk avis i 1974. Før da havde 'søfront' eller 'Waterfront' været forsøgt, men uden at slå an. Fader til den danske glose er nu nok den engelske, der i USA har været kendt i over 100 år. Ordet bliver ofte brugt i sammenhæng med iagttagelsen af en omsiggribende død for de store havne. Ændrede transportformer - både for gods og passagerer - fik tomheden og menigsløsheden til at brede sig langs de forladte kajanlæg og i de store pakhuse.

Havnefront føles som en militant glose. Det er stedet hvor der sker en masse, hvor noget støder sammen. Der kæmpes måske for noget: for havnens økonomiske trivsel? eller for den enkelte virksomheds? for menneskelige kvaliteter, både for miljøet og det æstetiske? for dens åbenhed og frihed? - og imod: fattigdom, forfald og planløst forhastede dispositioner.

Vi vil med havnefront forstå selve husrækken og hvad der foregår i den; de gader og stræder, der leder mod havnen (og *deres* liv) og foran: havneværker, inddæmninger, havnepladser (og hvordan de nu anvendes).

Skibene og handelen skal med, men forsøg på at vurdere 'havnens betydning' belagt med statistik kommer i denne bog i anden række. Derimod skal det myldre med mennesker. Vi ved at der blev lossat, lastet, bygget, fremstillet, bandet, kogt, begydet, drevet og drømt. Og vi vil eftersøge nogle af havnens mennesker.

Tiden i bogen er omkring 1900 med nogle årtier til begge sider. Men når et emne kræver det kan



Billedet af Havnestræde flankeret af de to caféer er vel fra 1920'erne.

der blive trukket linier endnu længere bagud og måske er en synsvinkel fulgt op mod vore dage - for sammenhængens skyld. Historie er altid et stykke af et forløb.

Havnefronten har et miljø eller rettere mange. Der er lys og luft i det meget udendørs arbejde. Men er der sikkerhed og sundhed ved rambukke og tilgængelige moler, skarnkister og afløb? Er der plads til børn? Er det et mandssamfund? Var der rigeligt med værtshuse? Var det en køn havn og skønnede man forresten på det? Det æstetiske er et element i miljøet - også for dem, der ikke bruger de to ord.

Det er nemt at spørge, og vi håber da også at kunne give noget om disse emner på de følgende sider. Men iøvrigt skulle der være mere at få ud af de mange billeder for den der vil 'grave' og supplere. Tilsyneladende forestiller flere det samme motiv, men det kan være i forskellige vinkler og til forskellig tid. Vi har iøvrigt været øm overfor dateringen, men enkelte må desværre angives som 'fra omkring 1900'.

Selv om emnet har engageret os, så er det ikke en debatbog med et fordækt mål, det er først og fremmest historie.

Havnens historie kort - i kort

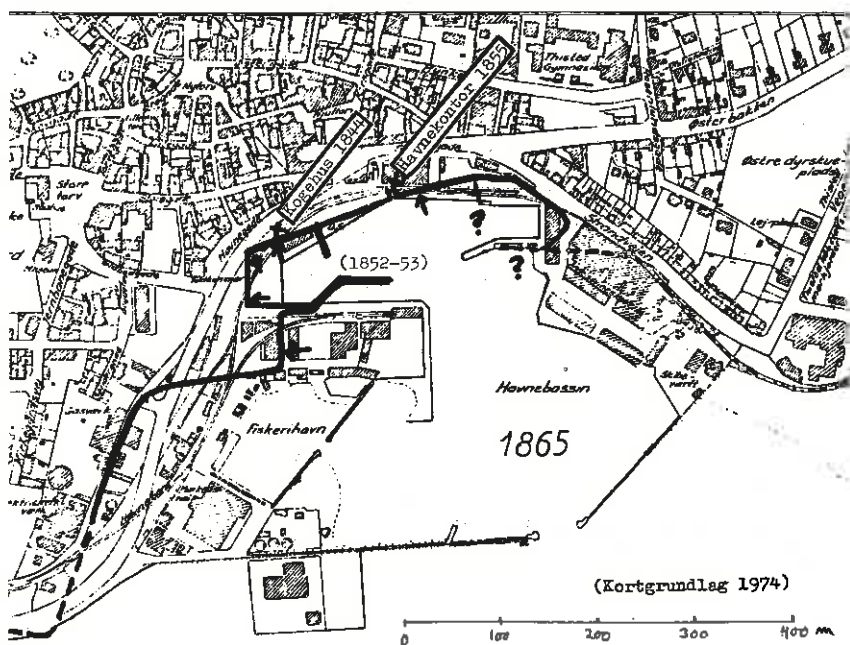
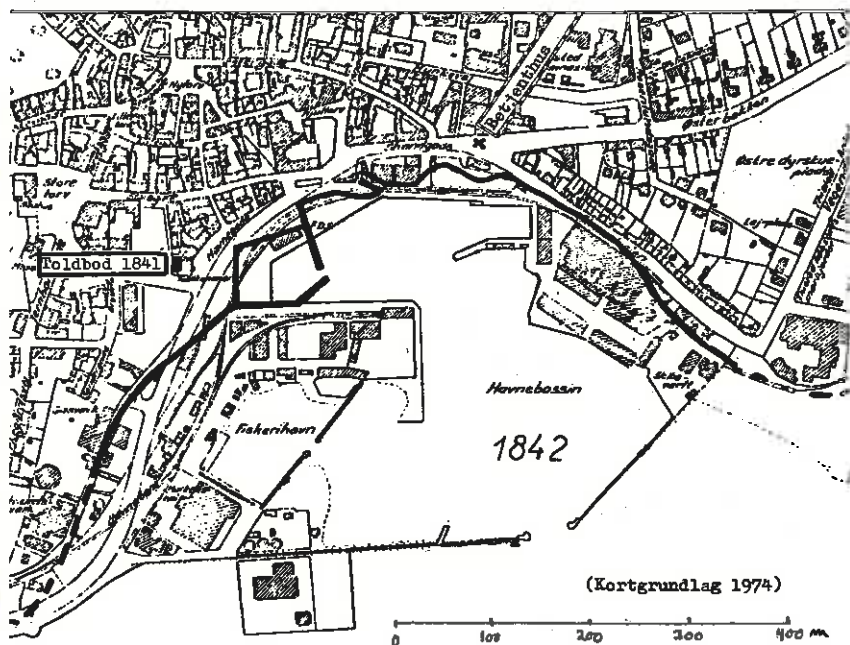
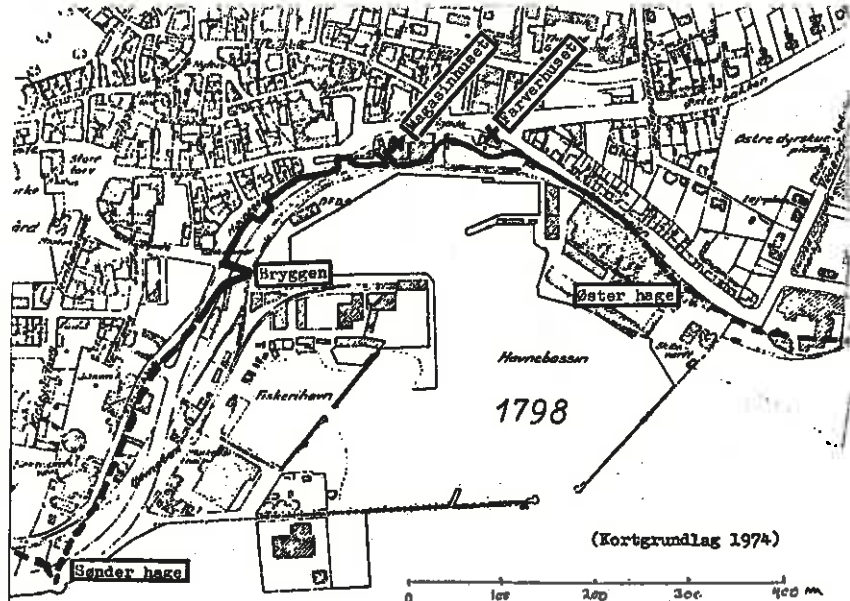
1798 'Havnen' ligger mellem to fremspring, *Sønderhage* (der ofte tegnes meget spids) og *Øster Hage* ud for de yderste huse af den nuværende Strandvejen. Den sidste har nok mere været markeret ved undersøiske sten end ved kystens forløb (på denne tegning mest et skøn). Vi ser en anlagt *skibbro* eller *brygge*. Den skal være skyllet bort i året 1800, men blev genopbygget og fungerede op til de store stormfloder 1839 og 1840. Lidt øst for den en firkantet, stensat losningsplads (lidt senere kaldet *Didrichsens plads*) og øst for den trænger en *kås* op mod Storegade. Det er et stykke kyst, der er ryddet for store sten så ophaling af både og gods bliver nemmere (en forløber for de senere slæbesteder). Udløbet af bækken er markeret og øst derfor et par stendosseringer til beskyttelse for bl.a. *Magasinhuset*. 'Under Bjerg', ligger prissigivet den åbne fjord, et sted når fjorden særlig langt ind.

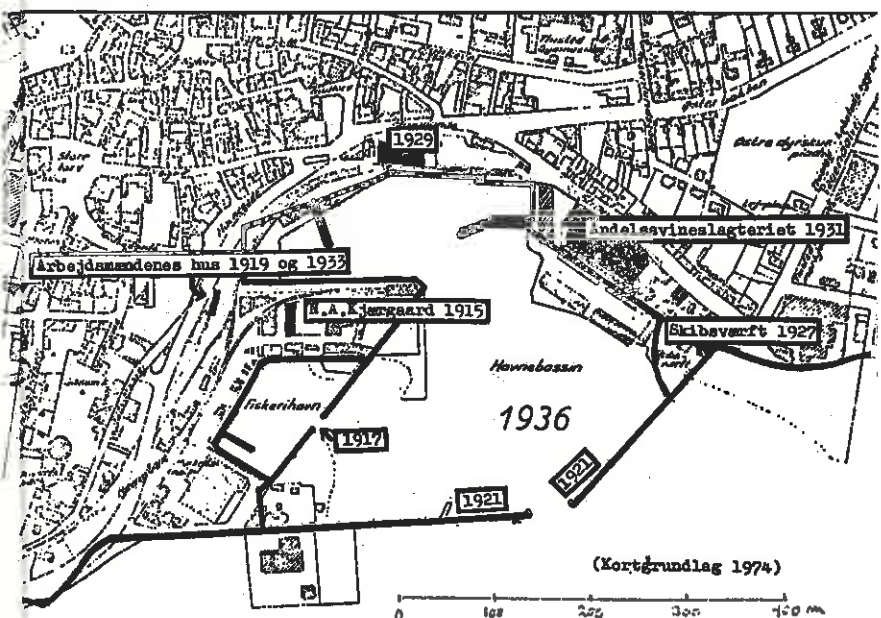
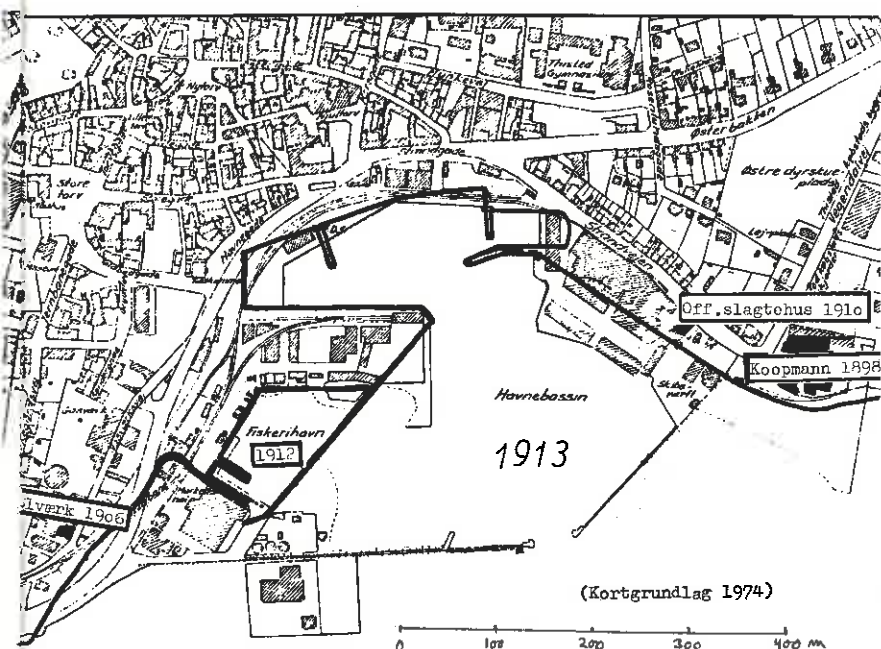
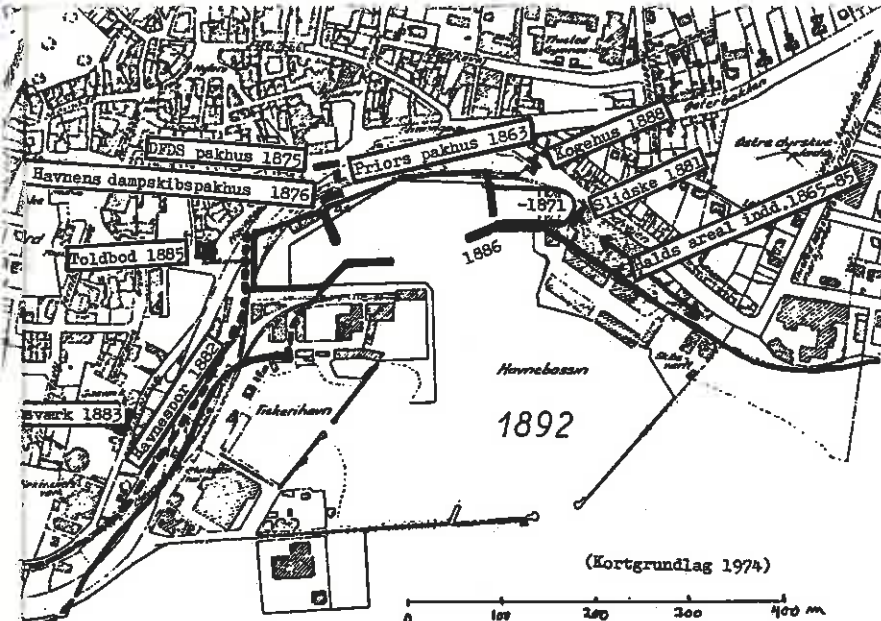
1842 25. maj 1840 nedrammes den første pæl og i foråret 1841 er den lille havn næsten færdig. 1842 påbegyndes (midter-)molen fra nord. Den var kun 2 meter bred, men til gengæld så lang, at indløbet kun blev 15 meter og derfor ret vanskeligt at ramme, navnlig for hjuldampere. Nu begynder et mangeårigt stendosseringsarbejde øst for havnen, men også opfyldningen bag bolværkerne tog lang tid. 1841 får byen sin *toldbod* lidt langt fra bolværkerne, fandt mange.

1865 *Søndre mole* får et ekstra knæk (1852-53), den *nordlige* forkortes (1863-65?) og kysten herfra og over til *farverhuset* reguleres med nedrammede pæle og stendossering. *Søndre havneplads* skabes ved inddæmning 1851 og de følgende år, men yderligere inddæmning mod syd skal netop til at gå igang. Øvre øst på har man længe haft planer om en lille østre havn. *Kogehuset* fra 1844 (hvor søfolk kunne koge mad og smelte beg) og *havnekontoret* fra 1855 er markeret. Pilene angiver de slæbesteder, der fandtes i året 1865.

1892 Østre havn (bådehavnen) bygges fra omkring 1867 til 1871. Den udstyres med en 3-delt sliske (bedding) 1881 og får et beskyttende knæk på sin sydmole 1886. Endelig opføres 1888 et koge- og bøgus i den ny havn (det gamle rives ned 1891). *Inddæmningen i sydvest* aflåses foreløbigt foran gasværksarealet af havnebanen (1882). *Foran Strandvejen* bliver det inddæmmede areal efter 1885 udparcelleret til forskellige havneformål. Strandvejen er nu ret tæt bebygget, men den intense kalkgravning navnlig mod øst har efterladt sig så meget affald, at kysten får en ekstra bule. 1885 udskifter staten sin lille *toldbod* med en større og 'flottere'.

1913 Den gamle havn havde længe været for lille og for ringe, men ombygningsplanerne fra slutningen af 1890'erne var ikke blevet realiserede. Reparationer forsløg kun lidt. 1905 sker et par *moleskred* og det bringer gang i sagen. 1907-1911 ombygges havnens vestlige og sydlige del grundlæggende, *Molen med de to knæk* fjernes. I stedet forlænges den *inderste del* lige mod øst til sin nuværende længde. Syd derfor havde man allerede påbegyndt en opfyldning for at skaffe *større havneplads*. Den udvides nu yderligere og samtidig anlægges en egentlig *fiskerihavn* - med sydlig ind-





sejling, trods fiskernes advarsel. Nu skulle de så egentlig flytte bort fra Østre havn, men mange foretrækker at blive i den kendte trængsel der. Havnebyggeriet har sine genvordigheder, en 'sag', mellem havnens ledelse og entreprenørerne, der dog forliges lige inden en voldgiftsdom skal afsiges.

Hele havnen rundt myldrer det på denne tid med foretagssomhed, det meste med direkte benyttelse af en havns muligheder.

Byggeriet havde været dyrt og så er mange dog klar over, at der skal mere til. Hele havneområdet skal beskyttes med to store læmoler.

1936 er dækmolerne gjort færdige (1918-21). Havnen har fået afstukket sine grænser for den næste menneskealder. Men nu ændrer udnyttelsen af havnearealerne karakter. Tidligere var der kun få private pakhuse (således havde DFDS lige fra sin første tid sit eget pakhuis). Men ellers stablede importører varer op på den fri havneplads eller brugte havnens 'varehaller' - eller kørte dem direkte hjem fra skibet. Nu begynder en tiltagende udlejning af arealer til firmaer, der så satte pakhuse op, nogle lidt kønnere end andre. Olieoplæg og benzinstandere varsler om den nye tid, men fast brændsel bruger stadig den meste plads.

Fiskerne vandt en sejr: fiskerihavnen fik østlig indsejling. Men byens erhvervsliv krævede yderligere udnyttelse af pladsen. Det store areal foran Strandvejen, der ifølge kongelig resolution kun måtte benyttes til virksomhed, der naturligt hørte til en havn og som ikke måtte ødelægge de omkringboendes udsigt, har nok været en torn i øjet på rationelt tænkende erhvervsfolk. 1926-27 lader byen opføre en større bedding til et skibsværft lige inden for læmolerne. Det var jo rimeligt nok, men dermed kan Østre havn forsynes med rigtig kaj og den gamle sliske fjernes. Men bag det ligger projektet om Thisted Andelssvineslagteri, der kunne åbnes 1931. Det blev den miljømæssigt mest problematiske beslutning i havnens historie, selvom den havde forløbere i Koopmanns slagteri fra 1898 og Det offentlige Slagtehus fra 1910.

Og siden..

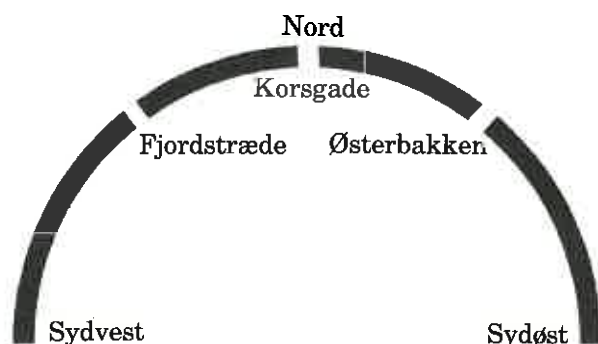
Skibsværftet fyldte godt op, men det både lugtede 'rigtigt' og så rigtigt ud til at ligge i en havn. Svineslagteriet bredte sig som ærenpris i en plæne - til alle sider. Strandvejen måtte reguleres med tilslutning til den ny Vegendalvej. Der røg beboernes haver og deres fri udsigt blev mur, mur og stakit. Også i den mellemste havn skete store ting. For at gøre Strandgade bredere nedrev man 1928-29 havnekontoret, den meget gamle bindingsværkslade og flere ældre huse. I stedet kom to klumpede pakhuse. Et havnepakhus fra 1931 levede derimod op til sin forgænger. Økonomisk krise - og lastbilerne - lovede ikke det bedste for havnen, men alligevel tumlede man i 1930'erne med store planer, kun besættelsen kom i vejen.

Blæsten går frisk...

Men 1954 skulle det så være. En kystvej førtes syd fra gennem havnen på sin vej mod Aalborg. Pladsen foran toldboden blev større ved opfyldning i inderhavnen, der til gengæld fik lidt mere pjaskeplads ved at mellemollen blev sløjfet. På Østerbakken ryddes husene på nordsiden i begyndelsen af 60'erne, svineslagteriets vegetation er stadig så frodig, at Strandvejens huse synker endnu mere ned i deres lave sokler. Imens breder den friske saneringsglæde sig til den sydvestlige havnefront, der totalt raderes bort; baglande som Grydetorv, Søndergade og gasværket ligeså.

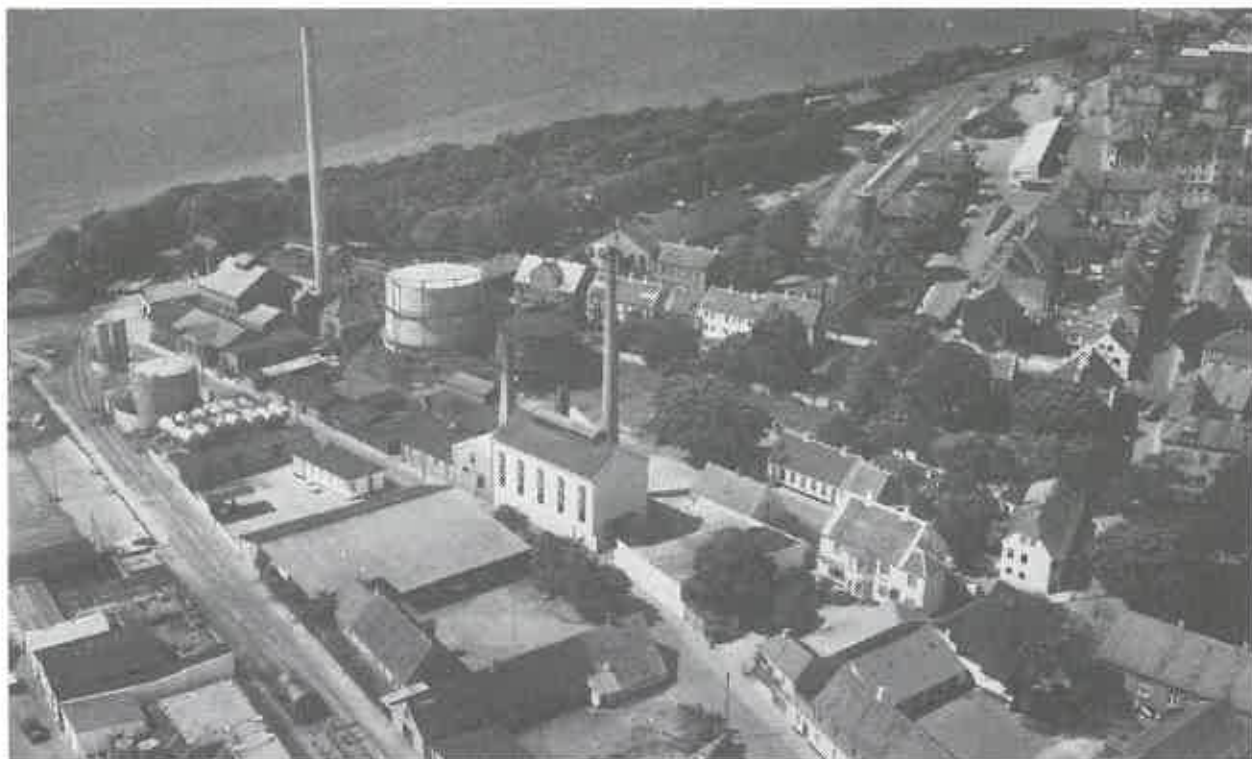
Havnefrontens udvikling

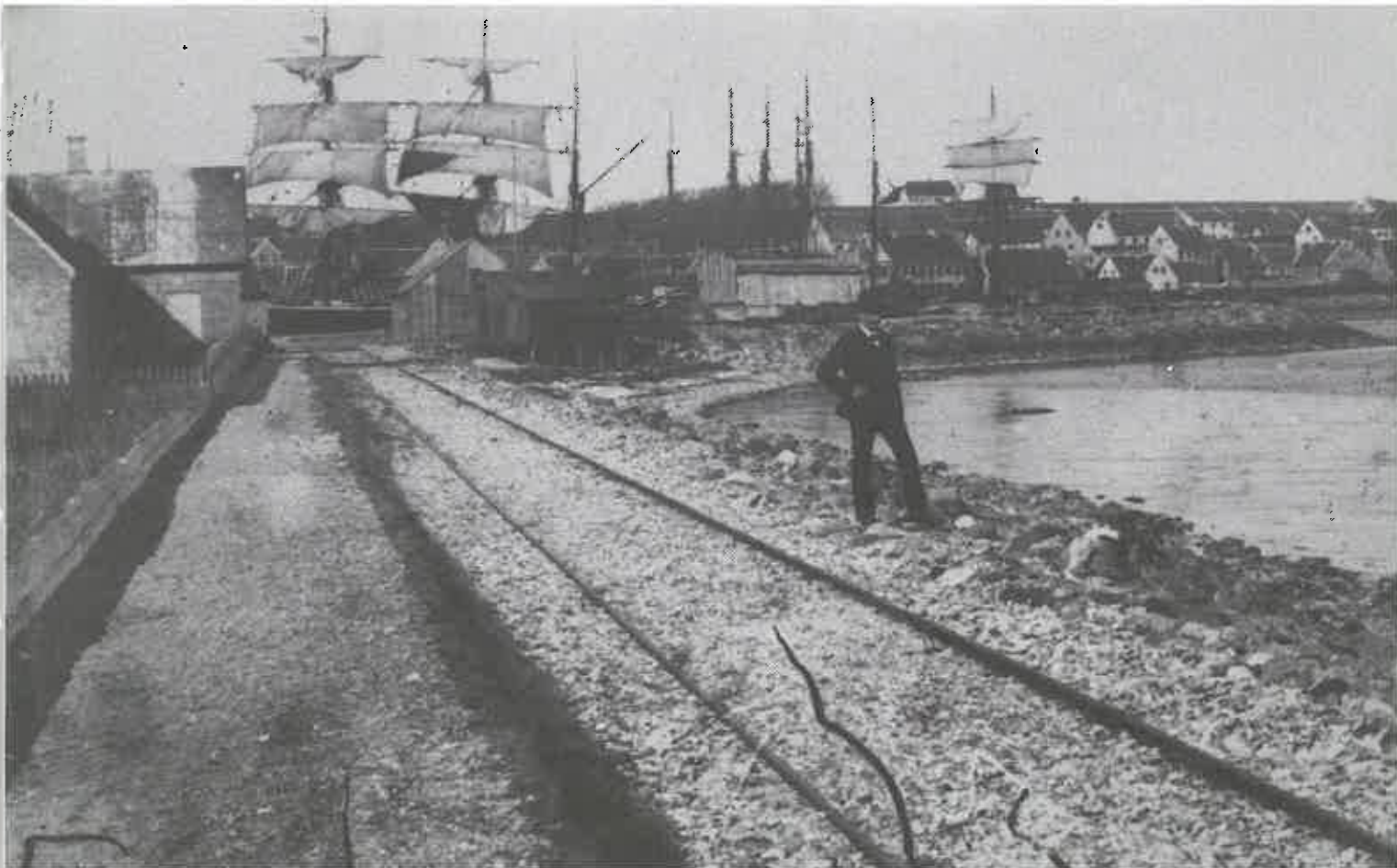
skal nu skildres i de fire sektioner, som vi har fundet det praktisk at dele den op i: en sydvestlig, to centrale og en østlig. Det bliver i store træk, for enkeltheder skal findes i billedteksterne.



Den sydvestlige del blev først sent omdannet fra 'almindelig kyst' til en del af en havn. Inde bag lå markjorderne over skrænterne - og først med 'hospitalet', den lille stiftelse for 8 fattige, begyndte det egentlige byområde. Her havde toldgrænsen sit hospitalsled og derfra snoede Søndergade sig op gennem byen. Men husene lå altid til gaden og kun haverne gik ned til fjorden, der iøvrigt havde en meget ringe dybde her. 1841 ændres der nu ikke meget ved tilstanden. Kun mod nord (mellem Søndergade, Fjordstræde og stranden) oprettedes 1844 et jernstøberi af J. J. Ballin. Det var en industri karakteristisk for tiden og den havde for så vidt noget med havnen at gøre, som den krævede tilført råjern og cinders fra England. Fabrikant Bonne installerede her i

På dette luftfoto fra 1955 folder den sydligste sektor af havnen sig ud foran os. Tre trafikårer forsvinder bort mod venstre. Først *havnesporet*, dernæst *Gasværksvej*, næsten identisk med den gamle kystlinie, og endelig *Søndergade*. Længere væk ses op mod Kirkegårdsvej og banegården den nu udjævnede kystskrænt. Helt til venstre er vi tæt på fiskerihavnen, og mellem sporene og Gasværksvej ligger oplag og småindustri som siden slutningen af 1800-tallet. Den næste 'kile' begynder med en sluttet firkantet gård. Det var her jernstøberiet havde til huse fra 1844 til det sidste jern støbtes 1883. I bygningen ud til Gasværksvej lå Ballins støbegodslager og her placerede Bonne senere byens første dampmaskine og lod den bl.a. på første sal trække maskiner, hvor 70-årige koner 'kradsede uld op'. Den lange bygning til Fjordstræde var selve støberiet og Bonnes direktørbolig ligger på hjørnet til Søndergade. Den næste bolig hen ad Søndergade var bygget til pigeinstitut i 1850'erne, men blev husket længe som lægebolig ('Tolderlunds hus'). Derefter det lille hospital fra 1785 og gasværket fra 1883 og sidst elværket fra 1906, dog bygget om flere gange siden.





Søndergade kan opfattes som baggade til havnen, men oprindeligt var det omvendt. På P. Holms radering fra 1918 må vi tænke os til havnen bag huse og haver. Det fjerneste hus er cand. theol. H.B. Lillelunds pigeinstitut fra 1856-57 med et klassicistisk præg; det nærmeste jernstøber W. Bonnes direktørbolig, bygget for ham af murmester Jens Lausen (ham fra Østerbakken) 1870. Omkring 1900 var her Tolderlunds lægebolig, Ottensens fiskefaktori og i midten en slagter.



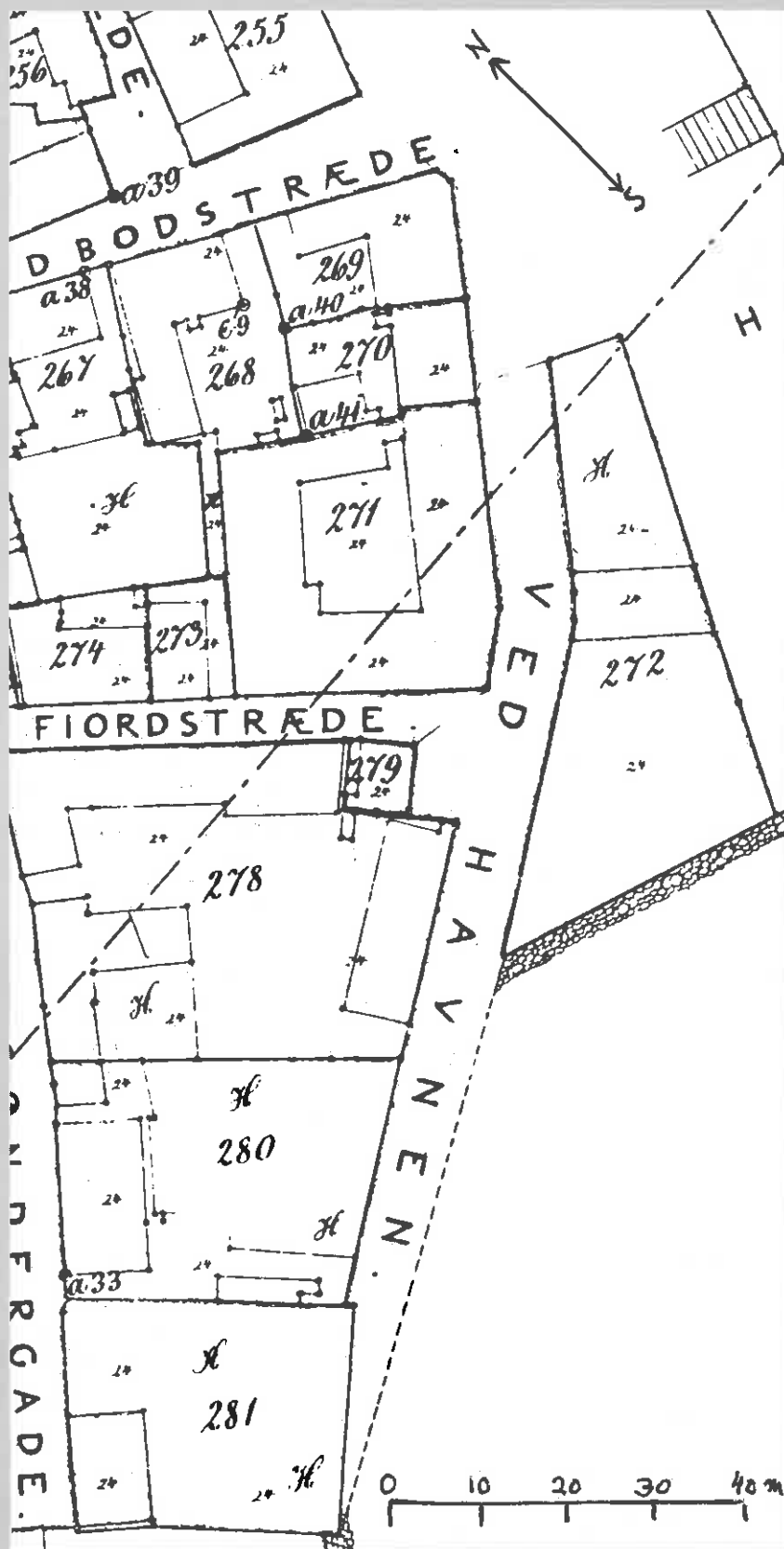
Syd for havnen i 1880'erne. 1882 blev havnesporet sydfra ført ind i havnen og dette billede, der er et udsnit af et større, er fra 1887. Lige for ligger en 3-mastet bark 'Elida', der tørrer sine sejl. Henover skibets dæk ses hjørnet af Korsgade og Storegade. Havnesporet voksede med tiden. Ved et par drejeskiver kunne man sende vogne op til toldboden eller ud på søndre mole. I sin bedste tid gik det ud til andelssvineslagteriet, hvorfra der endnu efter besættelsen gik store mængder varer bort med banen. Personen til højre er den unge Anton Ottesen.

1864 byens første dampmaskine (5-6 hk). Selvom støberiet flyttede bort 1883 så forblev der industri i bygningerne: røgeri og fiskekonservesfabrik. Samme år blev nogle haveparceller gjort til byggeplads for et gasværk. Det måtte jo udvide og i 1926 slugte det hospitalet.

1882 var en havnebane ført her forbi ind i havnen og omtrent samtidigt begyndte en inddæmning, der også blev anvendt til håndværk og småindustri. Hele sektoren prægedes altså af en vis mere eller mindre planløs, men fantasifuld lyst til at sætte igang. Kronen på det hele blev elværket i 1906 - og lige efter blev en fiskerihavn med forkert placeret udløb klæbet på yderst ude. En ting blev der altid meget lidt af i denne sektor: boliger.

Adgang fra baglandet har kun foregået ad *Fjordstræde* (nu helt slettet i byens gadenet, se foldeudkortet)

(forts. s. 13).



Fra Thisted's ældste matrikalkort fra 1865 bringes her fem "klip" med dele af havnefronten. Til at orientere sig er på hvert kort indtegnet målestok og nordpil. Det er også nyttigt at sammenligne med foldeud-kortet, mange bygninger i fronten lå der endnu i 1946.

Matr. nr. 281 (Hospitalet), 280 (Lillelunds hus), 278 (jernstøberiet), 271 og 272 (Chr. Jacobsens grund og hans inddæmmede areal), 269 (Herholdts posthus).

Næste sektor lader vi strække sig fra Fjordstræde hen til der, hvor Storegade munder ud i havnen. Her udvikler forholdene sig helt anderledes. Nok ligger de mange grunde i 1841 også her med husene 'op til' en gade, oftest Storegade, og med haven ned til stranden, en lade eller mødding vender derfor ud til den nye havn. Men ejerne forstod hurtigt betydningen af det ny. Den gamle brygge lå jo indenfor denne sektor og var udgangspunkt for den søndre havnemole. I løbet af en 10 år blev en næsten sammenhængende

havnefront bygget op. Husene var mest i 2 etager og med flere lejligheder; det var købmænd, skipper og nogle håndværkere, der var de aktive. Plads til indretning af beværtninger var der altid; og i husrækken blev der indskudt posthus, toldbod og skole. Gader til kvarteret blev *Fjordstræde, Toldbodgade, Havnestræde og Storegade*. I grove træk har kvarteret bevaret sin karakter til idag - ligesom flere af de gamle huse står endnu. (forts. s. 18).

Toldkammerbygningen der skulle opføres 1841 blev naturligt placeret ved havnen. Den nøjagtige plads var der imidlertid nogen uenighed om. Det blev - ligeså naturligt - de højeste på stedet, amtmand Faye og toldinspektør Bülow, der fik deres vilje. Byggeriet må være sket efter nogle fortegninger fra kollegiet; andre toldbygninger som Rudkøbing og Århus havde lignende ydre. Men bygningen blev udført i entreprise af agent Werner og opført af murmester A. Gulev, under tilsyn af Faye. Vi har en tegning af indretningen optaget kort før nedrivningen. Der var to etager men ingen kælder. Dimensionerne var 20 gange 13 alen og godset kom ind fra syd (Toldbodgade) først til 'pakhus og vejerbod' og derfra til 'pakhus' (mod Skolestræde). Besøgende kom ind fra havnegade ad en 5 trin høj trappe og mødte 'assistentens kontor' lige til venstre. En trappe førte op til 1. sal, hvor der var hovedkontor og 'forsal' til 'stempelsal', der ligesom inspektørens og kontrollørens kontorer vendte ud til havnens morgensol. Når der ingen kælder var, er det egentlig lidt fantastisk at begge indgange er ad trapper (4-5 trin). Måske er det ængstelse for oversvømmelser? Eller fordi vareindgangen skal være bekvem for losning fra hestevogn - og personindgangen skal være fornem?

Fra brandtaksationen 1857 ved vi at der var 1 hoved- og 1 stikskorsten, 5 kakkelovne til de fem kontorer og 1 locum for den nordre ende. At huset var for lille viste sig snart. Særlig uheldigt var det, når importører lod deres varer ligge ufortoldet på toldboden til de skulle bruge dem, for det medførte en sådan sammenstuvning, at det kunne knibe med at få de inderste effekter fri.

I 1870'erne var det klart at en nybygning blev nødvendig. Der var ingen problemer med at få tegninger fra den kongelige bygningsinspektør for Jylland, V. Th. Walther, som havde udført andre toldbodsbygninger. Han var jævnaldrende med Herholdt (se s. 14) og en nær ven af denne, således havde de delt værelse i Hamburg, da de begge havde byggearbejde i den nedbrændte by i 1840'erne. Hvor Herholdt var nyskaber, var Walther en dygtig tegner - og han arbejdede gerne i røde mursten med en påvirkning af florentisk renaissance med raffinerede vinduer og friser, udført i formsten. Derimod var der problemer med at få en bevilling gennem folketinget her under venstres visnepolitik, og når det lod sig gøre var det en del af en studehandel mellem venstrelederen Berg og regeringen om noget nede i Kolding. Men den 14. juli 1885 kunne den tages i brug.

Brandtaksationen siger: kælder: 2 rum, stue: 2 værelser og pakrum, salsetage: 7 værelser og 2 trapperum. Ialt 5 kakkelovne, fast decimalvægt, 10 gaslamper, i tårnet 1 gaslampe foruden ur og flagstang. Den var altså stort set indrettet som den gamle, blot med mere plads.

Hvor den gamle havde ligget indrettet en gård (bag en port) og i bunden af den et lille palads til skarnkasse, 2 retirader og 1 pissoir. At der var politiske overtoner fremgik af at Højres avis kalder den byens smukkeste bygning (med tårn og med ur!); hvorimod venstreavisen i sin 'anmeldelse' skriver: "Bygningen...er temmelig firkantet...dens ydre noget trykket, thi længden står ikke i det rette forhold til de øvrige dimensioner", og iøvrigt beklager, at kun en snedker og en blikkenslager fra Thisted har fået arbejde ved opførelsen. Og man forklarer omhyggeligt (og med glæde?), hvor svært det har været at holde grundvandet ude fra kælderen. Men de gråmalede eller sølvbroncerede gaskandelabre har nu nok imponeret alle andre end de knapt 100 venstrevælgere i byen."





I selve havnefronten er det sydligste hus (til venstre) Christen Jacobsens gårdanlæg fra 1848-51. Gavlen hører til pakhuset og bag beboelsen skjuler sig lade og stald. Foran ses lysthuset ved møghusets nordside. Da Jacobsen holdt køer i sin gård blev møget kørt ud på hans nyinddæmmede areal. Han blev tvunget til at lukke det inde i et hus, men det var langt fra tæt, og det var i mange år en 'sag' for læserbreve og strid med havnekommissionen. Det næste hus, det smalle, er prokurator Th. J. Nyegaards, bygget kort efter 1853 - og hjørnehuset er postmester Herholdts fra 1855. Det fungerede som byens posthus til 1876 - dengang måtte embedsmænd ofte selv arrangere sig med kontor og i dette tilfælde gav staten et lån i ejendommen. De to første huse er jo fornemme ved at være i 2 etager, men ellers ganske jævne udvendigt, glatte kalkede mure, rektangulære vinduer, bare skåret ud i muren, måske en lille frise ved gesimsen og et bånd mellem etagerne. Men med posthuset er det noget helt andet. Oprindeligt var det udstyret med en lille 5-sidet karnap med hjælmtag på det brækkede hjørne og en gavlkvist midt for facaden. Denne er iøvrigt symmetrisk omkring posthusets brede indgang (senere ombygget til vindue). Murværket har tilsyneladende stået i ukalkede gule sten, senere grå af snavs. Alle vinduer er lidt store og omgivet af et stykke forsænket mur, et såkaldt spejl. Huset var tegnet af ingen mindre end postmesterens 6 år yngre broder, den senere landskendte arkitekt J.D. Herholdt, der var færdig med akademiet og netop hjemvendt fra udlandet, da han tegnede denne 'store villa' til broderen. Han blev kendt for sin lyst til at prøve nye motiver (stilarter) og teknik (skal være en af de første, der gik ind for hulmur i Danmark), senere samlede han sig om rødt teglstensmurværk. At han skulle blive berømt, var der jo ingen der anede dengang i Thisted - og da huset blev revet ned 1966 var der ingen, der havde opdaget det. Se det ældre billede af "posthuset på s. 13.

I selve havnebassinet ses ved bolværket til venstre en solid pram og ude på vandet, med en lang line til land, en mærkelig maskine. Opmudring skulle blive en vedvarende plage for havnen.

Kaptajnløjtnant C.A. Leth, der havde udarbejdet tegningerne til havnen 1841, havde også tegnet en muddermaskine med 2 hjul og 3 skeer, samt to mudderpramme - de blev bygget på stedet og synes at have holdt i mange år. Det var havnefogden, der bestemte hvornår og hvor, men havnearbejderne, der udførte arbejdet. Det drejede sig om almindeligt mudder, men desværre også om flintesten og kalkbleger. Ofte kom man ingen vegne og i 1843 var det hændt, at arbejdet blev nedlagt for at få prisen pr. pram op på 1 mark. Det lykkedes og siden meldes ikke om noget besvær med folkene.

Men i 1862 gik et skib på grund i selve indsejlingen til havnen og måtte losses med pramme. Det var for meget for Handelsforeningen og der blev da også indhentet tilbud fra et engelsk firma, der kunne levere en kulfyret dampgravemaskine - forbrug 1 ton kul om ugen og enmandsbetjent. Den var solgt både i Indien og Kina - alligevel turde man ikke binde an med dyret og klarede sig med en ombygning af den gamle hånddrevne af træ. I slutningen af århundredet ser vi arbejdet betalt til et sjak (se om Mads Lund på Strandvejen, side 25). I forbindelse med havneombygningen havde man i nogen tid lejet en dampdrevne muddermaskine. I mellemkrigstiden gik man helt over til professionel hjælp udefra.



Dette er vel det ældste luftfoto af Thisted? Antageligt er det fra omkring 1930. Den venstre del kan sammenlignes med billedet fra 1955. Her får vi et lille hjørne af fiskerihavnen med. I den inderste havn ses arbejdsmændenes hus endnu ikke at være udvidet. Havnefrontens huse har det godt, kun 'posthuset' ved Toldbodgade har fået en kvist, men skikken har ikke bredt sig. Derimod virker Havnen nr. 20 fra 1917 også fra luften voldsom.

Havnefronten fra Toldboden og mod øst. Toldboden er som et lokomotiv for de tre ældre huse. Ældst er det midterste (nr. 20) fra begyndelsen af 1840'erne, så kommer borgerskolens pigeafdeling (nr. 18) 1848 og det højeste (høj kælder!) fra 1853 (nr. 22). På et kort ses alle husene at være kileformede, de bogstaveligt maser sig frem mod havnen, men i facaden er de saglige og beskedne. Nr. 22 og nr. 20 har begge noget med handel, skibsrederi og gæstgiveri at gøre (se afsnittet s. 77) og i gården bag nr. 20 lå et højt pakhus, efter tur benyttet af en lang række købmænd. Men det var også her pastor Sonne i vinteren 1865-66 holdt foredrag, der bl.a. præsenterede brugsforenings-idéen i Thisted. Skolen fungerede til 1883 (da hele borgerskolen jo flyttede vestpå), også her kom der en tid gæstgiveri, nemlig 'Havne-caféen Morsø' 1904.

Omkring 1900 var det købmand P.K. Taabel, der udøvede en række aktiviteter i nr. 20 og det blev ham der rev det gamle hus ned 1917 og lod det erstatte med det nuværende. At det blev så højt at det næsten knuste balancen i den indre havn, bærer Taabel selvfølgelig ansvaret for. Men det var den nyetablerede arkitekt Jens Foged, der sørgede for gennemarbejdet kvalitet og formentlig valgte et stænk af en af tidens modestilarter, nybarok (o. 1910). Se billedet side 82.





Havnen nr. 4 helt henne ved Storegades udmundning viser allerede ved sin skæve grundplan sin alder. Hertil kommer i den sidste menneskealder gebrækkeligheden, muren bugner og revner, men bliver dog stående som fløjhus for den værdifuldeste del af den gamle havnefront. Før havneanlægget lå her en bindingsværkslade, som så i 1840'erne blev afløst af denne bygning. I 1875 kom huset i skibstømrer *Jens Roed Ottensens* eje og han indrettede sig en beværtning her. Fra 1881 blev denne drevet af *Martinus Jacobsen*. Da han flytter beværtningen længere vestover, kalder han den 'Snorren'. Måske er det ham, der har bragt navnet med fra Aalborg havn, hvor en cafe med det navn var indrettet i det tidligere kogehus (maden 'snurrede' her). Også i Thisted lå kogehuset tæt ved nr. 4. Ottensens ejede bygningen til 1904, men da var hans interesser forlængst flyttet mod vest, hvor vi finder ham og sønnen Anton som fiskeeksportører.

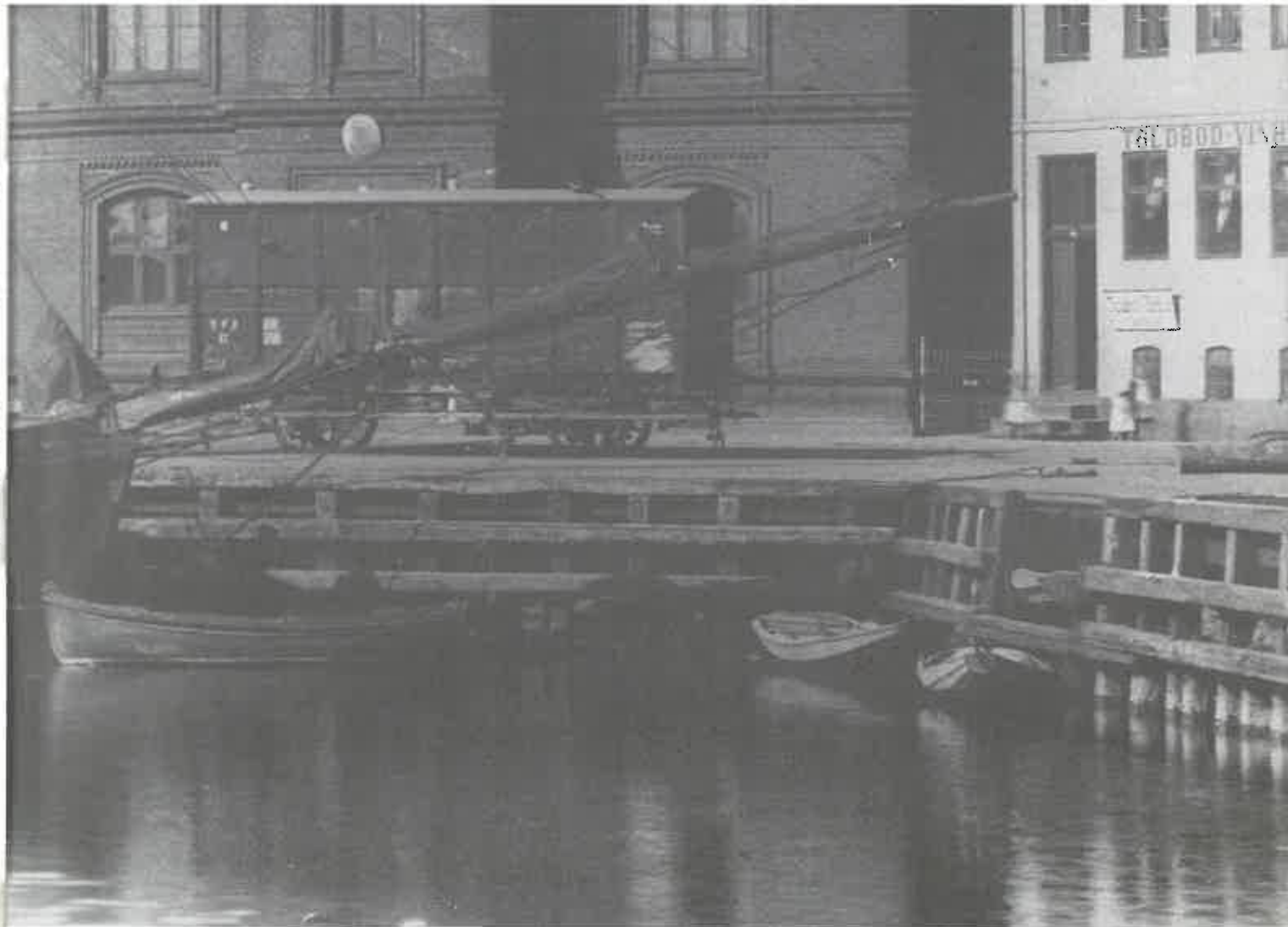
De næste grunde blev først bebygget i slutningen af 1800-tallet.

Men det lange hus, nr. 14, må omtales. Det er resultatet af købmand (og restauratør) *J.A. Grønlunds* opkøb af parceller i årene 1842-44 og huset stod stort set som nu. Grønlund var bagersøn fra Storegade, men begyndte for sig selv som købmand i bredeste forstand uden at vente på arven. Han drev pakkefart på København og så altså også restauration. Efter hans død købte havnefoged *J.P. Klønborg* bygningen og udvidede den noget.

Op mod hans vestgård ligger et hus, der blev bygget 1848 af byens første havnefoged *Chr. Madsen*, der imidlertid få år senere blev ramt af en lammelse og sad syg i huset til sin død i 1868. Det var til dette hus 'Snorren' blev flyttet 1885. Hjørnehuset var til dette år en 1-etages, lille bygning, bygget 1814 af pramfører og værtshusholder Peder Tæbring, efterfulgt af sønnen, snedker Adrian Tæbring. Det er måske et navn fra disse tidligere ejere, der dukker op i de sidste årtier af århundredet, 'Havnecaféen Morsø'. Martinus Jacobsen køber imidlertid huset 1904 og slår det sammen med nabohuset - og 'Morsø' flyttede over i den tidligere skolebygning.

Hotel Aalborg omkring 1930. Hotel Aalborg startede som gæstgiveri 1864 - men bygningerne har en lang historie som forklarer nok så meget om beliggenheden og hvad der hørte til dem. Her var i 1700-tallet en større købmandsgård under navne som Griishauge og Koldkær. Den sidste havde syd for gaden i en såkaldt strandhave bygget kram- og pakbod. Købmandsgårdens placering bød på store fordele: til venstre Storegade, til højre over Store Træbro vej mod Aalborg, bækken langs nordsiden, fjorden tæt ved. Fra 1801 ejes selve gården af distriktskirurgerne (amtslægerne). Den sidste satte kvist midt på beboelselængden (stadig kun 1 etage), en skik som ved alle ombygninger er blevet bevaret. Efter lægerne fulgte fra 1817 tre amtsforvaltere (Caroc, Aagård og Berthelsen) og det vil sige, at i mere end fyrre år lå amtsstuen her. Caroc købte straks pakhuset tilbage til gården og plantede popler ved det. Men da nu gården blev til hotel, blev pakhuset solgt 1863 til grosserer V. Prior, København (og dermed 1866 tilhørende DFDS, der netop ønskede at bygge pakhus med kontor. Pakhuset står endnu som DFDS kontor på dette billede. Hotellet havde succes og i 1876, 80 og 94 førtes det op i to etager og var ved århundredeskiftet byens mest moderne hotel.





Godsvogn fra Fjerritslevbanen o. 1910.

Vi er 1898 ude på det yderste *knæk* af den gamle søndre mole. Der er et bredt 'plankedække' over den rå stensætning. Til venstre de gamle stenpæle til fortøjning (det var en sådan pæl, der var knækket under stormen 1878) og bag dem et lavt plankeværk, der forhindrer folk i at rulle ned ad stendosseringen mod syd. Men var det sommer og der var sol på, kunne man jo kravle udenfor og ligge på skråningen.

Det populære postkort med den samme del af molen, bare set den modsatte vej (1906-07).



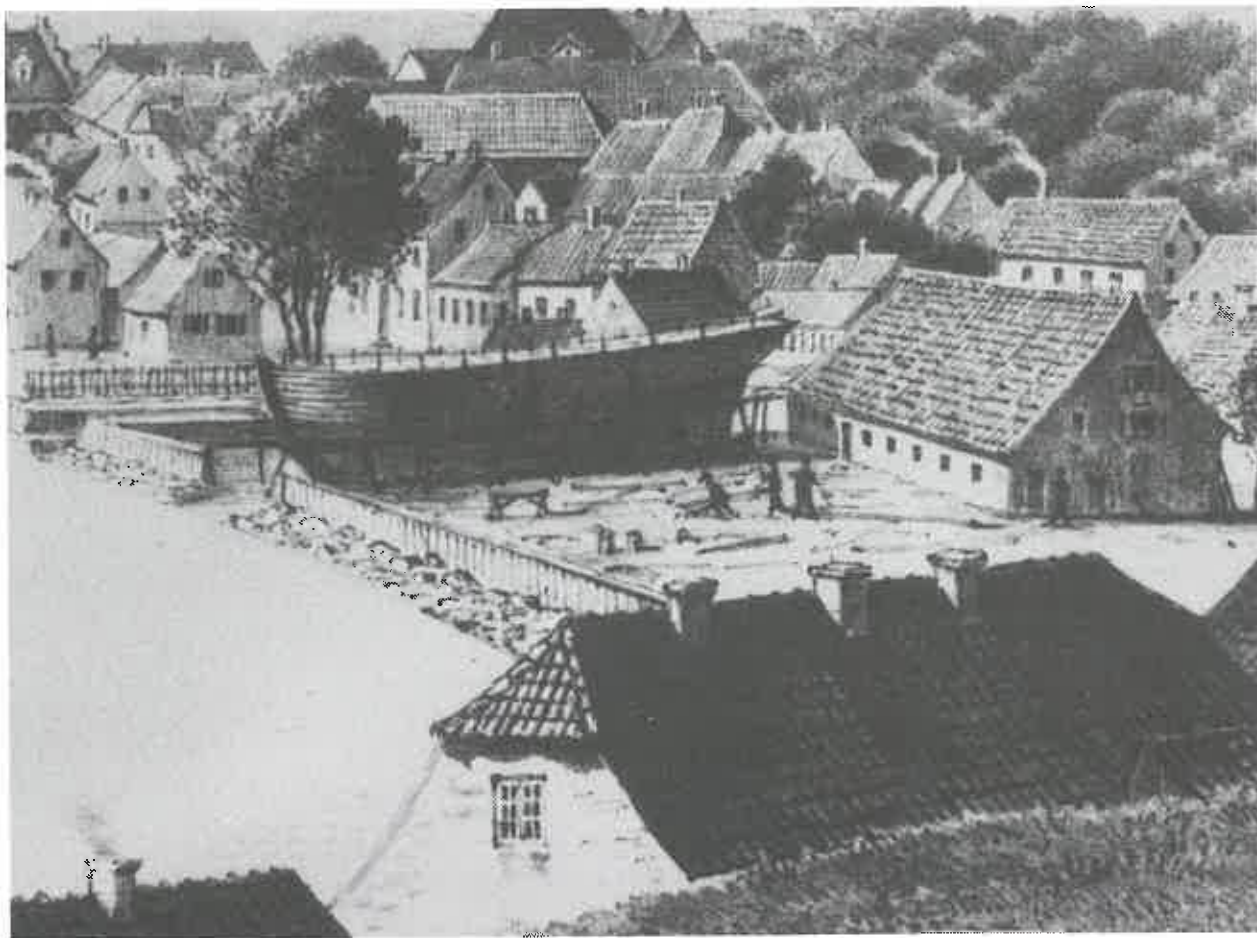
Havnens laveste kvarterer starter med Storegade ud for Hotel Aalborg, videre over bækken ad 'Store træbro', henad Strandgade (nu Aalborgvej) til foden af Østerbakken. Her kunne fjorden virkelig være grov. Søndestorm med højvande, særlig når der var meget smeltevand i bækken, det gav ubehagelige oversvømmelser. Dette er nok årsagen til, at de gamle købmandsgårde ud til Strandgades nordside ligger trukket noget tilbage. Men som en slags modige forposter markerer 3 byggerier sig. Først en *klump huse ud for Korsgade*, lige vest for bækken. Lige øst derfor det gamle *magasinhus* af bindingsværk og endelig længst mod øst et *farverhus*. *Stedet var godt forsynet med adgangsveje: Storegade gennem byen mod vest, Korsgade og Østergade forbindel-*

se til Nørregade, de smalle Dampstræde og Farverstræde mest af lokal betydning og endelig Østerbakken med endemål i Aalborg.

I dag er det gamle forlængst væk. Bebyggelsen ved Korsgade blev revet ned 1928 og erstattet med en benzinstation, (der igen blev kørt bort 1987), magasinhuset blev revet ned 1929, og erstattet med to ikke ret hyggelige pakhuse, som også blev kørt væk 1986-87. Men farverhuset blev ombygget til smedens værksted 1886 og smedien er der endnu. Købmandsgårdene i Strandgade kan stadig spores i byggeriet trods ombygninger. De nød godt af vejforbindelserne, samt havnepladsen lige foran. Og denne havneplads blev den foretrukne skibsbygningsplads i et par menneskealdre (forts. s. 22).

Havnen fra øst 1855. Et lille udsnit af et litografi, der må forestille Thisted 1854-55. I forgrunden et stort tag, der dækker husene på Strandvejen 11-15-17. Lige bag det ses det store pakhus og foran det står et skib på bedding, parat til søsætning. Bag skibet ses nogle træer, de markerer de 8 popler foran det senere Hotel Aalborg.

Litografiet er fremstillet af C.M. Tegner, hvis søn Anton selv var litograf og som fotograf havde besøgt Thisted flere gange i 1854 og har kunnet levere en optagelse af prospektet til faderen. Resultatet tilbydes i handelen 1856. Hvis denne datering holder stik, kan skibet være 'Amalie og Emma', en skonnert, der var under bygning fra efteråret 1854 og løb af stablen den 7. juni 1855. Netop på skibets plads blev de to næste måneder opført en grundmuret bygning til havnekontor.



Det lange "Magasinhus" havde sin bindingsværksside til Strandgade intakt, da Hugo Matthiesen fra Nationalmuseet fik det på sin plade 1919. Ti år senere var det revet ned.

Mod havnen havde stormfloder skadet bindingsværket og det var repareret med ren mur - og i 1865 var der blevet opført en udbygning til denne side til stald. Fra gammel tid kaldtes det Det Kongelige Magasinhus. Et sted for opbevaring af afgifter i naturalier, måske tiende? (skønt navnet tiendelade er knyttet til et sted i Markstræde), men fra 1796 kom det i privat eje som pak- og kornhus. Det var delt i en østlig og en vestlig del. Foran pakhuset lå den mest eftertragtede skibsbyggeplads, men mere og mere blev det en stor havneplads, ofte godt fyldt op, men ind imellem uhyggelig tom. I bygningens sidste levetid var den samlet hos en ejer (Th. Christensens pakhus var dens sidste navn). Men i slutningen af 1920'erne anede byrådet, at hele området kunne lejes ud og i 1928 gav man sig til at opkøbe for at rive ned.

Da det også skulle dreje sig om pakhuset forsøgte lederen af Thisted museum af få det hele flyttet op til museets grund ved Kr. Kolds gade, hvor museet lå dengang. Men der var ingen penge af få. Den gamle by i Århus var ikke interesseret, så lidt som andre museer, der fik det tilbudt. En tømrer gav så 225 kr. for at få lov til at fjerne Thistedes antagelig næstældste bygning.



På billedet fra 1920'erne ses til venstre havnekontoret fra 1855, til højre det lange pakhus.



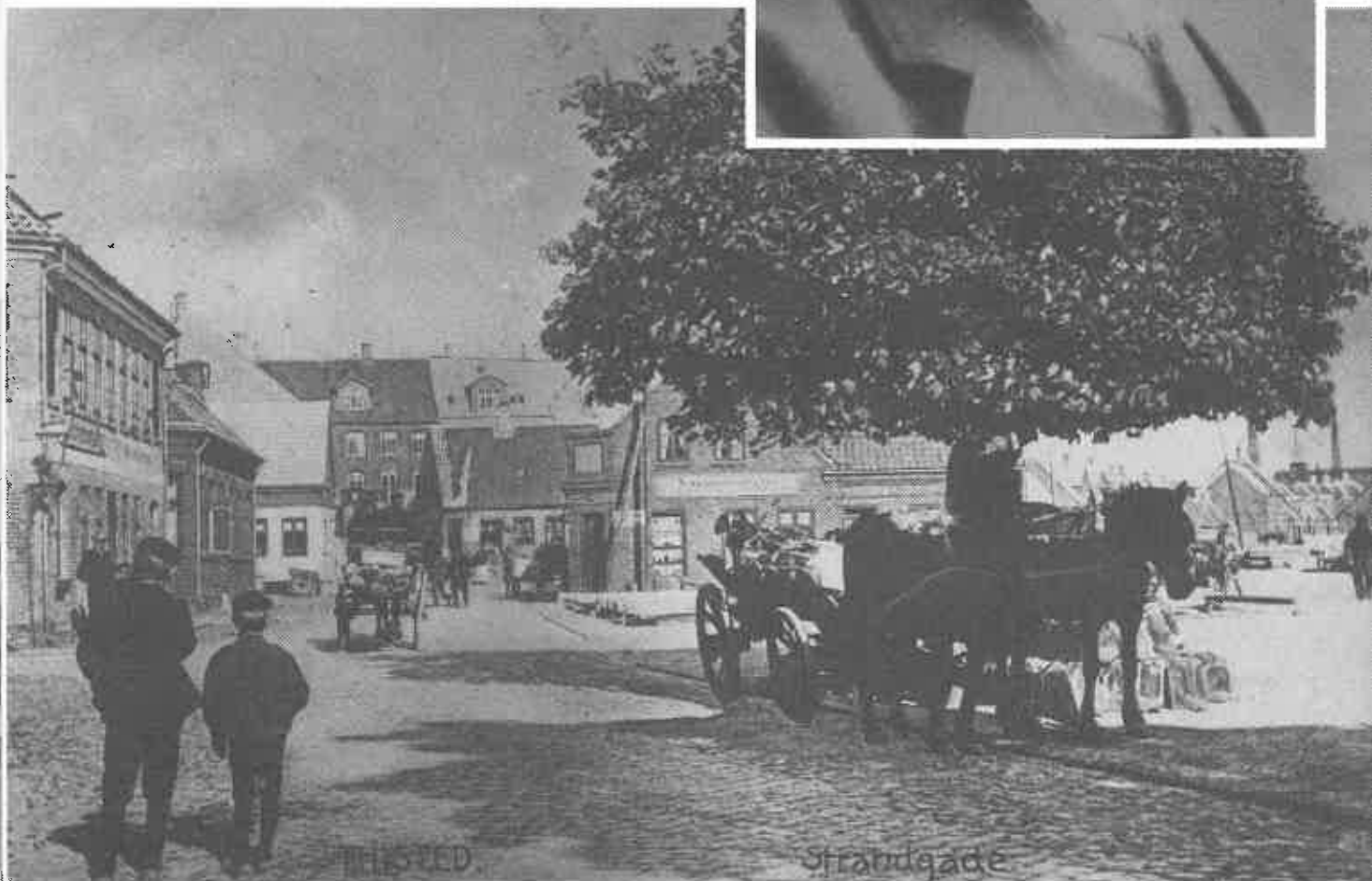


Strandgade nr. 1 på hjørnet af Korsgade er en rest af en større købmandsgård, det høje hus fra 1899 i baggrunden er således på samme matrikelnummer. Selve hjørnehuset er fra sidste halvdel af 1800-tallet. Det var først efter havnens anlæg at købmandsgårdene i Strandgade fik 'butikssindretninger'. Ejere af stedet var to af navnet Schütten, så Schjellerup, sidst N. Kabell, der døde 1941. Denne må i sine sidste år have lejet hjørnebutikken ud. Gartnerbutikken er fra de første år af 1930'erne.

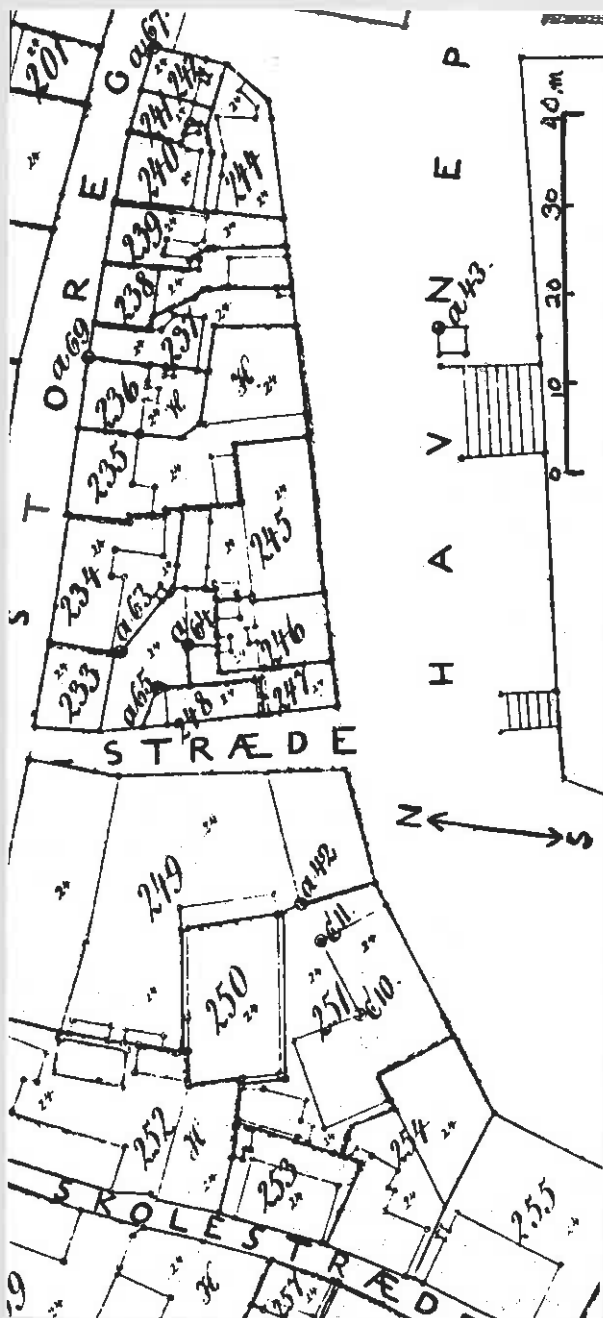
Strandgade 1904-05 set hen mod Østerbakken med 'kirken' i baggrunden og foran den Strandvejen 1. Under træet ses smedens 'Vognmagazin' og overfor det et lyst hus med kringle over døren. Hen mod os på samme nordside: dampmøllens direktørbolig og 'Café Hannæs', begge markerer tidligere købmandsgårde.

Smeden og bageren. Da det store farveri i Strandgade (omtrent nr. 9 nord for gaden) og farverhuset (som nr. 6 syd derfor) gik i opløsning, fortsattes en farverivirksomhed i mindre udgave i Strandgade 11, men stadig med farverhus som nr. 6. Den sidste farver forsøgte at udvide med uldspinderi, men blev ramt af både sygdom - og konkurrenter. Inden hans død var det bestemt, at farveriet måtte ophøre. Det blev til et bageri i nr. 11 og en smed i nr. 6 - begge startede 1886.

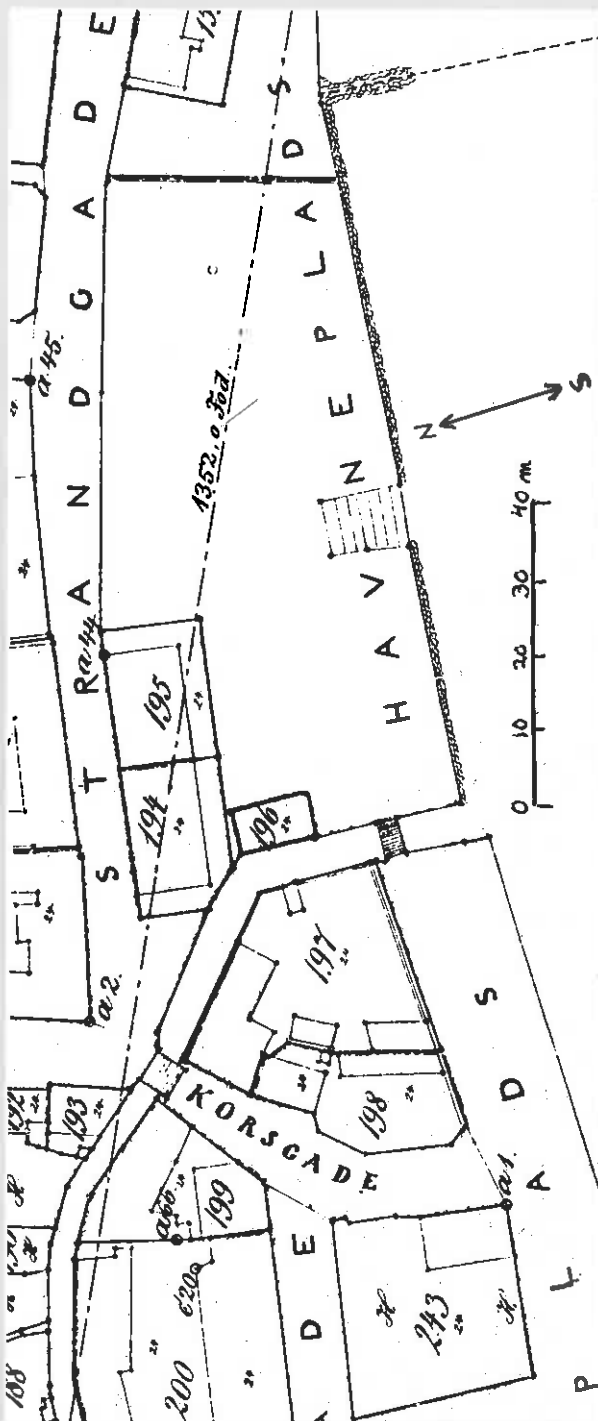
Bageriet fortsatte med flere ejere, der ikke var i slægt med hinanden, til den store nedrivning på Østerbakken i 1960'erne, og det blev udødeliggjort ved Majnard S. Nielsens roman "Rent mel i posen". Men 'tordensmeden', Anders Andersen, oprettede vogn- og beslagværksted og blev her efterfulgt af søn og sønnesøn til idag. Tiden løb fra vognene, siden fra hesteskoene, men 'havnesmeden' er vel den sidste håndværker med sit åbne værksted helt ud til kajen.



Matr. nr. 255 (Toldboden), 254, 251, 249 (nr. 20. 18 og 16). 250 (pakhuset), 247 (Peder Tæbrings hus, senere "Café Morsø" og endnu senere "Snorren"), 246 (Chr. Madsens hus, senere "Snorren"), 245 (Grønlunds og J.P. Kløvborgs hus), 244 (J. Roed Ottensens, her startede "Snorren").



Matr. 243 (haven med den gamle pakbod, DFDS pakhus bygges op mod Storegade), 196 (Havnekontoret), 194-95 (det tidligere Magazinhus).



Som det østligste havne kvarter opfatter vi her Strandengen 'Under Bjerget', selvom det i 1841

'Kirken på Østerbakken'. På billedet af havnen i øst vil et sært byggeri ofte hæve sig i baggrunden. Påbegyndt 1865 som et lille hus med kælder og en etage, derefter vokset både i længde og højde, sidst i 1903 med en stor forlængelse til øst. Det var murermester Jens Lausens helt selvbyggede fantasi, muret i flint og kalk til at begynde med, netop i et hul efter lang tids kalkgravning. Han stammede fra de 'stærke jyders' hjemstavn nær Horsens (Pårup) og at han var stærkt optaget af religiøse tanker fremgår af så meget. Han byggede Ansgarkirken i Øster Jølby, han giftede sig med Christen Kolds søster, han gav den nye afostolske menighed husrum flere år i 1890'erne. Han var selv medlem af menigheden og det var vel ved ombygningen 1903 at vestgavlen blev gotisk. Så sent som i 1907 kom der et læserbrev fra ham, hvor han ønskede prædikestolen i Thisted kirke flyttet ned midt i kirken (som i Øster Jølby). Han døde 1919, 89 år gammel og næsten til det sidste arbejdede han på sit hus, der aldrig blev færdigt, altid var overbefolket og efterhånden knapt vedligeholdt. 1985 blev det revet ned efter ordre fra boligkommissionen.

nærmest må have følt sig som udenfor byen og i hvert fald udenfor havneanlægget. Det var dengang kun en frakørsel ved foden af Østerbakken med et selvdannet spor mod øst langs stranden, den tids Fårtoftvej. Der lå mindre end 10 huse og deres beboere har nok skønnet på et frit liv med muligheder for blandet erhverv: lidt håndværk, dertil en ko eller et par får og en båd. Havnen nåede derud omkring 1870 og adressen blev nu 'i Østre havn', men først 1906 navngivet som 'Strandvejen'. En forpligtende betegnelse, der må forekomme nutidens turister meningsløs. Den sluttede lille verden af en efterhånden næsten tæt husrække fremelskede en særpræget solidaritet hvadenten det gjaldt krav til byen om kloak, vand eller gadelygter eller der skulle sendes protester mod myndighedernes krænkelse af hvad de nu regnede for deres ret. I 1800-tallet var de i overvældende grad blevet havnens folk på næsten alle niveauer.

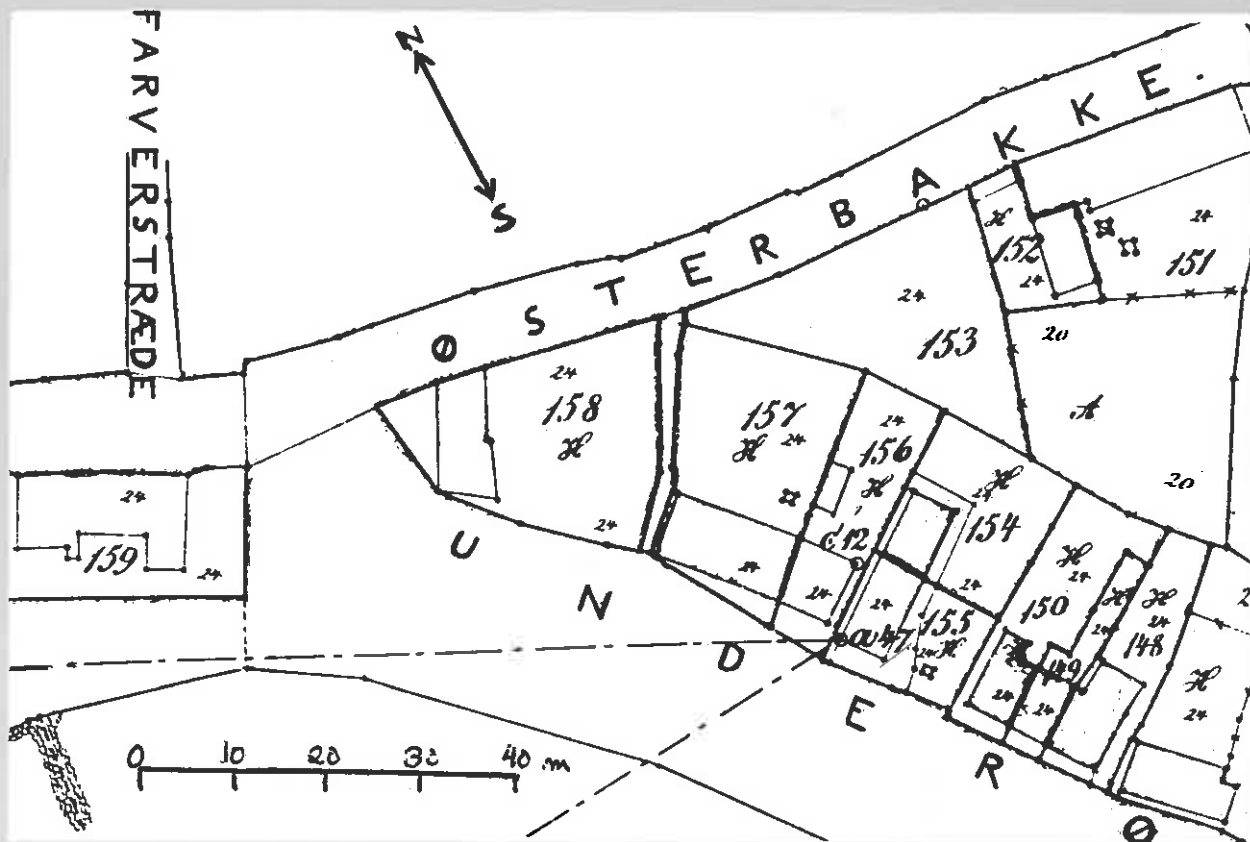
Behandlede byen dem til gengæld rimeligt?

Dette er et af de tre smukkeste billeder af Thisted havn. Fra kirketårnet ser fotografen (vist L.H. Gram) i 1913 henover Storegade mod Østre havn og Strandvejen. Helt til venstre løber Aalborgvej ned ad Østerbakken. Netop her ses 'kirken' med den røde gamle del og dens lyse forlængelse fra 1904. Strandvejens nr. 1 ses lige over smedens bygninger, og helt ude til højre ser vi nr. 51 med huset, der var bygget lige efter branden 1905. I husrækken får man let øje på nr. 9, det lille hus med gavlen til vejen nær kogehuset. Oppe bag husene lyser de første villaer i Rosenlundsgade. Og så blomstrer i øvrigt det rige liv i havnen på det inddæmmede areal blandt fiskenet, både, Kræn Fårtofts sliske og mange værksteder.

Hvis man vil orientere sig i forgrunden kan man gå ud fra de forhenværende skolebygninger: drengeskolen med 3 hvide skorstene til Storegade, pigeskolen med 2 skorstene til havnen (Havnen nr. 18), så kan man tælle herfra.

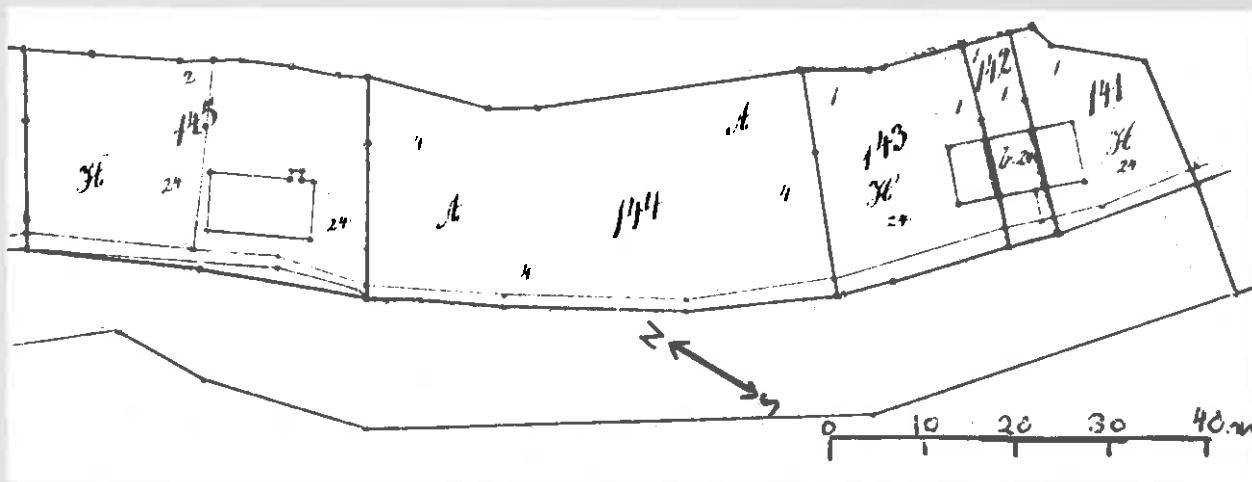
Strandvejen viser hvor lyst og venligt der er foran en husrække i fronten; Storegade hvor trangt og mørkt, der kan være bag.





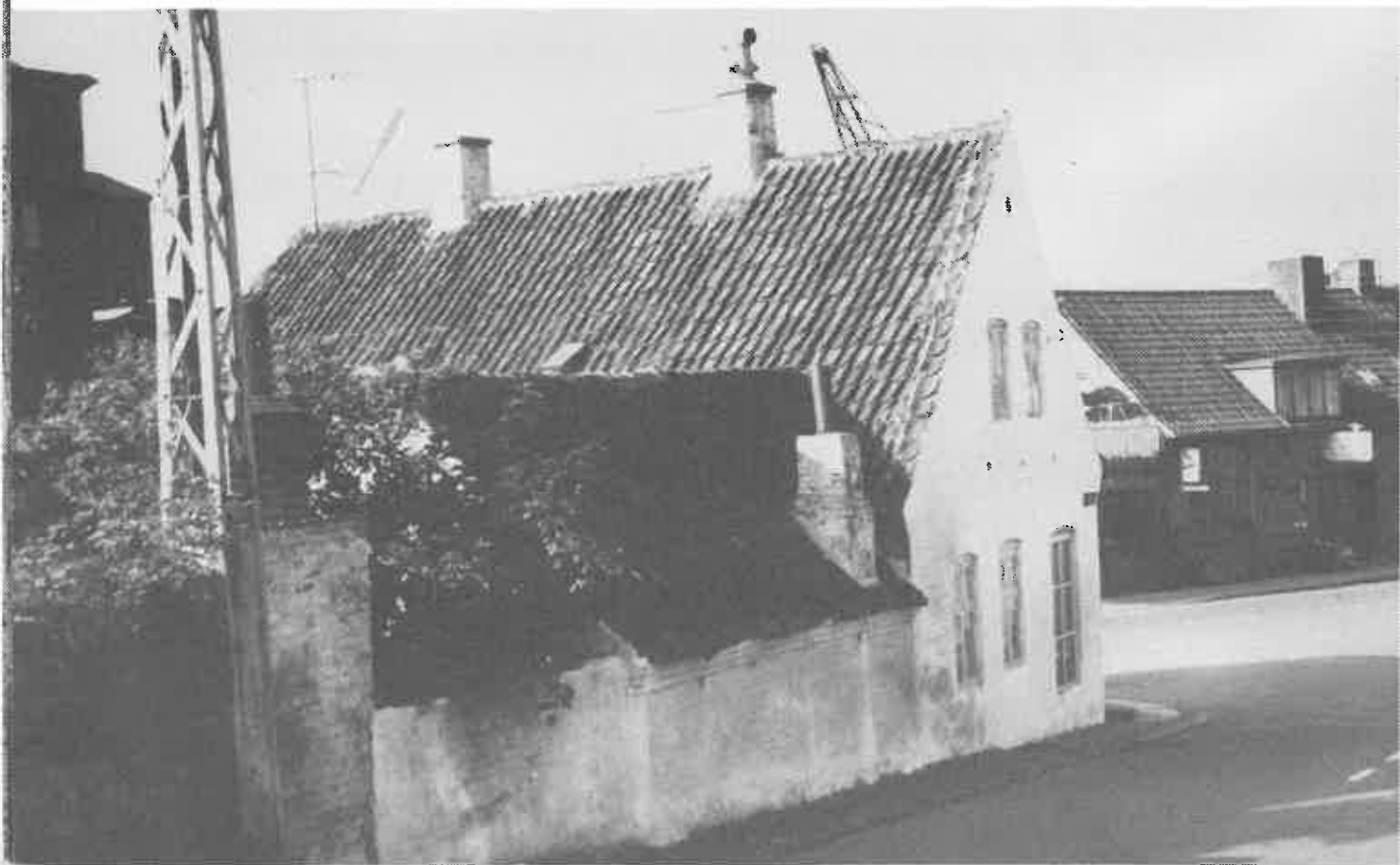
Matr. nr. 159 (farverhuset, senere smedens), 158 (Strandvejen 1), 155 (Strandvejen 9, her Mads Lund og bagved skrædderen), derefter nr. 11, 15 og 17.

Matr. nr. 145 (huset svarer til nr. 49), 143, 142 og 141 (Chr. Justesen fra 1843. Det er de to vestligste dele af huset, der idag er nr. 67).





Fløjhuset, Strandvejen nr. 1 er idag det hus, der skiller Strandvejen fra Østerbakken, og ved sin beliggenhed 'på tværs' er det næsten som et fløjhus for begge veje. Det er bygget 1879, men vi skal længere tilbage for at forstå det. Der har nemlig langt tilbage i 1700-tallet ligget et hus på tværs her med gavlen mod fjorden. Af de to veje var bakken som vejen til Aalborg den vigtigste og det var ved foden af den, man placerede bommen hvor der krævedes komsumtionstold indtil 1851. Selve bomhuset lå nok for gavlen af det store pakhus på den nordlige side af gaden, hvor der i 1700-tallet lå en stor farvergård, der en tid disponerede over farverhuset syd for vejen - og Strandvejen nr. 1. Men dengang var nr. 1 et lille 7-fags hus i en etage med grundmur til vest og bindingsværksudskud mod øst. Og sådan så det ud til fiskehandler Peder Larsen købte det 1873. Han begyndte med at bygge et hus mere på grunden. Det blev nr. 3 (og det var her Sine Hyllested i 1897 startede sin høkerforretning og sit lille værtshus). Men nr. 1 lod han nedrive i 1879 og genopføre i grundmur. Først ti år senere var det helt færdigt, og stod da i 2 etager med 5 værelser, 2 køkkener, 2 spisekamre, pulterkammer, kælder under hele huset, 3 komfurer, 4 kakkellovne og 2 skorstene. Der var med andre ord plads til to lejligheder og med logerende kunne de rumme ganske mange mennesker. Butikker blev hurtigt indrettet til begge strøg. brødsalg (med slik til børn) til Østerbakken, en postkontrollør, der tillige var urmager, til Strandvejen. 1879 var forøvrigt det år, da byen anerkendte at der var en offentlig vej 'Under Østerbakken', der adskilte husrækken fra det inddæmmede areal. Først i 1906 fik den navnet 'Strandvejen' (foto o. 1925 og 1962).





Sandfiskeren på Strandvejen nr. 9. Mads Lund døde som 83-årig den 5. august 1909 i sit lille hus på Strandvejen. Nok var han født i Thisted, men det var først som 7-årig at han med forældrene flyttede ind på stedet her. Faderen var sandgraver, fisker og skomager Peder Oxenbøl Christensen (Lund) fra Vestervigegnen - og huset var af bindingsværk med stråtag. Det er nu nok blevet så stærkt medtaget ved stormene 1839 og 40 at det nærmest har måttet genrejses i grundmur, men med den gamle, fornuftige placering: gavl til fjorden. Og her har så Mads igennem sit lange liv foran vinduet set den åbne bugt forvandle sig til en lille havn, som han dog boede udenfor. Han har set de første farvestrålende dampskibe med deres plaskende hjul styre ind mellem molerne - set Østre havn blive 'føjlet til' og det lige udfor hvor han boede - og i hans sidste år myldrede det igen med travlhed. Hestespand på hestespand kørte fyldt til den ny havneplads og der bankedes og gravedes, men han så det ikke færdigt. En skam, for han var næsten gift med den havn. Også bogstaveligt, for i 1864 blev han gift med havnefoged J.P. Kløvborgs søster. Ved dette ægteskab gik Mads' fader på aftægt hos sønnen og døde i 1867. Tidligere har Mads været kaldt matros eller arbejdskarl, fra nu af havnearbejder, sandfisker, en enkelt gang østersfisker. I selve aftægtskødet erklærer faderen, at sønnen ejer 'båd og knag' (sikkert fejlskrivning for kaag) og de nødvendige redskaber til at udøve arbejdet som sandfisker. Faderen har altså givet ham både sit hus og sit erhverv. Netop i faderens dødsår bliver huset beskrevet til brandforsikringen. Det er en lang bygning, hvoraf kun de sydlige 7 fag tilhører Mads Lund. De indeholder værelser med 1 kakkelovn, køkken med komfur, kælder under 2 1/2 fag.

Den nordlige del er også på 7 fag, dog lidt kortere i alen, kun med en kakkelovn, ingen kælder. Det har i mange år været ejet af en skrædder. Der er kun en skorsten, som de er fælles om; skrædderen har nok haft åbent ildsted til at lave mad i. Fælles var også lokum og brønd.

Fra dette sted er så Mads Lund draget ud for dag for dag at søge arbejde i havnen. Vi kan følge det i havnens protokoller. Her er nogle udpluk:

1879 udfører han vægtertjeneste i 38 nætter til 57 kroner og passer lygter for 19 kr., vel et vikariat for vægteren.

1882 pynter han havn for 18 kr. ved kongens besøg da Thybanen bliver indviet.

1888 og fremefter er det specielt opregnet, hvad han udfører. Det er opført som 'dagsarbejde', 'reparation af havneværker', 'nye arbejder', 'vedligeholdelse af redskaber', 'renholdelse', eller 'uforudsete arbejder'. Men en stor fast sag for ham har været opmudringen. Det begynder om foråret med udsættelse af muddermaskinen og slutter med dens optagelse om efteråret, ind imellem ligger et vist antal dage med opmudring. De penge, der udbetales må være til ham og hans sjak. Lægger man nemlig tallene sammen giver det et større beløb end hans indtægt, som normalt skønnes af ligningskommissionen til 600 kr. årligt (f.eks. 1888: 1644kr., 1889: 1623 kr., 1896: 1863 kr...). Man kan også aflæse, at han betales for en 45-50 arbejdsdage pr. år. Han kan derfor udmærket have haft tid til privat sandgraveri og almindeligt arbejdsmandsarbejde.

En anden iagttagelse: 1896 er han 70 år, men han bliver ved, 1899 bliver han fri for muddearbejdet, men får stadig penge for udsættelse og optagelse af maskinen - og så mange dages arbejde med tjære. I hans 82de år betales der ham for nogle

småarbejder. Han er (tilsyneladende) et smukt eksempel på hvor smidigt og menneskeligt nedtrapning var mulig på denne tid. Folketingsafstemningslister fra 1892 og 1898 viser ham som højrevælger, hvad skulle han dog ellers stemme på? Blandt hans nulevende efterslægt huskes, at han altid sagde herom: "Jeg stemmer som dem, jeg tjener mine penge hos"



Mads Lund og Ane Kathrine Kløvborg

Branden på Strandvejen. Vi er i året 1906 og ser lige ind på Strandvejen. I forgrunden ligger på 'Halds koncederede areal' en hollandsk vindmølle, der sidst var kendt som 'savskærer Larsens mølle'. I horisonten til højre ses en kalkbrænderovn og i husrækken virker et 2-etagers hus med 4 lejligheder næsten for stort og fremmed. Det er også først opført efter branden 1905.

Her på stedet lå ellers et af de helt gamle huse, der imidlertid blev ombygget 1889 (nr. 49) og sammen med nr. 51 gav det plads til en større savværksvirksomhed i 1890'erne. For at forstå det, må vi helt ud på det inddæmmende areal, hvor den unge skibsbygmester Carl Petersen omkring 1883 lejede plads til værksteder, skure og bolig for sig selv - og til skibsbygning og savskæreri; det sidste drevet af en vindmølle fra 1890. Men så køber han i husrækken nr. 51 (1892) og nr. 49 (1894). Også her skærer han træ, drivkraften er en dampkedel, halvvejs gravet ind i skrænten bag huset. Kun 39 år gammel dør han i 1898 og fra et pantebrev ved vi hvad der var i nr. 51: 'en liggende dampkedel, en dampmaskine, axelledninger, remskiver, remme, 1 træuldsmaskine, 1 høvle- og pløjmaskine, 2 båndsave, 1 listemaskine m.m. kort sagt alt til driften af savskæreriets nødvendigt driftsmateriel...'. Et par år senere hed ejeren *Anthøn Skaarup*. Også han udvidede og opsatte en af tidens modesager, en vindmotor, som om vindmølle på havnen og dampmaskine ikke var nok. (Se billedet s. 27). Alt gik godt indtil den 9. juni 1905. Vi citerer Thisted Amtstidende:

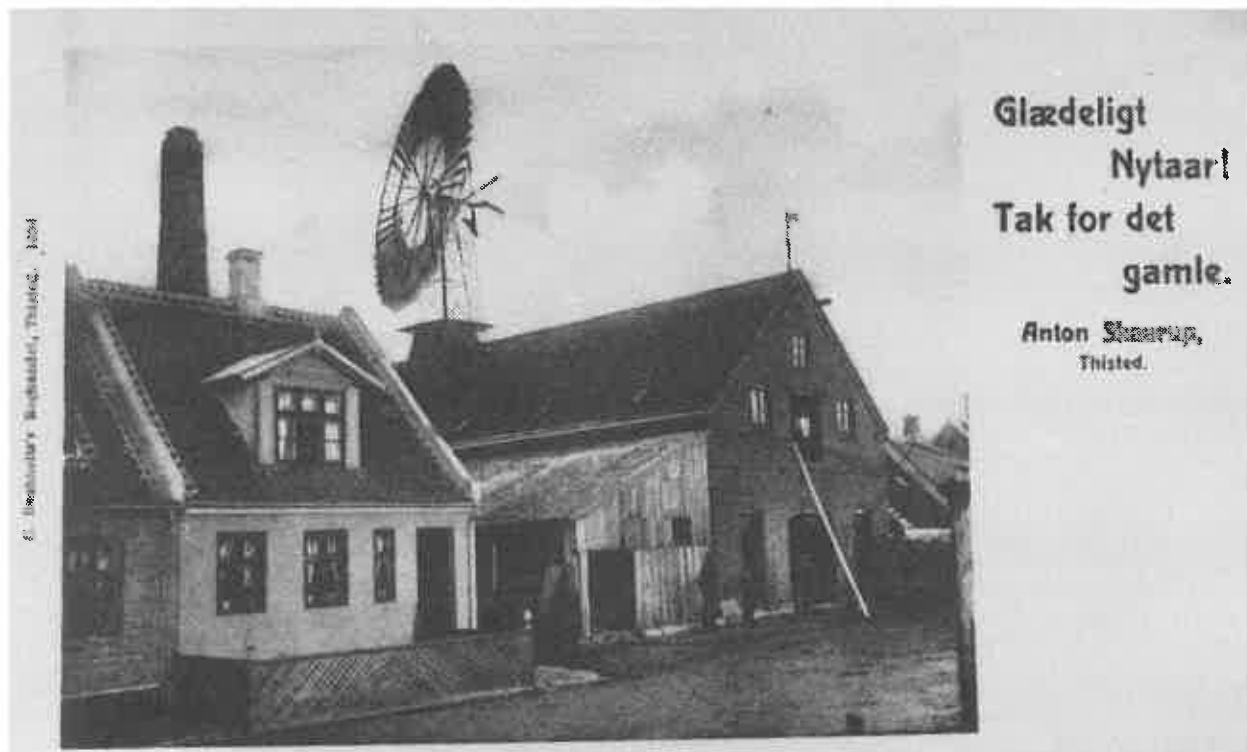
'Nedbrændt dampsavværk. I nat kl. ca. halv to opdagede en ung mand, Thorvald Madsen....at der var ild i det hr. A. Skaarup tilhørende dampsavværk, beliggende under Østerbakken. Thorvald Madsen tillige med et par andre personer vækkede straks savværkets ejer, som har soveværelse i et kvistværelse i et op til savværket stødende beboelseshus. Han ilede derefter op til kirken og gav sig til at klemte med klokken. Imidlertid hengik der over en halv time før brandvæsenet nåede at komme til stede med sprøjterne, og hele savværksbygningerne med det i samme værende trælager stod da i lys lue...Ligeledes havde ilden fat i en på den anden side af vejen stående stor tømmerstabel, skønt denne ligger mindst 40 alen fra brandstedet. Her gjorde sprøjterne god nytte...En tæt op ad savværket stående stor vindmotor styrtede under branden ned i flammerne og blev totalt ødelagt...Kl. halv fire var branden i det væsentlige forbi, idet der af savværket kun stod en del af murene tilbage...Ilden angives at være opkommen i en åben halvtagsbygning...i dette skur fandtes træuldsmaskinen samt en betydelig beholdning af træuld. Det hedder at en vagabonderende person, som i en halv snes dage har opholdt sig her i byen, skal være blevet set komme ud fra skuret (og er) i morges sat under anholdelse...Branden frembød, dengang den var på sit højeste et imponerende skue. Ilden fra det mægtige bål flammede højt mod himlen og store røgskyer stod ind over havnen. Forøvrigt viste det sig her som ved tidligere brande i Thisted, at den langsomme tilførsel af vand, der sker



hjælp af tønder, der køres på sluffer, i høj grad hindrer slukningsarbejdet. Man havde lagt en sprøjteslange ud til fjorden der ligger lige overfor savskæreriet i en afstand af ca. 130 alen, men heller ikke dette ville rigtig føre til noget'. Det var et stort tab og savskæreriet blev aldrig genopbygget i husrækken. Derimod fortsattes virksomheden omkring den renoverede hollandske vindmølle på havneterrænet af 'sav-

skærer (Søren) Larsen' med udstyr af alle slags save og maskiner, til den blev trængt bort af tidens tekniske udvikling før 1930, hvad der ikke gjorde det sværere for anlægget af Svineslagteriet.

Og Strandvejen 51 havde kort efter branden fået sit fine, lidt ferske hus. Den tids smag.



Strandvejen 51 lige før branden 1905. Nr. 49 står den dag i dag - uden have.

1888. Vi er helt ude mod øst, hvor Strandvejen skal til at holde op, alt er hærgnet af den kraftige kalkgravning. Her havde rakker- eller galgebakken ligget, hvor man i 1873 fandt et skelet i kiste i det øverste lag, stedet kan næsten ikke være andet end byens henrettelsesplads. Men det er også stedet, hvor Koopmanns svineslagteri skal bygges om ti år. Lige for os ligger et hus med 3 skorstene. Tegnelærer A. Chr. Andersen må have siddet lavt siden han har kunnet få det i den grad til at skyde sig op mod himlen. En del af det lille hus eksisterer endnu som nr. 67. Det har sin historie. Arbejdsmand Chr. Justesen var 61 år, da han i 1843 tilbyttede sig grunden og byggede et lille, lavt men langt hus her. Han kom fra Farverstræde, men der trængte nok til plads for den store familie. En af sønnerne blev i huset, da faderen døde 1857, han blev vægter i byen og døde 1906.





Året er 1906 og vi ser fra fjorden den yderste del af Strandvejen, der netop fører ind i Koopmanns svineslagteri. Det var anlagt 1898 som et led i en slagterikæde fra Hamburg, der ialt fik 8 slagterier, en pølse- og en margarinefabrik i Danmark. Sagen var at import af levende svin til Tyskland blev totalt forbudt i 1895 og det derfor var fordelagtigt at etablere sig i Danmark. Det var slagteriet i Aalborg, der lagde en filial i Thisted. Man eksporterede også til England og i 1914 var engelsk kapital dominerende i kæden.

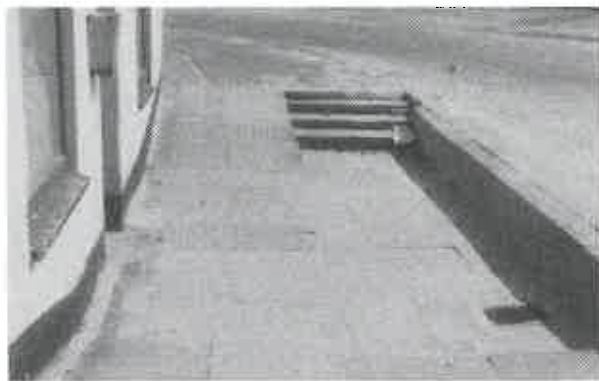
Grunden til slagteriet her blev af kommunen solgt for 10750 kr., der dog kun skulle betales om det nogensinde indstillede driften - det må så formodes at være sket i 1953, da Koopmann gav op.

Kontrakten gav slagteriet ret til 'at anlægge anløbsbro for skibe... (og) at føre et jernbanespor over kommunens grund, vestpå indtil det nuværende havnespor' (ingen af delene blev prøvet). Kommunen måtte til gengæld inddæmme ud for slagteriet, hvis det kunne ske uden at genere dette med oplag af kul, tømmer eller lignende. Byggeriet blev foretaget af en københavnsk murmester, der tilsyneladende har fungeret som arkitekt.

Det udmærkede slagteri gav først i 1920'erne anledning til klager over lugt og trafikkaos, da bebyggelsen af Johnsens allé så småt begyndte.

Lige til venstre for slagteriet ligger på billedet et 2-etagers hus med stor kvist. Det blev opført 1898 og nedrevet omkring 1935, da Vegendalvej blev skabt.

Og så kommer, stadig intakt, det gamle Justesen-hus med de 3 skorstene. Netop i 1906 bliver ejeren af nr. 67, en særpræget fisker. Sømand kaldes han i folketingsvalglisten 1898, kvaseskipper var en anden betegnelse. Han hentede fisk fra mange fiskepladser i den vestlige Limfjord til Taabbels fiskevirksomhed, men bedst kaldes den stejle og stolte fisker ved sit navn, *Nikolaj Eriksen*. Et par træk. Netop overfor hans hus var en bloksav ved skibsværftet blev anbragt i slutningen af 1920'erne. Træstammer, der skulle skæres op på langs måtte ind vinkelret på Strandvejen, men så ramte man jo netop Eriksens hegn. Han blev noget så rasende, så man måtte sende en mand over for at berolige. Klart at han ikke holdt sig rolig, da kommunen lavede numre med fiskerihavnen. Og da andelsvineslagteriet 1930 'betalte' de andre på vejen for deres mistede 'udsigt over fjorden', nægtede han at tage imod. Ikke mindre har hans raseri været, da vejen blev reguleret med tilpasning til Vegendalvej og man tog hans have og forvandlede hans stue til en kælderlejlighed, så tvang han kommunen til at udtænke det særprægede fortovsarrangement, som den dag i dag minder os om de skuffede fiskere på Strandvejen.



Nikolaj Eriksens Have omkring 1930. Idag kan man på det sidste fotografi se hvilken værdi dette lille hus siden 1930 har fået tilført.

Strandvejens huse og mennesker

Da havnen blev anlagt lå der mindre end ti huse "Under Østerbakken" og det gik langsomt med tilvæksten. 1850 var der 11 huse med 16 husstande og 48 personer, 1880 17 huse, 22 husstande med 48 personer og 1901 er det blevet til 36 huse med 63 husstande og 239 personer. Først da havnen nåede herud begyndte altså udfyldningen af husrækken for alvor. Det er små huse, ikke udfordrende, men de følger udviklingen inden for den slags byggeri overalt i landet, som nu håndværkerne kunne orientere sig.

Rester af de ældste huse kan idag stå "indeni" de nuværende som f.eks. nr. 9, 11 eller 67. Andre har bevaret deres indentitet som nr. 1, der blev omsat i grundmur 1879, men med helt den samme beliggenhed. At vende gavlen mod søens sprøjt ses her og i nr. 9, hvorimod nr. 67 er sidste stump af et længere hus fra 1843, der er bygget med mod på at vende facaden til vandet.

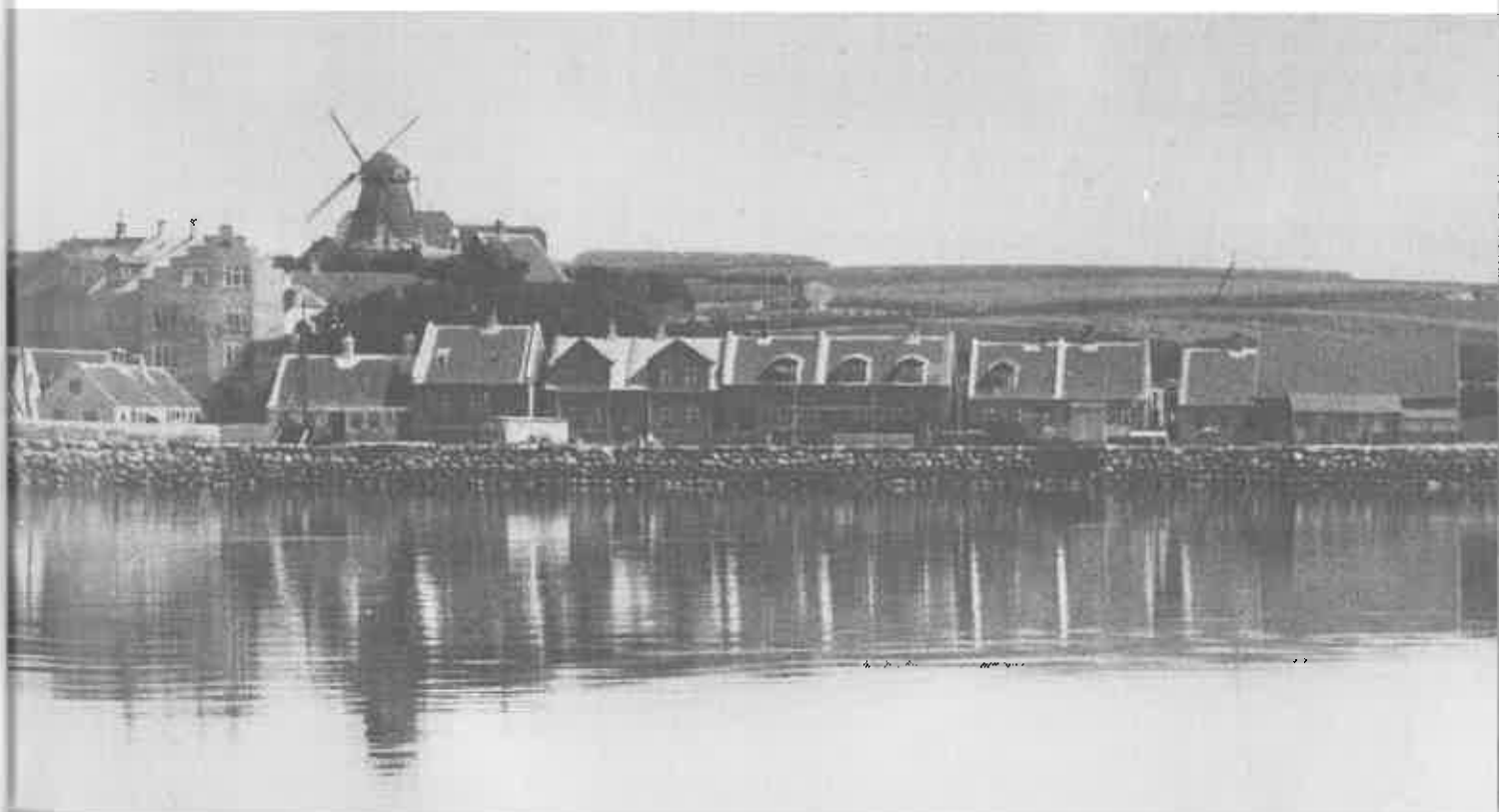
De nye efter 1870 er ofte "koblede" sammen 2 og 2 om en fælles brandmur, enten helt ens eller spejlvendt. Antagelig har det givet en besparelse i udgiften under arbejdet og senere ved opvarmningen. Initiativet kan være taget af en murer eller tømrer eller den, der udstykkede? eller to venner, der tog fat på opgaven samtidigt? Der er noget der tyder på alle muligheder, men vi ved ikke nok om opførelsen til at spørgsmålet kan endeligt besvares. Her skal nævnes nogle eksempler: numrene 19 + 21 (1898), 23 + 25 (1887), 27 +

29 (1883), 35 + 37 (1906) - nr. 39 ligner men er fra 1890 - 43 + 45 (1886), 53 + 55 (1877) og endelig 61 + 63 (1884).

Hvordan fik man ellers hus på Strandvejen? Ofte arvede man som søn eller svigersøn. Sikkert er det at der tit vistes mange årtiers trofasthed mod stedet. Et par eksempler: nr. 5 ejes fra 1790'erne til 1897 af samme familie, nr. 9 fra 1833 til 1910 og baghuset samme sted ejes 1838 af en skrædder, hvis enke fører det videre til sin nye mand og først 1908 kommer det til fremmede. Om nr. 11 og 15 gælder noget lignende og i den anden ende bor Chr. Justesens familie i nr. 67 fra 1843 til op mod 1906.

Erhvervene var i ældste tid meget blandede og ikke (udover lidt fiskeri) knyttet til vandet. Men det ændredes efter 1870. Nu er det udbredt med beskæftigelser, der *kan* være bestemt af havnen (og sikkert i de fleste tilfælde er det) som i flæng fisker, tømrer, smed, daglejer, skibsbygger, skibstømrer, sømand, skipper, lods, havnevægter, dampskibsdrager, sandgraver o.fl. Erhverv, der kunne udøves i husrækken var få. Af pladskrævende den gamle kalkbrydning og -brænding, senere savskærerier og sidst de store arbejdspladser "lige overfor". Andre er meget lidt pladskrævende som skomager, urmager, skrædder, høkerhandel, brød- og frugtudsalg, lidt udskænkning - alt drevet som supplement til grundlæggende fattigdom.

"Kirken", Mellemmølle og Strandvejen fra nr. 9 (1906)



Havnefoged og havnevægter

Havnefogder fra 1854 til 1911 var kun to-, nemlig brødrene J.P. og A.C. Klønborg. Havnefogden og havnevægteren repræsenterede bl.a. politimagten i havnen. Den første var direkte under havneudvalget (indtil 1868: havnekommissionen) og hans anvisninger skulle følges af skipperne m.h.t. liggeplads, losning, opførsel m.m. men også borgere var under ham, kunne f.eks. bortvises fra havnen. Det har også været ham, der fordelte dagens arbejde for havnen, så arbejdsmænd har nok samlet sig om morgenen om det lille kontor. Det har derfor sikkert været en praktisk forbedring, at havnekontoret 1884 blev suppleret med et 'pissevar' omend i en skrabet udgave. Planlagte kummer i hjørnerne blev droppet, men det var en forskrækkelse for skibsbygger Christoffer Andersen, at 2 plader skifer kostede 116 kr. og ikke 8 som i hans tilbud.

S. 6.

Han påseer, at Ureenlighed, Feieskarn eller andre Ting saafom Steen, Grus, Kobbler m. m., som kan forvolde Havnens Formudring eller Tilflaming, hverken fra Skibene, eller fra Gader, Broer, Gaarde, Huse, vorder udfæstet, eller ved Rendskene nedføres i Havnen.

S. 7.

Han påseer, Slamtjeters Rensning til rette Lider og deres Vedligeholdelse.

S. 8.

Han påseer, at der ei bruges Tid ombord paa Skibene til Radvkning eller i andre Maader, ei heller tændt Lys, eller ryges Tobak.

S. 9.

Han påseer, at intet Skib, Pram eller Baad fortøies, fastgjøres eller forhalles ved Broer eller Bolværker, men alene ved de anbragte Duc d'Albes, Pæle eller Ringe; og at der ikke i Bolværker, Broer og Radvværker stilles eller sættes med Baadshager for derved at ophale Fartøierne.

S. 10.

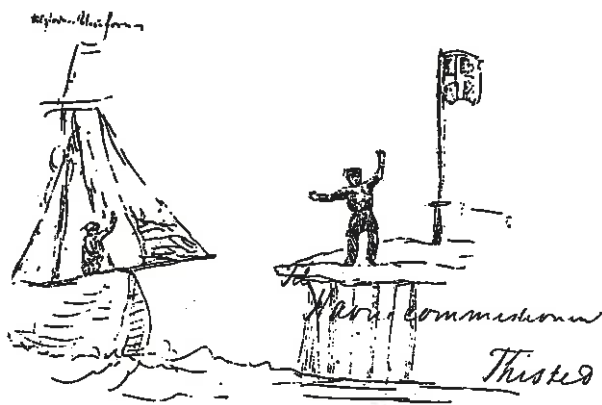
Han påseer, at Skibene, som ligge ved Bolværkerne, have deres Ankere indfatte over Rehlingen, at Bugspydene ikke hindre Padsagen m. m.

Havnevægteren fungerede om natten og havde derfor skiftende arbejdstid sommer og vinter. Fra den 1.4. til den 1.10. fra kl. 22 til 4 og fra den 1.10. til 1.4 fra kl.21 til 5. Var havnevægteren en nat forhindret var det politiet, han skulle melde det til. At han var udstyret med stav måtte dog ikke misbruges. En vægter mistede i 1906 sit job, fordi han havde slået en 'morsingbo' ned! Indtil 1896 skulle vægteren hver time udråbe tiden rundt om i havnen.

1887 opdagede en statslig inspektion, at den grønne lanterne på Østre havns molehoved ikke lyste. Det gav en mængde skriveri at anbringe ansvaret. Jo, havneudvalget påtog sig det, men sagde dog at man ikke kunne passe lygterne selv. Og havnefoged - og vægter blev enige om at de havde gjort alt hvad de kunne med de usle lygter, der ofte blæste ud. Så endte det med, at alle indskærpede hinanden omhyggelighed - og nye lygter blev købt.

Havnekontoret var stedet, hvor havnefogden regerede. 1855 var en fjællebod (træskur) blevet afløst af et bundsolidt, grundmuret hus, der lå tæt ved bækken og det store gamle pakhus. Det var så solidt, at det først blev revet ned i 1928, da den part af havnen skulle ryddes. Her blev de mindre ting af havnens materiel opbevaret og fra de første 40 år af havnens historie er inventarielister bevaret. Der er gie- og taljeblokke, prikker og koste til afmærkning i vandet, tjærekoste, lygter, ekstra eksemplarer af havnereglementet, flag med det danske våben, nøgler, skilte og fra 1862 3 pletter brændevin til arbejdsfolkene, maling og ferneris til bolværket osv. Her lå også havnefogdens protokoller over anløbne skibe, udbetalinger til arbejdere for nøje betegnet arbejde, regninger fra firmaer - og de skibsafgifter det var hans sag at opkræve til havnen.





*Jeppe Skaaning (Jeppesen) 1825-1910, havnevægter 1870
til 96 og blev den sidste, der sang tiden ud i havnen.*

Jeppe Skaaning (Jeppesen) (1825-1910), havnevægter 1870
til 96 og blev den sidste, der sang tiden ud i havnen.

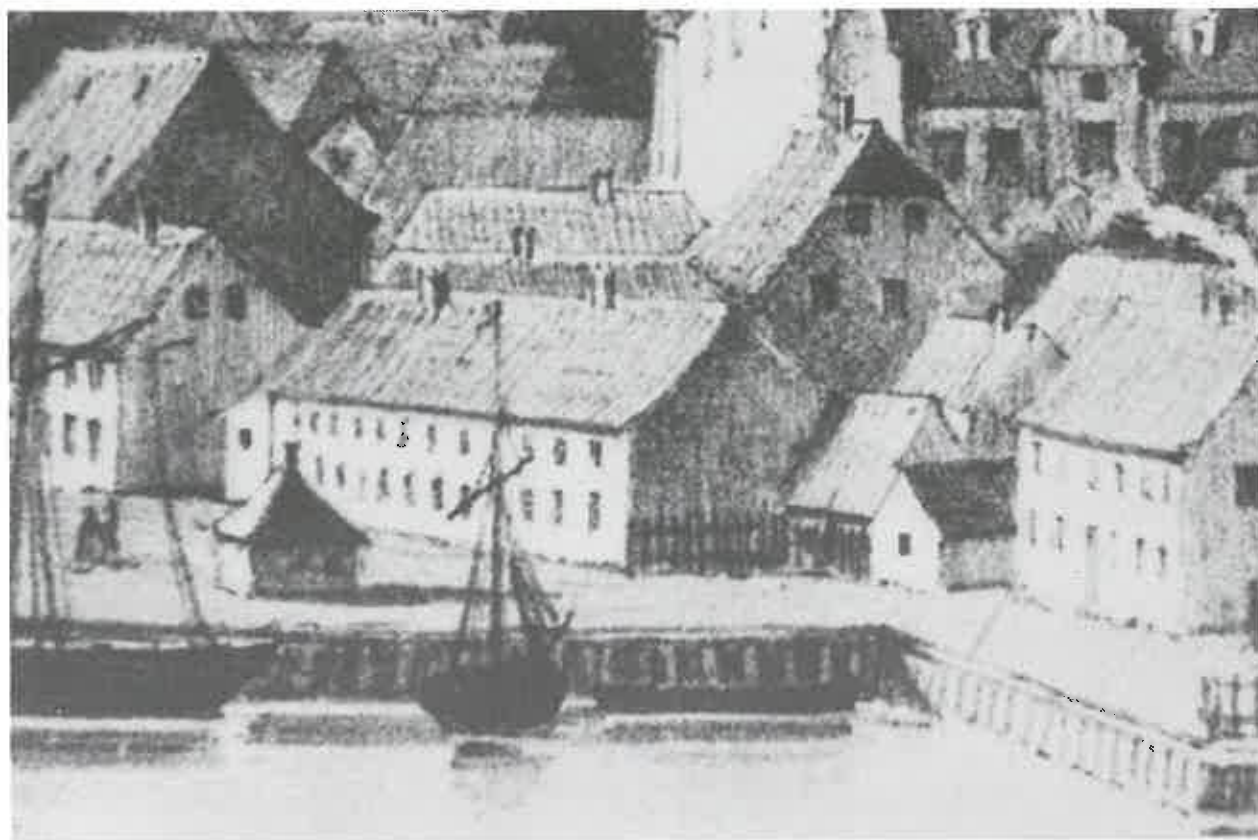
Klitmøllerskipperen Jens Pedersen Kløvborg blev byens havnefoged fra 1854. Han var nidkær i sit job og det gav af og til rivninger med over- og underordnede. I 1860 havde en misstemning mellem ham og Christen Jacobsen udviklet sig sådan, at havnekommissionen måtte tage den op. Jacobsen forlangte ikke blot, at Kløvborg skulle være på havnepladsen i uniform overalt hvor der var brug for ham, men også at han skulle 'arbejde med' under arbejdet i havnen. Det skulle indføres i instruksen. I det møde, hvor de øvrige kommissionsmedlemmer søgte at dæmpe Jacobsen lidt ned, har der ligget et brev på bordet (i en helt anden sag) og herpå har et medlem møret sig med at tegne Kløvborg, når han korrekt uniformeret hilser et skib fra molehovedet, og samme sted er skrevet ordene til den nye instruks. Håndskriften er byfoged H. Th. Gads, så det er ham, der har hygget sig mens de andre skændtes. Det lykkedes at få ændringerne trukket tilbage undtagen en lille stramning, men Kløvborg kendte til at arbejde efter reglerne, så i den følgende tid blev der anmeldt mange skader på havnen forårsaget af de høje kommissionsmedlemmers skibe! Han sad i stillingen til sin død 1891 og efterfulgtes af sin broder A.C. Kløvborg, næsten til dennes død 1911.



Kogehusene. På ældre havnebilleder - som det fra 1855 - ses et lille sjovt hus på havnepladsen, omtrent kvadratisk, grundmuret og taget løbende op i en skorsten. Det var kogehuset fra 1844. Reglementet for skibes ophold i havnen forbød strengt åben ild ombord. Træskibene kunne ligge tæt i bassinerne, havnepladsen havde stabler af tørt tømmer - og en voldsom brand kunne brede sig til de nærmeste huse. Det var derfor klart, at man på land måtte give mandskabet muligheder for at varme op til to formål: kogning af mad og smeltning af beg. Derfor blev der vel i de fleste havne opført disse kogehuse. Efter Skalk 1976 eksisterer der endnu i dag sådanne tre i Dragør, Assens og Ærøskøbing. Her berettede man i forrige århundrede om stor uro i disse kogehuse, faktisk forsøgt der ofte tyveri af både brændsel og mad. Efterhånden som havnene blev rigeligt udstyret med restaurationer, ophørte deres anvendelse som køkkener. Det gamle i Thisted blev revet ned 1891, men da var et nyt opført 1888 tæt ved Østre havn. Det har dog nok kun været brugt til beg, til vasketøj og som toilet.



Udsnit af Tegnens litografi fra 1855 og Axel Holms radering fra 1918 viser det gamle og det nye kogehus. Hos Tegner kan vi skimte rådhuset i baggrunden, i havnefronten det lange nr. 12 og helt til højre nr. 4. Holm lader os kigge ud mellem Strandvejen nr. 11 og nr. 9.



Havneværkerne

Efter at havnen havde fået en sluttet form i 1850'erne, begyndte en idé at spørge om en ekstra havn mod øst. Men først i 1860'erne, hvor der skulle inddæmme lidt i midterhavnen og meget mere helt østpå, beslutter man sig til bygge en 'Bådehavn' midt imellem, og det sker fra 1866 til 1871. Den skal tjene fiskerne og kvaseejerne, hvoraf flere bor i Strandvejens husrække, og den skal aflaste den egentlige havn, hvor det ofte har været svært at skaffe bolværksplads til nyankomne skibe. Også 'æbleskuderne', der kan finde på at blive liggende i 3-4 måneder, må kunne henvises til bådehavnen. Og til alles fordel bliver der 1881 lagt en bedding inderst i den nye havn og et nyt koge- og beghus 1888. 1886 får bådehavnens syd-mole et beskyttende ekstra knæk. Til disse ting skal lægges at flere stykker stendossering nu forsynes med bolværk. Det hører altså sammen til de små forbedringer og kun en gang, i 1888, ventilerer man i byrådet tanken om at hele bugten burde beskyttes med to lange dækmoler. Men

borgmester Clausen, der er født formand for havneudvalget, forskrækker med at det vil koste 60.000 kr. Vi skal helt op til 1915 før idéen tages op igen.

1892 udsendte Søkortarkivet den 1. udgave af 'Den danske Havnelods' og deri en beskrivelse og et rids af Thisted havn. Man havde fra Thisted udbedt sig et nytegnet kort og tillige fået et spørgeskema udfyldt. Dybden i den yderste indsejling opgives til 11 fod (3.5 meter), ved indsejlingen til det indre bassin 9 fod, men øst for bækkens udløb kun 1/2 fod. På en halv fod kan der ikke sejles ret meget og 9 fod gør ikke havnen konkurrencedygtig, når nu staten snart skal til at uddybe Løgstørrende til 13 fod. Håndbogen fortsætter med, at lods forefindes men ingen bugserdamper. 'I bådehavnen fast ophalingsbedding til 100 tons skibe....Kølhalsplads i havnen. To træskibsbyggerier. Mindre maskinreparationer kan udføres. Ingen midler til jernskibes reparation. Rigelige kulbeholdninger. Vand på havnepladsen fra

a bolværkspæl
b hammer
c anker
g bærepæl til forankringen

k skråpæl
d/e stræktømmer forbundet
med bolværkspæl og skråpæl
f skråtliggende anker

I fig.1 er træ det vigtigste materiale, i fig.2 er ankeret et stykke rundjern, skrueskåret i begge ender, så det kan fæstnes ved møtrik og underlagsplade. Opslag 'Bolværk' i Salmonsens Konversationsleksikon, udg. 1915)

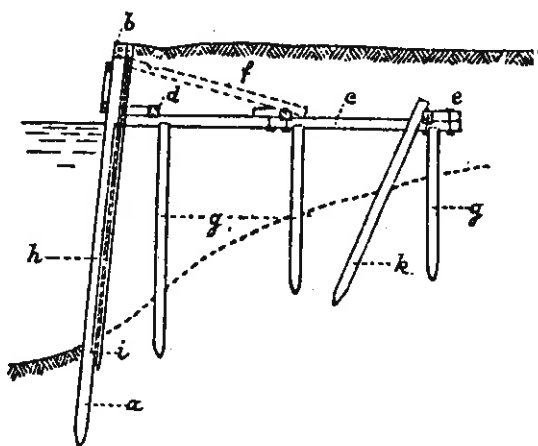


fig.1

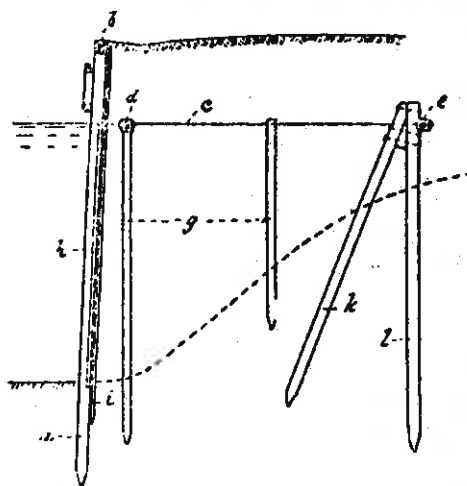


fig.2

post. Stor havneplads....Post- og telegrafstation på jernbanestationen....der ved havnespor er i forbindelse med havnen. Havnesporet befares med lokomotiv. Vareskur på havnepladsen. Sidespor til toldpakhuset osv
- det er havnen i et par glimt.

Havneværkerne - velsignelsen ved pæle og sten

Havneanlæggenes teknik? Moler og kajanlæg blev udført af skibstømrere (og arbejdsmænd) og efter gamle traditioner, der ændrede sig forbavsende langsomt i 1800-tallet. Materialerne var stadig træ og søsten. Lidt bedre konservering af træet og lidt omhyggeligere stabling af stenene var dog kommet til. Først nedrammedes 'hjerdepæle', nu let skrånende ind mod molen, ved hjælp af den gamle 'rambuk', hvor et 'jernramslag' bragtes til fald. Pælene blev forsynet med planker vandret på bagsiden for at holde på sten og andet fyld. Øverst fæstnedes den solide 'hammer'. Hele denne front fortøjedes så ved hjælp af 'ankre' af træ eller rundjern til pæle langt inde i molen. Angreb af orm modvirkedes ved at slå jern- eller kobbersøm tæt i træværket, hvor det kunne komme til at ligge snart i vand og snart tørt. Endelig blev hele dette skelet fyldt ud med de store søsten; de var fisket op fra havbunden, så de ikke ville give sig til at smuldre. Ved havnens anlæggelse 1840 kom de bedste sten fra Kerteminde! Skibstømrerne havde kræfterne og det rigtige værktøj til at håndtere tømmer af så store dimensioner, og byen var forsynet med flere savværker, hvor f.eks. bloksave drevet af vind eller damp kunne skære store stammer op.

Til havneværker hørte også duc d'alber ude i bassinerne, lodrette pæle støttet af 4 eller 6 skråtstil-lede. De var til fortøjning eller bare til varpning når sejlskibe skulle trække sig på plads i havnen. Jo solidere de var, jo ubehageligere at kollidere med. Ved kaj måtte kun fortøjes til stenpullerter eller fastgjorte jernringe. At hægte sig til tømmeret i bolværket kunne blive katastrofalt - for bolværket. Og var derfor strengt forbudt.

Det var først her op mod århundredeskiftet, at moderne uddannede havneingeniører kunne fås. De kendte de nye materialer (cement, jern) de foretog bedre undersøgelser af bundens karakter, de kunne beregne belastninger osv.

Ny havn?

Det havde været de små havnearbejders årtier, ledsaget af den evindelige opmudring. Men i årene 1898, 1899 og 1900 føres der en til tider skarp debat i byrådet. Skal havnen ombygges? eller skal man have en helt ny? Nu nærmer det med Løgstør rende sig og i rædsel ser byens handelsfolk i fantasien de store atlanterhavsbåde sejle forbi Thisted - de kunne simpelthen ikke komme ind. *Borgmester Clausen* beder nu ministeriet anviser navnet på en dygtig havneingeniør. Det bliver *cand.polyt. H. Paulli*, der efter et besøg her i juni 1898 kommer tilbage om efteråret med to forslag: det ene til 250.000 kr. kasseres straks som for dyrt; det andet kan for 155.000 både uddybe inderhavnen til 13 fod og anlægge et helt nyt bassin syd derfor. I byrådet fører *agent Tachau* sig stærkt frem. Han var den store manufakturhandler i Vestergade, men også medstifter af fiskeriforeningen. Tachau stammede fra Fåborg og kan have haft noget af sin barndoms havnefølelse med sig. Han advarer mod at vælge en for billig løsning, men også mod at pille for meget ved den gamle havn.

Stendosseringen i sydmolen er allerede så undermineret så ingen ved hvornår molen skrider. Byrådet vælger at spørge Handelsforeningen om hvad den vil stille sig tilfreds med, og i et hastemøde viser denne sig slet ikke tilfreds med Paullis planer, men ønsker i stedet en stor havn, der kan blive stabelplads for hele den vestlige Limfjord. Amtsavisen slutter referatet af mødet med 'bare nu byrådet er situationen voksen'. Byrådet sender sagen videre til havneudvalget, der lader den hvile til langt ind i det nye år. Men lige inden jul var der i Thisted Amtstidende, venstreavisen, bragt et meget stort indlæg, kun mærket 'H'. Det fortæller ret indgående havnens tekniske historie og roser tre navngivne personer for deres pligtfølelse overfor havnens vedligeholdelse, bl.a. den afdøde havnefoged J.P. Kløvborg - og Clausen. Som forslag skitserer 'H' en stor havn mod øst, netop der hvor Paulli havde fundet et for tykt mudderlag. Først i marts hører man fra havneudvalget. Der forelægges to planer: en uddybning af den indre havn til 13 fod og så Paullis plan til 270.000 kr. Tachau mener, at man nu ikke må tænke i for små baner: 'Denne sag er den største og vigtigste, der nogensinde har været til behandling i Thisted byråd. Og så sidder man her og skader den og byens vigtigste interesser'. Alle beklager, at Tachau er så stejl!

Sagen må udsættes til man kan få en samtale med Paulli.

Og så er vi fremme ved november 1899.

Det viser sig, at byrådet også har sendt Handelsforeningens ønsker til *ingeniør Monberg*. Hvorfor nu et nyt navn bag Paullis ryg? Jo, svares der, det kan jo aldrig skade. Men Monberg er loyal og '...føler ulyst ved at deltage i den debat...(og)savner tid'(!). Tachau farer igen op mod Clausen i byrådet: 'Vi vil ikke nøjes med at være nikkedukker og bare anviser regninger'. Clausen afbryder brat debatten og forlanger næste punkt på dagsordenen, men Tachau når lige at få sagt: 'Ja, Gud bevares, formanden er jo herre'.

Og det blev jul og det blev marts før Handelsforeningen præsenterer hele to anonyme forslag. Det ene udarbejdet af 'en i Thisted boende', det andet af 'en anerkendt fagmand'. Tachau vil gerne gå med til det første og tømmermester Jens Larsen ønsker det undersøgt. Hvem stod mon bag?

Den 1. maj falder afgørelsen. Tak, byrådet skal alligevel kun have en mindre opmudring i de to inderste bassiner. Paulli får lov at anslå prisen til en 37.000 kr, og da tilbuddene åbnes slipper man endda med 29.000 ved at vælge en entreprenør fra Nykøbing.

Farcen er slut og i 1901 kan den skæbnessvangre uddybning begynde.

I Havnelødsen fra 1903 ses dybden de fleste steder at være 13 fod. Som man senere kan læse ser det ud til, at byens ledelse gik i særdeles små sko.

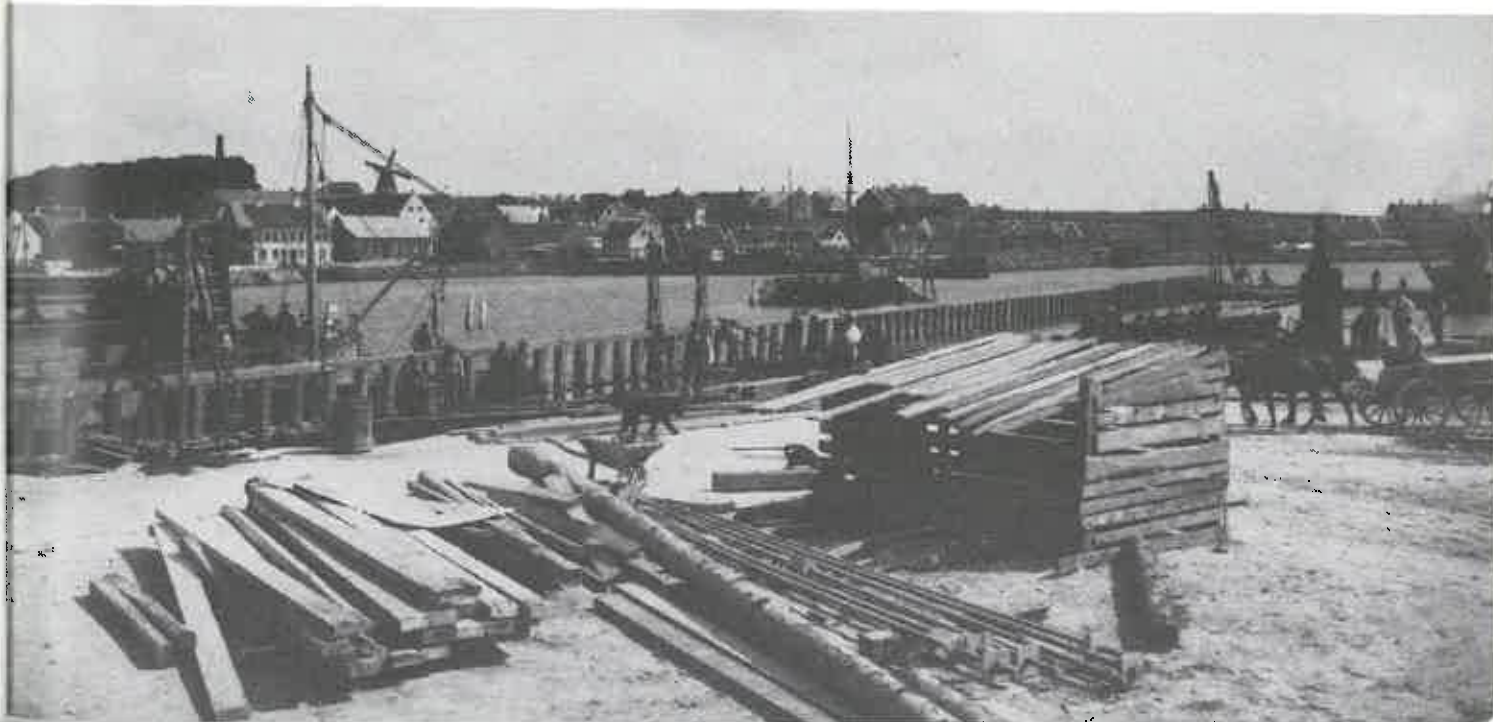
Stabelpladsen får problemer

Den 15. maj 1905 skete det. Dele af sydmolen skred ud. De møre pæle var beregnet til 11 fods dybde og nu havde man gravet sig ned til 13 fod, stenene nærmest masede sig ud i bassinet. Kort efter gentog det sig med bolværket foran toldboden (se Knakken nr. 1, side 18). Da firmaet *Saabye & Lerche* netop arbejdede i Hanstholm, var det blevet dem, der først havde besigtiget skaden og det blev også dem, der foreslog to løsninger. En god og dyr til 300.000 kr., en anden nok forsvarlig og billigere til 190.000, der imidlertid ikke garanterede fuldstændig ro i havnebasinerne. Forskrækkelsen fik byrådet til at handle hurtigt. I december accepteredes den billige plan. Men Tachau, grosserer Spangberg og redaktør Aaberg krævede ført til protokol, at de fandt denne udgang for ringe.

Det blev to Thisted entreprenører, Carsten Nielsen og Michael Christensen, der fik arbejdet. Forenklet kan det beskrives således:

- 1- at den gamle knækmole skulle fjernes.
- 2- at sydmolen skulle fornyes helt inde fra toldbodskajen og forlænges med 250 fod i lige linie til et nyt molehovede.
- 3 - at der syd for denne mole blev fyldt op til en større havneplads, og
- 4- at der endnu sydligere skulle anlægges en egentlig fiskerihavn.

Dateret til august 1908, netop på det tidspunkt, da ombygningen truer med at gå i stå. Det gamle molehovede er ikke til at røkke og fyldet til den ny havneplads vil ikke fylde nok. Men der er aktivitet ved gravemaskine, rambuk osv. Ja, lige i øjeblikket er det nu bemærket af alle at der skal fotograferes - undtagen af heste og hund og så to overordnede, der spiller deres rolle som samtaltende godt. Det nye bolværk er forsynet med hjertepæle og hammer, i forgrunden ligger en bunke rundjern, der som 'ankre' skal binde pælene i bolværket til pæle inde i molen. Se iverigt de mange udsnitsforstørrelser.



Man begyndte i sommeren 1907 og skulle være færdige på et år, men blev ramt af mange forsinkelser. Det gamle molehovede fra 1853 var ikke til at rokke, udgravningsmaskinerne kunne ikke grave dybt nok - og det fyld, man kørte på til den ny plads skrumpede og forsløg derfor ikke. Tilsyneladende har der udviklet sig en spænding mellem entreprenørerne og stads- og havneingeniør

N. Møller. Fotografiet (s. 35) dateres til den 24. august 1908 og det er nærved det tidspunkt, hvor Møller finder at alt arbejde er gået i stå. Men i sidste øjeblik udbetales der en slump penge, så arbejdet kan fortsættes til maj 1909. Men så overtager havnen selv færdiggørelsen og i 1910 og 11 prøver en voldgiftsdomstol at rede sagen ud. Det bliver til et forlig uden afsigelse af dom.

Gravemaskine, rambuk, dykkeren og hans medhjælpere, bag dem pram til stenfiskeri. Baggrund: Th. Christensens Købmands-handel, Café Hannæs og dampmøllen.



Resultat: Nielsen og Christensen fik deres penge, de kunne slet ikke gøre for forsinkelserne og skulle derfor ikke betale bøder - deres arbejde blev endog erklæret for 'godt og solidt'. Hvordan de to's økonomi havde holdt til den lange affære, nævnes der ikke et ord om i avisen!

I 1912 var så denne del af havnearbejdet afsluttet. Saabye & Lerche fik ret, den dyre løsning havde været bedre, nu opstod der nemlig ved

kraftig søndenvind et uacceptabelt skvulp i havnebassinene. Også fiskerne fik ret, da de i 1907 havde advaret mod en sydlig indsejling til fiskerihavnen; den kunne nærmest ikke bruges, når der var bølger fra sydvest. Så måtte byen punge ud igen. Denne gang efter planer fra *ingeniør J.K. Danø*. Fiskerne fik deres østlige indsejling. Og hele havnen blev dækket af de lange moler, der stod færdige inden jul 1921. Også denne gang

Den yderste del af molen har ved hjælp af den store rambuk fået hjertepælene ned. De to overordnede (stråhat og kasket) er ikke identificeret - kunne det være de to entreprenører Carsten Nielsen og M. Christensen?



6. Ude i vandet det gamle molehovede, nærmere ser vi at der bruges rundjern til ankre i bolværket. I forgrunden også et par ledere, endog en overordnet med stråhat.



havde det været drøjt for entreprenørerne, der 'i mindelighed' måtte frigøres fra deres kontrakt og overdrage restarbejdet til andre. Det var årenes voldsomme inflation, der var kommet på tværs.

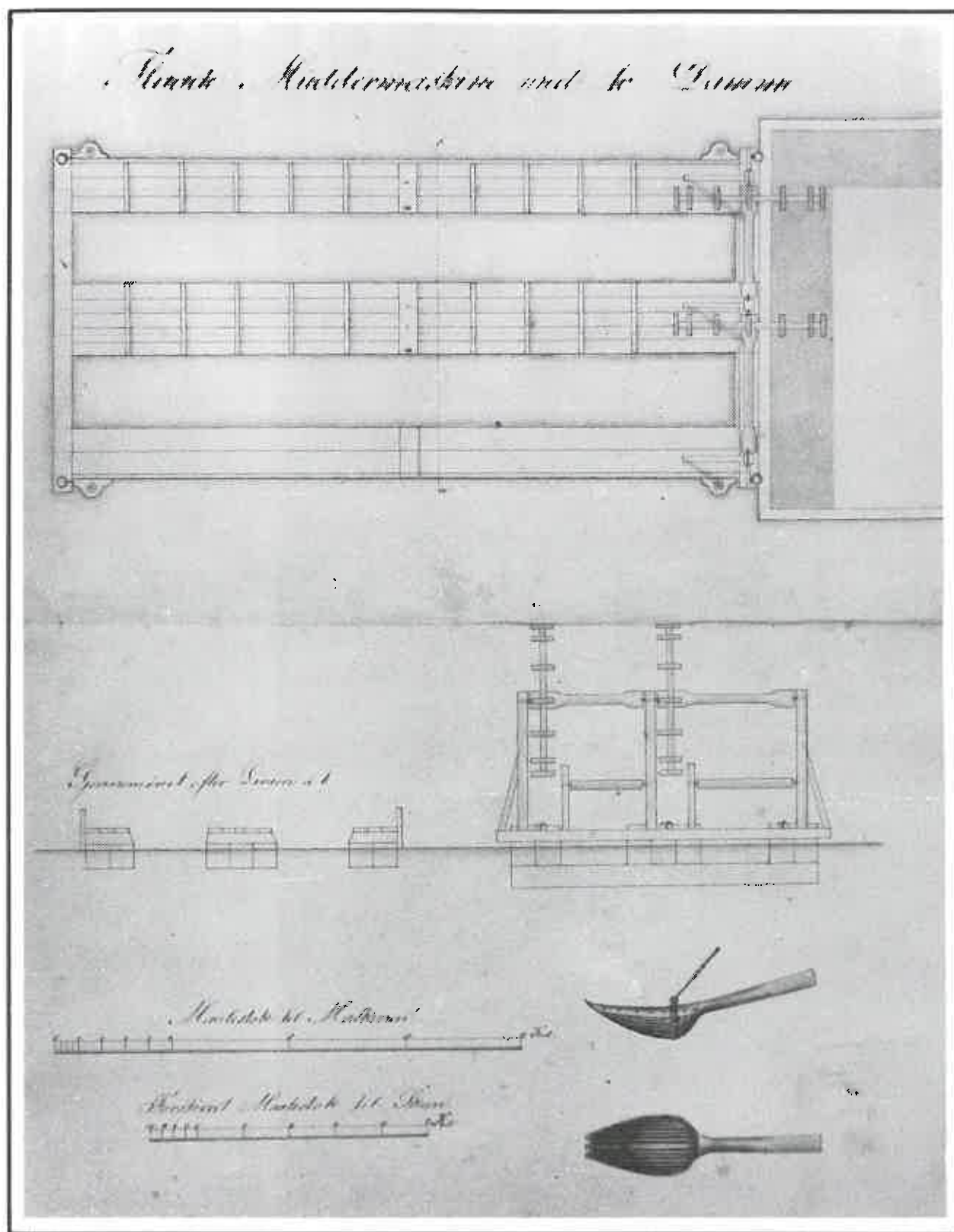
Nu syntes vist alle, at man stod med en rummelig og god havn. Men siden århundredeskiftet havde byen nok ofret en million kroner på havnesagen.

P.S.: Borgmester Clausen gik af 1907 (og døde 1909), agent Tachau døde 1906. Ingen af dem nåede at se den nye havn.

P.P.S.: Alle de nævnte ingeniører var meget dygtige havnefolk og havde høj anseelse i årtier fremover, de var den første generation af de nye, ofte med studier i udlandet og beskæftigelse ved havnearbejdet i Esbjerg bag sig.

2 hestekræfter og 2 dampmaskiner med mange flere heste. Vi ser over mod Strandvejen, hvor man kan bruge det tørre vejr i august.





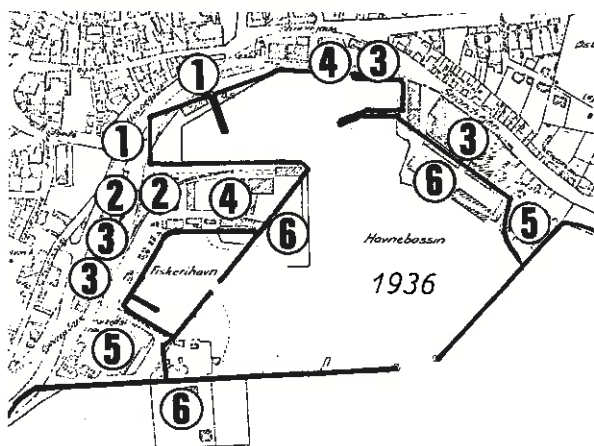
Inddæmninger - eller glæden ved at fylde op

Til jord kan private eller det offentlige have ejendomsret, til det åbne vand kan staten - og kun den - have højhedsret. Ved stranden hævdede kongen fra gammel tid en vragret, hvorimod en egentlig 'strandret' aldrig bliver lovfæstet. Derimod udvikler der sig den praksis, at kongen kan give tilladelse til havneanlæg og indvindinger af land, da det jo på en måde 'krænker' højhedsretten over vandet. Koncessionen til inddæmning følges så op af en privat ejendomsret til området. Alle disse begreber er noget uklare gennem tiderne og giver anledning til mange retsstridigheder. Vi skal se på nogle eksempler fra Thisted.

1841 havde Thisted fået godkendt sit havneanlæg med tilhørende opfyldninger. Yderligere udvidelser - kommunale som private - skulle fremover godkendes af 'kongen'. I nyere tid er kongens ret delegeret til en statslig myndighed, men princippet er det samme. Meget tyder på at kancelliet i 1841 fandt, at nu havde byen fået havn nok. Derfor skulle den argumentere stærkt overfor staten i de stridigheder, der fra nu af fulgte i kølvandet på opfyldninger. De første private forsøg på at skaffe sig koncessioner drejede sig om arealer vest for bækkens udløb, hvor tre grundejere i Storegade og Korsgade ville fylde op ud for deres huse. Havnekommissionen var selvfølgelig imod. Den hævdede, at en inddæmning skulle være til alles fordel og at den selv derfor

alene burde kunne få tilladelse. Men kancelliet syntes vel at havnen havde ranet for meget til sig, så de tre fik deres små bidder. Havnen måtte dog fylde op længere ude, så den kunne skabe sammenhæng fra vest til øst med et bolværk. Ved disse tilladelser møder vi for første gang betingelsen, at 'de omkringboende' ikke måtte fratages deres 'ret til fri udsigt over fjorden'. Det kunne lyde som et moderne miljøhensyn, men det er det selvfølgelig ikke. Der er snarere tænkt på den udsigt som en købmand eller skipper kan ønske sig at have, så han i god tid kan vide ankomsten af et skib eller skønne over vind og vejr. Indtil 1930'erne opfattede man dette bogstaveligt således at det var beboerne indenfor det inddæmmede areal, der havde ret til at klage, hvis de mente, denne betingelse var blevet overtrådt - de skulle blive klogere, som det vil ses længere fremme-.

En virkelig strid opstod mod sydvest i havnen i begyndelsen af 1850'erne. Skipper Christen Jacobsen havde 1847 købt nogle haver ned til vandet for der at opføre sin store gård. Samtidig ansøgte han om tilladelse til at inddæmme en strimmel fjord lige udenfor. Havnekommissionen var igen imod, men han fik ministeriet med sig. Jernstøber Ballin, der ejede grunde lige syd for Jacobsen, ville nu også skaffe sig mere land, men det



De vigtigste opfyldninger. Da kort over deres nøjagtige grænser ikke altid kan findes er de angivet ved tal indenfor deres areal.

1. 1840'erne.
2. 1850'erne.
3. o. 1860 til o. 1890.
4. 1907 til 1911.
5. o. 1918 til 1939.
6. efter 1945.

førte kommissionen og Jacobsen i armene på hinanden og i fællesskab frarådede de ministeriet at give Ballin nogen tilladelse. Til gengæld fik havnen også her ret til den yderste bræmme mod vandet og i fællesskab tegnedes da et kort over områderne. Det var i 1850. Året efter begyndte balladen. Havnen hævdede, at da Jacobsen var lovlig sen til at fylde sit område op, havde den besvær med at komme ud til sit areal med fyld. Det var først en venlig henstilling. Jacobsen svarede ikke, men lod en stor mængde brædder og 17000 mursten landsætte på sit område; havnen påstod at arealet tilhørte den og gav Jacobsen 2 dage til at få dem fjernet. Da denne ikke reagerede lod havnekommissionen skipperens materialer køre til den fjerneste plads, man kunne finde i havnen. Nu bad Jacobsen om at måtte tage nogle store kampesten i land over et slæbested. 'Nej', sagde havnekommissionen, men Jacobsen skaffede tilladelse fra København. Da kommissionen nu krævede leje af forskelligt materiel, som Jacobsen nægtede at have lånt, var det ude med ministeriets tålmodighed og man henviste til rettens afgørelse. Jacobsen anlagde sagen og fik straks den lokale dommer erklæret inhabil - denne var jo tillige formand for havnekommissionen. Jacobsen tabte nu i første omgang, men appellerede til Landsoverretten i Viborg, og der vandt han, idet retten fandt landinspektør Buchhaves kort mangelfuldt. Buchhave havde glemt at tage hensyn til det gamle piletræ ved molens begyndelse, som man målte havnen fra, og derved gik Jacobsens grund 11 alen længere ud mod fjorden. Noget overilet prøvede havnen sagen for Højesteret, men også her vandt Jacobsen 1855. Og tilmed fik han erstatning for sit besvær og sine ødelagte mursten. Sammen måtte de to parter ned i havnen og opsætte de nye skelmærker.

Jacobsen byggede på sin nye havneplads sit beryggede møghus- og ved det sit senere berømte lysthus og køkkenhave. 5 år senere blev Jacobsen, grosserer, som han nu kaldte sig, selv medlem af havnekommissionen. Han blev et ansvarsbevidst, nidkært og effektivt medlem.

Allerede i 1860erne fortsatte opfyldningen lidt sydligere.

Der var denne gang tale om et fællesskab på 3 personer, nemlig postmesteren, havnefogden og DFDS repræsentant på pladsen. I 1870erne blev det indvundne igen delt i to områder, hvoraf det nordlige blev benyttet til meget forskellige aktiviteter som pakhuse, cementstøberi, kostefabrik

m.m., og det sydlige var præget af olie, fra 1896 DDPA, senere under navnene BP og Shell.

Ovre mod øst, ud for Strandvejen, gik man også i gang i 1860erne. Skibsbygger Peder Hald fik i 1865 mod på at overtage en uudnyttet koncession til opfyldning af det meget lavvandede areal. Først skulle det afgrænses mod fjorden med en snorlige stendossering og i 20 år var det uden afgifter, men 1885 skulle det matrikuleres og beskattes som hans ejendom. Af dette solgte eller bortlejede han størstedelen. En lods, en savskærer, en tømmer kunne bo i Strandvejens husrække, men deres skure og værksteder lå ude på det flade terræn. Dertil kom frynsegoder for dem og andre af vejens beboere som kartoffelrækker og kaninbure, måske en ged på græs. For børnene har det været et spændende land. Tæt ved lå jo Østre havn med slisken, hvor skibstømrere støjede behageligt, hvor sjægte og joller var trukket op for at blive gået efter, mens andre lå rådne og uden bund, mystiske jernstumper rustede vel i græsset og store hvide snerler sås hist og her.

Efter 1900 købte byen noget af området og brugte heraf til Det offentlige Slagtehus (1910), skibsværftet (1926) og Andelssvineslagteriet (1930).

'Det pyntede på kvarteret'

men ideen til andelssvineslagteriet opstod ikke i Thisted. Byen havde det private, Koopmanns fra 1898, men de sejrende andelssvineslagterier var slet ikke blevet repræsenteret i Thy og når de skulle det nu, var det dels fordi der var nogen utilfredshed med forbindelsen til Struer, dels fordi der i slutningen af 1920'erne var gode priser på svin og som følge deraf et stort svinehold. At samle sig om et stort slagteri for Thy ville ikke lykkes og så blev Thisted bare det første af tre. Planen blev fremsat i Landboforeningen Nordthy i december 1928, og i januar var udvalget for oprettelsen nedsat. Netop samme januar 1929 gav Thisted byråd tilbud på gratis byggegrund i den sydlige eller østlige del af havnen samt et årligt tilskud i 10 år, ialt blev det til 30.000 kr. Byens interesse var at skaffe en stor virksomhed hertil - og slagteriet så på det gode tilbud og ikke mindst beliggenheden ved havnesporet. Hverken en landbrugskrise eller en stor arbejdsløshed har spillet ind for beslutning på et så tidligt tidspunkt.

I august 1929 er der stiftende generalforsamling for slagteriet og få dage efter kommer der en protest fra beboerne på Strandvejen. For slagteripla-

nerne faldt det nu så uheldigt, at der netop i denne sommer verserede en retssag lidt længere inde i havnen, hvor to husejere i Strandgade anlagde sag mod havneudvalget for at have givet tilladelse til et byggeri, der tog *deres* udsigt. Ganske vist tabte de, men referatet i aviserne må have givet fiskerne blod på tanden. I slutningen af 1929 er kontrakten mellem byen og slagteriet ved at tage form, men så bliver slagteriet bange for at pladsen ikke er stor nok og en kort tid overvejer man en placering i Torp, på 'Bachs jorder' øst for byen eller i det hul der var i Østerbakken lige ved siden af Koopmanns slagteri! Slagteriets grund blev i stedet udvidet helt til Østre havn (der lukkes i bunden med en kaj) men derved bliver det nødvendigt at fjerne fiskernes sliske. Følgen bliver en endnu større protest med 45 underskrifter.

Fiskerne gør opmærksom på, at der allerede i 1917 var vrøvl med det offentlige slagtehus' spildevandsudledning til havnen og kan nu ikke forstå, hvordan havnen kan bære endnu et slagteri. Og så mister de både havnen og må flytte over til den dårlige fiskerihavn, der fryser til om vinteren og er uren om sommeren. Både havneudvalg og slagteri bliver skræmt. Det første sender et brev til landbrugsministeriet (der på dette tidspunkt forvalter tilladelser til inddæmninger) og beder om at få de gamle servitutter slettet. At beboerne skulle have udsigtsret finder havneudvalget er et 'fortidsbegreb' og at arealet kun må bruges til havneformål 'stemmer ikke med nutidens krav til havneanlægs benyttelse'. Slagteriets nervøsitet får det til at tilbyde beboerne en 5-10 % af ejendomsskylden i erstaning for udsigtsretten.

Så bliver man fri for en forsinkende retssag. Det bliver til ialt 15.000 kr. hvoraf man får Thisted kommune til at betale halvdelen. Byrådsmedlem og fagforeningsformand Chr. Iversen affyrer den 19. februar følgende salve mod beboerne: '...han fandt det meningsløst som beboerne dernede havde stillet sig ved at påbyrde byen og foretagendet ekstra udgifter, når der skal skaffes en betydelig virksomhed her, som jo kun kan blive til fordel for de pågældende ejendomme'. Han syntes, at beboernes holdning var usmagelig og uden sidestykke. Men dagen efter fik han et svar fra den 73-årige fisker Thomas Chr. Andersen, der havde boet 43 år på Strandvejen: '...så snart som det er småkårsfolk som påtaler deres ret, så må det ikke høres, så bliver der et ramaskrig, så er de dumme vi får en meget stor gene af det slagterien ulidelig stank, så må de kalde det suppelugt, som ingeniøren ynder at kalde det'. Chr. Iversen besøger landbrugsministeriet og beroliges. Ganske vist er det for svært at udlette servitutter, men det behøves heller ikke, *det er nemlig ikke de omkringboende, der har ret til at gøre vrøvl, kun den der råder over tildelingen af koncessionen, altså landbrugsministeriet - og det ville dette ikke drømme om.*

Iversen var socialdemokrat. Noget kunne tyde på at fiskerne ikke var det.

I mellemtiden er de tekniske tegninger rede ligesom den arkitektoniske formgivning ved arkitekt Jens Foged. Da det åbner den 2. januar 1931 kalder Thisted Amtsavis det 'et smukt slagteri, der så langt fra at skæmme kvarteret, tværtimod pyntede på dette'.

1913.





Duc d'albe i indre havn i begyndelsen af årh. foran Chr. Jacobsens gård.

Havnen set fra Østerbakken (1847-1925)



Udsnit af C. A. F. Neve's maleri fra 1847. Havnefronten begynder at få indhold (se s. 18 og 23).

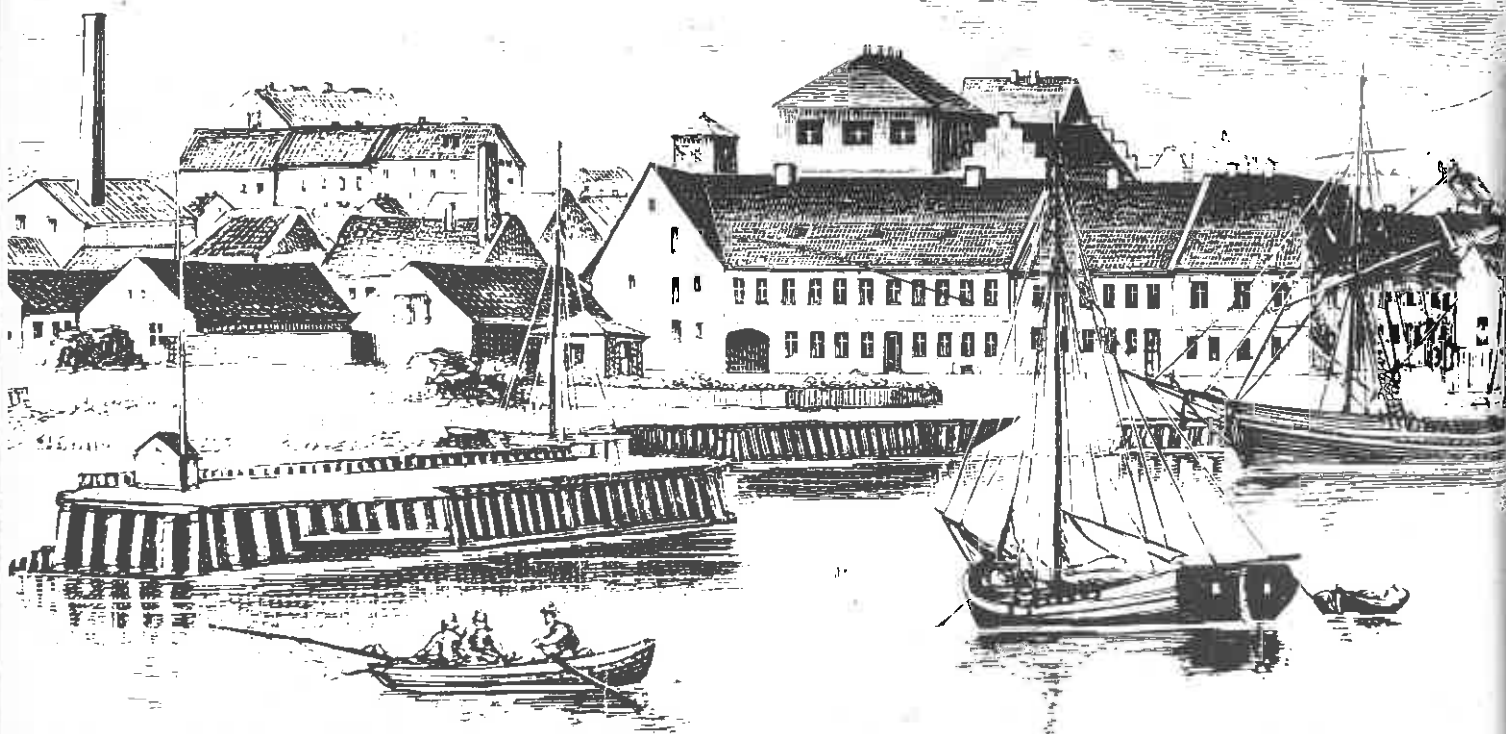
(1876-1881) Huset i forgrunden til højre ligger hvor nu Strandvejen nr. 19 befinder sig. Det er på denne tid, at Strandvejen bliver officielt anerkendt (1879), Østre havn er da også ganske ny (1871) og derfor trøstesløs tom. Et skib er ved at blive kalfatret, trukket næsten vandret ved sin mast, en mand på en pram banker tætningsmateriale ind mellem bordene med en kølle. Mudmaskinen ligger ud for bækken. Både DFDS' pakhus fra 1875 og havnens varehalle fra 1876 ses ved deres mørke gavle. Inde i havnen den gamle toldbod og præstegårdens takkede gavl fra 1857 står frit mod himmelen, banegården fra 1882 er end ikke påbegyndt.





Havnen 1884 som her gengives i et udsnit. Billedet er taget på grunden til Strandvejen nr. 11, hvor den 53-årige skipper Niels M. Nielsen, kendt som 'maler Nielsen', åbenbart har et par sønner hjemme. Men det er detaljerne nede i havnen, der er interessante. Den gamle toldbod er revet ned, den ny endnu ikke rejst. Havnen nr. 20 er med en bue knyttet til pigeskolen nr. 18 (hele skolen var flyttet til Skolegade). Det lille kogehus tager sig godt ud i et solstrejf og har som nabo fået dampskibspakhuset (1876). Lige bag dem ses at hjørnehuset ved Havnestræde endnu ikke er kommet op i 2. sal.

Xylografiet (træsnittet) fra 1885 er bestilt til en omtale af J.P. Jacobsen, der på dette tidspunkt lå alvorligt syg i faderens store gård, der da også er centrum i billedet sammen med lysthuset og den lille have. Men vi får mere med: Gasværket (fra 1883 med stor skorsten), Bonnes jernstøberi (lille skorsten), jernbanestationen fra 1882 med remise og vandtårn (noget fortegnet) og præstegården med kamtakkede gavle. Og helt ude til højre viser et lille hegn byggepladsen for den ny toldbod.





Udsigten mellem 1886 og 1891. Østre havns sydmole har fået et knæk (1886), men det lille kogehus inde i havnen er endnu ikke revet ned (1891). Huset i forgrunden er huset på Strandvejen nr. 19. I havnen ligger et par norske pramme og en sjægt, muddermaskinen er på plads og kølhalingsstedet i funktion.

Omkring 1913 så den ombyggede havn sådan ud - navnlig den nye søndre mole ændrer karakteren. Strandvejshusene er fra venstre nr. 23 til nr. 9 til højre. Pladsen foran det store pakhús og havnekontoret afgrænses mod havnen af stendossering - først en 6 år senere lægges kaj her.





Havnen set fra øst omkring 1925. Bag de fem første huse på Strandvejen (nr. 9 - 1) ses først Østre havn, der netop er blevet befriet for sin læmole, nu hvor de store dækmoler udenfor hele havnen skulle skabe roligere vand. Her ville fiskerne helst høre til. Men langt, langt borte gynes den tomme fiskerihavn, der var meget lidt populær.

Efter 1904



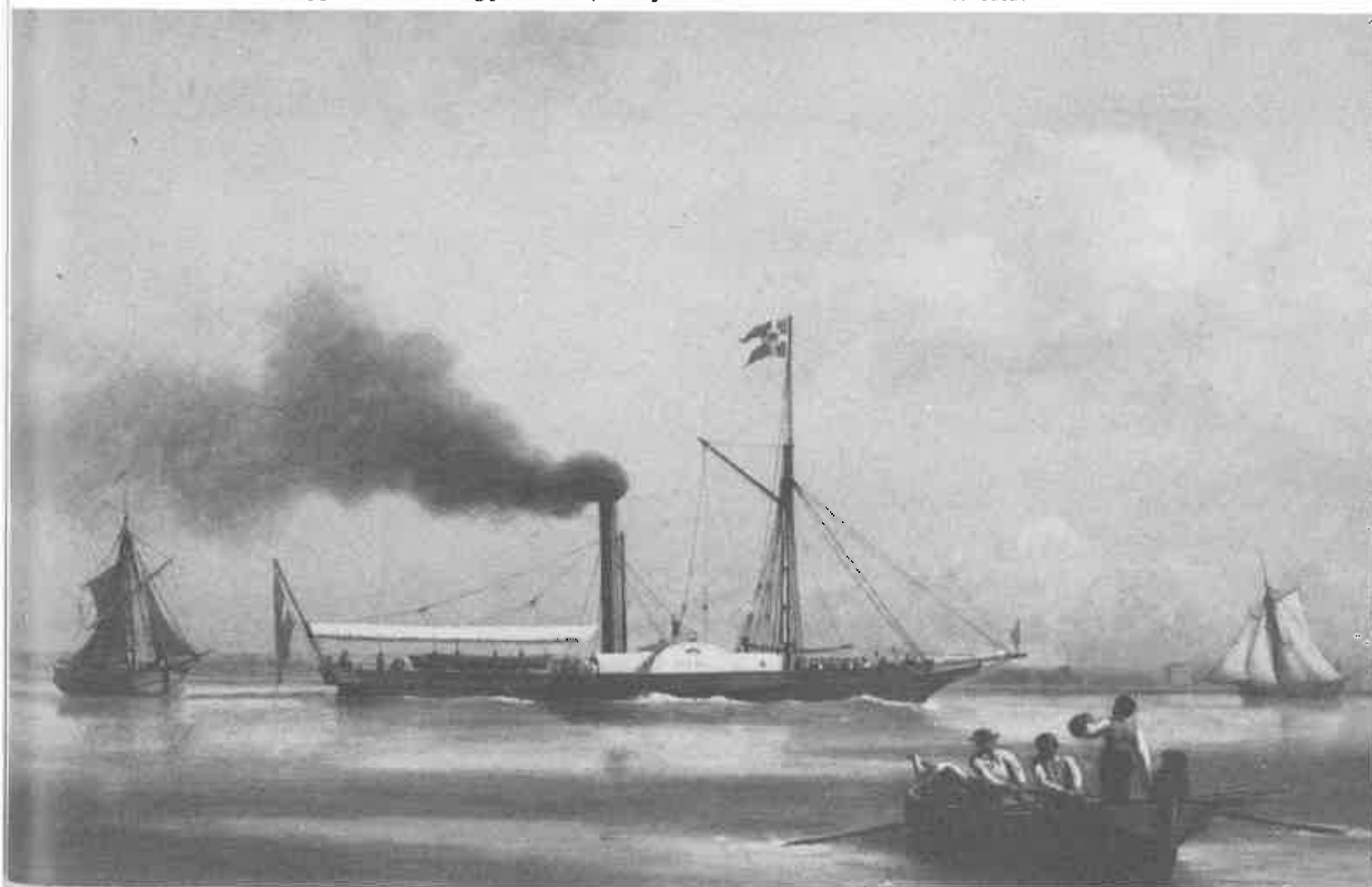
Dampskibe

Dampskibsfart i Danmark var ikke 25 år gammel, da ønsket om at se dampere i Limfjorden dukkede op. I februar 1841 beslutter et selskab i Aalborg at sende en skibsfører til England for at købe et skib med henblik på at oprette ruter til Norge, København og Kiel. Det fører til indsættelsen af rutedamperen 'Iris' på 160 HK fra 1842. I Thisted havde lignende planer været luftet offentligt under kongebesøget i sommeren 1842. Kongen støttede den gode ide om at anskaffe en damper, der så skulle have tilslutning til 'Iris' - og dermed til København, ja - han lovede endda at købe aktier i foretagendet. Der blev nedsat en komité med nogle af byens ledende personer og sent på året kom deres dristige plan frem. De ville købe et skib med 40 HK maskinkraft og sætte det i rute mellem Aalborg, Thisted og Kristianssand! Det kan kaldes optimisme: en rute med faste tider, der skal have tilslutning til videre rutefart fra Aalborg (København og Kiel), og når man

tænker på Nordsøens skiftende vejr i den ene ende og Løgstør grunde - ofte med en vanddybde på 2 fod - i den anden!

Året 1842 skulle iøvrigt vise alle problemerne. En købmand i Aalborg, J.H. Lundt, havde fået en lignende ide og søgte om eneret til fjordsejlads med damp. Han havde straks købt to små både i England: 'Rose' og 'Violet', brugte forstår sig. Den 20. september sejlede de ud fra Yarmouth med destination Agger. 'Rose' så man nu aldrig mere. Det er i sig selv tragisk, men at avisen kun omtalte købmandens tab, virker pinligt. 'Violet' dukkede op i en sådan stand, at hun straks sank i Lemvig havn, men kunne dog lempes til Aalborg. Efter reparation blev den omdøbt til 'LIM-FJORDEN' og indsat på fjordsejladsen af sin nye ejer, købmand Poul Pagh. Den havde en 24-30 HK motor, var kobberforhudet og mentes at stikke 3 1/2 fod. Medens Pagh's 'Limfjorden' sloges med Løgstør grunde, arbejdede komitéen videre i

Maleri af 'Hebe' med splitflag, altså i kongens eje 1846 eller 1847. Elegant, spidst skrog. Een mast forude, høj skorsten og opad den ses fløjten. To hjul med lyse hjulkasser og indenfor dem to høje 'skabe' til de to maskiner. Agter synes der at være en båd på dækket, over hele agterskibet er der et solsejl. De to 'elegante kahytter' var agter og søfolkenes forude må være under det glatte dæk. Som kongeskib opgives en besætning på 30 mand, i Limfjordsdriften har den været mere beskeden.



Thisted. Ruten på Norge blev opgivet. Der blev udstedt aktier i interessentskabet og Chr.8 indløste for 2500 rdl.

Lundt viste sig at have et skib på hånden, ingen købetvang og den 18. juni 1843 løb så det længe ventede 'HEBE', der kom fra Newcastle, ind i Thisted havn.

Også det er et brugt skib, maskinen tyder på, at det var fra slutningen af 1830'erne, og det skulle kun koste 14.000 rdl. Man havde regnet med at punge ud med 30.000.

Hebe

Hvordan så det ud? Aalborg toldkammer udsteder attest og deri læses, at det var ca. 26 meter langt (ca. 2 fod længere end 'Limfjorden'), 4 meter bredt, bygget på klink af eg, indenbords klædning: mahogni, fyr og elm, udvendig elm. Da selskabet skulle sælge det i 1846 fik det følgende rosenrøde beskrivelse:

'Kobberforhudet og har dobbelte maskiner af 30 hestes kraft. Maskineriet er i særdeles god stand og kedlerne formenes, efter derover optaget syn, at kunne bruges endnu et år.

Skibet er smukt og smagfyldt udstyret og indrettet med tvende elegante kahytter agter, og en kahyt forud med kogeplads for mandskabet, ligesom også et lastrum forud af omtrent 100 tønders indhold. Det er vel forsynet med alt fornødent inventarium og redskaber, som alt er i bedste stand. Dets dybgående er 2-3 fod og skibeter almindelig erkendt for hurtigt sejlen.

Et anonymt maleri fra 1846 eller 47 hjælper jo vores fantasi med at få den lille 'Hebe' helt ud i virkeligheden. Det er med grund, at tolderne i Aalborg 1843, da de havde skrevet 'dampskib' i attest, overstregede skib og i stedet skrev båd! Det lyser ud af de lokale avisspalter, hvor stolte thistedboerne er ved deres smukke lille nyhed - og hvor skeptiske og ironiske de er overfor aalborgensernes ligeså smukke lille skib. Hver gang 'Limfjorden' sidder fast et sted eller helt udebliver, bliver det nådesløst beskrevet, og ligeså regelmæssigt kommer købmand Pagh's noget irriterede forklaringer i avisen.

I vinteren 1843-44 ligger 'Hebe' i vinterhi i Thisted og afventer, med borgerne, forårets komme. 1844 blev et dårligt år. Kun startbesvær, sagde bestyrelsen. Der var ikke plads til 2 rutebåde, siger vi. I vinteren derefter besluttes det at sælge flere aktier - men først foråret 1845 finder man på

at koordinere 'Hebes' og 'Limfjordens' fartplaner. Men for sent.

Både Pagh og interessentskabet i Thisted havde mistet troen og begge skibe blev udbudt til salg. I slutningen af april 1846 blev 'Hebe' endelig solgt for 7000 rdl. - til kongen, men hvordan aktieselskabet blev afviklet, ved vi ikke - tab har det ihvertfald givet.

Konge- og bugskib

Skibets saga var ikke slut. I midten af maj kom en maskinmester, en styrmand og en arbejdsmand fra flåden for at overtage 'Hebe'.

Deres kommentarer er ikke helt så positive som selskabets salgsannonce havde været. Nogle brudstykker:

'....Det var oplagt i Thisted havn og fortøjet forsvareligt med 5 kjettinger. Under vant og stag på masten. Rundholterne liggende på dækket. Sejlene og godset om læ. Skibet egebygget på klink og opfyldt med træ mellem klinkerne for at danne en glat overflade for kobberet, der er påsat 1843 og er godt. En chaloupe bygget jolle på land med bunden i vejret og var en del afskrabet. En jolle skal være i Nykøbing på Mors.....Dækket er utæt på flere steder. Skibet er dårligt holdt, smudsigt, meget vand i lasten, og alt jernværk i høj grad rustent. Messinggælænderne har ikke været pudset i meget lang tid. 2de skibsankre og kjettinger var forsvarlige, varpanker haves, men intet varpegods. Flere nødvendige ting som nathus, lodder, lodliner, loggeliner og ruller manglede. Tovværket til rejsningen var kassabelt.

Maskinerne var indsmurte, meget smudsige....De er af en gammel konstruktion af Almond og Finley fra 1836 eller 1839. To cranks var ufortoldede henliggende endnu hos toldvæsenet. Den styrbords crank er belagt med en svær skinne, helt rundt. Skrueerne er rustne med løse dæksler og splitter...kondensatoren har været repareret 2de gange, i det mindste, med påskruede kedellapplader...kan dog lade sig reparere således at skibet kan gå i sommer efter maskinmesterens beretning.

Kedlerne er cylindre med ildstederne i underdelen, de er i en tålelig god tilstand og har fået stor reparation i 1843. Der var meget smuds i dem....Der var ingen kul i skibet.'

Med den 3-mands besætning afgik 'Hebe' fra byen den 3. juni. Hun blev bugseret gennem Kattegat og blev repareret i Kiel, sejlede prøvetur og blev afrigget i Altona i oktober.

Kongen ville bruge båden til sin sommerrejse til Føhr i vadehavet, og det fik kun én sæson, 1847, med kaptajn Wilde på broen. Denne har givet en meget ironisk skildring af det rådne skib og det muntre liv ombord. Kongen trivedes åbenbart godt med det lidt tarvelige præg skibet havde. Det var pilråddent under kobberet, og der måtte lægges pap imellem. Da skibet om efteråret skulle til Altona var skorstenen så rusten, at der kunne ses ild gennem huller helt nede ved dækket. Kun en god ting har Wilde at sige: Skibet var slankt og smukt!

Efter kongens død i 1848 solgtes det igen, men under oprøret faldt det i slesvig-holstenernes hænder og tjente derefter som bugserbåd for kanon-robåde.

Efter krigen blev det ophugget

I Thisted Amts Avis fra den 11. februar 1847 læste man:

“Overalt hører man her i egnen ytre beklagelse over tabet af dampskibsfarten; Thisted Amt, er en af de mest bortfjernede dele af riget, det er ikke her, som længere sydlig nede i Jylland, at man har flere dampskibe, dagvogne, og flere kommunikationsmidler; Dampskibsfarten udgjorde ikke alene vores eneste hurtige befordringsmiddel, men den hørte med til vore sommerglæder, thi ved den sættes man i stand til efter en 24 á 28 timers rejse at kunne gense dyrebare venner og familie, som tid og længere fraværelse ellers gjorde det ofte næsten umuligt at gense; og hvor vigtig er dampskibsfarten på Limfjorden, for vore handlende og for enhver korresponderende, der står i den mindste forbindelse med hovedstaden og øerne? Hvor vigtig er den ikke for enhver regeringsforanstaltning, der fordrer hurtig promulgation? Ved at miste dampskibsfarten på Limfjorden, føler vi os igen satte

“Ella“ ved mellemolen i havnen ca. 1917.



tilbage i den samme isolerede tilstand, hvori vi befandt os, og det i en højere grad, da vi nu have lært at skatte dens værd“.

Der kom ikke en ny dampskibsforbindelse før efter slutningen af treårskrigen.

Commerce Collegiet tog spørgsmålet om sejlads på Limfjorden op til vurdering i 1848 ud fra en betragtning om, at det var en offentlig opgave. Mens man spekulerede på det ankom det lille dampskib ODIN til Thisted havn en junidag 1851 for at påbegynde en ugentlig rutesejlads til Aalborg. Skibets aktionærer satsede egentlig på de indtægter, der kunne skaffes ved at bugseri i fjorden og navnlig ved den vanskeligt passable Agger Kanal, men de fik også af myndighederne forelagt et forslag om, imod en vis garanti, at påtage sig farten på den vestlige del af Limfjorden ved at sejle to ture ugentlig imellem Lemvig-Nykøbing og Lemvig-Thisted. Men aktionærerne besluttede på deres generalforsamling, at Odin udelukkende skulle bruges til bugserfart ved Agger Kanal og have sin station ved Krik. Som en følge heraf indrettede postvæsenet sig efter forholdene og oprettede en postekspedition i Vestervig, der fik en direkte forbindelse til Odin i Krik.

Liimfjorden

Den nye forbindelse mellem Thisted og Aalborg blev en statsopgave fra 1852, hvor generalpostdirektionen lod bygge et jernskib i London. Skibet, der var på 109 tons og foruden gods kunne medtage 100 passagerer, blev døbt "LIIMFJORDEN". Den 1. maj begyndte det sejladsen med ugentligt tre ture mellem Thisted og Aalborg og tre ture mellem Nykøbing og Aalborg, hvor det havde forbindelse til "IRIS" og "JUNO", der gik til København. Allerede kort efter starten blev Struer også koblet til.

En tur til Aalborg kostede 2 rdl. men det var der 8.200 fra de forskellige limfjordsbyer der var villige til at betale i 1854.

Aalborgrederen H.P. Prior, der havde sejladsen mellem Aalborg og København indgik i 1857 en overenskomst med postvæsenet, hvorefter Prior overtog driften af "Liimfjorden", som blev suppleret med andre af Priors skibe bl.a. "ZEPHYR" og det nybyggede "AALBORG", der første gang sejlede fra Thisted til Aalborg den 16. marts 1860. Det var netop "Aalborg", der fungerede som kongeskib ved åbningen af Løgstørkanalen i 1861.



Dampskibet FYLLA var blandt de første skibe, som H.P. Prior indsatte i regelmæssig fart på Thisted havn i 1863. Da DFDS overtog Priors rederi blev FYLLA et af flere dampskibe på ruten. Ophugget 1914.

Dermed var den største forhindring for en driftsikker rutetrafik fjernet, hvilket gav rutetrafikken på Limfjorden nye perspektiver bl.a. gennem benyttelsen af større skibe, der ikke skulle omlades i Aalborg, men kunne sejle direkte ud i Kattegat.

'Dhrr. handlende'

som ønske at forsende gods med dampskibet "FYLLA" til Limfjordsstæderne, bedes iagttage at indsende deres ordres så betimeligt, at varerne kunne være indleverede i København senest om fredagen.

Da det nu, ved at Fylla sættes i direkte fart på Limfjorden, gives publikum lejlighed til at undgå omladningen i Aalborg, må havnepengene der, i fremtiden som tidligere, afholdes af de respektive modtagere...

Forfatteren er H.P. Prior, der her i 1863 indsatte nok et skib sammen med "Aalborg". Senere kom flere til, som blev en del af dagligdagen på havnen i Thisted: f.eks. det tidligere kongeskib, dampskonnerten "Falken", som Frederik den 7. lod bygge i England i 1858, og som, efter at Prior havde overtaget den efter krigen i 1864, stadig en tid blev benyttet som lystfartøj inden tjenesten i Limfjorden.

Prior havde startet sin dampskibsvirksomhed i begyndelsen af 1850'erne og i løbet af 9 år blev rederiet udbygget med ialt 9 skibe, som han dels havde købt, dels selv havde ladet bygge. Navnlig i perioden mellem 1863 og 1866 forøgedes flåden med adskillige nye skibe. Det er også i 1863, at Priors slægtning, grosserer V. Prior i København,



Stormen 1878. I et smukt efterårsvejr den 24. oktober 1878 begyndte en frisk kuling at tage til, om aftenen stormede det, kort efter midnat med orkanagtig styrke. Så skete det. En stenpæl på Søndre mole knækkede og skonnerten 'Skjold' var nu fri og svingede over mod 5 skibe, der var fortøjet til ringe. Hele klumpen af skibe kunne ikke holdes af ringene og drev ud af havnen. Jagten 'Juliane' sank efter at have mistet mast og bovspryd - fire andre skibe blev stærkt medtaget.

Næste dag så det sådan ud. En J. Andersen har malet sceneriet. To mænd med hængebag snakker på den østre havneplads om nattens gys. Nærmeste petroleumslampe er knækket, til venstre ses begyndelsen til Østre havn og her ligger galeasen 'Niels' til højre 'Juliane'. På vor side af midtermolen damperen 'Ørnen', der kom helskindet gennem natten. I baggrunden ser vi det nye havnepakhus fra 1876.

To sager fulgte. Skibsbygger P. Hald havde netop udskibet 8 tons gammelt jern, ankre og kæder med 'Juliane' og det lå nu på bunden af havnen. Han bad derfor om ikke at skulle betale havneafgiften på 6.30 kr. næste gang det skulle sendes. Den anden sag var alvorligere. De 5 redere og skippere, hvoraf nogle skal være ruineret, ville gøre havnen ansvarlig og have en erstatning 'i mindelighed', men havnen svarede, at ulykken var hændelig og derfor kunne der ikke gives erstatning. Hvordan sagen endte kan ikke ses. Vi idag synes nok at der måtte være særlige forhold, men avisen rumlede bestemt ikke med nogen debat. Stormen 1878 var kun en episode i havnens historie.

køber og ombygger det pakhus i Thisted, der senere kendes som DFDS' pakhus eller kontor, og som ikke må forveksles med havnens 'Varehalle' fra 1876, der i daglig tale kaldes 'DFDS' pakhus. Et af Priors skibe var dampskibet ØRNEN, der også blev indsat på Limfjordsfarten 17. oktober 1865. Året efter solgte Prior samtlige skibe til DFDS, hvor han selv blev direktør for den indenlandske afdeling de næste 7 år. DFDS havde med overtagelsen af Priors rederi næsten fået monopol på den indenrigs rutedampskibstrafik, der nød godt af den fleksibilitet i transportmulighederne, den store flåde gav.

For den lokale avis var efterretningerne om skibenes gøren og laden i de danske farvande godt stof. Man fortalte sine læsere om, hvem der var

ankommet og hvem der var rejst afsted med damperen, og når isen lukkede farvandene fik man gennem sin lille avis også besked om, hvor de forskellige "lokale" DFDS-dampere var gået fast. Om en brand ombord på "Fylla" i maj 1868 hed det f.eks.:

"...efter de rejsendes beretninger kunne branden ombord i "Fylla" under mindre heldige omstændigheder snart have vundet en farlig udbredelse, idet der i lastrummet var flere let fængelige varer, såsom hamp, brændevin o.s.v. Der var netop på denne rejse usædvanlig mange passagerer og disse blev selvfølgelig ikke lidet forskrækkede, da branden opdagedes. Lugen blev taget af og en kvælende røg udbredte sig over hele skibet. Dettets fører, kaptajn Lassen, vidste dog at bero-



Kattegatfisker Marthinus Skaaning og lods Rosenberg i 1930'erne (?).

lige de ængstede, ligesom han straks lod fartøjet løbe ind under land, imedens bådene for værste tilfælde, holdtes parate. Det lykkedes imidlertid hurtigt at dæmpe ilden ved hjælp af skibets egen sprøjte.“

Ved slutningen af 1869 omfattede nettet af rutedampere 3 skibe, idet B&W netop havde leveret et nyt fartøj "Thy", der var med kun 7 fods dybtgående og en 60 HK motor var bygget specielt til Limfjorden. Sammen med to andre DFDS-skibe "DANIA" OG "UFFO" var der sikret forbindelseslinier til København og Christiania (Oslo).

Nær et forlis

Om 'Fylla' var på vej fra Thisted til København vides ikke. Hvem øjenvidnet til den følgende skiltring er vides heller ikke, men i oktober 1871 kolliderede FYLLA med DANIA:

- Jeg stod på dækket og så ud, ikke i det fjerne, thi som en grå mur stod den tætte tåge omkring os og syntes endogså at dæmpe den gennemtrængende, advarende piben, som hvert øjeblik lød på skibet, der langsomt sneglede hen over Kattegattet.

Man sover ikke godt til søs, og en damppibes lyd er ikke just det bedste til at slumre ind ved. Jeg spurgte derfor halvt ærgerligt en sømand, som stod ved siden af mig, om det da virkeligt var nødvendigt med denne uhyggelige musik. "Lad os bare være så forsigtige som vi kan; inat drømte jeg om gamle kjærlinger, det har intet godt at betyde, og jeg tør indestå for, at der passerer noget ondt i nat." Med denne uhyggelig udtalelse i frisk minde gik jeg til køjs og faldt hen i en halv slummer, der dog stadig afbrødes ved damppiben. Da min søvn omsider var blevet fastere, vakte jeg pludselig ved høje kommandoråb fra dækket, hvorpå fulgte et vældigt brag, derpå en brusen, som når man åbner slusen ved en vandmølle, og endelig forvirrede og ængstelige skrig overalt på skibet. Jeg for i en temmelig mangelfuld påklædning ud af køjen og op på dækket, hvor det lød:

"Over på det store skib, vi synke!". Hele "Fyllas" forrum var allerede fyldt af vandet og med en behændighed, som jeg ikke havde tiltroet mig selv, sprang jeg op på en fustage og entrede ombord i det fremmede skib, der efter sammenstødet var drevet hen på siden af os. Jeg begyndte allerede at samle alle mine sprogkundskaber for så indtrængende som muligt at anråbe "Engelskmanden" (Jeg bringer altid uvilkårligt ordet sammenstød i forbindelse med Engelskmænd) om at komme mine synkefærdige medrejsende til hjælp, men hvor forundret blev jeg ikke ved at høre danske tungemål og se gamle, fra dampskibet "Dania", velkendte ansigter for mig, og det således blev mig klart, at det var to kolleger, der på så ublid en måde havde sagt "godmorgen" til hinanden, uagtet de ellers sædvanligvis undvige hinanden når de engang ugentligt mødes på omtrent samme sted i farvandet og til samme klokkeslet. Efter at den første forvirring havde lagt sig og alle var kommet ombord i "Dania", medens "Fylla" endnu flød, tog man skaden nærmere i øjesyn, og det viste sig da, at "Dania" havde fået et hul i boven så stor, at man kunne køre derind med heste og vogn. Hullet blev fyldt med uldsække, hvorover der udvendigt blev anbragt et større sejl, og i forenden anbragt en del tomme fustager for at lette op, hvis skibet under den fortsatte sejladsk skulle tage vand ind. "Fylla", hvis bov var kløvet fra øverst til nederst, gjorde højre omkring og "bakkede" nu sammen med "Dania" ind til Helsingør, en rejse på en halv snes mil, der varede godt og vel 12 timer. Heldigt var det, at vejret var så stille, thi havde det kulet op, ville det vist nok have set galt ud med begge skibene.“



Ombord på "Limfjorden" ca. 1910

DFDS indsatte i 1881 sin første damper "Limfjorden" i farten. Dette skib blev i 1904 afløst af en nybygning der igen fik samme navn, og var meget større med sine 600 hk og hurtigere end de dampere, der hidtil havde været benyttet.

"Limfjorden" gik derefter i fast rutefart de næste 47 år, og blev til en del af hverdagen for en hel generation af Thyboere.

Vejen vest på

Dyrlæge Møller, der var storkøbmand i Thisted, så også nogle muligheder i at lade eksporten af levende kvæg til markederne langs Nordsøen gå søvejen. Derfor indbød han allerede i 1848 omegnens bønder til et møde i sin gæstgivergård i Vestergade for at drøfte sagen. Men kun få mødte op. Måske troede man ikke rigtigt på, at mulighederne var til stede, eftersom dampskibsforbindelsen østover allerede var gået fallit. Men ved regeringens mellemkomst blev der i 1850 bestilt et hjuldampskib på et engelsk værft til at sejle mellem det vestlige Limfjordsbækken, Hjerting og England. Formålet var kvægtransport og "Jylland", som skibet blev døbt, skulle netop være en hjuldamp af hensyn til passagen gennem Agger kanal. Det 476 tons tunge skib havde en 120 HK dampmaskine og kunne laste 120 stk. stort kvæg og 80 tons gods. Desuden var der kahysplads til 10 passagerer.

Da det først var besluttet at åbne ruten udbrød der diskussion om placeringen af anløbshavne i Limfjorden. Thisted borgere forsøgte at få "Jylland" til Thisted, men det blev Nykøbing Mors, der blev udpeget. En Morsingbo kaldte placeringen "i enhver henseende fornuftig" og gjorde gældende, at Thisted havn ikke var noget godt anløbssted "thi indsejlingen er snæver for et stort

dampskib; med østlig vind kan den ikke anløbes, og på reden udenfor Thisted ligger ethvert fartøj ugunstigt."

Ideen bag ruten var at gøre ladepladserne på Salling og ved Oddesund til et centralt udskibningssted for kvægekporten fra Thy, Vendsyssel og en del af det østlige Jylland. Nykøbing skulle være central for indladning af gods.

Da regeringens kommissionær i 1851 henvendte sig til afsenderne fra ladepladserne med en anmodning om, hvor meget de ønskede afsendt i foråret 1852, havde en afsender i Thisted året før allerede tegnet sig for plads til 200 stk. kvæg. Da farten først var kommet igang anløb 'Jylland' også Thisted, hvor bl.a. agent Werner havde arbejdet for sagen.

De første rygter om at "Jylland" gav underskud fremkom allerede efter den første sæson. Selv om rederiet benægtede rygterne, blev færre og færre afgang af de oprindeligt planlagte to ture om måneden snart et konkret vidnesbyrd om, at der var noget om snakken.

I 1854 blev der kun planlagt 7 rejser til den engelske destination Lowestoft og snart kom der en meddelelse om, at regeringen havde bortforpagtet skibet til et engelsk rederi mod forpligtigelse til kun at foretage 7 rejser på Agger Kanal.

Da trafikken helt var ophørt i 1856 og efter at købmænd i Lemvig havde forsøgt at tegne de nødvendige aktier til købet af "Jylland", som regeringen havde udbudt til salg, protesterede redaktøren af Thisted avisen:

- Det er dog en unægteligt sandhed, at udskibningen af kvæg herfra Vestkysten, har hævet kvægspriserne betydeligt, og har altså været til væsentlig nytte for landmanden. Hvor ofte har desuden ikke vore landmænd måttet finde sig i at tabe betydeligt på de stude, der sendes til Holsten, da priserne der bestemmes efter holstenernes godtbefindende -.

Redaktøren opfordrede til, at man lokalt anskaffede sig et skib, der kunne genoptage kvægekporten.

I 1860'erne påtog DFDS damperne sig en del af kvægtransporten fra den vestlige Limfjord. Størstedelen af kreaturerne blev sejlet til Struer, hvorfra de blev videresendt til de slesvigske markeder.

I foråret 1868 blev der fra Thisted med damperen "Flora" sejlet 120 kreaturer og med damperen "Aalborg" 190. Fra Doverodde fragtede begge skibe ialt 548 kreaturer det forår.

Det blev med andre ord DFDS damperne og jern-



Hjuldampere AALBORG er bygget af B&W i 1875 og straks indsat som et af DFDS' skibe på den vestlige Limfjord, som afløsning for en anden DFDS hjuldampere med det samme navn, der skulle ophugges 1876. Grundstødte ved Vejrhø i april 1907 og derefter solgt som vrak.

banen i Struer, der blev svaret på redaktørens bønner.

Om vinteren, når den regelmæssige trafik i den indre Limfjord ophørte, satte DFDS fem af sine skibe heriblandt "Thy" og "Fylla" ind på fragt af korn fra provinserne til København, hvorfra godset blev fragtet videre til England.

DFDS-SKIBE I RUTE

PÅ THISTED 1866-1951

"Fylla" (218 BRT) 1863-1914

"Odin" (470 BRT) 96

"Ørnen" (110 BRT) 1865-1909

"Uffo" (344 BRT) 1866-1889

"Thy" (304 BRT) 1869-1922

"Limfjorden" (378 BRT) 1881-1903

"Limfjorden" (408 BRT) 1904-1951

Limfjordsdampskibsselskabet

Fra Skive og Nykøbing blev der i 1869 taget initiativ til dannelse af et rederi med henblik på at oprette en daglig dampskibsforbindelse mellem Thisted og Struer og mellem Nykøbing og Skive. Til anskaffelse af de 2 dampskibe og 4 transportpramme, som skulle udgøre flåden, måtte skaffes en aktiekapital på 60.000 rdl. Der blev udarbejdet love for "Limfjordsdampskibsselskabet af 1869", som blev henlagt på gæstgivergårde og andre steder, hvor folk mødtes.

Men planerne måtte skrinlægges.

De helt lokale rederier

I Thisted tog Handelsforeningen i september 1896 initiativ til oprettelsen af en dampskibsroute-fart på Thisted Bredning. Af skibsmægler Lund lejede et nystiftet aktieselskab en ældre, tidligere tysk dampbåd "Femern", og kaldte den og rederiet for "Knud". Fra oktober dampede det lille skib rundt til de forskellige ladepladser fra Dove-rodde og Tæbring i syd til Feggesund og Amtoft i nord. Navnlig på Nordmors var der interesse for denne sejlads med passagerer og gods, og ved Gullerup strand blev der bygget en anløbsbro, som man savnede ved de andre ladepladser. Mange steder måtte passager og gods fragtes til og fra dampere i lejede pramme. En bekostelig og besværlig foranstaltning. "Knud" var heller ikke det rigtige skib til denne sejlads; den stak for dybt og gik jævnligt på grund - ikke mindst ved Gullerup, der i det halve år, som selskabet eksisterede, viste sig at være det eneste sted, hvor der var nok at sejle med.

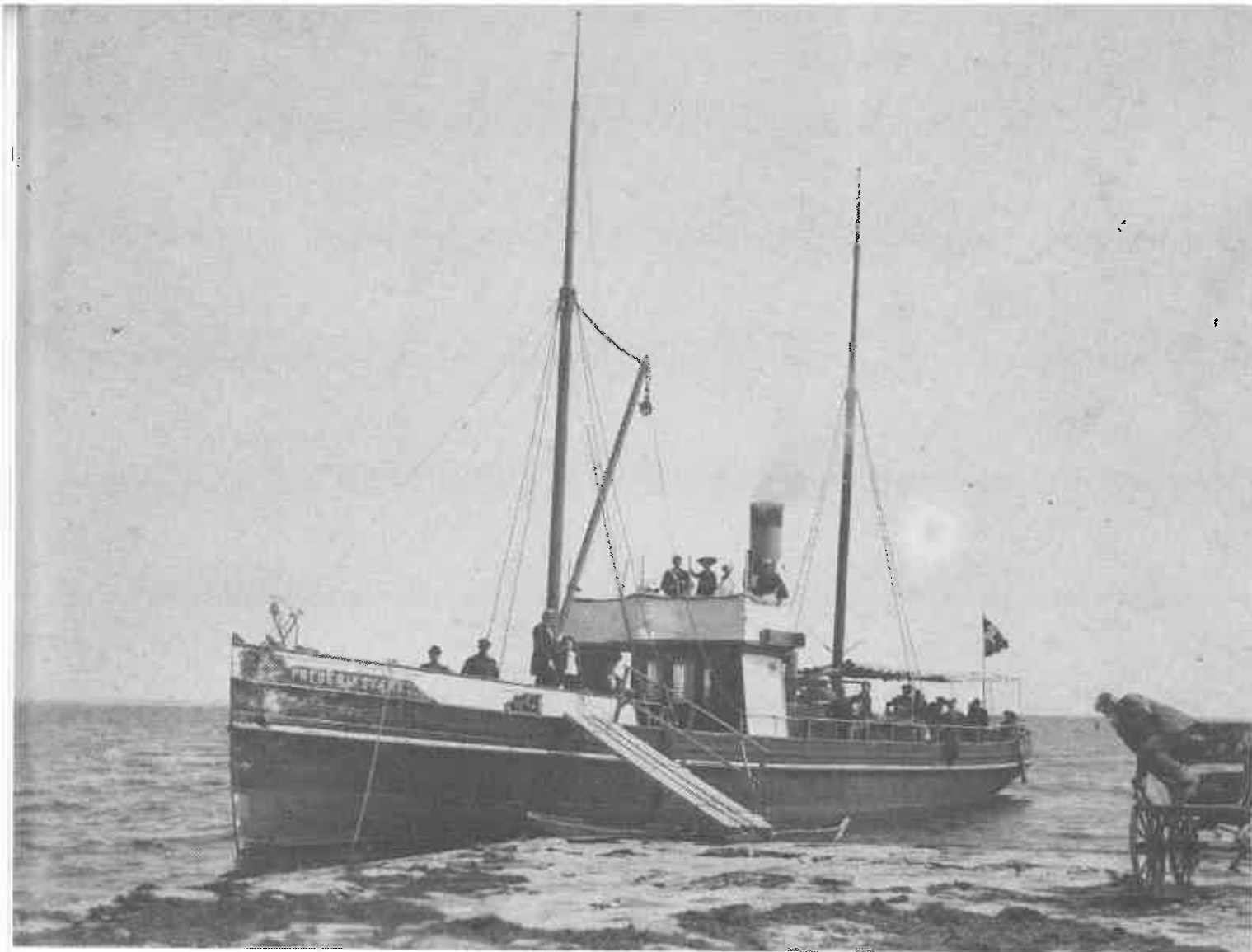
Foråret 1897 blev lejemålet med "Knud" opsagt. I stedet blev der købt en 30 tons båd i Esbjerg, der hed "Thor" kr. Aktieselskabet Knud blev likvideret og 10 pct. af aktiekapitalen var tabt.

Afbrydelsen af farten blev kort. Det lykkedes at skaffe 16.000 kr. til starten af Dampskibsselskabet Thor, der allerede i april måned genoptag sejladsen. Båden blev også benyttet en del til lyst-ture og skoleudflugter, men nogen strålende forretning blev det aldrig.

Mens man var glad for den nye forbindelse på Nordmors, blev der i Nykøbing - ret naturligt - set med skepsis på det nye Thisted-rederi. Der kaldte man "Thor" for "Piraten". Som et modtræk startedes et Nykøbing-rederi, der skulle drive sejlads bl.a. på Feggesund med dampskibet "Asnæs".



Dampbåden THOR, der i 1897 blev købt af et lokalt aktieselskab, blev ikke nogen økonomisk succes.



S/S FREDERIKSVÆRK, blev den sidste lokalt ejede rutebåd på sejladsen i den vestlige Limfjord. Bygget 1889 i Gøteborg, indført til Danmark 1882 under navnet NEPTUN. Fem år senere kom skibet til Skive fra Frederiksværk, og derefter i 1902 købt af et Thistedsselskab og blev de næste 5 år et dagligt syn ved ladepladserne ved Amtoft, Gullerup og Vildsund. På billedet har Frederiksværk lagt til ved Vildsund, hvor der ikke var nogen anløbsbro. Skibet blev i stedet sat på grund og skulle vrikkes løs, når det igen skulle afgå.

Et interessentselskab fra Skive købte en dampbåd "Frederiksværk", som på samme tid blev sat i rutefart på Sallings kyster og Fur. Det førte til kontroverser med færgemændene, der fandt at deres rettigheder blev krænket ved rutesejladsen. Der kom sagsanlæg fra både Vildsund og Næs-sund. Sagerne gik helt til Højesteret, men sel-skaberne blev frifundet ved alle instanser.

Fallit og endnu et rederi

"Thor" klarede sig ikke bedre en "Knud". Efter 8-9 måneders sejlads var der oparbejdet et under-skud på 4-5000 kr. Man gav op, og solgte skibet.

Nykøbingbåden Asnæs sejlede også med under-skud, og bedre gik det ikke i Skive.

Da aktieselskabet blev endeligt opløst i 1904 var der 240 kr. til deling blandt aktionærerne.

Alligevel blev der gjort et nyt forsøg på at etab-lere dampskibssejlads på Thisted Bredning. En af aktionærerne foreslog da at pengene skulle foræ-res til Velgørenhedsselskabet!

Thisted Amts Avis refererede i marts 1900, at den fornødne kapital på godt 6000 til det nye forsøg allerede var i hus.

Man gav skibene skylden for at tidligere forsøg ikke var lykkedes, og man troede nu på, at Skives "Frederiksværk" var den ideelle til sejladsen. Bag

de nye planer stod købmændene Thykier, Chr. Sørensen og Poulsen suppleret af sagfører Gade og fiskeeksportør Taabel. Denne bestyrelse søgte Thisted Amt om et tilskud til trafikken på Gullerup - og fik det.

Skive-selskabet var villig til at indgå en overenskomst, således at "Frederiksværk" skiftevis skulle sejle på Fur-Thisted og Fur-Skive. De to byer havde torvedag på forskellige tidspunkter, så derfor kunne man sejle fra Thisted onsdag og lørdag samt hveranden søndag, hvor der kunne foretages lystture med en fart på 2 mil i timen og 125 passagerer ombord.

Den 9. april 1902 blev "Frederiksværks" første fartplan annonceret:

- Afgår fra Amtoft kl. 8 morgen, Feggesund 8 1/2, Gullerup 9 1/2 med ankomst til Thisted kl. 10, hvorfra returneres kl. 5 aften -

"Frederiksværk" sank under en forårsstorm i Thisted Havn i 1906; sejladsen blev opgivet men først to år senere - i 1908 - lykkedes det at sælge skibet.



S/S FREDERIKSVÆRK i Thisted havn 1905.

Denne fortælling om dampskibsfarten gør det ikke ud for en generel behandling af skibsfart på havnen. Udeladt er sejlskibene og dermed de interessante partsrederier, men om dem er der ofte

skrevet, f.eks. i Historisk Årbog for Thisted Amt 1974. Partsrederierne kulminerer i slutningen af århundredet.

Havnens arbejdere

Hvis vi hermed tænker på dem, der arbejder for havnen, så vil de findes i et offentligt regnskab som f.eks. havnefogedens. Som en sådan har vi valgt at omtale Mads Lund (side 25). Men de, der hjælper med at losse ind og ud, kan næppe findes registrerede, de er blot daglejere blandt andre daglejere. I dette århundrede bliver de under betegnelsen "havnearbejdere" i større byer organiseret i fagforeninger, i Thisted som en del af byens organiserede arbejdsmænd, dog med ret fast tilknytning til havnen som arbejdsplads. Det er dem, dette kapitel handler om. Men først om

Pakhuse

Varer der blev losset kunne ekspederes hjem til eget pakhus. Robuste genstande som tømmer og kul placeredes på en af havnepladserne. Men efterhånden opstod et krav om et offentligt pakhus, navnlig til stykgods fra dampskibene. 1859 indgav nogle handlende et sådant krav og der blev tegnet et tag på stolper.

1876 blev der i hvert fald bygget et med vægge, en såkaldt 'varehalle', en lukket perron. Men det manglede til gengæld gulv og det var meget ubehageligt, når der skulle samles spildt korn eller krydderier op. I 1882 fik det gulv og holdt så til langt op i næste århundrede.

DFDS havde sit eget pakhus, idet en grosserer V. Prior 1863 havde købt ruinerne af et gammelt pakhus, der havde hørt til amtsforvalterboligen (se under billedet af Hotel Ålborg, side 16) og opførte et nyt 1866 for DFDS. Og det blev så erstat-

tet 1875 af et nyt oppe ved Storegade, der lå der til op i 1920'erne. DFDS' pakhus fungerede til sidst som rederiets kontor, hvorimod havnens varehale blev kaldt 'dampskibspakhuset' og i almindelig tale 'Det Forenedes Pakhus'.

Losning og slæbesteder

Til at losse og laste havde havnen omkring 1900 ikke større mekaniske hjælpemidler. Netop mellem århundredeskiftet og måske 1910 findes fotografier med en lossekran af træ, som DFDS brugte ved dampskibsbroen. Ellers måtte skibene ved hjælp af bomme sørge for hejsearbejdet - men havnearbejdernes misbrugte rygge var uundværlige. 5 steder i bolværkerne fandtes nogle afbrydelser, hvori der var placeret de såkaldte *slæbesteder*. Her kunne man *trække* både, hyttefade, store sten og ikke mindst tømmer op på havnepladsen. Et slæbested er i virkeligheden en videreførelse af de såkaldte 'kåse' som fandtes ved kysten i Thisted før 1841, nemlig et stykke strandbred, der var ryddet omhyggeligt for større sten, både over og under normal vandstand.

Havnearbejderne

"Det var et slæb, men der var en dejlig atmosfære!" Sådan sammenfatter to gamle havnearbejdere, Sigvald Jensen og Emil Nielsen, deres oplevelse af et mangeårigt liv med havnen. Begge har med deres erindringer ydet et afgørende bidrag til dette afsnit.

I dag ser havnearealerne forladte og mennesketomme ud. Skibstrafikken er - bortset fra fritidssejlerne - begrænset; og anløber der et skib, foregår losse- eller lastearbejdet mekanisk og i lyn-tempo.

Engang var det anderledes. En overvejende del af varetilførslerne til Thy gik før 2. verdenskrig og i den første efterkrigstid gennem Thisted Havn, og mødet mellem skibene og byens kulhandler, tømmerhandler, foderstofforretninger m.v. beskæftigede et betydeligt antal mænd.

Det følgende skal være et forsøg på at fremkalde og fastholde et billede af havnearbejdets vilkår, som det kunne opleves i 30'erne og 40'erne. Arbejdet hvilede da endnu på traditioner, der kan føres langt bagud i tid, men i dag kun lever i gamle arbejders erindring. Derfor kaster fremstillingen

Slæbestedet ind mod toldboden, det klassiske billede af et slæbested i Thisted. Tiden er vel mellem 1905 og 1907.





Der er som så ofte før oversvømmelse i den lave del af havnen. Tiden er det første årti i århundredet. I baggrunden ser vi gruppen af gamle huse ud for Korsgade. Til venstre har vi DFDS' kontor fra 1875, til højre havnens dampskibspakhus fra 1876 og midt ude i vandskvattet står alle tiders klodsede legetøj på en lille vogn med fire hjul, hvoraf de to er på drejeskive, vognen kan altså styres. En krog er med sin kæde(?) fæstnet til monstret - og kæden kan hives op med et vindsel bagest på vognen. Det er DFDS' kran til at løfte stykgods over på kajen og den må først rulles hen til skibet uden at vælte og dampskibsdragerens vogn må være på plads.

også indirekte lys over en ældre tid, som det på grund af manglende kilder er svært at beskrive. Som grundlag for billedet har man derudover en ret detaljeret, trykt skibsfartstatistik og endelig forhandlingsprotokollen over bestyrelsesmøder og generalforsamlinger i arbejdsmændenes fagforening, samt de lokale overenskomster mellem fagforeningen og havnens arbejdsgivere.

Trafikken på Thisted Havn

Varestrømmen i Thisted Havn er i udpræget grad gået fra skibene og ud i byens virksomheder og til landbruget. I de fleste år udgør den udlossede vareremængde kun mellem 1/5 og 1/10 af den indlossede. I hundredevis af skibe må hvert år være sejlet tomme fra byen.

Det er "havets husmænd", de små træskibe, der dominerer trafikken. Af de mere end 700 skibe, der i 1929 besøgte havnen, var kun omkring 40

dampskibe - når man ser bort fra den ugentlige DFDS-rutebåd med stykgods. Skibenes gennemsnitsstørrelse har været ca. 70 bruttoregistertons, og der sker ikke væsentlige ændringer i dette forhold de næste 25 år. Men det samlede antal skibe, der årligt besøger havnen er for nedadgående. I 1938 når det et foreløbigt lavpunkt - 478 skibe. Det må have haft en mærkbar virkning på beskæftigelsen i havnen. Netop i 1938 blev det da også drøftet på en generalforsamling i Arbejdsmændenes Fagforening, hvad man kunne gøre for at stimulere trafikken på havnen. Formanden Chr. Iversen, der på det tidspunkt også var byens borgmester, omtalte bestræbelserne på at bygge et kvægekseportmarked i tilknytning til havnen. Men blev kriseårene drøje for de mænd, der arbejdede i havnen, gik det helt galt, da verdenskrigen kom.

I 1940 kom der mindre end 300 skibe til havnen. Den eneste trøst var de store cementleverancer

til fæstningsbyggeriet ved Vestkysten, der i 1943 skabte rekordhøj omsætning i havnen.

I efterkrigsårene blev situationen i nogen grad rettet op, men havnen har haft svært ved at genvinde fortidens livlighed. Først i 1950 overstiger man niveauet fra 1929, og de følgende år er tendensen igen vigende.

30'ernes krise og krigsårenes restriktioner og forsyningsproblemer har gjort havnen til en væsentlig mindre arbejdsplads end den var i de første årtier af århundredet. Men også en anden - mindre dramatisk og iøjnefaldende - men mindst ligeså indgribende udvikling spiller ind. Havnen er så småt ved at miste sin status som den centrale varetransportvej ind til Thy. Der har været en form for arbejdsdeling mellem havn og jernbane, sådan at en væsentlig del af råstofferne: Brændsel, byggematerialer, foderstoffer, kunstgødning m.v. kom ind over havnen, og en væsentlig del af de forarbejdede varer: Landbrugsvarer og fisk m.v. blev sendt afsted med jernbanen. De forbedrede landeveje og det øgede antal lastbiler er det, der for alvor undergraver havnens position. Måske er det den tendens, der allerede gør sig gældende i slutningen af 30'erne, indtil benzinmangelen i besættelsesårene midlertidigt standser udviklingen.

Arbejds mænd

Havnen trak arbejds mænd til. Her lå arbejds mændenes hus, bygget i 1919, hvor man mødte op til kontrol hver formiddag fra kl. 10-11, hvis man var arbejdsløs. Og det var der mange, der var i 30'erne. På landsplan var det op gennem 30'erne omkring eller over hver tredje arbejdsmand, der gik ledig. Ved arbejds mændenes hus kunne der stå mere end hundrede mand og vente. Måske vidste man, at en ladning træ eller kul var i vente. Måske håbede man på arbejde ved den ugentlig DFDS-båds anløb. Var der en arbejdsgiver i byen eller en bonde i oplandet, der manglede et par mand til et arbejde, var det arbejds mændenes hus han ringede til.

Det var ved losning af stykgods fra DFDS-båden, "Limfjorden", Sigvald begyndte sit havnearbejderliv, kl. 4 om morgenen engang i 1934. At han søgte til havnen var næppe tilfældigt. Her havde han leget i drengeårene og tjent sine første penge allerede i 12-års-alderen ved at banke fiskekasser sammen. De unge år havde han tilbragt til søs. Han følte sig hjemme på havnen og fandt sig til rette med arbejdet. Det var langt fra alle, der gjorde det. De gamle havnearbejdere var ikke



Arbejds mændenes hus, hvoraf den ældste del er bygget 1919.

nemme at bide skeer med. Var man næsvis eller uvillig til at tage ved lære, blev man ikke gammel i det arbejde. Man måtte indordne sig. "Tag den med ro!", sagde de gamle, "find et tempo, der passer, ellers er du færdig til middag".

Det gjaldt ikke blot om at have gode kræfter, men i ligeså høj grad om at økonomisere med dem og bruge dem rigtigt. Og her havde de gamle arbejdere indtjent en erfaring, som den unge gjorde klogt i at lytte til.

Havnearbejdet var i udpræget grad holdarbejde. Både for havnearbejdernes indtjening og for arbejdsgivernes omkostning var det afgørende, at arbejdet gik i en effektiv rytme. Derfor udtog arbejdsgivernes forvaltere og pladsformænd gerne de nødvendige folk sjakvis, altså en gruppe, der kunne sammen og havde erfaring i at samarbejde.

Derved blev det at være havnearbejder et spørgsmål om personligt håndslag og evne til at gå ind i fællesskabet. Det blev så at sige opfattet som et fag for sig selv, selv om mange, der opfattede sig selv som havnearbejdere naturligvis i perioder med dårlig beskæftigelse måtte tage andet arbejde.

Det er ikke muligt præcist at gøre op, hvormange der arbejdede ved havnen, men i begyndelsen af 30'erne - før tilbagegangen i trafikken satte ind og før kulkranen blev stillet op, har det formentlig drejet sig om ca. 70 mand.

Den personlige kontakt til havnen som arbejdsplads blev også styrket af den "opsøgende arbejdsformidling", der foregik. Havnearbejderne vidste, når et lager af f.eks. kunstgødning var ved at være slunkent, eller når et kulkib var i vente. Så gik man ind på kontorerne og traf en aftale eller blev skrevet op. For arbejdsgiverne ville jo helst have "nogen, der var kendt med det".

Overenskomsten

Organisatorisk var der orden i sagerne. Havnearbejderne var medlemmer af arbejdsmændenes fagforening i Thisted, stiftet 1897. Til forskel fra arbejderne i de større havne har man i Thisted ikke ønsket - eller haft styrke til - at danne egen fagforening. På tilsvarende vis var havnens arbejdsgivere medlemmer af havne- og købmandsorganisationen i Thisted.

Når tiden var inde til overenskomstforhandlinger, mødtes arbejdsmandsbestyrelsen - med Chr. Iversen i spidsen - med arbejdsgiverne: direktørerne A. Mikkelsen, M. Sørensen, tømmerhandler Hedegård, mægler Bjerre og endelig formanden, konsul Bendixen. Denne kreds forhandlede sig så frem til en overenskomst om de forskellige typer af havnearbejde indenfor de rammer, hovedorganisationerne havde afstukket. Timeløns- og akkordsatser blev fastlagt, og det blev aftalt, hvilken bemanning, der skulle være til de enkelte arbejder bl.a. afhængig af transportvejens længde. Opstod der uenighed efter at overenskomsten var indgået, blev der forsøgt lokal mægling, eller man sendte sagen "opad" i organisationshierarkiet.

Vist kun en gang - i efteråret 1935 - er en uenighed endt i en arbejdsnedlæggelse. Konflikten opstod omkring bemanningen - det var før kranen revolutionerede arbejdet med kullosning. Sagen endte med, at fagforeningen erkendte strejkens ulovlighed og betalte 500 kr. i bod og 300 kr. i sagsomkostninger.

Var der mindre uenigheder i det daglige - f.eks. omkring overarbejdstidsbetaling - så gik man blot op på havnekontoret og hentede "Kræn Iversen", fortæller de gamle arbejdere; han var manden, der med den trykte overenskomst i hånden kunne sætte tingene på plads.

Den daglige arbejdstid var fra kl. 7 morgen til 5 eftermiddag, afbrudt af en frokostpause fra halv ni til ni og en solid middagspause fra tolv til halv to, hvor man formentlig gik hjem og spiste dagens hovedmåltid og tog sig en lille lur.

Timelønnen var i 1930 på kr. 1,05. Ved overenskomstfornyelsen i 1936 blev den sat op med 2 øre. En væsentlig del af arbejdet foregik ved akkord. Og her kunne lønnen presses en del i vejret. Det fremgår af en internt udarbejdet statistik i arbejdsmændenes fagforeningsprotokol, at den "reelle" gennemsnitlige timeløn i 1937 lå på 197 øre (208 for kul, 182 for korn og 190 for kunstgødning). Til sammenligning kan anføres, at den gennemsnitlige timeløn på landsbasis i 1937 be-

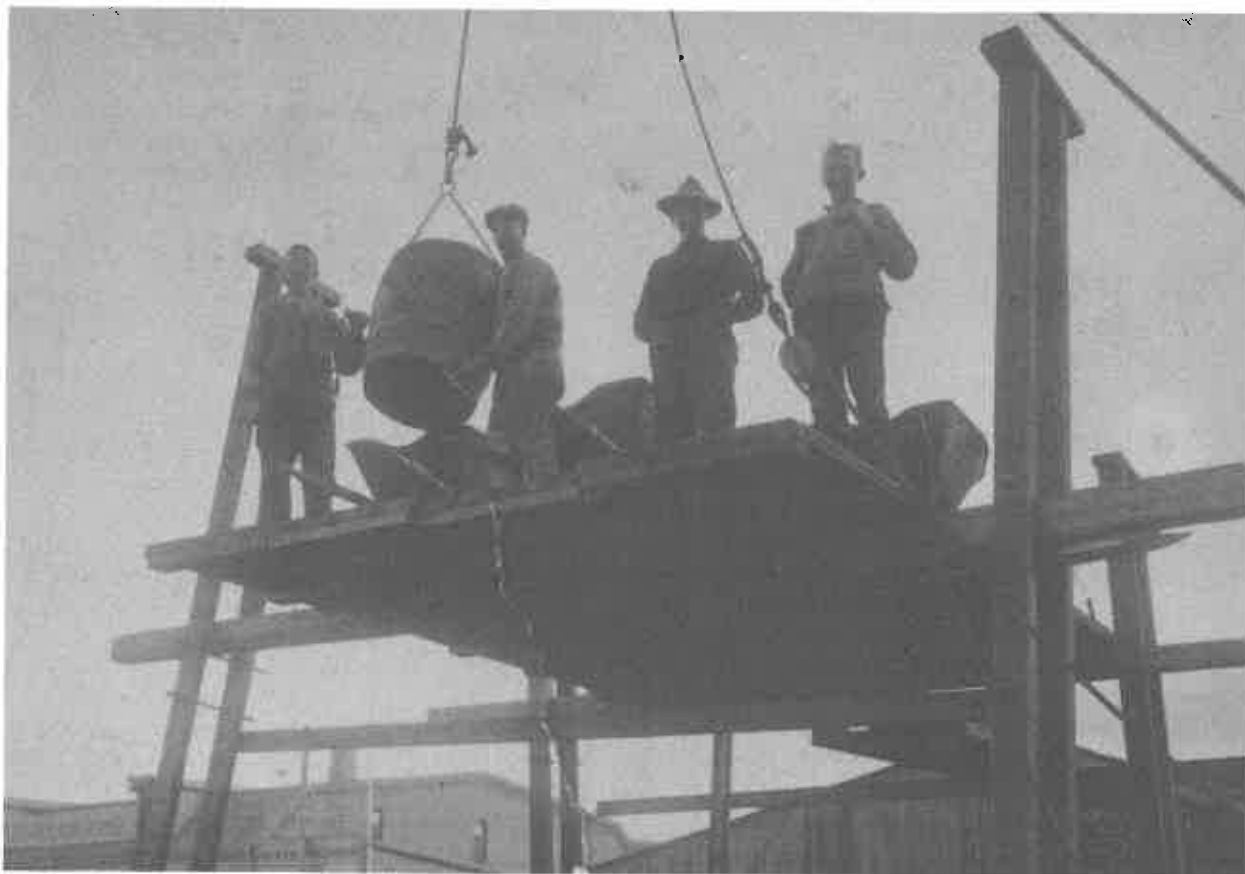
løb sig til 133 øre for ufaglærte og 157 for faglærte. Den relative gode akkordaflønning til havnearbejderne i Thisted skal naturligvis også ses i lyset af de betydelige ledighedsperioder, der kunne være mellem gode jobs. Var man arbejdsløs, beløb understøttelsen sig for forsørgere til 3,40 kr. om dagen. Det blev i 1935 forhøjet til 4,00 kr.

Arbejdet

Det er betegnende for udviklingen, at Sigvald Jensen, der begyndte på havnen i 1934 og Emil Nielsen, der først begyndte i efterkrigstiden, på mange måder har oplevet den samme organisation af arbejdet. Den helt skelsættende forandring sætter først ind fra midten af tresserne. Men allerede i trediverne begyndte mekaniseringen at sætte sig spor. Man kunne endnu opleve både med håndtrukne spil, men de begyndte at blive sjældne, og på kullosningens område betød kranen, der blev sat op i 1936, en stor forandring - og besparelse af arbejdskraft. Udover det var den afgørende faktor i hele perioden arbejderens erfaring og håndslag, kombineret med opstilling af gangbroer, sliske m.v.

Kul, koks, cinders og briketter var gennem hele perioden frem til midten af 50'erne - opgjort i mængde - havnens vigtigste varetype. Næsten hele energiforsyningen: elværk, gasværk, industrielle anlægs dampmaskiner og boligopvarmningen var baseret på kulprodukter. I 1930 blev der importeret 32.000 tons til Thisted Havn. I det værste kriseår - 1933 - var det faldet til 22.000. I de følgende år var der en vis fremgang, men i besættelsesårene gik det helt galt: den årlige import var under 10.000 tons - i 1945 endda kun godt 2.000 tons.

Før kranen blev opstillet ved Sørensens kulhandel satte en større kulbåd omkring 30 mand i arbejde. I hver lastluge arbejdede 3-4 mand. Spillet blev betjent af "winch-manden". I tønder blev kullene hejst op på en bro, en såkaldt "stilling", der i 2 meters højde førte ind til kullageret - eller en noget lavere stilling, når der blev losset til jernbanevogn. På skibets dæk havde 'gertsmanden' ansvaret for, at tønderne kom op og ned af lasten uden at ramme arbejderen. Oppe på stillingen blev indholdet tippet over i 2-3 trillebørene, der så blev kørt ind og tømt over lageret. Ikke så få havnearbejdere blev invalideret ved fald fra stillingen, medens de baksede med de tunge trillebørene. Efter en sådan arbejdsdag var der brug for at blive grundigt skrubbet fra top til tå, hvad der



de fleste steder foregik i en balje på køkkengulvet.

Da kranen kom i 1936 skulle der kun bruges 3 mand til at lempe i lasten. Den overflødiggjorde et hårdt, beskidt og farligt arbejde, men den fjernede også et betydeligt antal arbejdspladser. Der var da også en del mukkeri blandt havnearbejderne over den nye maskine, men man måtte acceptere den.

Trælast spillede en betydelig rolle i trafikken på havnen. De store stabler af sorterede planker og brædder har præget havnepladsen i hele sommerhalvåret. I 1930 blev der indlosset næsten 8000 tons træ i Thisted havn. Gennem de følgende krisår faldt det til under det halve, og trods et kortvarigt opsving i 1943 og 44 til næsten 5.000 tons - det er de tyske anlægsarbejder, der spiller ind - blev det en varig tilbagegang. I de første efterkrigsår kom der kun få hundrede tons træ til byen via havnen.

Træet blev "lagt i længer" i lasten af skibets egne folk. Ved hjælp af "winch-manden" og skibets spil blev det så bragt i land. Her gjaldt det for arbejderne om ikke alene at få det rette greb om plan-

kerne, men også om at have det rette øjemål, så de lynhurtigt kunne se, hvilken længde de pågældende træstykker havde og få dem transporteret til den rette bunke. Havde man ikke dette særlige talent, måtte man se sig om efter andet arbejde. Fra den midlertidige opstabling på kajpladsen gik turen så videre ud til de forskellige tømmerpladser, hvor træet blev stablet til tørring, ofte gennem flere år.

Ved losning af kunstgødning og cement var der ofte tale om, at varen skulle afvejes i sække i lasten først. Var der mindre end 19 meter til pakhuset, skulle der bruges 4 mand til transporten; for hver 5. meter derudover skulle der sættes en mand ekstra ind. Ved den form for losning var "rankemanden" en central person. Det var hans opgave at sikre, at sækkene inde i pakhuset blev "lagt i ranker" med største præcision, så man undgik skævheder eller ubalance i opbygningen af lageret.

Var "rankningen" dårlig, kunne det hele skride sammen eller blive vanskeligt at få ud igen.

Havnen er nu mennesketom, og det lossearbejde,

der er tilbage er stort set mekaniseret. Et spændende miljø lever nu kun i erindringen. Det er måske beklageligt, men man kan også betragte det som en af de garvede havnearbejdere, gamle

Wadman, der i 1936 stoppede diskussionen om den nye kulkran med ordene: "Ka' I ik' se, bitte folk, det er udviklingen. Vi kan ikke nægte det. Men der findes andre arbejdspladser!"



Kulkranen fra 1936. Kajen i forgrunden er i Østre havn (læg mærke til slæbestedet), og der ligger HEDVIG, "Gudnæs dagvogn" som den kaldtes, da den bl.a. sejlede købmandsvarer til omegnens pladser fra grossisten i Thisted.

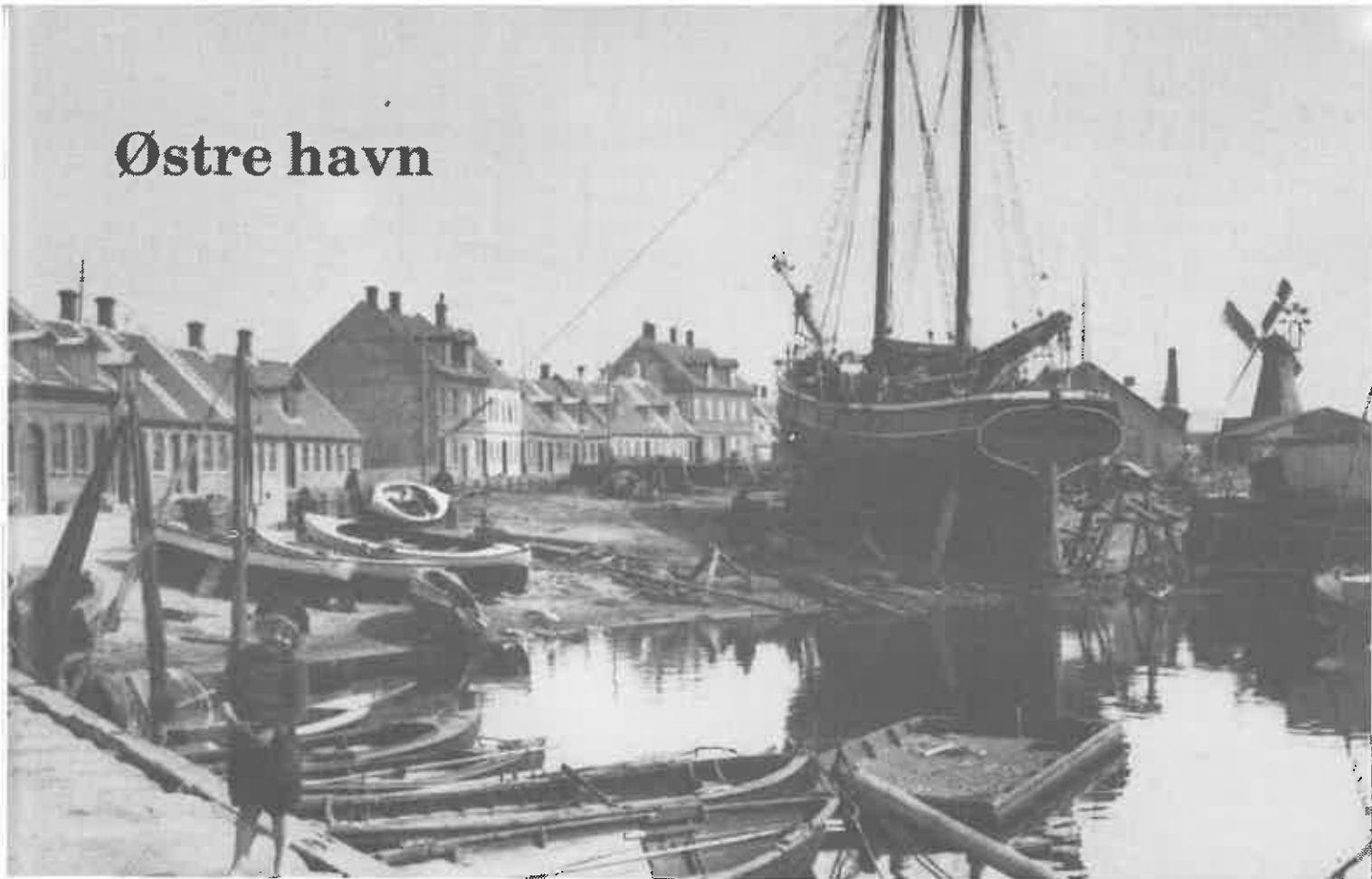


Rankning af sække i pakhus.



Hvil under transport af tømmer til Sørensens Tømmerhandel.

Østre havn



1913, næsten samme dag, hvor TRIO er på bedding (øverst), hænger sjægtfiskernes mange små net til tørre på Østre havns spærremole (nederst).





Østre havn mellem 1927 og 1930. Det meste er forklaret på andre billeder fra Østre havn. I venstre side Anna Furbos fiskehus. Midt i - men langt væk - ses det offentlige slagtehus med høj skorsten, savskærer Larsens mølle, der ser meget affældig ud og helt til højre i det fjerne: det nye skibsværft.

Østre havn 1934. Fiskehuset er der stadig og hyttefadene på slæbestedet viser at det endnu får tilførsler - men bunden af Østre havn med kaj har skåret den gamle herlighed med Fårtofts sliske og den flade strand bort. Synderen toner frem i baggrunden: andelssvineslagteriet ganske stilig med Jens Fogeds klassicistiske kontorbygning.

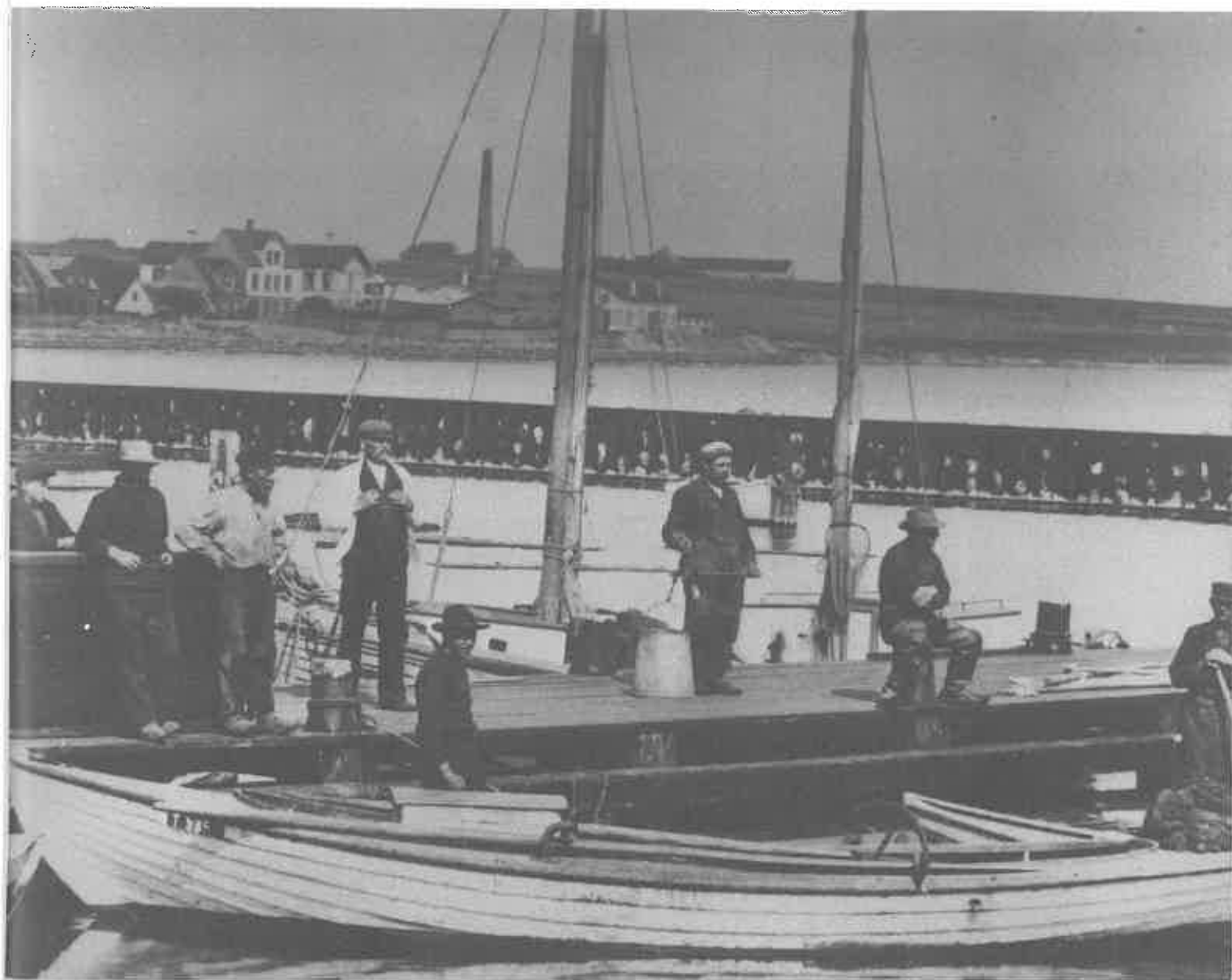


Fiskerne

Hverken da Handelsstandsforeningen stiftedes 1866 eller Håndværkerforeningen i 1877 var tiden moden for en fiskeriforening. Men det krav om slisken i Østre havn 1881 viste at tiden var nær. 1892 blev så Fiskeriforeningen for Thisted og Omegn stiftet. Initiativtager - og formand til sin død 1906 var manufakturhandler, agent A. Tachau. Hans store interesse for havnen har vi mødt i et andet kapitel. Medlemmer blev udover fiskere i den vestlige fjord også en del købmænd, hvad enten det nu var støttemedlemskab eller de handlede med fisk. Foreningen begyndte arbejdet

med at ophjælpe fiskebestanden i bredningen. Det var navnlig rødspættefiskeriet, der havde foreningens bevågenhed gennem udsætning af rødspætteyngel i Thisted og Visby Bredning. Og efterhånden gik også staten ind i dette arbejde. Den første udplantning var på 6.700 stk. rødspætteyngel. I 1894 var tallet steget til 70.000 og springer vi frem til årene mellem verdenskrigene, blev der hvert år udplantet mellem 35 og 40 tons yngel, som fiskerne selv fangede i Nisum Bredning. Udplantningen fandt sted i april måned og allerede midt på sommeren kunne man be-

Limfjordsjægte i den "nye" fiskerihavn omkring 1915. I baggrunden ligger Koopmanns Svineslagteri og de sidste huse på Strandvejen og den øde slette til højre bliver senere til Johnsens Alle.



gynde at "høste". Selv om udplantningen ikke blev en guldgrube for erhvervet steg mængden af landede rødspætter efterhånden til det mangedobbelte. For fiskerne var det en betingelse for at overleve. Ministeriets biologer betragtede derimod udplantningen som en betinget succes allerede på et meget tidligt tidspunkt, men man fortsatte alligevel med at give den økonomiske støtte til det erhverv, som i tiden omkring århundredeskiftet trods alt forsørgede mange familier: Ud af de 6.800 mennesker, der boede i Thisted i 1911 var 185 beskæftigede med fiskeri. Dette antal holder sig konstant gennem lang tid ligesom antallet af fiskefartøjer.

Fiskeriforeningen kunne i 1911 konstatere, at der fiskede 37 både fra Thisted, Gullerup, Flade, Malle og Hovsør, 8 både fra Vildsund, 12 fra Tæbring og Karby og 11 både fra Skyum, Gudnæs og Visby Å omkring Thisted. Dette tal forblev uændret frem til besættelsen.

Men bådene blev efterhånden større og mere effektive. De første fartøjer med 2-3 HK motorer kom til Thisted i 1907, men alligevel gik der forholdsvis lang tid før Thistedes fiskerflåde var helt mekaniseret: i 1942 sejlede en trediedel af fiskerne stadig med sejl. Men efter besættelsen gik fiskeriet i Limfjorden en hård tid i møde. Priserne faldt: i 1946 blev der landet 1.163.000 kg fisk i Thisted Havn til en værdi af 224.000 kr., i 1970 var den landede mængde på 2.780.000 kg til en værdi af 201.000. En fordobling af mængden indbragte altså et mindre beløb, og så er der slet ikke taget højde for prisudviklingen.

Den store medlemsskare i Fiskeriforeningen svandt efterhånden ind til den lille håndfuld fiskere, som opløste foreningen i 1966.



Jens Øer (Jensen) (1860-?) var født på Nordmors, gift med en morsingpige, men bosatte sig 1893 i Thisted som fisker og kvaseskipper. Få år efter var han med ved en redningsaktion, som han gerne fortalte om (se Thistedes Amts Tidende 7.11.19-40). En del fiskere havde fisket i noget 'summel' (grødis) mellem Thisted og Mors. En båd nåede ikke hjem, men frøs fast. Konsul N.C. Andersen stillede sin båd til rådighed, hvis nogen vovede at gå med. Jens Øer var en af de fem, der meldte sig. De måtte vente en nat så at isen kunne bære en slæde og de nødstedte trækkes over, men så frøs de selv fast og måtte vente 4 dage til de kunne gå på isen til Thisted. Kun Jens Øer gik igennem, han var for tung - men en eftermiddag kl. 3 gik de på land og det halve Thisted var på benene.

Strandvejen vender SSV, velegnet for en eftermiddagsbænk, her med sømand Niels M. Nielsen ('Maler Nielsen') fra nr. 11, Lars Peter Eriksen fra nr. 17 og Marthinus Skaaning, der bor her i nr. 15.



'Whisky Bob'



1908

Samtale med 'Whisky Bob'

- Jens Christian Jensen, som han var døbt, var født 1880. Fra sin konfirmation sejlede han som matros i alle verdensdele, men så begyndte han 1907 som fisker i Thisted "hvor der dengang var omkring 20 både i havnen. Om sommeren var der langt flere - jeg vil skyde på en halv snes flere....der kom fra fiskerlejerne ved Klitmøller, Harboøre og Vorupør...fordi de ikke kunne holde deres fisk friske om sommeren...det var kun sejlbåde og robåde, der blev benyttet til fiskeriet. Først 1918-19 kom der motorbåde, men motoren var kun på 4 hk...

Havnen gik op til min dør (Whisky Bob boede Strandvejen 21) og langs kajen var der et vældigt liv. Vi havde købt tre skibsruffer, som vi brugte til arbejdshuse. Her havde vi alt vort grej. Der var altid fiskere og hele Strandvejen var dengang beboet af fiskere....dagen gik med fiskeri og rensning af garn. Vi hjalp hinanden og der var aldrig spektakel. Vi var på fjorden så snart solen var på himlen. Vi brugte nedgarn, og dem var der 72 af. Hver dag skiftede vi de 12, som vi derefter tog med hjem, hvor de blev rensset. Men der skulle fiskes meget for at få til det daglige brød. Et godt udbytte var en rødspætte pr. garn - det var vi tilfredse med - men så skulle der også fiskes om søndagen.... Men det blev bedre, da der for alvor kom gang i rødspætteudplantningen...1902....Det hændte jo at der blev for koldt på havnen. Det blev der rådet bod på ved at gå ind til Madam Hyllested, der havde et værtshus på Strandvejen 3. En dag vi havde siddet og fået nogle 'små swart' skulle nogle af os til sømandsbal på Hotel Aalborg. Dengang var der en del sejlads fra Thisted til Skotland og derfor mange sømænd i havnen. Vi blev i godt humør den aften og besluttede derfor at give os selv røvernave. Men det skulle være navne efter et blad, der hed 'Revyen' som dengang kostede 4 øre. I dette blad var der røvernave på engelsk og dansk. En fik navnet 'Et Øre', en anden 'Niel Copper' og jeg selv navnet 'Bob'. Den engelske betjant hed jo en bobby. Men da jeg den aften havde fået for meget whisky, kom navnet af sig selv." (uddrag af Thisted Dagblad 31.7.71)

Whisky Bob døde fem år senere som 96-årig.

Sjægtfisker Christian Vandet Christensen (Kr'æn Wandet).





Taabbels fiskehalle. Købmand Poul Taabel drev i nr. 20 ved havnen mange forretninger, almindelig skibshandel, røgeri og konservefabrik og stor forretning med opkøb og videresalg af fisk. Kvaseskipper Nikolaj Eriksen på Strandvejen var en af dem, der hentede ål og andre fjordfisk fra mange pladser på Mors og i Thy. Sønnen Viggo Taabel står i døren til fiskehallen i det gamle hus før 1917, gennem ruden ses den velordnede butik og i ruden spejles havnepladsen med gaslygte.



Anton Ottesen (1860-1936) var anden generation i fiskeeksportfirmaet og ses her på sit kontor i det tidligere posthus 1906. Drev konservering af fisk i det gamle jernstøberi fra omkring 1885 og tog 1913 patent på en særlig kølevæske, som han dog ikke fik det fulde udbytte af. (Om faderen, Jens Roed Ottesen (1833-1921) se side 16)

Skibe på bedding

Det er svært at skelne skarpt mellem en båd og et skib og således vil betegnelsen bådebygger, skibstømrer, skibsbygger, skibsbygmester m.fl. ses anvendt ret frit. Bådebygger kan være den måske selvuddannede, der giver sig til at bygge både som bierhverv til fiskeri eller landbrug, men det kan også dække over den tillærte medhjælper for en professionel bådebygger. Bådebyggerne fik aldrig oprettet et lav.

Skibstømrer er den uddannede svend hos en skibstømrer, men uddannelsen blev langt oppe i dette århundrede meget tilfældig med svendebrev uden prøve. En skibstømrer kunne måske blive skibsbygger om han fik en kunde - og et godt sted at sætte et skib op. Men de fleste skibstømrere forblev beskæftigede hos en mester. Men i smalle tider kunne en skibstømrer have for-

tjeneste som bådebygger, hustømrer, møllebygger eller savskærer for ikke at glemme Jens Roed Ottesen, der over jobbet som værtshusholder endte som fiskeeksportør.

Og omvendt: hvis der var god gang i byggeriet kunne der også beskæftiges 'fiskere, søfolk, håndlangere, hustømrere, møllebyggere og hjulmænd' (citeret efter en beskrivelse af faget 1943).

Ved et skibsværft skal man nok forstå en velegnet skibsbyggeplads med fast adgang til forskellige faciliteter. De bør omfatte en bedding med grej til at hale et skib op, mulighed for stabelafløbning i passende dybt vand samt en svedekiste til at dampe træ grundigt igennem så det kan bøjes. Hvis skibsbyggeren ikke selv ejer stedet, skal det kunne lejes af havnen på rimelig tid f.eks. et halvt år.

Beddingen i Østre havn er omtalt mange gange i den løbende tekst. Billedet opgives at være fra omkring 1895 og der er ligeledes tradition for at det er Kristian (Fårtoft) Christensen, der står ved nybygningens stævn. Lederen af byggeriet på denne tid skulle være Carl Petersen, der så kunne være den mørk klædte nr. 3 fra højre, han døde 1898. Der er ialt 10 personer om skibet. Kristian Fårtofts søn Mads gav mange år senere følgende oplysning: der var i 1890'erne 4 Kristian'er samtidigt på værftet: hans fader Kr. "Fårtoft" Christensen, Kristian Andersen, "Kristian Apoteker" (måske Nielsen?) og "Klitmøller-Kristian" (måske Bach?). Det har ikke kunnet verificeres.



Det første skib, der blev bygget i Thisted skal være skonnerten 'Jens Nordentofts Minde' fra 1849. Den byggedes af Christen Strand fra Nykøbing, der var flyttet hertil i forbindelse med havnebyggeriet og præsenterede sig som skibsbygmester. Den yngre Peder Hald nedsatte sig 1853 med skibsbygning og molearbejde, men da han ønskede den bedste plads foran Magasinhuset og havnekommissionen var lidt træg, truede han med at bygge sin skonnert ved Doverodde. Det hjalp, så den 7. juni 1855 kunne 'Amalie og Emma' løbe i vandet her. Det smukkeste billede af et skib under bygning i Thisted er vel C.M. Tegners litografi, der med stor sandsynlighed kan dateres til 1854-55 og som derfor kan forestille 'Amalie og Emma' (Se side 18).

Men hverken Strand (der flyttede videre til Struer 1857) eller Hald (der blev den ledende ved havnearbejdet næsten til sin død 1902) havde et egentligt fast skibsværft.

Da kvaseejerne ønskede en fast sliske (bedding) så de kunne trække deres både op en gang om må-

neden - og fik det i 1881 i Østre havn - var der nok mulighed for længerevarende lejemål.

Om senere skibsbyggere skal her kun nævnes navne: A. Andersen, P.C. Andersen, Christoffer Andersen, Carl Petersen (der døde 1898, kun 39 år gammel efter 15 meget effektive år i byen) og Kristian Christensen, kaldet 'Kræn Fuertoft'. Alle disse var til tider knyttet til den lille sliske. Om dem alle gælder, at arbejde med molebygning og -reparation, evt. husbygning og savskæring, gav mere end skibsbygning.

1886 ansøger 2 skibsbyggere om ikke småarbejder i havnen kunne fordeles mere ligeligt, særlig nu hvor den 3die (Hald) ikke længere påtager sig mindre opgaver.

Bygningen af større træskibe kulminerer i slutningen af århundredet, men så sent som 1926 giver man de to Nykøbing-folk N. Krogh og M. Christensen de bedste faciliteter og fast lejemål til byens første rigtige skibsværft. Og det fungerede så fra 1927 til slutningen af 1970'erne og skal ikke skildres her.

Galeasen TRIO på Kristian Fårtofts sliske efter grundstødning 1913. Skipper Christen Madsen t.v. under stævnen og familie m.m. langs rælingen. Ialt 8 personer er beskæftiget ved arbejdet (se de følgende sider)







Om personerne:

1. Skipper Christen Madsen (ikke fra Thisted).
2. Navn måske Ubbesen, udstyret med en kalfatrekølle og en skraber. Iøvrigt solid undertrøje under den stribede skjorte, vest med urkæde, blød hat med bånd.
3. Ukendt, med kalfatrekølle og -jern, værk vundet om venstre hånd. Solid stribet vest og skjorte, høj kasket.
4. Ukendt i maskinstrikket sømandstrøje og kasket og med kalfatrejern og -kølle af den krumme engelske type.
5. Kristian Christensen (Kræ'n Fuertoft) med kuglehammer til nitter og med stemmejern, klædt i bekvem arbejdsjakke.
6. Andre's (Furbo) Pedersen med kalfatrekølle og -jern.
7. Hustømrer og møllebygger Ubbe Ubbesen der arbejdede for skibsværftet. De sidste ukendte.

Udenfor det daglige



Modtagelser af de kongelige har næsten altid været vellykkede (undtagen, da tronfølgeren kom for sent i 1846). Alle kender deres plads i menuetten. Her i 1931 fik de grimme pakhuse flag på, folket trængtes i baggrunden, måske holdt inde af gamle gardere og honoratiore. Enlige springere og tårne er placeret på de rigtige felter; Hans Majestæt søger oplysning om hvordan det er gået med byen siden sidste besøg - måske savner han også de gamle huse, der netop er raget ned. Vognmand Vangsgaard og hans Rolls Royce nr. S1000 står beredt. Og alle ved, at det bliver sidste gang det gamle 'Dannebrog' med hjul og gule skorstene, lægger til ved kornkajen.





'Snorren' og 'fastelavnsbåden'. Vi kommer her tæt på 'Snorrrens' to huse. Det lille hus på hjørnet fra 1814 blev i 1885 ombygget til et 2-etagers. Det er med afbrækket hjørne, der fortsætter helt op i tegltaget, og muren er udsmykket med tre bånd. Huset til højre fra 1848 er lidt lavere (det er den mindre loftshøjde, der slår igennem) og har en glat mur med enklere bånd, derimod en beskeden tandsnitsfrise i gesimsen, ganske som vi så ovre i Christen Jacobsens gård.

I forgrunden stjæles billedet af 'fastelavnsbåden', en skik, der 1846 indførtes i byen. Nærmeste forbillede kan have været Nibe, Randers eller Århus. På Fyen kendes traditionen længere tilbage og oprindelig er den vel af udenlandsk herkomst. Formålet var i ældre tid nærmest tiggeri (og en del af den indsamlede spiritus blev indtaget på turen), men senere at skaffe hjælp til gamle søfolk og deres enker.

Skikken uddøde her efter besættelsen, dels vel fordi antallet af søfolk i byens indskrænkede stærkt og dels fordi formålet med den noget nærgående bøsseaslen tilfredsstilledes af sociallovgivningen. Båden arrangeredes af Sømandsforeningen og kom rundt i de vigtigste gader (hvor byens rige boede). Den ledes af en admiral (oftest havnefogden), men der var også kaptajn, rorgænger, lodhiver (der på hele turen havde frisporg overfor alle), musikere og mange andre med - og de menige matroser var klædt i hvide skjorter med matroskrave, røde skærf og mørke bukser - en påklædning, der ellers kun kendes fra flådens chaluproere. Båden kaldes da også tit for en 'slup'. Festligt, men dødsens anstrengende har det været i den måske anstrengende kulde. På grund af alder, snaps eller rom sank en eller to gerne ned i bunden af båden, blev dækker med et tæppe og kørte således sovende ruten til ende. Mellem 1890 og 1925 synes båden kun at være ude 8 gange og billedet forestiller måske båden i 1918.

Forrige side: Starkodder, Trollhättan, før 1917

Beværtninger

1891 var der 54 beværtninger i Thisted. Det fandt nogle for mange, men borg- og politimester Clausen sagde, at det ikke var antallet det kom an på. Den der vil have noget at drikke kan altid finde et sted at gå ind.

Nå, det var kun en brøkdæl, der lå i havnen, måske en ti stykker. Det er svært at opgøre på et bestemt tidspunkt, oftest er værtshusholdere ikke ejere af huset, de benytter, måske boer de heller ikke der, og så er de jo ikke godt registreret. Omvendt er det ikke alle med bevilling, der udnytter den.

Men vi prøver alligevel at finde nogle af de steder i havnefronten, hvor der mellem en 1820 og 1920 har været restauration, café og/eller værtshus. Oftest har det været meget småt, nærmest under familiære former og sjælden søges det arbejdet op i gæstgiver- eller hotelniveau med værelser, dansesal og billardlokale.

Vi begynder fra syd.

Lidt op ad *Fjordstræde* (bag skipper Chr. Jacobsens gård) fik den tidligere murer, veteran A.C. Jacobsen 1852 sit værtshus. Han havde mistet sin højre arm, var næsten total hjælpeløs og måtte

sætte sig i en stor gæld for at komme i gang. Næsten intet tjente han og allerede 1859 var han død, hvorefter hans enke søgte at drive stedet videre som 'herberg for tilrejsende og dans'. Uden held.

På begge sider af toldboden kendes et *Toldbod Vinhus* uden at det dog kan ses hvilke perioder, de dækker over. Det ene sted var det det såkaldte *Fayes hus i Toldbodgade*, hvor en Chr. H. Wagner rykkede ind i 1872. Han døde 1885, men hvordan det gik vinhuset kan ikke ses.

Det andet sted er *Havnegade 22*, der var bygget af Skipper J. Fischer 1853, der drev restaurationen der i nogle år, men så udlejede den til hosteneren Chr. G. Eberhardt. Den bestod da af mange værelser, billardsalon, dansesal og vinkælder. Han går fallit 1864 (og Fischer 1865), men 1865 flytter en Chr. Jørgensen sin *Café Garibaldi* herhen - for at gå fallit 1868. Nu kommer A.C. Bundgård til samme år. Og hvad så? Var det dette sidste, der hed Toldbod Vinhus? Lå det blot i kælderens, hvor 4 rum havde flisegulv? og hvor længe bestod det? Måske er betegnelsen Toldbod Vinhus i virkeligheden yngre?



Henne ved Havnestræde indrettedes hjørnet mod øst (matrikelnummer 247) til værtshus af pramfører Peder Tæbring. Han bygger huset 1814, men det vides ikke hvornår han begynder udkænkningen. Han døde 1860, men sønnen Adrian Pedersen Tæbring kan godt ved siden af snedkeri og fiskehandel have holdt værtshuset ved lige for fra 1880'erne og til idag er der ihvert fald værtshus. Huset bringes op i 2 etager og fra 1893 - 1904 drives det under navnet *Café Morsø* af Ole. J. Jørgensen, men fra dette år flytter den over strædet til den tidligere skolebygning (nr. 18.).

Fra 1904 overtager Martinus Jacobsen hjørne-

caféen, Han havde i huset lige ved siden af fra 1885 drevet sin café *Snorren*. Nu kunne de to matrikelnumre samles under nr. 16. Men M. Jacobsen havde i virkeligheden hentet *sin* cafe henne i nr. 4, hvor han fra 1881 havde drevet den i skibstømrer Jens Roed Ottensens hus. Han kom fra vejlerne, hvor han var marketender for arbejdersjakkene og har nok hentet det sjove navn fra en tilsvarende restauration i Aalborg, der var indrettet i havnens nedlagte kogehus. M. Jacobsen, var født i Aalborg og oprindeligt sømand.

Nu har vi sprunget en lille beværtning over. Den lå få huse op ad Havnestræde og var indrettet 1855 af murer Frederik Dolleris. Han var da fyldt

Havnegade 22



66 år, men døde først 15 år senere, så er værtshuset nok lukket.

J.A. Grønlund havde vel med sit rummelige hus (havnen nr. 12), der var bygget 1842-44, tænkt at samle sig om restaurationsdrift, men døde 1863. Det blev næppe forsøgt fortsat under den ny ejer, havnefogden.

Nu nærmer vi os et af de store, *Hotel Aalborg*. Det blev (som vist i teksten s. 16) gæstgiveri 1864. Bag det stod vinhandler, senere etatsråd, tidligere selv hotelkarl, Helstrup, men han overlod værtsjobbet til andre. Ved århundredskiftet var det byens flotteste hotel.

Ud for Korsgade lå en klynge bygninger, hvori der synes at have været beværtning gang på gang siden 1700-tallet. Oprindeligt var de nok vendt nordpå mod 'den store træbro'. Sidst lå et ud mod havnen under navnet *Cafe Limfjorden*, der brændte 1915 hvorefter huset blev revet ned.

I Strandgade nr. 7 holdt Kjeld Olsen værtshus 1880. Han døde 1911, men hvornår navnet *Cafe Hannæs* dukkede op vides ikke. Det var en gammel købmandsgård, så der kan have været udskænkning længe.

Næste gang vi kan falde indenfor er i *Farverstræde-Strandgade*, måske et hjørne, hvor Chr. Sørensen Hyllested havde høkerhandel og værtshus, som han døde fra 1895, 72 år gammel. Han døde også fra konen (Niel-)Sine, der fortsatte hans foretagende endnu en snes år på Strandvejen 3.

Ved *Østerbakken 1* (det er på nordsiden) stod der i forrige århundrede ofte nogle frysende heste, mens de tilrejsende bønder var 'inde hos Kan-

strup'. N.C. Kanstrup købte stedet 1846 og indrettede der sit værtshus, men døde allerede i 1848, ganske ung. Hans enke, Dorothea, giftede sig så med Anders Jensen, der også døde ung - men hun selv døde først 1893, 78 år gammel.

Næsten lige overfor, i det gamle bindingsværkshus, som hørte lige meget til 'på' som 'under' Østerbakken (altså *Strandvejen nr. 1*) havde der i begyndelsen af 1800-tallet været værtshus. Og i *Strandvejen nr. 3* indrettede Sine Hyllested sit sted 1897 med lidt handel og lidt udskænkning, men hun holdt streng justits, ingen måtte få for meget.

Så skal vi helt hen til nr. 57 i husrækken, hvor en folketingsvælgerliste fra 1892 oplyser, at Fritz Knudsen er 'former og værtshusmand'. Det er det eneste sted vi får den oplysning, vi kan ikke se om han har haft udskænkning i sit hus eller snarere passet en beværtning et andet sted i byen. Det er byens første socialist, der senere kom i byrådet, men han kan som ansat ved det ustabile jernstøberi nok have behov for et ekstrajob.

Det er med denne liste gjort tydeligt, at kun få kunne drive et gæstgiveri op i hotelklassen. Det mislykkedes i Havnegade 22 med 3 fallitter og i nr. 12 ville ingen fortsætte Grønlunds restauration. Til gengæld er værtshuset det lille supplement for fattige håndværkere, for en enarmet krig, for en gammel murer, der havde lidt kræfter til overs og for enker. Alternativet var for dem alle fattighjælp - så dette har været følt som et værdigt arbejde midt blandt de mennesker, de havde været omgivet af da de var i erhverv.

Fayes hus i Toldbodgade var en tid "Toldbod Vinhus", nedrevet 1957.



Leg

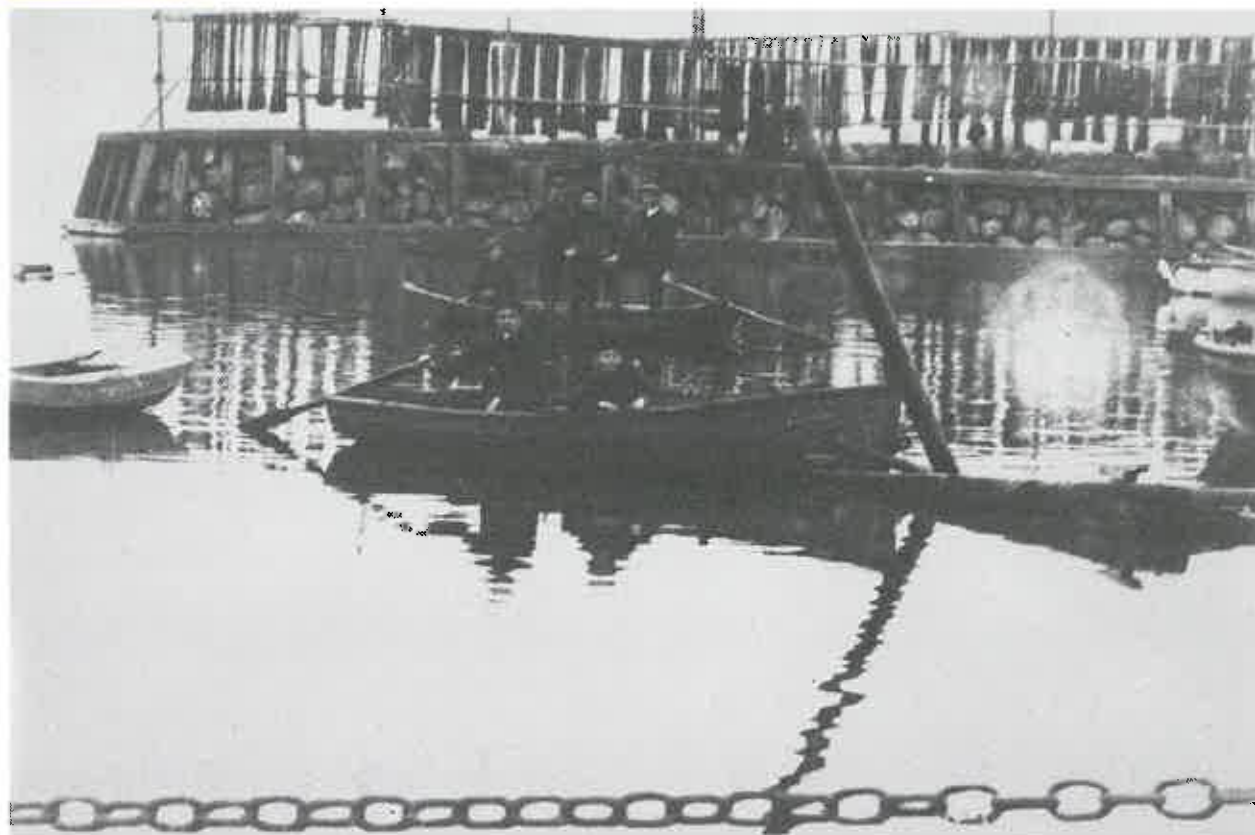


1/2 fods dybde ud for Østre havn 1887



8 fod ved kaj i indre havn o.1900

Østre havn før 1918



Stil

Fik Thisted en køn havn i 1841?. Skal man dømme efter maleriet fra 1847, litografier og fotografier fra 1850'erne og fremefter må i hvert fald en del have fundet den smuk i romantisk forstand. Og det romantiske skønhedsgrundlag er jo i stor udstrækning den dag i dag vores almindelige og "banale" grundlag. Men hvem kunne have et sådant grundlag dengang? Højst en lille del af befolkningen, især hvem der havde været i berøring med intellektuelle i hovedstaden. Det kunne være embedsmænd, prokuratorer, læger eller apotekere. Den brede masse havde smag for hvad der var nyt, praktisk, stort eller 'flot'. Derfor var spørgsmål som renlighed og orden mere vigtige i debatten - dvs. læserbrevene - end byggeriets udseende.

Ordet 'stil' eksisterede ikke. Men Chr. Jacobsens 'møddingshus' var en skændsel, der ødelagde en elsket promenade ud til molen. At se en forskel mellem jævne borgere og omegnens bønder i disse spørgsmål skal man være lidt forsigtig med - en meget stor del af thistedboerne har nemlig altid bestået af tilvandrede.

Hvad der bygges i havnefronten i 1840'erne er beskedne, saglige huse i 2 etager med glat, kalket mur og næsten ingen udsmykning. Det er jo i sig selv en stil uden at nogen har tænkt over glosen, og vel den smukkeste, der nogensinde er blevet præsteret i havnen.

En 'skrabet' klassicisme finder vi måske i den første toldbod fra 1841, men fra 1850'erne dukker lidt mere bevidst 'stilmageri' op: J.D. Herholdts posthus og teologen Lillelunds pigeinstitut i Søndergade (se side 13. og 11). Det vil altid til en begyndelse virke lidt fremmed og udfordrende. Om havnen så bliver smuk afhænger imidlertid ikke af mængden af arkitekttegnede huse, men af om der kommer en balance ud af det enkle og det fine. Det jævne hvilede på håndværkernes traditioner, der indbefattede uskrevede regler om proportioner og kvalitet. Kun langsomt fulgte bygningshåndværkerne med tiden - og netop dette skabte de smukke gadeforløb. Man holdt sig stort set til hvad der var brugeligt i en gade og mistede dog ikke det individuelle. For eksempel tog man det noget let med byggelinier og hushøjder. Det skete, at man var nået til taget, før bygningskommissionen blev tilkaldt. Det skabte variationer.

Arkitekt Walthers toldbod fra 1885 må have virket som et gys, men mange fandt den utvivlsomt flot med sin blanding af florentinsk renæssance og banegårdsstemning. Og var den lidt kold, så var det jo netop, hvad toldens bolig skulle være.

Også hos private dukkede prestigebyggeri nu mere hyppigt op. Et eksempel er Bonnes direktørbolig på jernstøberiet i Søndergade fra 1870, der var tegnet og opført af murmester Jens Lausen, som vi kender fra 'kirken' på Østerbakken (se side 22). Et andet var Hotel Aalborgs facade ved ombygningen 1894, men hvem, der står bag er ikke opklaret. Da Koopmanns slagteri blev opført 1898, var der i høj grad tænkt på det ydre. Nogen arkitekt nævnes dog ikke men en københavnsk murmester, Stamer. Byens offentlige slagtehus fra 1910 var tegnet af banemester P.H. Tarp - og overbanemester Busch tegnede 1915 N.A. Kjærgårds pakhus på den sydlige havneplads i en tillempet nybarok stil med 'knækket' tag. Banerne havde nemlig i deres stabe folk med en arkitektuddannelse, en lignende havde en del officerer og ingeniører skaffet sig. Arkitekter fra kunstakademiet var der derimod mangel på i provinsen. Det blev derfor af stor betydning, at thistedssønnen Jens Foged 1916 vendte hjem fra akademiet stærkt påvirket af de nye retninger, nybarok og især nyklassicisme.

Hans første hus i havnen blev Havnegade nr. 20, hvor taget med den brede kvist viser barokpræg. At huset skulle være så højt er bygherrens ansvar, det næsten knuser hele fronten af gamle huse. Fogeds andre bygninger falder bedre til - Arbejdsmændenes hus 1919, senere udvidet, og det nybyggede dampskibspakhus 1932, der helt er præget af det gamle fra 1876. Fronten til andelssvineslagteriet, fra samme tid er reel nyklassicisme.

Men ivotrigt er der i vores århundrede sket to ting: større firmaer og entreprenører kan nu ved hjælp af ingeniører og tekniske tegnere løse alle bygningsbehov, men med fare for at skubbe tilpasning til omgivelserne helt i baggrunden. Et afskrækkende eksempel er de to kæmpeklodser, der blev lagt på den nordlige havneplads i 1929 i stedet for den gamle bindingsværkslade. Og det andet, der er sket, er at de gamle håndværkstraditioner svandt bort; de havde i stor udstrækning sikret kvalitet og fasthed i holdningen.

Resultatet blev velmente ombygninger og reparationer, der nærmest ligner ødelæggelse. Fogeds slagteribygning er idag omgivet af teknisk byggeri - som slagteri sikkert effektivt, men udefra set planløst og holdningsløst.

Mængder af private huse har fået deres tage gennembrudt af kviste i mærkelige former, urimelige størrelser og farver.

Strandvejen der i sin helhed var et enestående eksempel på det 19. århundredes småbyggeri, er skamferet af kviste, skalmuringer med 'smukke' sten og frem for alt af store termoruder.

1960ernes nedrivninger af bygninger i den sydlige havnefront samt rydningen på Østerbakken blev foretaget med let sind.

Den 13. november 1962 bragte Thisted Amts Ti-

dende et indslag i forbindelse med nedrivningen på Østerbakken og heri en udtalelse af byens daværende turist- og erhvervschef, 'der mere end nogen anden må være interesseret i byens ydre og dets indvirkning på turister, (...han) græder tørre tårer over tabet af de gamle bygninger. - Der sker netop i disse år en ændring af byens udseende, siger han, og selvom naturligvis ingen er interesseret i at rive mere ned end højst nødvendigt, så må man huske, at en by er en levende organisme, der må udvikle sig i pagt med tidens krav. Ellers risikerer man, at det bliver en by i stagnation - eller værre: en 'død' by...de bygninger, der her er tale om, mener jeg ikke har nogen hverken arkitektonisk eller skønhedsmæssig værdi....'

På dette venlige billede af strækningen Toldbodgade-Storegade ses også hvad tagombygninger og kviste kan føre til. Foto 1980.



Personregister:

- Aaberg, M., redaktør 35
Aagaard, amtsforvalter 16,
Andersen, A., skibsbygger 72
Andersen, A. Chr., tegnelærer 27,80
Andersen, Anders, smed 20
Andersen, Christoffer,
skibsbygger 30, 72
Andersen, J., kunstmaler 53
Andersen, Kristian, skibstømrer
71
Andersen, P.C., skibsbygger 72
Andersen, Thomas Chr., fisker 43
Bülow, toldinspektør 13
Ballin, J.J., jernstøber 10, 41
Bendixen, konsul 62
Berthelsen, amtsforvalter 16
Bjerre, skibsmægler 62
Bonne, W., jernstøber 10, 11, 46, 81
Buchhave, landinspektør 42
Bundgård, A.C., værtshusholder
77
Busch, overbanemester 81
Caroc, amtsforvalter 16
Christensen, Kristian,
skibsbygger 22, 71, 74
Christensen, M., skibsbygger 72
Christensen, Michael,
entreprenør 35, 37
Christensen, Peder Oxenbøl,
fisker 25
Clausen, H.H., borgmester,
politimester 13, 33f, 77
Danø, J.K., ingeniør 37
Dolleris, Frederik, murer 78
Eberhardt, Chr. G.,
værtshusholder 77
Eriksen, Lars Peter 68
Eriksen, Nikolaj, kvaseskipper
28, 70
Faye, G., amtmand 13, 77, 79
Fischer, J., skipper 77
Foged, Jens, arkitekt 15, 43, 66, 81
Furbo, Anna 66
Gad, H. Th., byfoged 31
Gade, sagfører 57
Gram, L.H., fotograf 22
Grønlund, J.A., købmand
16, 21, 79
Gulev, A., murmester 13
Hald, Peder, skibsbygger 53, 72
Hedegård, tømmerhandler 62
Helstrup, vinhandler 79
Herholdt, C.N., postmester 14, 81
Herholdt, J.D., arkitekt 13f, 81
Holm, Axel, tegner 32
Hyllested, Chr. Sørensen,
værtshusholder 79
Hyllested, Sine, høker,
værtshusholder 24, 69, 79
Iversen, Chr. arbejdsmand, senere
borgmester, 43, 60, 62
Jacobsen, A.C., værtshusholder,
murer 77
Jacobsen, Christen, købmand,
reder 14, 31, 41, 81
Jacobsen, J.P., forfatter 46
Jacobsen, Martinus,
værtshusholder 16, 78
Jardemål, Chr., værtshusholder 77
Jensen, Anders, værtshusholder
79
Jensen, Jens Christan
(Whisky Bob) 69
Jensen, Sigvald, havnearbeder 59
Justesen, Chr. arbejdsmand 23, 29
Jørgensen, Ole J., værtshusholder
78
Kabell, N., købmand 20
Kanstrup, Dorothea,
værtshusholder 79
Kanstrup, N.C., værtshusholder
79
Kløvborg, A.C., havnefoged 30, 31
Kløvborg, Ane Kathrine 26
Kløvborg, J.P., havnefoged
16, 21, 25, 30f
Knudsen, Fritz, former,
værtshusholder 79
Krogh, N., skibsbygger 72
Kræn Fuertoft,
(Kristian Christensen) 22, 71f, 74
Larsen, Peder, fiskehandler 24
Larsen, Søren, savskærer 27
Lausen, Jens, murmester
11, 22, 81
Leth, C.A., Kaptajnløjtnant, 14,40
Lillelund, H.B. Cand. theol 11, 81
Lund, M., skibsmægler 56
Lund, Mads, sandfisker 23, 25, 59
Lundt, J.H., købmand i Aalborg 49
Madsen, Chr., havnefoged 16
Madsen, Christen, skipper 72, 74
Madsen, Thorvald 26
Matthiessen, Hugo,
museumsinspektør 36
Mikkelsen, A., direktør 62
Monberg, ingeniør 35
Møller, dyrlæge 55
Møller, N., stadsingeniør 36
Neve, C.A.F., maler 45
Nielsen, Carsten, entreprenør
35, 37
Nielsen, Emil, havnearbeder 59
Nielsen, Niels M., sømand 46, 68
Nyegaard, J. Th., prokurator 14
Olsen, Kjeld, værtshusholder 79
Ottesen, Anton, fiskeeksportør
11, 16
Ottesen, Jens Roed, skibstømrer,
fiskeeksp. 16, 21, 71
Pagh, Poul, købmand i Aalborg 49
Paulli, H., cand. polyt. 34
Pedersen, Andreas (Furbo),
skibstømrer 74
Petersen, Carl, skibsbygger
26, 71, 72
Prior, H.P., skibsreder 52
Prior, V., grosserer 16, 52
Rosenberg, lods 54
Schütten, købmænd 20
Schjellerup, købmand 20
Skaaning, Marthinus, fisker
54, 68
Skaarup, Anton, savskærer 26
Sonne, pastor 15
Spangberg, grosserer 35
Strand, Christen, skibsbygger 72
Sørensen, Chr., købmand 58
Sørensen, M., direktør 62
Taabel, P.K., købmand 15, 57, 70
Taabel, Viggo 70
Tachau, A., agent 34, 39, 67
Tarp, P.H., banemester 81
Tegner, Anton, litograf,
fotograf 18, 32
Tegner, C.M., litograf 18, 72
Thykier, købmand 58
Tolderlund, J., læge 10
Tæbring, Adrian Pedersen,
værtshusholder 78
Tæbring, Peder, pramfører,
værtshusholder 16, 78
Ubbesen, skibstømrer 74
Ubbesen, Ubbe, hustømrer 74
Vangsgård, vognmand 75
Wadman, havnearbejder 64
Wagner, Chr. H., værtshusholder
77
Walther, V.Th., arkitekt 13, 81
Werner, I.W., agent 13, 55
Wilde, marinekaptajn 51
Øer (Jensen), Jens, fisker 68

Sagregister:

Aalborg S/S 52, 55
Amalie og Emma (Skonnert)
18, 72
Andelssvineslagteriet
9, 27, 42f, 66, 81
Arbejderforeningen 15
Arbejdersmændenes Hus
15, 61, 81
Bager 20
Borgerskolen 15, 21, 46
Bryggen 8
Café Hannæs, 36, 79
Café Limfjorden, 79
Chr. Jacobsens gård
12, 14f, 44, 46f
Dampmaskine 10
Dania S/S 54
DFDS Pakhus 9, 16
Didrichsens Plads 8
Duc d'albe, 44
Elværk 10
Falken S/S 52
Farveri 20, 23
Fastelavnsbåd 76
Fiskefaktori 11
Fiskerihavn 8f, 15, 37, 48, 67
Fjordstræde 10f, 13, 15, 77
Flora S/S 55
Frederiksværk S/S 57
Fylla S/S 52, 66
Gasværket 10, 46
Gasværksvej 10, 15
Havnebyggeri 17, 33-39
Havnecafén Morsø 7, 15, 77
Havnefoged 16, 30f
Havnegade (nu Grydetorv)
14-17, 32, 45-57, 75-79, 82
Havnekontor 8, 9, 18, 21, 30
Havnespor 11
Havnestræde 7, 13, 15, 48, 76f
Havnevægter 30f
Hebe S/S 50
Hedvig (Skonnert) 64
Hospitalet 10, 15
Hotel Aalborg 16, 18, 81
Inddæmning 8f, 41-43
Iris S/S 49, 52
Jens Nordentofts minde
(Skonnert) 72
Jernstøberiet 10, 12, 15, 46
Juliane (Jagt) 53
Juno S/S 52
Jylland S/S 55
"Kirken" 17, 20, 22, 24, 81
Knud S/S 56
Kogehus 8, 32, 45f
Kongemodtagelse 75

Koopmanns Slagteri 9, 28, 42f, 81
Korsgade 11, 18, 20, 41, 60
Kran 60, 64
Kølhaling 47
Liimfjorden S/S 52
Lillelunds Pigeinstitut 10, 11f, 15
Limfjorden S/S 49, 55, 56
Magasinhuset 8, 18f, 21, 45
Molen 17
Muddermaskine 14, 25, 40, 45, 47
Niels, Galease 53
Odin S/S 52, 56
Pakhuse
9, 16, 19, 46f, 51, 53, 59f, 75, 81
Posthus 12, 14f, 44, 46f
Rankning 63f
Rose S/S 49
Sandgraver 25f
Savskæreri 26f
Skibbroen 8
Skibsbygning 9, 18, 26, 71-76
Skjold (Skonnert) 53
Slagtehus, det offentlige
9, 42, 66, 81
Sliske i Østrehavn 43, 65f, 71
Slæbested 8, 59
Smed 20, 23
Storegade 10, 11, 13, 15, 15, 22, 41
Strandgade (Aalborgvej)
9, 18, 20, 35f, 43, 51, 75, 81
Strandvejen
8f, 22, 24-29, 32, 37-39, 42f,
45, 47f, 65f, 69, 71
Søndergade 9, 10f, 15, 21
Th. Christensen Pakhus,
se Magasinhuset
Thor S/S 56
Thy S/S 54, 56
Toldbod
8, 12f, 15, 17, 21, 45-47, 79, 82
Toldbodgade 13, 15, 46, 77, 79
Tolderlunds Hus 10, 11f, 15
Trio, (Galease), 65, 72-74
Uffo S/S 54, 56
Under Østerbakken,
se Strandvejen
Varehalle 9, 59
Vegendalvej 9, 28
Violet S/S 49
Værtshuse o. lign
15ff, 20, 69, 76ff
Zephyr S/S 52
Ørnen S/S 53, 56
Østerbakken (Aalborgvej)
9-11, 18, 22, 24, 79
Østergade 18

INDHOLD:

	Side		Side
Havnefront	7	Østre havn	65
Havnens historie kort	8	Fiskerne	67
Havnefrontens udvikling	10	Skibe på bedding	71
Havnefoged og havnevægter	30	Udenfor det daglige	75
Havneværkerne	33	Beværtninger	77
Inddæmning	41	Læg	80
Havnen set fra Østerbakken	45	Stil	81
Dampskibe	49	Register	83
Havnens arbejdere	59		

ISBN 87-88797-10-4